

Conseller –y ya termino, presidenta–, de usted directamente y la implicación de su *conselleria* depende el futuro del comercio en nuestra comunidad. Le he dejado cuatro minutos íntegros para convencernos de que este plan es una verdadera estrategia y no es una estratagema para despreciarnos y hacernos creer que se está haciendo algo de verdad por el comercio.

Gracias, presidenta. *(Aplaudiments)*

#### La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Per a donar resposta a la pregunta formulada, té la paraula l'honorable conseller d'Economia –esperem un momentet que apliquem el protocol COVID.

Quan vullga, senyoria.

#### El senyor conseller d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball:

Gràcies, presidenta.

Senyor Gracia, anem a vore.

Vosté pregunta per la participació, per la participació. Jo crec que vosté ja haurà de saber, després de sis anys del Botànic, el *modus operandi* que té generalment este Consell, i concretament aquesta conselleria.

A més a més, entenem que la participació és fonamental per a assentar projectes, per a generar estructura. I, a més a més, he de dir -li, i vosté ho sap, que sense el sector és impossible encarar les seues necessitats de futur i la seua projecció. El que passa que moltes vegades la gestió verbalment sempre va molt més ràpida que en la seua execució, en allò que realment hem d'assentar eixos projectes ahir i no demà. I en això jo li he de dir que la complexitat de la gestió doncs està ahí, damunt de la taula.

Però tenim els valors clars. Els valors clars són: diàleg, consens, transparència, participació, rigor i gestió en execució pressupostària. Ja vam estar parlant que almenys este conseller executa moltíssim el seu pressupost, també en comerç, també en comerç. I estem parlant de números que superen el 95, 96, 97, 98%. I he de dir-li que qualsevol document estratègic sempre és un document obert, sempre, mai és un document tancat. Vosté ho ha dit: necessitem primer fer un document, eixe document l'hem fet, està fet per part de l'oficina Pateco, i este document l'objectiu que té és el d'orientar l'acció pública cap al manteniment de l'activitat i el desenvolupament de les empreses més xicotetes, concretament les persones autònomes, microempreses i pimes.

I no vaig a repetir, vosté ho ha dit, perquè té el document, és a dir, que transparència supose que no la posarà mai en dubte: 6 reptes, 22 objectius, que anirem avaluant i desenvolupant amb el sector. I, si cal, i d'eixes reunions n'ixen

més, n'afegirem més. Al llarg de 2022 ja li dic que constituïrem les meses sectorials on les agrupacions comercials faran les seues aportacions. Torne a repetir: grups de treball amb les agrupacions comercials. I és que la participació és un element identificatiu, torne a repetir-li, d'este Consell, d'esta conselleria. I per això el PECA té dos objectius bàsics: millorar la col·laboració amb els agents sectorials i la governança del desplegament de la política comercial, amb un esforç conjunt; i el seu seguiment, avaluació i participació, on establirem conjuntament diferents òrgans de treball i seguiment del pla en el qual els principals actors sectorials han de jugar un paper actiu. I, a més a més, i jo li ho dic de manera general, hem de posar en funcionament la capacitat col·lectiva que tenen les empreses, les administracions públiques, les associacions empresarials i professionals, les cambres de comerç, agents de la innovació, universitats, centres formatius, que és d'esta manera quan podrem donar resposta als grans reptes que tenim en este territori. En aquest sentit, el PECA proposa redefinir i crear nous espais de reflexió, deliberació, escolta i decisió –vosté ho haurà llegit, si s'ha llegit el PECA.

I, quant a l'operativa financera, el pressupost es definirà a partir de plans operatius bianuals en l'elaboració dels quals participaran els agents sectorials més representatius. No cal que li diga que, almenys en el comerç, un 57,7%, en diferents línies, aborda el pla estratègic del comerç i l'artesania. No té per què posar en el pressupost: PECA, ics diners. No, hi ha diferents línies que estan esteses en el pressupost que atenen al pla estratègic, no?

Per tant, entenc que la valoració de la participació per a vosté serà positiva, com ho és per a nosaltres, i que aquesta concertació del pla podrà dinamitzar l'economia comercial. En definitiva, per acabar, senyor Gracia, participació tota, per tal de reforçar el comerç de proximitat.

Jo també li demanaria que si té alguna aportació que realment ens la faça arribar i intentarem també millorar d'esta manera el Pla estratègic del comerç i l'artesania al País Valencià.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

#### La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Passem a la pregunta 975, formulada per la diputada Belén Bachero, del Grup Parlamentari Compromís, al conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, sobre la transferència de les competències en la gestió del servei de rodalia.

Té la paraula la il·lustre diputada Belén Bachero.

Quan vullga, senyoria.

#### La senyora Bachero Traver:

Gràcies, presidenta.

Conseller, coincidirà amb mi que el funcionament del servei de rodalia que tenim ací, en la nostra terra, és pèssim, no perquè ho diga jo, sinó perquè ho diuen les xifres. Tenim el rècord en cancel·lacions; s'ha passat d'un 0,1% al 2013 a superar el 4% en els últims anys, mentre a la resta de l'estat mai ha superat l'1% de trens suprimits. Sense anar més lluny, el passat dijous dia 11 de novembre, 21 línies cancel·lades i dos línies que van tindre una avaria.

Però no només batem rècords en cancel·lacions, també batem rècords en impuntualitat. El nucli de València presenta la taxa d'impuntualitat més alta de tot l'estat espanyol, situada en l'11%, molt lluny del 2% de Màlaga, que és la millor xifra, o del 4% de Madrid. Eixe 11% suposa que entre onze mil i catorze mil trens van arribar més tard a la seua destinació. La solució de Renfe, incrementar els temps de viatge per abaixar així les xifres d'impuntualitat. I açò, senyor conseller, al meu poble és fer garrama.

Però, per a donar solucions, Renfe, la següent ocurrència ha sigut, paulatinament a aquestes xifres que jo li estic dient, els preus, mentre el servei era pitjor, apujaven. Per tant, tenim una apujada de preus d'un 50% en deu anys.

Conseqüència? Doncs, la conseqüència d'aquest abandonament absolut, fruit de la mala gestió i de la falta d'inversió, ha sigut la pèrdua de quasi la mitat dels usuaris. Hem perdut el 42% en deu anys.

Clar, el mapa és bonic, senyor conseller: rècord en cancel·lacions, rècord en impuntualitats, apugen preus i, com a conseqüència, perdem quasi la meitat d'usuaris; per no parlar també del que s'estan queixant ara molt els usuaris, que és la informació que no acaba d'aplegar a temps.

Bé, xifres indignants. Es tracta del pitjor servei de rodalia de tot l'estat. La situació, ara mateix és insostenible i és intolerable. No s'ha invertit en maquinària, en fer les estacions accessibles, no s'han cobert les places de maquinistes i sembla que assistim al desmantellament de la nostra xarxa com a espectadors, com si d'un espectacle es tractara. Esperar un tren que mai arriba també és causa de l'infrafinançament, senyories. Fa uns dies ens manifestàvem totes les forces democràtiques d'aquesta cambra als carrers per a reivindicar-nos davant del govern central. També haurem de fer un front comú per a reivindicar el que ací, en aquesta cambra, se parlava ahir, eixa descentralització del govern central amb eixa transferència de les competències.

Nosaltres tenim molt clar que la solució és eixa, la transferència de les competències amb les inversions pendents i els diners per a gestionar-ho. I això ho portem reivindicant des de fa molts anys ací i al parlament on estem, a Madrid també. Ací tenim la sort que el govern valencià també ho reivindica, Ximo Puig ho va anunciar a setembre, en el debat de política general, això sí, per segona volta i esperem que aquesta siga la que va de bo i que ens facen cas a Madrid. I, recentment, el nostre diputat, Joan Baldoví, aconseguia l'aprovació per majoria absoluta en el congrés, amb el recolzament del grup socialista; ara bé, no va a tindre la mateixa sort Carles Mulet al Senat.

Per tant, senyor conseller, com estem farts, però farts de promeses, de pressupostos i de plans magnífics que no s'arriben a complir, el que hem de fer és traçar nosaltres el

nostre full de ruta de la transferència de les competències i marcar nosaltres els temps. Perquè els valencians i les valencianes, si hi ha alguna cosa que ja tenim apresada i, a més, de la mà d'un dels valencians més il·lustres, de Joan Fuster, és que tota política que no fem nosaltres ens serà feta contra nosaltres.

Per això, senyor conseller, volem saber quines accions està fent la conselleria per a iniciar tots els tràmits de transferència de les competències en la gestió del servei de rodalia, tal com va anunciar el president Ximo Puig en el debat de política general, i acabar així amb la mala gestió del servei i amb la falta d'inversions.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

#### **La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:**

Gràcies, senyoria.

Per a donar resposta a la pregunta formulada, té la paraula l'honorable conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

Quan vullga, senyoria.

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

Moltes gràcies.

Gràcies, senyora diputada, per la pregunta.

És de veres que el servei de rodalies, i ho he manifestat sempre, a la Comunitat Valenciana no està a l'altura de les necessitats dels valencians i les valencianes, sinó que, damunt, està pitjor que fa uns anys. O siga, que anem en una regressió que, després de molts anys de falta d'inversió i de bona planificació, estem pagant ara eixes conseqüències, però que costen de corregir-se.

Sap també vosté que este país va estar en una febre inversora en la part d'alta velocitat durant molts anys, centenars de milers d'euros invertits en alta velocitat; ara és el que tenim, hem de traure-li valor. Però això sí que és de veres que ha provocat una mancança d'inversió en la mobilitat quotidiana, la que ens du a estudiar, la que ens du a treballar totes les dies, i és una cosa que cal canviar d'una manera radical.

És de veres que el president de la Generalitat va dir ja en el debat de política general que sol·licitariem, abans de final d'any, la transferència i això hem fet. Ja estan, formalment i informalment, ja estan les negociacions dels dos ministeris implicats: el ministeri de política territorial, que és l'encarregat de les transferències, i el ministeri de transport, que és l'encarregat de la competència. Tindrem una reunió ja de caràcter tècnic abans de finalitzar l'any i la propera setmana jo ja me reunisc amb el president de Renfe, no sols per a esta qüestió, sinó per a manifestar-li que a la Comunitat Valenciana ja estem al límit, que necessitem que

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)*