

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, conseller.

I finalitzarem este punt i també la sessió de ple amb l'última pregunta que formula, en nom del Grup Parlamentari Unides Podem, l'il·lustre diputat Ferran Martínez, sobre el projecte d'accés nord al port de València.

El senyor Martínez Ruiz:

Gràcies, senyor president.

«Pagar el precio de sacrificar la Malvarrosa o El Saler para tener un puerto gigante es una decisión que nos encuadra junto a las ciudades contaminantes, una decisión impropia de la edad digital y de la economía verde. ¿Vamos a cubrir de cemento el escote marino de Valencia? Resulta incomprensible semejante transformación paulatina de la capital del Turia en retrete de un megapuerto». No són les meues paraules, senyor conseller, sinó les d'un tal Esteban González Pons, que vosté ha citat abans; tinc entés que ara mana molt en la direcció nacional del Partit Popular, no? Efectivament, com es deia abans, *algunos deberían aclararse primero consigo mismos*.

El senyor González Pons expressava en eixos termes una preocupació que molts compartim. Com vosté sap, a finals del mes passat es va fer públic l'informe de Puertos del Estado sobre l'ampliació del port de València –que alguns deuen llegir-se un poquet millor– que li dona llum verda a eixe megaprojecte, però que no resol els interrogants sobre ell. De fet, en el dictamen, en el seu punt 1, li tornen a passar la pilota a l'Autoritat Portuària de València sobre la necessitat o no de sotmetre's a un nou procediment ambiental.

Parlem, senyor conseller, d'un megaprojecte que genera inseguretat jurídica i sobre el qual pesa l'ombra allargada de determinats interessos empresarials espuris. Parlem d'un projecte amb un pressupost de licitació de 543 milions d'euros, als quals cal sumar els 240 milions que ja es van gastar en l'abric nord. Tots eixos milions d'euros de diners públics en construir un pàrquing. Perquè, parlem clar, es tracta de construir un pàrquing de contenidors que no necessitem, perquè el port disposa de capacitat més que suficient; una obra que amenaça de donar l'estocada de mort a les platges de l'Albufera; 543 milions d'euros en un immens bloc de formigó que no generarà cap efecte multiplicador sobre la nostra economia, cap encadenament, cap efecte tractor.

Aquest megaprojecte, senyor conseller, segueix una lògica econòmica perversa, que ja deuriem haver desterrat per sempre més, per la qual els costos són cent per cent públics, els riscos són cent per cent públics i els beneficis són cent per cent privats.

I la pregunta és: on posem el límit, senyor conseller? Perquè els mateixos promotors de l'ampliació del port són els qui diuen que eixe megaprojecte està necessàriament lligat al següent: la construcció de l'accés nord, un túnel submarí que connectaria Alboraià al port i que matxucaria el nostre litoral, esta vegada en les platges del nord, i que podria arribar a costar dos mil, dos mil milions d'euros. Una autèntica salvatjada.

Senyor conseller, democràcia és conciliar posicions diferents i arribar a acords. Però democràcia també és salvaguardar el bé comú i democràcia també és poder escollir. Per això, no té cap sentit parlar d'una ampliació sostenible del port, és un oxímoron, és com parlar de plutoni dietètic o de racisme inclusiu.

Senyor conseller, estem deixant enrere una pandèmia terrible, vivim en un context marcat per la guerra, en un moment històric condicionat per la crisi ecològica. ¿De veritat, no tenim res millor a fer que desperdiciar 543 milions d'euros en una obra que no necessitem i que pot tindre conseqüències molt greus sobre el nostre litoral?

Acabe. Abans la portaveu del Partit Popular ens ha anomenat *la izquierda antipática*, que li diu no a tot. Jo vull aprofitar per a felicitar-lo hui a vosté i al seu equip per la integració tarifària del transport públic a València que, al meu entendre, és una fita d'aquesta legislatura. No es tracta de dir no a tot, senyor conseller, sinó de dir-li sí a allò que paga la pena dir-li sí; no es tracta de no tindre ambició, sinó de centrar-nos en les ambicions correctes.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, senyoria.

I, amb la resposta de l'honorable conseller, finalitzariem el punt i també l'ordre del dia del nostre ple.

Té la paraula l'honorable conseller Arcadi España.

Quan vosté vullga, conseller.

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

Gràcies, senyoria, per la seua intervenció.

Doncs, és de veres que són nombroses les ciutats –per tindre una perspectiva un poquet més ampla– europees que tenen ports i que han estat vinculades als ports, algunes amb més encert o no en la relació que ha tingut el port amb la ciutat. Vosté coneix perfectament Rotterdam, Anvers, Gènova, Barcelona.

A València volem estar en l'estela d'eixos ports que estan integrats en la ciutat i que són part de la ciutat, no viuen a esquenes de la ciutat, sinó que s'integren d'una forma sostenible i que compartixen els beneficis que hi ha en eixe port, tant per operadors privats com per operadors públics. I eixe és el desenvolupament que volem del port de València, que vaja de la mà en eixe creixement sostenible, que hi estem d'acord, en eixa Agenda 2030 que volem.

I és de veres que les preocupacions estan ahí, com és obvi. Qualsevol actuació d'una magnitud tan gran i durant tants anys planificada és normal que hi haja un debat i és positiu que hi haja un debat, tan social com polític, al seu voltant.

Però també, com vosté feia referència, en estos moments hi ha un estudi d'alternatives, perquè jo crec que una de les parts en què vosté ha mostrat la preocupació és tot el tràfic que hi ha de volums de camions al port per a manejar els contenidors i fer tot eixa infraestructura, hi ha un estudi d'alternatives que el va encarregar l'autoritat portuària, com recordarà, i en eixe estudi li va demanar la Generalitat a l'autoritat portuària que no sols fora el que s'ha comentat algunes voltes del túnel submarí i altres opcions, sinó també que incorporara la valoració a nosaltres ens pareix fonamental, que és la de la ferroviària i més per l'avanç que hi haurà en el corredor mediterrani, que hi haurà solcs, hi haurà vies on es podria fer, com ha dit també Josep Vicent Boira, es podria fer ahí una connexió molt bona per a llevar tràfic i contaminació de camions i passar eixe tràfic de mercaderies al ferrocarril. Eixos són els objectius que tenim.

Algunes dades que facilita l'autoritat portuària, que crec que són bones en este debat per a analitzar bé si anem en la via adequada en alguns elements. El primer és que el pla d'inversions, que no sols són eixos milions, sinó que té un pla d'inversions el port de València de 1.098 milions d'euros, més de seixanta milions aniran a projectes d'energies alternatives, com la subestació elèctrica a què feia referència en altra pregunta, que me pareix fonamental perquè els vaixells quan atraquen no hagen d'estar en els motors en marxa, molegant i contaminant també la ciutat. També hi ha actuacions, com 100 milions d'euros per a accessos ferroviaris i viaris o 56,4 per a integració port-ciutat.

En el port de Sagunt, que també és fonamental, en este mix que hem de fer també de mercaderies, destaquem eixos 50 milions addicionals, la generació i condicionament d'atracades i superfícies en els molls d'allí per 19 milions d'euros o 8,5 en altres zones del port. I també vull destacar l'obra fonamental que també està fent-se en la part de Parc Sagunt per a integrar-ho bé en eixa estació de mercaderies i en el port de Sagunt per a la instal·lació de Volkswagen.

Però açò no significa que el port, des del meu punt de vista, pugua fer qualsevol actuació i pugua fer-la d'esquenes o sense comptar amb les altres administracions i sense comptar també amb la societat civil. Ho he dit moltes voltes, el port ha de ser competitiu, el port ha de ser sostenible i el port no pot créixer ni desenvolupar-se a qualsevol cost. Moltes voltes, al president de l'autoritat portuària, quan he tingut l'oportunitat de dir-li-ho, que les tres prioritats per al port de València són: sostenibilitat, sostenibilitat i sostenibilitat, eixes són les prioritats; perquè, si no camina cap a la sostenibilitat el port de València, cap a ficar mercaderies i ficar-les en el tren, no serà un port competitiu en els termes que vol la Generalitat ara, hui en dia, que vol una competitivitat sostenible, una competitivitat blava i verda, no una competitivitat grisa.

I eixe és el debat que hem de fer, com li deia. Primer, compliment estricte i transparent de tota la normativa, fonamentalment la normativa mediambiental. No oblidem que l'Autoritat Portuària de València és administració pública, no és una entitat privada, és una administració pública, amb la seua advocacia de l'estat, amb els seus tècnics i amb els seus funcionaris.

Segon, compartir els beneficis, que hi ha beneficis lògicament privats i també hi ha beneficis públics. 9 milions d'euros que ja ha fet públic el port per al parc de

desembocadura; 15 milions que vol també facilitar per a altres actuacions de transport públic en la ciutat de València; i moltes més que ha de fer endavant.

I, també, descarbonitzant, com li deia, en eixe impuls pel ferrocarril i també per l'estació eixa d'energia per als vaixells. Per posar un exemple, l'11% de les mercaderies que arriben o ixen del port de València ho fan per ferrocarril, un percentatge molt més elevat a la mitjana i que hem de continuar avançant. I eixa és la línia que nosaltres volem. Per això demanarem que en l'estudi d'eixes possibilitats per a l'accés nord es tinguera en compte el ferrocarril. Ahí coincidim absolutament amb el coordinador del corredor mediterrani i en les tres prioritats que li he dit. No s'ha de créixer a qualsevol cost, estem d'acord que cal ser molt acurats amb tota la normativa i fer-ho sempre amb diàleg, amb transparència i mirant la societat que se té al voltant.

Moltíssimes gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltíssimes gràcies, conseller.

Senyories, amb esta resposta, finalitzem el punt i els punts de l'ordre del dia. I, per tant, donem per clausurada la sessió número 58 del nostre ple.

Senyories, els recorde, als diputats i diputades que formen part del Consell Assessor de Radiotelevisió Espanyola, que a continuació ens constituïrem a la sala A de les comissions.

Senyories, han fet vostés un bon treball.

És closa la sessió. *(El president colpeja amb la maceta)*

(S'alça la sessió a les 13 hores i 43 minuts)

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

Àlvaro Cerezo, Mònica Arques Cortés, Vicent Arquillos Cruz, Luis Bachero Traver, Belén Barceló Chico, Ana Barrachina Ros, Miguel Bastidas Bono, Elena María Bellver Casaña, Jorge Besalduch Besalduch, Ana Blanch Marín, Ernest Blanes León, Estefania Bravo Sanestanislaio, Gabriela Caballero Hueso, Mercedes Caballero Montañés, Juan Carlos Cabedo Laborda, Cristina Calvo Alfonso, David Carrasco Torres, Felipe Javier Castelló Cervera, Trini

Castelló Sáez, Alfredo
 Catalá Verdet, María José
 Cerdán Martínez, Ana María
 Chulvi Español, 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 Matvievychuc, Graciela Noemí
 Gabarda Ortín, Cristina
 García Gomis, David
 García Guasp, Patricia
 García Latorre, Francisco Javier
 Gascó Enríquez, Beatriz
 Gascó Verdier, Beatriz
 Gayo Madera, María Luisa
 Gil García, Paco
 Giraldo Jiménez, Yaneth
 Gómez Santos, Irene
 Gracia Calandín, Carlos
 Ibáñez Bordonau, Rubén
 Laguna Asensi, Carlos
 Lima Gozávez, Pilar
 Llanos Pitarch, José María
 Llopis Pascual, Fernando
 Marcos Puig, Verónica
 Martín Pérez, Sandra
 Martínez Fuentes, Luis
 Martínez Ortega, José Antonio
 Martínez Ramírez, Carmen
 Martínez Ruiz, Ferran
 Marzà i Ibáñez, Vicent
 Massó Linares, María de los Llanos
 Mata Gómez, Manolo
 Menor Lucas, Rosa

Merino Peña, Ruth
 Mezquita Juan, María Luisa
 Mira Rojano, Aroa
 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
 Puig i Ferrer, Ximo
 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
 Sanchis Morera, Sunsi
 Sellés Quiles, Jesús
 Soler Azorín, Laura
 Tena Sánchez, José Silverio
 Tormo Moratalla, Emigdio
 Torres Garcia, Nathalie
 Turiel Mollá, Miriam
 Vega Campos, Ana
 Ventura Campos, Mercedes
 Woodward Poch, Tony
 Zaplana López, José Juan

DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES
 Subscripcions: Servei de Publicacions i Assessorament
 Lingüístic de les Corts Valencianes
 <subscripcions@corts.es>
 Plaça de Sant Llorenç, 4 • 46003 València
 Telèfon: 96 387 61 00
 <http://www.cortsvalencianes.es>
 Edita: Servei de Publicacions i Assessorament Lingüístic
 de les Corts Valencianes
 ISSN: 1133-2492
 Dipòsit legal: V-1013-1983



CORTS VALENCIANES

DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES
 Subscripciones: Servicio de Publicaciones y Asesoramiento
 Lingüístico de las Corts Valencianes
 <subscripcions@corts.es>
 Plaza de San Lorenzo, 4 • 46003 València
 Teléfono: 96 387 61 00
 <http://www.cortsvalencianes.es>
 Edita: Servicio de Publicaciones y Asesoramiento
 Lingüístico de las Corts Valencianes
 ISSN: 1133-2492
 Depósito legal: V-1013-1983