

588.000 persones, 122.000 persones han participat en accions formatives, 121.000 en accions de foment d'ocupació, més de set-cents milions d'euros per al finançament d'accions d'ocupació, formació, orientació i inserció laboral. I això ens ha donat que les persones que estaven en l'atur de llarga durada hagen disminuït –li ho he dit– en més de dos-cents mil persones. Si això no és fer política transversal, diga'm vosté quin tipus de política és.

A més a més, en els anys més durs, que això vostés sempre ho ometen, set plagues en aquesta legislatura, més deu més. En compte de la legislatura de les set plagues, és de les vint-i-cinc plagues, i no vaig a enumerar-li-les. En els anys de pandèmia este govern ha disminuït un 30% l'atur de llarga durada, gràcies a totes i cadascuna d'eixes polítiques i gràcies a la tasca de Labora. Això és generar oportunitats per a vosté? Això és facilitar la vida de les persones? Això és realment el que fem i el que continuarem fent.

A més a més, en aquests moments, 12,5 milions per a la contractació indefinida de persones desocupades de llarga durada i més de vint-i-dos milions d'euros per a afavorir la seua ocupabilitat.

Per l'amor de Déu! Botànic per molts anys! Perquè, si no, vostés faran la política de *sálvese quien pueda*: política neoliberal i retallades, retallades i retallades, (*aplaudiments*) com s'ha demostrat quan alguns de la dreta han governat.

Moltes gràcies. (*aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Continuem amb la pregunta 1.509, que formula el diputat Toni Woodward, del Grup Parlamentari Ciudadanos, al Consell sobre el tren de la costa.

La resposta serà substanciada per la consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

El senyor Woodward Poch:

Señor Nadal...

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Quan vullga, senyoria.

El senyor Woodward Poch:

Tren de la costa –dos puntos–: infraestructura que vertebrava la Comunidad Valenciana al conectar Alicante y Valencia por el litoral; 30 kilómetros pendientes desde hace 48 años, línea Dénia-Gandía; arco litoral Alicante-Valencia que se encuentra ferroviariamente incomunicada con el resto de la red estatal y autonómica.

Y mi pregunta es: ¿se ha valorado por parte del Consell la utilización de los fondos europeos para que la conexión Dénia-Gandía, el tren de la costa, sea una realidad?

Muchas gracias. (*aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Té la paraula l'honorable consellera per a donar resposta a la pregunta formulada.

La senyora consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

Gràcies, presidenta.

Senyores diputades i senyors diputats.

Senyoria.

Com tots sabem, l'anomenat tren de la costa entre Gandia, Oliva i Dénia és una actuació estatal que en aquest moment està pendent d'avaluació ambiental. Per tant, en aquesta actuació és a l'Administració de l'estat a qui li correspon valorar i proposar l'aplicació dels fons europeus. No és competència de la Generalitat, com bé sap.

En tot cas, des del Consell sempre hem considerat que la connexió ferroviària entre Gandia, Oliva i Dénia és una actuació necessària i fonamental per a articular i vertebrar el nostre territori. I així li ho hem fet saber en nombroses ocasions al ministeri.

Aquesta actuació s'està demorant en el temps i la ciutadania de la Marina Alta i la Safor mereixen, després de tants anys de mancances, un transport digne i de qualitat.

Per aquest motiu, a finals del mes passat vaig tindre l'ocasió de presentar una solució tramviària als representants municipals i els agents socioeconòmics de la zona.

El nostre objectiu no és altre que cohesionar el territori de manera realista, sostenible, seriosa i, sobretot, consensuada. Com vam anunciar, aquesta actuació suposarà una inversió aproximada de dos-cents cinquanta milions d'euros, inclou una primera estimació entre 10 i 12 parades al llarg de totes les dues comarques.

La proposta ha estat ben acollida pels representants municipals, sindicals i les associacions empresarials. I, com no podia ser d'altra manera, és el nostre desig que ben prompte pugua materialitzar-se i convertir-se en una palpable realitat.

És evident l'impuls que podria suposar els fons europeus en la posada en marxa d'iniciatives com aquestes. Estem dintre dels paràmetres exigits i, a més, en plena sintonia amb els objectius que mouen a la Unió Europea en pro del ferrocarril, la mobilitat sostenible i la descarbonització de la nostra economia.

Un clar exemple respecte a la correcta utilització dels fons europeus ens el dona la recentment inaugurada L10 de Metrovalencia. Una inversió que ha estat reconeguda com a paradigma i model d'excel·lent gestió en la utilització d'aquests recursos pel Ministeri d'Hisenda. Per tant, evidentment, tant el tren de la costa com la connexió tramviària entre Gandia, Oliva i Dénia són infraestructures que responen als objectius de la Unió Europea en matèria de mobilitat. En eixe sentit, i en funció de la maduresa dels projectes, podrien ser perfectament susceptibles de rebre finançament comunitari.

No tinguen dubte, des d'aquesta conselleria treballarem i treballarem sempre per a intentar aconseguir qualsevol tipus de finançament extraordinari al qual puguem aspirar. En aquest aspecte, no sols vetlarem per finançar aquesta inversió, sinó també, com no podia ser d'altra manera, mirarem d'aplicar-ho i aconseguir-ho en totes aquelles actuacions que siga possible

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Per a continuar amb la formulació de la pregunta té la paraula el senyor Woodward.

Quan vullga, senyoria.

El senyor Woodward Poch:

Gracias.

Señora *consellera*, muchas gracias por la respuesta.

Pero después de lo que me ha contestado, ¿usted se cree el tren de la costa? ¿Se cree la infraestructura?

Habla ahora de un tranvía, de una inversión de 250 millones de euros. Ayer hablábamos de contratos de emergencia. Tal vez si hicieran un contrato de emergencia para el tren de la costa después de 48 años, podríamos tenerlo enseguida. Pero, ¡oh!, tenemos ese famoso informe de impacto ambiental que va a ser un problema tanto para el famoso tranvía, que mi compañero... señor Nadal está en contra por el tema de infraestructura turística, igual que lo estoy yo, que es un tema de un limón exprés, y estamos esperando que sea lo que es, el tren de la costa.

Mire, le voy a decir unas puntualizaciones que hacen mandatorios sobre el tren de la costa. Vicente Grimal, alcalde de Dénia: «He perdido la esperanza de que el tren llegue a Dénia desde Gandia». Por su parte, el señor Chulvi –aquí presente–, alcalde de Jávea, contestaba al presidente de la diputación diciendo que «promete un tren de la costa sobre el que no tiene capacidad de decisión».

Pero realmente hay otros titulares que hablan de «Tren de la costa: 48 años de vaivenes». «El ministerio lleva seis años sin

aprobar la declaración de impacto ambiental del último estudio». «Se propone ahora un tranvía para conectar Gandia con Dénia como alternativa al tren de la costa». «El tren de la costa, un muro entre Valencia y Alicante. Atascado en Fomento. Se suprimió el tramo Gandia-Dénia en el año 1974 para convertirlo en vía ancha, pero 45 años después – ahora son 48– aún sigue en trámite».

El famoso tuit del señor Nadal, que yo aquí rubrico con él: «Un tranvía para pasear turistas en lugar de un tren para trabajadores. Y encima que lo paguemos los valencianos».

Pero sí que es verdad que en el famoso tren de la costa hay un tramo que tenía que financiarlo la comunidad autónoma de Valencia.

Yo le pregunto, señora *consellera*, el famoso protocolo del ministerio, firmado el 11 de octubre de 2011, y que aún sigue en marcha, ¿sabe si se ha constituido la sociedad mixta al respecto para empezar a pensar en el famoso tren de la costa? La comisión mixta de seguimiento en los últimos tres años, ¿me puede decir cuántas veces se ha reunido para saber cómo están los avances o no? Y, efectivamente, ¿van ustedes, señores del PSPV, ya no le digo al señor de Compromís, incorporar en su programa electoral del 2023 el tren de la costa o el tranvía Limón Exprés?

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Contestará a qui va dirigia la pregunta, a l'honorable consellera d'Obres Públiques, Mobilitat i Territori.

Quan vullga, senyoria.

La senyora consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

Gràcies, senyora presidenta.

Senyoria, em crec el tren de la costa, clar que me'l crec! I la veritat és que per a inversions d'aquest calat hem de ser un poc seriosos i, per tant, requereixen d'una tramitació acurada. Un tren té un important impacte en el territori i, per tant, cal esperar a la declaració d'impacte ambiental.

El que no anem a esperar des de la Generalitat és que dos comarques continuen no estan connectades, i per això hem donat una resposta tramviària que vertebrarà el territori, que connectarà dos comarques i que, a més a més, ho anem a fer al costat dels alcaldes i alcaldesses, al costat del sector econòmic empresarial, sindicats, i al costat dels veïns i veïnes.

La seua pregunta anava dirigida a si anàvem a destinar fons europeus, i li he contestat que no sols en aquesta actuació sinó que en totes les que pugam utilitzarem els fons europeus per tirar endavant infraestructures com aquesta.

La senyora vicepresidenta de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria. (*Aplaudiments*)

Continuem amb la pregunta 1.577 que formula la diputada Mamen Peris, del Grup Parlamentari Ciudadanos, a la consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat sobre el Pla especial de la zona d'activitats logístiques del port de València.

Quan vullga, senyoria.

La senyora Peris Navarro:

Gracias, presidenta.

Consellera, hoy hablamos de la ZAL, de esa zona de actividades logísticas del puerto de Valencia, una idea que partió de un gobierno socialista en los años noventa, de Joan Lerma, y que se materializó en 1998 con un acuerdo entre la Generalitat, ayuntamiento, gobierno central, bajo un gobierno del Partido Popular, un acuerdo que recibió mucho rechazo social, acabó en los tribunales, se declaró su nulidad en 2013 por el TSJ, y, en 2015, lo confirmaba el Tribunal Supremo. De nada ha servido este antecedente; en 2018 la ZAL se activaba de nuevo por el gobierno del Botànic y otra vez este proyecto está en los tribunales.

El TSJ de la Comunidad Valenciana, hace unos meses, dictaba sentencia contra la ZAL y contra esta sentencia cabía recurso de casación de nuevo ante el Tribunal Supremo. A partir de conocer la sentencia, *consellera*, empezaban las fisuras botánicas: sus socios nacionalistas se activaban, primero en Madrid, Baldoví, diciendo que había que paralizar y desistir de ese proyecto; mientras, la ministra socialista Sánchez afirmaba que con la inversión de 133 millones que llevamos, más 5,5 millones de medidas correctoras también invertidas, y nos estábamos jugando dos mil puestos de trabajo y una inversión privada de 73 millones, había que recurrir y el gobierno iba a recurrir; aquí, Compromís presentaba una PNL, *consellera*, pidiéndole que no recurriese, que abriese un proceso de diálogo y que se decidiese de forma participada; Unides Podem ha pedido la comparecencia del presidente de la autoridad portuaria, Aurelio Martínez, sobre la ZAL; el alcalde de Valencia, señor Ribó, bueno, deshojando la margarita, porque depende del período electoral que le pille al señor Ribó, pues, ZAL sí, ZAL no, reversión sí, reversión no; y el socialista Aurelio Martínez afirmando que es un proyecto muy bonito para la ciudad, respetuoso con el medio ambiente, que genera 1.500 puestos de trabajo y que contratarán a muchas personas del barrio de Nazaret; el presidente Puig, perfil bajo, guardaba silencio, balones fuera y decía que ahora no se haría de esta manera la ZAL. En concreto, el presidente Puig dijo que, en función de lo que dijera la Abogacía de la Generalitat Valenciana, harían.

¡Hombre!, ya vemos al presidente Puig «oltraliberado», y ustedes han recurrido en casación al Tribunal Supremo. Mi pregunta es: ¿qué argumentos les han planteado desde la Abogacía de la Generalitat para que ustedes recurran en contra de la voluntad de sus socios?

Y, *consellera*, una pregunta que usted creo que me va a contestar genial, porque después del anuncio triunfal de la gigafactoría por parte de todo el Botànic, ¿cómo es posible que ahora sus socios se alegren de esta sentencia?

Gracias. (*Aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Per a donar resposta a la pregunta, té la paraula l'honorable consellera.

Agraïm a Conxa la tasca que és intensa, especialment en la sessió de control al govern.

Gràcies, Conxa.

Quan vullga, senyoria.

La senyora consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

Gràcies, presidenta.

Senyores diputades i senyors diputats.

Senyora Peris, ja he manifestat en diverses ocasions l'opinió d'aquesta conselleria cap a la ZAL. Hem de tindre clar que partim d'una situació heretada, si la decisió d'arrancar aquest projecte s'hagués de prendre hui, ja li dic que la ZAL no es duria a terme en la manera en la que es va fer.

Aquest govern s'ha trobat de colp en una situació que és molt difícil de revertir; l'horta està arrasada, els terrenys estan expropiats, les parcel·les han estat urbanitzades i els vials estan fets. S'han invertit més de 160 milions d'euros de diners públics, a eixes xifres cal sumar 48 milions d'euros en indemnitzacions que la Generalitat va haver de pagar als propietaris dels terrenys expropiats. Ens referim a una situació sobrevinguda i de conseqüències nefastes, parlem d'uns costos econòmics molt importants, que, òbviament, cal avaluar i enfrontar amb serietat. No és tan senzill canviar una instal·lació de lloc, sobretot quan ja hi ha una decisió presa.

Per tant, seguim treballant per trobar una solució que combine la protecció del medi ambient i el creixement econòmic.

Com saben, respecte de la sentència del Tribunal Superior de Justícia, hem decidit recórrer-la, ha estat l'Advocacia de la Generalitat qui ha manifestat que existeix interès cassacional. I encara que sabem que és un tema controvertit, com a consellera no puc evadir la meua responsabilitat perquè per a les administracions públiques el que ha de prevaldre sempre és l'interès general. Cal diferenciar allò relatiu a l'òrbita jurídica del que suposa la gestió política.

Sent així, des d'aquesta conselleria seguirem treballant incansablement per a avaluar totes les possibles solucions