

Hoy, y ayer ya lo anunciamos, van 9.100 plazas por concurso, aplicando el decreto para poder estabilizar empleo, más 11.600 que van convocadas ya de las OPE, que han empezado los exámenes en marzo y terminarán en diciembre, más las plazas estructurales que vamos a crear. Un momento histórico de la sanidad, porque vamos a transformar la sanidad pública. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Continuem amb la pregunta 1.458, que formula el diputat Miguel Pascual al Consell sobre la vaga de transportistes. La resposta serà substanciada pel conseller d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball. Té la paraula el senyor Pascual per a la formulació de la pregunta.

El senyor Pascual Pérez:

Sí. Muchas gracias, presidente..., señora presidenta, perdón.

Buenas tardes, señor *conseller*.

La pregunta que le formulo hoy aquí es para saber cuáles han sido las consecuencias, los efectos del pasado paro de transportistas en la Comunidad Valenciana. Porque estamos hablando de que en la Comunidad Valenciana, y también en el conjunto del resto de España, se estuvo viviendo una situación de paro generalizada en el sistema del transporte de mercancías por carretera, que llegó a producir ciertos desabastecimientos e infinidad de retrasos en prácticamente todos los sectores y servicios de que él dependen, y que, como se ha comprobado, era prácticamente todo.

Porque, señor *conseller*, no sé si usted sabe el dato, pero según las cifras que maneja el ministerio de transportes, en España el 95 % del transporte de mercancías se realiza por carretera, y el sector genera más de quinientos mil empleos, entre directos e indirectos. Haciendo el símil con el sistema cardiovascular, el sector del transporte de mercancías por carretera es, literalmente, los glóbulos rojos que aportan el oxígeno a los órganos de toda España, por lo que su labor es absolutamente indispensable. Se ha demostrado que el sector del transporte de mercancías por carretera cumple un papel esencial para el suministro de alimentos y otros productos básicos para la población. La función que realiza este sector tiene una importancia estratégica fundamental, tal y como ha quedado acreditado durante la pandemia, y hay que reconocerles y agradecerles el servicio, por lo que su protección debería ser una cuestión prioritaria para el gobierno de Pedro Sánchez, para el ministerio de transportes y también para ustedes.

Porque este paro, curiosamente y a diferencia de otros, sí contaba con la comprensión de la mayoría de la opinión pública española, pero no de ustedes. Ustedes, el Partido Socialista, el ministerio de transportes, el gobierno de Pedro Sánchez, la izquierda en general, y todos sus medios subvencionados, primero les ignoraron, luego les insultaron, llamándoles ultras, y luego intentaron callarlos y amedrentarlos con los cuerpos

y fuerzas de seguridad del estado. Y cuando ya vieron que no tenían otra, les tocó por fin sentarse a negociar con ellos. Así que, señor *conseller*, quiero ampliarle la pregunta: ¿cuáles han sido los efectos políticos de este paro? ¿Van ustedes a dejar de menospreciar y ningunear a nuestros transportistas?

Miren, en vez de subvencionar por sistema, lo que podrían hacer es suprimir el mayor número posible de cargas administrativas, de tasas, de impuestos, todo eso que lastra la actividad del sector. Como, por ejemplo, posicionarse en contra y eliminar la futura implantación de peajes en todas las carreteras de alta capacidad.

Otra cosa buena que ustedes también podrían hacer es abandonar la Agenda 2030, que lo único que ha llevado es a que los precios de los hidrocarburos cada vez sean más altos. Porque, señor *conseller*, en España sí tenemos recursos fósiles, como por ejemplo los que se abandonaron hace veinte años frente de las costas de Canarias, y que ahora el Gobierno de Marruecos sí que va a explotar, esos mil millones de barriles de crudo que hay frente a nuestras costas. Qué bien, señor *conseller*, nos hubiese venido ahora tener esa producción propia de hidrocarburos para no tener que depender de intereses de terceros y así tener un sector del transporte más competitivo, y así poder abaratar los precios en la actual crisis inflacionista que estamos sufriendo.

Señor *conseller*, dígalo alto y claro, ¿va a posicionarse y a defender los intereses del sector del transporte y de nuestros transportistas? ¿O van a seguir jugando al atropello y a mantenerles en una situación de vulnerabilidad?

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

El senyor president de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Per a donar resposta a la pregunta, té la paraula l'honorable conseller d'economia.

Quan vullga, senyoria.

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

Gràcies, senyora presidenta.

Senyor diputat, senyor Pasqual, primer haurà d'aclarir-se si interpel·la a un partit o a una institució. Això és el primer que vosté hauria de tenir clar.

I si interpel·la a una institució, com en este cas al govern de la Generalitat, vosté haurà de tenir molt clar que este govern ha treballat, treballa i treballarà perquè els efectes negatius que ens puguen sorgir de qualsevol causa tinguen el menor impacte possible en les famílies i en les empreses valencianes. Perquè aquest Consell des del primer moment treballa perquè ningú es quede enrere i, sobretot, des del diàleg, la participació, conforme ha quedat clar en altres escenaris. I vosté n'és conscient.

És claríssim que la situació a què vosté hui m'interpella, em pregunta una situació que no ens agrada, que front a la violència i l'enfrontament estèril pensem que hi ha una altra manera clara de governar. I li ho torne a repetir, diàleg i participació. Qualsevol aturada és un conflicte que té efectes negatius, i especialment aquesta del transport podria resultar molt negativa per a la indústria i, sobretot, per al sector de la distribució.

Malgrat tot, crec que se li ha donat una resposta jo diria que adequada i que calia donar, ja que les reivindicacions eren legítimes i respectables des del nostre punt de vista. I tant el govern central com la Generalitat hem sigut sensibles amb la situació provocada per l'alça de preus dels combustibles i, per tant, estem atenent tots els sectors. I així cal tenir en compte les ajudes implementades per l'Administració central engegades en el recentment aprovat Reial decret llei 6/2022 de resposta a les conseqüències econòmiques i socials de la guerra d'Ucraïna, a més dels 20 cèntims de bonificació per litre de carburant, contempla les següents ajudes que ara li relate i que vosté hauria de saber que s'han pres: 1.250 euros per camió de transport de mercaderies pesades, 950 euros per autobús, 500 per furgonetes de pes lleuger, 500 per ambulància, 300 euros per taxi i vehicles de lloguer amb conductor.

A banda d'això, li diré que des de 2020 fins l'actualitat la Generalitat ha engegat diverses mesures d'ajudes al sector que han suposat un total de quasi cinquanta-tres milions d'euros, que han donat suport a més de tres-centes empreses (*tus*) –perdó– i 4.400 taxis.

A més, acabem de presentar –que vostés en són coneixedors– el pla Reactiva, que té 45 mesures acordades entre el Consell, sindicats i empresaris, on anem a donar suport a autònoms i empreses amb mesures que complementen les estatals i per al sector de transports es destinaran, entre altres, vora dènou milions per a la renovació de la flota de vehicles.

També anem a destinar 137 milions per a reforçar les empreses a través de l'IVF, així com l'increment de fins un 30% en les ajudes per a l'energia que s'inclouen dins de la renda valenciana d'inclusió i que este matí el president ha fet menció.

A més a més, contemplem 11 milions per a estimular a les famílies a instal·lar en energies renovables, 188 milions per a millorar l'eficiència energètica dels habitatges.

Com veu, estem al costat de les empreses. Estem al costat de les famílies.

I sí que li demane allò que li demanava a la seua companya ahir, a la senyora Cerdán, deixen de ser apocalíptics, deixen de vore una realitat en blanc i negre i posen un poquet de color, fins i tot, a la seua vida.

Moltes gràcies. (*Aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Continuem amb la pregunta 1.204, que formula la diputada Beatriu Gascó, del Grup Parlamentari Unides Podem, a la consellera d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica sobre la ramaderia sostenible i el consum racional de carn.

Quan vullga, senyoria.

La senyora Gascó Verdier:

Gràcies, presidenta.

Bon dia, senyories.

Consellers i conselleres.

I consellera.

El passat 28 de febrer, l'IPCC, el panell intergovernamental de persones expertes en canvi climàtic, ens reprenia a la classe política amb un seriós advertiment sobre les conseqüències de la nostra inacció.

En aquest últim informe es demostra que el canvi climàtic constitueix una amenaça cada vegada més greu per al nostre benestar i la salut del planeta.

Les mesures que s'adopten en el present determinaran la forma en què les persones s'adaptaran i com la naturalesa respondrà als creixents riscos climàtics.

Aquestes mesures han d'aplicar-se també al sistema agroalimentari en el seu conjunt i, en particular, a la ramaderia industrial, donat el seu enorme impacte en les emissions a l'atmosfera de gasos amb efecte d'hivernacle, segons el mateix IPCC i la FAO.

Des del nostre punt de vista, aquest repte s'ha d'abordar des de diverses perspectives. D'una banda, el de la insostenibilitat ambiental, econòmica i social de la producció industrial de proteïna animal, no sols la ramadera, sinó també l'aqüicultura.

En plena crisi climàtica no podem continuar afavorint normatives i projectes com són les macrogranges o la ramaderia intensiva industrial que van en contra de la natura i la destrueixen.

El concepte de macrogranges tècnicament no existix. Estem d'acord. Però quasi totes sabem què són: concentren i amunteguen animals, consumixen uns recursos que no són limitats, contaminen aqüífers i l'atmosfera i no se sostenen sense un pinso fet a base de soja transgènica que desfora l'Amazones, que depén del glifosat i ve de l'altra part del món.

D'altra banda, el problema greu que viu la ramaderia com la resta del sector primari és el preu que es paga als ramaders pels seus productes.

Perquè la producció siga més sostenible s'hauria de reduir la quantitat d'animals per UTA –unitat de treball agrari– i augmentar el preu de venda als productors. Una de les