

Per tant, no continuen pensant que és una concessió en el marc de la conselleria, perquè no existix eixa concessió, com no existix la convocatòria. Per això no pot haver un barem.

Senyor Castelló, és que no pot haver un barem per això mateix. Vosté ho sap perfectament. El que són són línies nominatives aprovades per vostés, amb l'abstenció de Ciudadanos, que jo li agraiïc enormement una volta més, conforme ho vaig fer en el seu moment.

I al Síndic de Greuges lògicament anem a contestar-li exactament el mateix. És a dir, al Síndic de Greuges anem a contestar-li la naturalesa jurídica de la subvenció, que és mitjançant línia nominativa, aprovades per les Corts Valencianes, és a dir, per tots vostés.

I, senyor Castelló, mire, jo la compareixença la vaig demanar al dia següent que vaig vore la notícia. Al següent que va eixir la notícia, jo vaig dir: no sé com funciona el registre i no sé si al registre pot haver abans... Però el dia següent que va eixir la notícia jo vaig dir: vull anar al parlament a demanar per iniciativa pròpia..., donar les explicacions que calga.

Per tant, clar que estic ací per iniciativa pròpia i ho estaré les voltes que faça falta, i les que vostés mos demanen, també, perquè ja sap que a mi m'agrada vindre a les Corts Valencianes. M'agrada vindre al parlament. Soc un demòcrata convençut. Crec que en la democràcia i açò per a mi són moments realment molt importants perquè es fa efectiu el principi de la democràcia.

I miren vostés...

La senyora presidenta:

Senyor vicepresident, vaja acabant, per favor.

El senyor vicepresident segon del Consell i conseller d'Habitatge i Arquitectura Bioclimàtica:

Sí, acabe ja.

Només per a acabar ràpidament. Mire, ¿sap el que és fer política d'habitatge? Fer política d'habitatge és anar a la Pobla de Vallbona, quan hi havien desenes de famílies que abans dels Nadals anaven a quedar-se sense casa, negociar amb els propietaris d'eixes cases –un fons d'inversió, per cert–, aconseguir la compra a un 40 % o 45 % menys del preu de mercat i posar-les a disposició d'eixes famílies.

O anar a Alfafar, perquè en la Pobla de Vallbona hi ha un alcalde de Compromís, però en Alfafar hi ha un alcalde del PP. I el primer dia que va eixir el problema d'Alfafar automàticament ens vam plantar en Alfafar, vam parlar amb l'alcalde –li ho pot preguntar vosté a l'alcalde, al senyor Adsuara–, vam parlar amb els veïns i vam solucionar el problema amb la Sareb.

O en Riba-roja. El primer dia que va eixir el problema vam anar a Riba-roja –governat pel Partit Socialista– i vam solucionar el problema. O a Torrent, i vam solucionar el problema.

I ahir mateix vam arribar a un acord amb la Sareb perquè cada volta que hi haja algun tipus de crisi com esta nosaltres puguem intervindre prèviament, un sistema d'alerta *temprana*, per a poder actuar i que no anem amb l'aigua al coll quan ja la situació és complicada, que, així i tot, ho solucionem.

Això és fer polítiques d'habitatge i això sí que és una revolució, senyor Castelló.

Moltes gràcies.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyor vicepresident.

Anem a suspendre un minut el ple per a despedir el vicepresident i rebre el conseller de política territorial.

(Se suspén la reunió durant uns minuts)

Compareixença del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, senyor Arcadi España García, per a retre compte de la situació d'amuntegament i la falta de freqüències suficients en el transport públic, responsabilitat de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, com també de les gestions realitzades per millorar els rodalies, sol·licitada pel Grup Parlamentari Popular (RE número 30.504)

La senyora presidenta:

Señores diputados, vamos a reiniciar la comisión.

Vamos a pasar al punto tres: comparecencia del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, per a retre compte de la situació d'amuntegament i falta de freqüències suficients en el transport públic, responsabilitat de Ferrocarrils de la Generalitat, com també de les gestions realitzades per millorar els rodalies, sol·licitada pel Grup Parlamentari Popular.

Té la paraula el conseller, senyor España, sense temps. Quan vullga.

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

Molt bé. Moltes gràcies, senyora presidenta.

Antes quiero recordar a una persona que falleció ayer, que es un funcionario, un servidor público de la Generalitat, a José Luis Ordúñez, que trabajó en los años ochenta en la

Dirección General de Análisis de Presidencia y luego en otros organismos de la Generalitat. Un abrazo fuerte quiero enviar a su familia y transmitir también a todos ustedes que servidores públicos como José Luis nos ayudan a tener una buena administración y una buena gestión económica, como economista que era. Un abrazo a toda su familia.

Presidenta, señoras y señores diputados, comparezco hoy en esta comisión para dar cuenta de la petición del Grupo Popular, del señor Barrachina, que tiene que ver con la situación del transporte público que presta en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, a través de la *conselleria*, y las gestiones que hemos realizado en el servicio de cercanías, cuya competencia corresponde al Gobierno de España.

La crisis de la COVID-19 ha puesto de relieve lo esencial que resulta el transporte público por dos razones:

La primera, porque es una de las herramientas más importantes que tenemos para avanzar en la lucha contra el cambio climático, ya que el sector del transporte es uno de los grandes emisores de gases de efecto invernadero en España y en todo el mundo.

La segunda razón es porque es la puerta para garantizar el acceso a los servicios públicos fundamentales, como puede ser la educación o la sanidad, en definitiva, el transporte público es una garantía de igualdad social.

Por eso esa movilidad es una prioridad para el gobierno de la Generalitat y también para otros gobiernos, como el Gobierno de España y también para las instituciones europeas.

Por eso, por estas dos razones, durante el confinamiento domiciliario se mantuvo la oferta de transporte público a pesar de las restricciones para garantizar la movilidad de los trabajadores esenciales y también la conexión con hospitales, centros de salud o centros de servicios sociales. Y con el fin del confinamiento domiciliario hubo un repunte de la actividad económica y también educativa, y esa demanda de movilidad aumentó, y todas las autoridades públicas y los operadores de transporte nos enfrentamos a un doble reto, debido a que las pautas de movilidad están cambiando durante la pandemia.

El primer reto es el de garantizar un transporte eficiente y seguro. Y el segundo que sufrimos una crisis de demanda debido al miedo que produce en muchas personas el contagio al virus. Lo digo con claridad y lo explicaré a lo largo de la comparecencia.

El transporte público está en jaque en toda España y también en toda Europa. Por eso es esencial que entre todos contribuyamos a mantener y recuperar la confianza en el transporte público. En términos de seguridad, en relación a seguridad en el contagio en relación con la COVID-19, cada vez se disponen de más estudios científicos y análisis empíricos que demuestran la baja tasa de contagio en los sistemas de transporte público en comparación con otros lugares.

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos hace referencia a varios informes de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo que dicen

textualmente: que las medidas de seguridad impuestas, como el empleo obligatorio de la mascarilla por parte de los pasajeros, los continuos procesos de desinfección y limpieza de vehículos, además del sistema de ventilación que remueve el aire, impiden la transmisión del virus y reducen mucho su riesgo. Por lo tanto, a pesar de que sabemos que el riesgo cero no existe, el transporte público sigue siendo uno de los espacios más seguros que tenemos.

Señorías, por el lado de la oferta de los servicios públicos de transporte hemos tenido que responder a esta emergencia a corto plazo para garantizar esa seguridad de todos los pasajeros y pasajeras de nuestros medios de transporte. Así, desde marzo de 2020, hemos destinado más de diez millones de euros para garantizar esa seguridad en nuestro transporte, con seis acciones principales:

La primera es la de extremar la limpieza y la desinfección. En Ferrocarrils de la Generalitat hemos destinado unos cinco millones de euros a las tareas de limpieza y desinfección extraordinaria en trenes y estaciones. A las tareas habituales de limpieza hemos añadido la desinfección de estaciones y convoyes entre trayectos durante el día y también en talleres por la noche, donde hemos incorporado novedosos métodos de desinfección, como la nebulización, que permite una limpieza más en profundidad y alcanza todos los elementos, incluidos los aparatos de aire acondicionado de todos nuestros trenes. La efectividad de las labores de limpieza y desinfección que se han puesto en marcha ha sido también verificada por los análisis realizados por el CSIC, que no han encontrado cepas del virus activa en nuestros convoyes.

En segundo lugar, hemos puesto en marcha un sistema de control de aforo en Metrovalencia, en las principales estaciones, con una inversión superior al millón de euros. Este sistema, basado en inteligencia artificial, permite ofrecer a los pasajeros información en tiempo real del grado de ocupación de los trenes en circulación a su paso por las principales estaciones. Nuestro objetivo es extender estos mecanismos de control de aforos a otros puntos de la red que también tengan una afluencia elevada.

En tercer lugar, como he relatado anteriormente, uno de los aspectos fundamentales para evitar la transmisión del virus es la renovación del aire y la ventilación. En nuestros trenes se produce una renovación completa del aire cada tres minutos. Y allí donde técnicamente ha sido posible, la apertura de las puertas se realiza de forma automática para evitar el contacto de los pasajeros con los botones de apertura de las puertas.

En cuarto lugar, como les comentaba, la comunicación y sensibilización es esencial para recuperar esa confianza en la seguridad del transporte pública e informar sobre las medidas adecuadas para su protección. Hemos realizado distintas campañas informativas por valor de más de medio millón de euros con las recomendaciones que ustedes conocen y que dictan las autoridades sanitarias, como el uso de la mascarilla, lavarse las manos o viajar en silencio.

En quinto lugar, hemos incorporado 134 personas, 134 auxiliares COVID, en las principales estaciones de Metrovalencia, el Tram d'Alacant y también el Tram de Castellón, para realizar tareas de información y control

sobre el cumplimiento de las normas sanitarias y colaborar e informar a todos los usuarios y las usuarias.

Y, por último, en este caso, respecto a los trabajadores de Ferrocarrils de la Generalitat, hemos reforzado la seguridad de ellos, con la adquisición de productos sanitarios y de protección, la instalación de mamparas en las oficinas y en puestos de trabajo, con un presupuesto de más de 1,5 millones de euros.

Con las medidas adecuadas el transporte público es seguro frente a la COVID-19. Sin embargo, como les decía, el repunte de la actividad económica ha llevado a que esa demanda de movilidad aumente, aunque sea de una forma modesta.

Es cierto que desde la desescalada y el comienzo de la nueva normalidad los niveles de ocupación se han recuperado modestamente, pero todavía están muy lejos de los niveles anteriores a la crisis sanitaria. Las personas utilizan menos el transporte público, con independencia de que sean de titularidad estatal, autonómica o municipal y de que sea viario o ferroviario. Y esto responde, tanto a una menor movilidad por las medidas adoptadas para evitar la propagación del virus, como también el aumento del teletrabajo o, en el caso de las universidades, las clases *online*, y también por un cambio de tendencia a la hora de moverse por parte de los ciudadanos, que debe de preocuparnos en este caso por el repunte al uso del vehículo privado y a las compras también de coches de segunda o, en muchos casos también, de tercera mano.

Si miramos los datos del mes de diciembre de 2020, los niveles medios de ocupación estaban en torno al 55 % en Metrovalencia, al 65 en el Tram d'Alacant, con respecto al mismo mes del 2019. Lo mismo sucede con MetroBus, actualmente la ocupación de las líneas se encuentra entorno a un 58 %, muy por debajo de la situación normal. Y lo mismo sucede en el caso del Tram de Castellón, con una ocupación por debajo del 50 % en el mes de enero. Es evidente que una menor ocupación supone más espacio para las personas usuarias, pero, lógicamente, y como todos ustedes conocen, hay excepciones en las horas punta.

Sin embargo, también somos conscientes que si antes de la COVID ya era una demanda mejorar las frecuencias de paso, ahora lo es más, debido a esa percepción de que los vagones están más llenos debido a la distancia de seguridad que debemos guardar para reducir las posibilidades de contagio en horas punta.

Pero no nos quedamos ahí. Tenemos que seguir avanzando, tenemos que ser más eficientes. La pregunta que pretendo responder a todos ustedes y dar explicaciones es cómo podemos ser. A corto plazo es difícil que cualquier operador ferroviario pueda mejorar sus frecuencias. En el caso de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, en el caso de MetroBus, ahí es diferente, ya que se trata de líneas de autobús. Desde la Autoridad se ha realizado un seguimiento de la demanda y de la ocupación de los vehículos para estudiar su refuerzo a corto plazo. Por ello, y pese a esa reducción de la demanda, con el objetivo de mejorar los servicios a todos los usuarios y reducir el tiempo y evitar las aglomeraciones que se puedan producir en hora punta, se han puesto en funcionamiento cinco nuevas líneas

que refuerzan servicios ya existentes: Xirivella-Valencia, Alaquàs-Valencia, Aldaia-Manises, Port Saplaya-Valencia, Quart de Poblet-Manises-Paterna y el campus de Burjassot, y cuatro lanzaderas a los principales polígonos industriales del área metropolitana, que también extenderemos a otras áreas industriales de la Comunidad Valenciana, como es la lanzadera Valencia-Parque tecnológico L'Andana, Valencia-Fuente del Jarro-Táctica, L'Oliveral-La Reva y también Valencia-Juan Carlos I-L'Ermitea-Norte.

Además, para hacer más atractivo el servicio, próximamente se creará un bono 10, en la red de MetroBus, que permitirá no solo eliminar el dinero físico, sino también una bajada de tarifas que puede llegar al 30 % en estos casos.

Esto es fundamental, pero el fundamental objetivo de la autoridad del transporte metropolitano en esta legislatura es la integración tarifaria. Para ello, estamos impulsando ya esa integración con Renfe y el resto de transportes y, en este momento, la autoridad del transporte está negociando los aspectos financieros de compensación económica para la integración de los títulos y el desarrollo del *hardware* y el *software* necesarios para que estos títulos sean compatibles con los que opera Renfe cercanías.

Pero, señorías, en el caso de los operadores ferroviarios, aumentar y mejorar las frecuencias a corto plazo es difícil, tanto aquí como en el resto de comunidades autónomas y el resto de países europeos. Como entenderán, las inversiones necesitan unos períodos de maduración técnica y de ejecución que son poco flexibles. A eso hay que añadir la contratación y formación del personal necesario para prestar ese servicio. Pero esto no significa que no se pueda actuar.

Por lo pronto, desde que se inició la pandemia, hemos puesto todos los medios que tenemos a nuestro alcance para incrementar las frecuencias al máximo. Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana está al cien por cien de su capacidad operativa.

Como saben, la infraestructura ferroviaria de Metrovalencia es compleja, ya que hay tramos de vía única donde confluyen varias líneas de metro, intersecciones y puntos de cruce que impiden introducir más trenes. No obstante, de manera puntual, hemos inyectado en horas punta trenes de reserva para aliviar la ocupación del resto. Además, en el Tram de Alacant hemos aumentado la capacidad de las unidades que circulan por las zonas universitarias, mediante la utilización de composiciones dobles, una medida que también la hemos implantado en el tranvía de Valencia y hemos mejorado la coordinación entre cercanías y el Tram de Castellón.

Esto por lo que respecta al lado de la oferta, de la prestación del servicio, por parte de la Generalitat.

Por el lado de la demanda, hemos mantenido contactos y reuniones con las universidades, con todos los rectores y la *consellera* de universidades y también con los agentes sociales para flexibilizar, para laminar las horas punta.

Con los rectores, les planteamos la necesidad de que en sus planes de contingencia por la COVID tuvieran en cuenta no solo cuándo están los estudiantes en los campus, sino también el tiempo que tardan los estudiantes en desplazarse

al mismo. Y con los sindicatos y la patronal acordamos una recomendación a todas las empresas para que flexibilicen los horarios de entrada y de salida. Pero hemos querido agotar todas las posibilidades y opciones que teníamos a corto plazo; algunas de ellas me las comentaron ya hace meses alguno de ustedes.

Hemos realizado un estudio para valorar la posibilidad de implantar un servicio complementario al ferroviario de autobuses que circularan entre los dos, el punto de origen y destino, para complementar el aforo de los tranvías y también de los metros. Se valoró qué líneas serían más factibles para poder hacerlo, debido a esa hora punta de la mañana; pero, finalmente, el resultado de estudio permitió concluir que no sería eficiente establecer ese servicio.

Por ejemplo, se estudió que de Torrent Avinguda hasta la estación de Colón hay 22 minutos en metro. El estudio que realizamos en autobús tenemos que tener en cuenta que debería de haber hecho las mismas paradas que están establecidas en el trayecto ferroviario; también que, al circular por arriba, nos encontramos que las direcciones no son las mismas, hay calles que son dirección prohibida, de un único sentido y había que buscar unas alternativas que demorarían el trayecto; y, también, que el tráfico en esas horas punta del metro también coincide con el tráfico en horas punta de la circulación con vehículos privados en superficie. Esa estimación nos hacía 22 minutos en metro y podríamos irnos a 60 minutos en un autobús que recorriera las mismas distancias, sin contar todos los problemas jurídicos y administrativos, pero no queríamos dejar de lado esa opción y estudiarla con firmeza.

Como les he comentado, estamos al cien por cien de nuestra capacidad operativa a corto plazo, pero ya estamos trabajando a medio plazo. Por eso, desde hace un año, desde que tuve el honor de poder ser *conseller* de política territorial, se empezó a trabajar ya en un plan ambicioso, de mejora de las frecuencias de toda la red ferroviaria y tranviaria de *ferrocarrils* y que hemos presentado hace unos días, ese plan de mejora de frecuencias 2021-2023. Hemos reorganizado inversiones para los próximos años y también solicitado ayudas para los fondos europeos.

De momento, hemos presentado un plan de frecuencias de mejora en la red de Metrovalencia, pero también estamos estudiando en otras áreas, como puede ser Alacant o también Castelló. Nuestro objetivo es consolidar la red del metro y tranvía como una alternativa eficiente y segura al uso del vehículo privado, dar respuesta a una demanda histórica de mejora de frecuencias y aumentar la capacidad de transporte de todas las personas. Lo haremos aumentando la oferta de servicios, modificando trazados para reordenar el servicio en ciertos puntos de la red y rediseñando determinados trayectos para mejorar la eficiencia y su regularidad. Actuaremos, como he dicho, tanto en la red ferroviaria como en la tranviaria.

En la ferroviaria, desdoblaremos tramos de vía única, aumentaremos puntos de cruce y vías de maniobra, modernizaremos enclavamientos y sistemas de protección de trenes y suprimiremos pasos a nivel.

En la tranviaria, ampliaremos el bucle de la zona Cabañal-Cañamelar, instalaremos vías de maniobra y prolongación de

andenes tranviarios, modernizaremos los enclavamientos, los sistemas de protección y control de tranvías y adquiriremos nuevo material móvil. A este respecto, está en marcha el proceso administrativo de un contrato de 132 millones de euros para la adquisición de 22 nuevos tranvías para sustituir a las unidades más antiguas, reforzar el servicio actual y asegurar las ampliaciones previstas que, como conocen, en el caso de Metrovalencia es la conexión con el hospital de La Fe y Alicante con el hospital de Sant Joan y Sant Joan también ciudad.

El plan contempla una inversión plurianual de 235 millones de euros, de los cuales 108 se destinarán a la red ferroviaria y 127 a la red tranviaria. A lo largo de este año, nuestra intención es avanzar en la redacción de todos esos proyectos, de toda la parte administrativa, e iniciar las primeras actuaciones en 2022, de manera que, en 2023, ya se puedan tener esas mejoras de frecuencia. Según esas previsiones, según ese plan, el tiempo de paso se reducirá notablemente.

Si me permiten poner algunos ejemplos: alcanzaremos los 12 minutos de tiempo de paso entre las estaciones de Empalme y L'Elia, actualmente son entre 15 y 30; las frecuencias de paso de Torrent a Picassent a 18 minutos, actualmente son 45; y mejoraremos la frecuencia y la conectividad metro-tranvía en los barrios de Orriols y Cabañal-Cañamelar, con frecuencias de siete minutos y medio, que actualmente son de 10 o 20.

En definitiva, señorías, hemos actuado a corto plazo, mejorando la seguridad y reforzando la limpieza frente a la COVID, poniendo al cien por cien nuestra capacidad operativa y laminando las horas punta, en la medida en que el diálogo social y con las universidades nos lo ha permitido. Y tenemos ya en marcha un plan a medio plazo para mejorar las frecuencias.

Senyories, passe ara a la part de la compareixença relativa al servei de rodalies que, com saben, és un servei de competència del Govern d'Espanya. El passat 1 de gener entraren en vigor els pressupostos generals de l'estat per a este exercici, que tenen un canvi d'orientació en la política ferroviària estatal. La Comunitat Valenciana rebrà una inversió de 641 milions d'euros en la xarxa ferroviària, 259 milions més que en els anteriors comptes del 2018; açò suposa un increment del 68 %. I la millor notícia és que la xarxa de rodalies comptarà amb 263 milions d'euros a la nostra Comunitat Valenciana, una clara aposta del govern central per eixa mobilitat quotidiana, després de molts anys de dispersió i pèrdua d'usuaris de la xarxa.

Sense voler ser exhaustiu, en els comptes aprovats hi ha partides per a renovar els trams de Poble Llarga a Silla, de la línia C2; Silla i Cullera; i se millorarà també Xàtiva-Alcoi. Renfe també durà actuacions en les estacions de Tavernes de la Valldigna, Alzira, Xàtiva, Silla, en control d'accessos, en material rodant, en grans reparacions i en la compra de material mòbil. A més, com saben, se continuarà executant el pla de xoc de rodalies a la Comunitat Valenciana i, segons ens informen des del ministeri, s'ha eliminat ja el dèficit de maquinistes, amb la incorporació de 17 maquinistes nous, millorat la seguretat del material rodant i els protocols de comunicació i atenció al clients, continua en funcionament la devolució exprés i s'han licitat 2.700 milions d'euros a tota

Espanya per a material rodant, una part dels quals vindran a la Comunitat Valenciana.

Però és evident que queda molt per fer per a millorar el servei de rodalies a la Comunitat Valenciana, però estem avançant en la línia correcta. Hi ha un canvi d'orientació, per part del ministeri de transports, fonamental.

A més, per a valorar els avanços en eixa aplicació del pla de rodalies i les mesures adoptades, els anuncie que la primera setmana de març tindrà lloc la propera reunió de la comissió del seguiment del pla de rodalies.

Senyories, vaig acabant. Els operadors de transport i les administracions públiques han donat una resposta a l'emergència que la crisi sanitària ens donava a curt termini, amb mesures que han agilitzat la mobilitat, a pesar de les restriccions sanitàries i la caiguda brutal de la demanda de viatgers. Però ara devem anar més enllà; devem garantir la supervivència del transport públic i aprofitar una oportunitat històrica per a dissenyar el futur de la mobilitat sostenible, entesa com a un dret fonamental per a tots. Necessitem avançar cap a un canvi de paradigma en la mobilitat, de manera que les infraestructures estiguen al servei dels veïns i de les veïnes dels nostres pobles i ciutats i no siguen considerades com un fi en si mateixes.

Els sistemes de mobilitat eficients basats en el transport públic com a eix vertebrador no sols són beneficiosos per a la salut, reduïxen la congestió en les nostres carreteres, els accidents, el soroll i les emissions de l'efecte hivernacle, també proporcionen accés a l'educació, a l'ocupació, a mercats i serveis essencials per a tots, perquè ningú es quede aïllat per culpa de la mobilitat. Apostar pel transport públic és apostar per la cohesió social i territorial, també és apostar per la inclusió i la igualtat d'oportunitats. L'accés a la mobilitat s'ha de reconèixer com a una part fonamental dels drets de ciutadania i, per això, ha de comptar amb el recolzament i l'impuls de totes les administracions: el Govern d'Espanya, el govern de la Generalitat i també els ajuntaments i els agents econòmics i socials. Estic convençut que, amb la col·laboració de tots, eixe serà el nostre full de ruta.

Moltes gràcies, presidenta.

La senyora presidenta:

Gràcies, conseller.

Ara és el torn del grup que ha demanat la compareixença, Grup Popular. Senyor Barrachina, per un temps de 6 minuts, quan vullga.

El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

Y sea usted, de nuevo, bienvenido, señor *conseller*.

Me sumo a sus palabras de duelo por el trabajador, por el señor Orduña, y por los otros cuarenta valencianos que

ayer fallecieron, y ya van más de seis mil oficiales en la Comunidad Valenciana, con motivo de esta pandemia.

Comparto en muy buena medida sus palabras, no así el resultado de la gestión. Yo también creo que una apuesta sincera y eficaz, no solo presupuestaria, sino de ejecución de los presupuestos y de una apuesta por el transporte público es beneficioso en todos los ámbitos. Sin embargo, los datos recientes indican que el aumento en el uso del coche privado ha multiplicado la polución en la Comunidad Valenciana y el hecho de que se hayan producido recortes en muchas frecuencias así lo acredita.

Por decirle también la parte que comparto y, después, pasar a preguntarle o cuestionarle otras cosas, le diré que nos parece muy acertado que se hayan establecido las nuevas líneas de autobuses con Torrente, con Chirivella, con Aldaya, con Alacuás... En fin, nos parece muy razonable. Y también que el objetivo sea incrementar frecuencias de metro. Bien es cierto que esto será en 2023, vaya usted a saber dónde, a partir de como máximo abril del 2023, estaremos usted y yo; a usted yo le deseo y le auguro lo mejor, pero no es decisión mía, sino de los valencianos. Por tanto... Me refiero a que, después de ocho años de gobierno, el aumento en las frecuencias en 2023 es una buena noticia, pero entenderá que no es una grandísima noticia.

Yo le he escuchado decir que Ferrocarrils de la Generalitat está al cien por cien de su capacidad. Entiendo, y es una pregunta que le hago, que está al cien por cien de las frecuencias que teníamos antes de comenzar la COVID.

Segundo planteamiento. Ha habido diversas medidas que se han adoptado, a mi juicio siempre insuficientes. Yo creo que tanto en transportes como en todos los sectores, el gobierno valenciano debiera haber realizado test de forma reiterada y masiva a todos sus empleados públicos, debiera haber equipado con mascarillas FFP2; sin embargo, yo escuché de parlamentarios en esta cámara que, cuando se distribuyeron gratuitamente, por ejemplo, en la Comunidad de Madrid, lo que hubo fue mofa, porque se entendía que aquello era un despilfarro, las mascarillas que ahora resulta que son las acertadas, como también sucedió cuando se hicieron test en la comunidad autónoma de Madrid, por ejemplo, a los empleados, a los docentes y también hubo mofas, cuando ahora se reconoce que son medidas acertadas. Por tanto, creo que se podía, señor *conseller*, haber ido mucho más allá.

Lo que sí es indudable es que se han producido en los ferrocarriles en la Comunidad Valenciana, y fundamentalmente en cercanías, aglomeraciones, hacinamiento, recorte de prestaciones, que han multiplicado el efecto del virus. Y soy consciente de que esto es cruel, pero, yo –no por escucharle a usted sino por ver las imágenes– estoy viendo aquí una fotografía de este mismo mes de un hacinamiento masivo.

Y, claro, en fin, yo entiendo que se hable de que se utiliza poco el tren. Claro, pues como el de Cuenca con Requena, si ya no hay ninguna frecuencia, va a ser difícil que se utilice. Pero no lo afirmo yo, lea usted cualquier plataforma de usuarios, de indignados, de defensa del ferrocarril e incluso los trabajadores que se pusieron en huelga, de todos los sindicatos, cuyo lema era «Colapso y degradación del sistema ferroviario».

En esta noticia, por ejemplo, que es la última que he encontrado de este mes, comienza la periodista diciendo: «Trenes repletos de pasajeros en horas punta como si fueran una lata de sardinas. Así se encuentran muchos de los convoyes de cercanías que unen Valencia con Gandía, Játiva...». Y por dar un vistazo –y lo he hecho aquí en el escaño– de hoy mismo. Es decir, ¿cómo no van a haber aglomeraciones con el recorte de servicios que se ha producido en cercanías?

De hoy, Valencia Norte-Gandía no circula entre Cullera y Gandía. Naturalmente esa gente ha de coger otro tren y producir aglomeración. Cercanías Aldaya-Valencia Norte, hoy suprimido. Le digo las que he leído hoy. Valencia Norte-Buñol circula con 21 minutos de demora, es casi lo de menos ya. Buñol-Valencia Norte suprimido en Chiva por avería. Bueno, seguiría leyéndole, pero estos son los de hoy.

Por tanto, la situación de cercanías en la Comunidad Valenciana es, permítame *conseller*, catastrófica, catastrófica. Y yo entiendo que dibujar presupuestos es muy bonito, pero luego ejecutarlos es una cosa bien distinta. Sabe que la cámara de contratistas ha hecho público que tan solo el 2 %, le voy a dar la cifra exacta, el 2 % de la inversión de Adif en toda España se realizó el año pasado en la Comunidad Valenciana. Es decir, no es que no se hagan cosas, es que no se hacen cosas en la Comunidad Valenciana.

Y, por tanto, los medios de transporte públicos no pueden constituirse en elemento de transmisión del virus sino en un lugar libre de COVID, que es la aspiración compartida por todos.

Voy concluyendo, señora presidenta. Yo le insistía en que el nivel de ejecución ha sido bajísimo. Por resumirle los datos, le diré tres cifras, 2018, 2019 y 2020; 600 millones, 400 millones, 200 millones. Es decir, el último año se ha invertido un tercio en la Comunidad Valenciana de lo que se invertía con anterioridad. Y ese 2,4 % que ha invertido Adif del total nacional en la Comunidad Valenciana, le recuerdo la que se montaba en esta cámara cuando no llegábamos al 11 %, estamos en el 2,4 %.

Y, por tanto, lo que le pido es que abandone el señor Puig esa mansedumbre...

La senyora presidenta:

Señor Barrachina, por favor.

El senyor Barrachina Ros:

...frente a Madrid y reclame lo que naturalmente nos corresponde.

Gracias, señora presidenta.

La senyora presidenta:

Gracias.

Es el turno ahora del grupo parlamentario... (*veus*) No, primero la oposición y luego los grupos que sustentan al gobierno. El señor..., a ver. Señor Pascual, cuando quiera.

El senyor Pascual Pérez:

Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, *conseller*.

Mire, señor *conseller*, desde Vox estamos muy preocupados con respecto a las medidas de seguridad sanitaria que se están aplicando en los servicios de transporte público. Se lo dijimos ya desde el primer momento, hay que garantizar la aplicación y el cumplimiento de las medidas sanitarias, pero, claro, hay que compaginarlo con el propio servicio público que se está prestando.

La gente sigue teniendo esa necesidad imperiosa de desplazarse hasta su puesto de trabajo, siempre que, claro, el Consell le permita trabajar. Porque –por nuestra parte que no quede– desde Vox creemos que todos los trabajos son esenciales, el Consell se ve que no lo tiene tan claro. Y, bueno, pues, al final la gente tiene que ganarse la vida porque tiene que comer y hay que garantizar que lo pueda hacer con todas las garantías sanitarias.

Mire, está muy bien que realicen control de aforo mediante inteligencia artificial; también es comprensible, hasta cierto punto, que le pidan a la gente que no hable en el desplazamiento; también muy bien la nebulización verificada por el CSIC. Y no nos queda claro lo de la ventilación de los tres minutos. Esa ventilación, es que ¿se realiza ventilación o se realiza la ventilación completa de todo el volumen de aire interior de los servicios de transporte?

Pero, claro, esa imagen de normalidad que ustedes están trasladando desde la *conselleria*, pues, ustedes están engañando, haciéndose trampas al solitario. Porque publican imágenes en las redes sociales como que se están cumpliendo todas las medidas sanitarias, que prácticamente los trenes van casi vacíos, se cumplen las distancias de seguridad. Pero, claro, como, luego, lo que se ve en las imágenes que suben los propios pasajeros es radicalmente opuesto, donde se puede ver que hay hacinamiento.

Y, claro, es su obligación que se cumplan las medidas sanitarias. Y por eso creo que los refuerzos de la *conselleria* no deben de quedarse ahí. Es por ello que, precisamente desde Vox, hemos registrado una iniciativa para que se venga a aumentar la seguridad sanitaria dentro de los medios de transporte a través de la luz ultravioleta, de la misma forma que cuando se abren las ventanas para ventilar, el aire sale fuera y la propia luz natural, que contiene también rayos ultravioletas, mata al virus. Y esto, pues, también se tiene que hacer en tren, en metro y autobuses.

Entonces, la luz ultravioleta clase C, que es la de mayor intensidad, se clasifica como germicida. Es decir, que puede inactivar microorganismos como bacterias, virus, protozoos y es, vamos, muy respetuosa con el medio ambiente, no contiene sustancias químicas y tiene una capacidad de desinfección muy eficaz. Y, además, vienen reconocidas esas

calidades, ese poder *virucida* y *germicida*, reconocido por el propio Ministerio de Sanidad.

Incluso también se estaba estudiando su implantación en los transportes metropolitanos de Barcelona...

La senyora presidenta:

Señor Pascual, por favor.

El señor Pascual Pérez:

Termino ya, señora presidenta. Y, por eso, esa iniciativa que hemos presentado a las Cortes Valencianas, desde mi grupo parlamentario, queremos que sea, si fuese posible y debido a la escasa frecuencia que se convoca esta comisión, poder tratarla en la próxima. Pero, bueno, como creemos que es urgente, también le invitaría a la *conselleria* que la valorase, valorase el uso de esta luz ultravioleta tipo C, para la correcta desinfección del transporte urbano e interurbano de viajeros.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señor Pascual.

Ahora es el turno del Grupo Ciudadanos. Señora Peris, cuando quiera.

La senyora Peris Navarro:

Gracias, presidenta.

Mire, *conseller*, me va a permitir que altere el orden que usted ha seguido en su intervención porque prácticamente, cuando hablamos de cercanías, a Ciudadanos se le silencia por parte de la presidencia. No queríamos hablar con usted de cercanías, queríamos hablar justamente con el delegado institucional de la Comunidad Valenciana, pero se nos ponen trabas. Entonces, mire, *conseller*, se lo tengo que preguntar a usted.

Cancelaciones, registros, hay una alta contagiosidad de este virus y desde luego en espacios cerrados. Y, sobre todo, cuando puede haber aglomeraciones, efectivamente, es muy difícil de cumplir.

Yo sé que hoy, aquí, nos ha leído el argumentario que le pasan de Madrid. Entonces, le preguntaré lo que se puede hacer desde aquí. Sabe que Ciudadanos propusimos esa delegación institucional, sabe que tendemos la mano y proponíamos esta semana mismo le proponía lo de las FP2 en el tema de los dispensadores. Es decir, estamos con un ánimo de sumar.

Pero, mi pregunta es ¿cuándo ha tenido lugar la última reunión del Plan de Cercanías de la Comunidad Valenciana? Preguntarle también ¿si ha tenido usted todos los datos de las acumulaciones que se producen desde el inicio de la

pandemia en los trenes de cercanías? Si sabe, *conseller*, ¿qué medidas de higiene y prevención de contagios se han puesto en marcha en esos trenes de cercanías de la Comunidad Valenciana? Y ¿si realmente se ha reunido el *conseller* con el ministro Ábalos o con algún representante para ver cómo evitar esas aglomeraciones? Basta ir a la estación del Norte una mañana, pues, entre las siete y media y ocho y media – que esta diputada ha estado– y comprobar cuál es. Por eso, dentro de nuestro ánimo, priorizamos este tema.

Y continuamos con los temas que también a usted le incumben. Y, mire, *conseller*, nos gustaría saber, respecto de esas acumulaciones de viajeros en zonas universitarias ¿si se produjeron, al final, las reuniones con los rectores de las universidades para planificar ese regreso a las aulas de enero? ¿Cuándo se produjeron?

A comienzos de febrero, efectivamente, usted lo ha explicado, la red de informadores para repartir a los vagones, para que no se acumularan. Pero es que este proyecto tardó casi un año en ponerse en marcha ¿por qué tardo tanto en empezar, *conseller*? Se han puesto paneles informativos sobre los aforos en estaciones y se está trabajando con el proyecto de inteligencia artificial, efectivamente, bien. Yo quiero decir desde aquí que cada vez que hemos necesitado alguna cuestión o hablar, usted ha estado disponible, no hemos tenido ninguna limitación. Y esto es de agradecer, porque, efectivamente, se puede así trabajar en equipo.

Pero ¿cómo están funcionando esos sistemas de paneles informativos? Usted nos decía que se han hecho mediciones de cantidad de residuos víricos en los trenes de la Generalitat, pero ¿cuántos se han hecho? ¿Si se ha hecho algún estudio en los autobuses metropolitanos? ¿Qué datos tiene la *conselleria* de los posibles contagios? Porque han activado el «Viatgem en silenci» para evitar la difusión de aerosoles ¿qué datos tiene para poner en marcha esa campaña? Y, efectivamente, ¿qué resultados prevé la *conselleria* que va a tener esa campaña?

En FGV nos ha hablado de los filtrados de aire, pero ¿qué sistema se ha puesto en los autobuses metropolitanos? Se han añadido más autobuses, pero entendemos, sí que es cierto, que esto llega un poco tarde para poner en marcha los refuerzos.

Conseller, estamos en esta línea de colaborar, de seguir trabajando en equipo y, sobre todo, en algo tan importante como el transporte público. Pero sí que, estos puntos, nos gustaría que..., sobre todo, porque hay una pregunta en la mesa, yo creo que de todos los representantes políticos, que la ciudadanía nos está diciendo...

La senyora presidenta:

Señora Peris, por favor.

La senyora Peris Navarro:

Termino. ¿Por qué se criminaliza a la hostelería con el cierre y en el transporte público la sensación que tiene la ciudadanía es de miedo al contagio?

Gracias, *conseller*.

La senyora presidenta:

Gracias, señora Peris.

Es el turno ahora de Unidas Podemos.

La senyora Blanes León:

Moltes gràcies, presidenta.

La senyora presidenta:

Señoría, señora Blanes, cuando quiera.

La senyora Blanes León:

Moltes gràcies.

Senyor conseller, moltíssimes gràcies per la seua exposició.

I, jo, m'agradaria centrar-me, en primer lloc, en el que vosté ha comentat i que ja fa temps que s'estan barallant aquestes dades de la baixada de la utilització del transport públic fins al 50 %. A mi, en certa manera, hi ha alguns dels aspectes, el de les motivacions, que em preocupen. Altres no tant, perquè entenc que si la falta de mobilitat o la falta d'utilització és per una reducció de mobilitat que de vegades pot ser un mobilitat innecessària, em sembla bé. Si és per qüestions de teletreball pense que és una modalitat que, no sols ara en pandèmia sinó que també ha vingut per quedar-se, crec que és una bona notícia.

I després també l'educació *online*, també és una qüestió que és puntual però que pense que eixos usuaris tornaran en el moment en què siga presencial, perquè són usuaris potencials del transport públic.

Però sí que em preocupa una cosa que és el tema de la por i l'increment de la utilització del vehicle privat, precisament, per esta sensació de por. I crec que ahí, bé, s'han fet moltíssimes coses, com vosté ha anat mencionant. Coses que entenc que garanteixen, i així està demostrat, que no hi ha focus de contagi que s'hagen pogut detectar al transport públic. Però, alguna cosa hem de fer quan encara continua eixa sensació.

I, per tant, jo crec que les campanyes que s'estan portant endavant i també eixos auxiliars COVID que s'han contractat, crec que poden, precisament, ajudar a pal·liar eixa sensació de por i d'inseguretat i donar eixa tranquil·litat a la gent perquè utilitze el transport públic, que, com bé diem, és segur.

Però també és cert que necessitem millorar. I millorar sobretot el tema de les freqüències i dels temps, perquè ja teníem eixe problema abans, com vosté ha comentat. I, per tant, totes les inversions que es tenen previstes, jo crec que, bé, aniran millorant perquè es vagen pal·liant eixes dificultats. Però, sobretot, hi ha que aprofitar el tema

dels fons europeus, perquè és una de les línies d'actuació prioritàries per aquests fons europeus i, per tant, hem d'aprofitar eixe canvi de concepte de quina és la mobilitat sostenible que hem d'aplicar i que hem de tindre per als propers anys i dècades.

Després, quant al servei de rodalies, a mi m'ha cridat l'atenció, i crec que és molt important el que ha comentat, eixos 17 nous maquinistes. Perquè sempre s'ha parlat d'eixe dèficit de personal i, sobretot, del temps que comporta la formació d'aquest personal. Per tant, si aquests 17 maquinistes són els necessaris per a cobrir i garantir els serveis, jo crec que és una molt bona notícia.

Però sí que m'agradaria, perquè sabem i som conscients que els rodalies continua tenint massa, massa cancel·lacions i, per tant, no sé si s'ha fet algun anàlisi sobre quins són els motius d'eixes cancel·lacions, que es faça un estudi sobre eixes motivacions per tal d'intentar pal·liar-los, perquè han de tindre una motivació darrere. Si és el tema maquinistes, crec que es posa en marxa eixa solució, però quins són eixos motius, perquè pense que és un dels punts fonamentals a resoldre en breu.

Gràcies.

La senyora presidenta:

És el torn del Grup Compromís, senyora Bachero.

Quan porte dos minuts i mig, l'avisaré perquè vosté no veu el rellotge. ¿D'acord? Quan vullga.

La senyora Bachero Traver:

Moltes gràcies.

Gràcies, presidenta.

Moltes gràcies, senyor conseller, per vindre ací i comparèixer en la comissió d'obres públiques.

Parlava vosté d'eixe doble repte que tenim davant per a recuperar, per una banda, els usuaris que hem perdut. Veiem que amb la pandèmia hi ha hagut un canvi de tendència i la gent ja no està utilitzant el transport públic, sinó que està tornant a utilitzar el transport privat i la veritat que hem de revertir aquesta situació. Vosté ha explicat tot el que s'està fent i crec que és tot molt idoni i que cal seguir treballant en eixa línia.

I, per altra banda, parlava de la millora en el servei. La darrera setmana va presentar el pla de millora de freqüències en el servei de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, que es desenvoluparà de forma progressiva fins al 2023 amb l'objectiu de millorar les freqüències de pas de metro i tramvia. Un pla molt esperat i necessari per la situació actual i, a més a més, un pas important per a consolidar el servei que oferix FGV com una alternativa real a l'ús del vehicle privat.

Creiem que és molt necessari aquest pla. Vosté va anunciar una inversió de 235 milions d'euros, 108 milions en la xarxa ferroviària i 127 milions en la xarxa de tramvia, inclosa la compra també de noves unitats aquí. I també va ressaltar que aquest pla permetrà disminuir el temps de pas de tots els trams de xarxa de Metrovalencia, que també ho ha explicat avui, parlant d'eixos 12 minuts en què s'anava a disminuir el que va a l'Eliana i, també, els 18 minuts, el de Torrent-Picassent, que crec que són demandes històriques d'aquestes poblacions.

Però bé, quan anem a pla, quan parla de com ho farem, ens parla d'augmentar l'oferta del servei, modificant traçats per a reordenar el servei en uns certs punts de la xarxa i redissenyant determinats trajectes comercials per a millorar l'eficiència i la regularitat. Però trobem a faltar en eixe «com ho farem» la qüestió del personal. Sap vosté que està en un moment deficitari de personal FGV. Ho estan denunciant tots els sindicats. Se necessita molts més maquinistes, personal de taller.

I, després, respecte al material rodant, també tenim eixes unitats parades, eixes 3900, i també voldríem saber un poquet l'ús que se'ls pensa donar.

Aquesta inversió tan gran..., també volíem saber si vindrà de fons europeus, si ja sabem com se van a repartir i quant correspondria per a aquestes qüestions.

Respecte al que fa rodalies, comentar-li també..., ha parlat vosté d'eixa integració tarifària amb Renfe, que benvinguda siga, però que també és de veres que el primer seria poder tindre en Renfe uns bons un poquet més acords al que necessiten els usuaris. Perquè tenim eixe bo 10 de Renfe que caduca al mes.

La senyora presidenta:

Senyora Bachero...

La senyora Bachero Traver:

Són moltes propostes de resolució que s'han aprovat ja en este parlament demanat eixa ampliació, que dure més d'un mes, que dure un any com passa en qualsevol bo 10 dels de metro. Pensem que ahí...

La senyora presidenta:

Senyora Bachero...

La senyora Bachero Traver:

...en eixa integració se pot treballar molt per a aconseguir també açò, eixe augment de la durabilitat dels bons de rodalies.

Pel que fa en concret a la línia...

La senyora presidenta:

Senyora Bachero, perdone...

La senyora Bachero Traver:

...València-Castelló, que tindrà una freqüència major. Per tant, en lloc d'un tren cada 45 minuts com ara...

La senyora presidenta:

Senyora Bachero...

La senyora Bachero Traver:

...¿sap vosté quina serà la freqüència?

Respecte a aquesta...

La senyora presidenta:

Señora Bachero, no nos escucha. Ya ha pasado 30 segundos de su tiempo. Es que no nos escuchaba.

Acabe, por favor, lo más breve posible.

La senyora Bachero Traver:

Simplement, respecte a la qüestió de rodalies, sap vosté que són moltes les demandes que tenim per eixos retards i eixes contínues cancel·lacions. I eixa reunió que tenim pendent a vore si vosté pot aconseguir que siga factible.

Moltes gràcies.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyora Bachero.

És el torn ara del Grup Socialista. Senyora Martín, quan vullga.

La senyora Martín Pérez:

Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señor *conseller*.

Gracias por su comparecencia hoy ante esta comisión y gracias por sus detalladas y puntuales explicaciones sobre cómo se ha hecho la gestión.

La dificultad de gestionar del transporte público en plena pandemia es todo un reto que usted y su departamento está haciendo frente desde el minuto 1 de la declaración del estado de alarma, hace ya casi un año.

Han sido infinidad de medidas las que han adoptado para garantizar un servicio público esencial como es el transporte de pasajeros, concretamente en la red de *ferrocarrils* de titularidad autonómica y, también, la de cercanías, a la que luego me referiré.

Ferrocarrils de la Generalidad ha estado al día en todas las medidas habidas y por haber para viajar con seguridad. Usted lo ha detallado perfectamente. Tales medidas como el empleo obligatorio de la mascarilla, los continuos procesos de desinfección de la flota, así como los sistemas de ventilación que renuevan el aire e impiden la expansión del virus. Y, del mismo modo, también se ha dispuesto de personal... –últimamente veíamos como usted lo ha estado comentando– de personal para atender las distintas estaciones y para informar de las medidas necesarias a mantener para la COVID.

Respecto a Renfe, igualmente se están cumpliendo todos los protocolos en materia de seguridad y limpieza para dar un transporte con total garantía.

En nuestras cercanías están todos los servicios prácticamente restablecidos a lo que había antes de la pandemia, por lo cual no me sale a mí la ecuación: si están las mismas frecuencias, el 50% de pasajeros, no entiendo que haya muchos grupos que hablen de hacinamiento diario las 24 horas. Pero bueno, cada uno hace los números como los hace.

Estamos ante una crisis que afecta directamente al transporte público, si bien es cierto que por otras razones se ha reducido evidentemente –lo ha comentado también– por el tema del teletrabajo, por la educación *online*, etcétera, etcétera.

Todo eso ha hecho una vuelta al transporte individual, algo que precisamente es donde tenemos que poner el acento, ¿no?, en intentar que esta pandemia sirva para dar ese paso a la sostenibilidad del transporte no contaminante y no a la vuelta al transporte individual.

Nos parece desde mi grupo que no se hace ningún favor a ese oportunismo de tratar de vincular una situación estructural en materia de ferrocarril con la gravedad de la pandemia. Sobre todo si tenemos en cuenta, como usted ha comentado también, el plan de cercanías que está ya en marcha o el ambicioso plan para aumentar las frecuencias de la Generalitat, del que usted también nos ha detallado cómo va a ir el reparto del dinero.

Y, sin embargo, me sorprende..., a esta diputada le sorprende que existan por parte de otros grupos tantas ganas de sacar un partidismo de esta situación –es penoso, porque la situación es muy grave– y que se quiera demonizar al transporte público.

Quiero pensar que no es esa la sensación..., o sea, quiero pensar que no está en su ánimo, que es una sensación mía, pero realmente no es el ánimo de lo que quieren

hacer, porque realmente no hay estudios, ni nacionales ni internacionales, que avalen esa postura.

Mire, tanto estudios a nivel de Europa como a nivel del CSIC, por ejemplo, que eligió Metrovalencia para realizar un estudio a modo de los que se hacen en Japón, y demostraron que había cero virus tanto en filtros como en máquinas, entornos, o barandillas, etcétera, etcétera.

Sin embargo, ustedes se empeñan en..., parece que quieren que la gente no coja el transporte público cuando se les está diciendo bien claro que todas las medidas se están poniendo en funcionamiento y que, además, cada día aprendemos más de este virus en todas las estancias y se siguen poniendo medidas.

Yo creo que basta ya de demonizar el transporte público. Vamos a trasladar a la opinión pública y a la gente otro mensaje, porque realmente flaco favor hacemos al transporte público si, en lugar de vender todas las medidas que estamos haciendo, lo que se hace es trasladar la idea de que es peligroso.

Gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señora Martín.

Ahora tiene la palabra el *conseller* de vivienda..., perdón, el *conseller* de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad para contestar a las preguntas de los diputados.

Cuando quiera, señor *conseller*.

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

Gracias, presidenta.

Menos mal que no tengo vivienda. Ya tengo bastante con las tareas que tengo asignadas.

En primer lugar, señor Barrachina, muchas gracias, como siempre, por su tono y por sus palabras.

Hacía una pregunta que siempre nos hacemos la gente que nos dedicamos a la política. Si hay alguna profesión o algún oficio que todo es contingencia es el de la política, que un día puedes estar aquí y al día siguiente no ser nadie ni nada.

Pero yo creo que la pregunta es acertada, de dónde estaremos. Pues no sé dónde estaremos. Pero desde luego yo creo que en su ánimo y en el mío, usted que también ha tenido responsabilidades de gestión, intentamos siempre por donde pasamos que, cuando salgamos, que muchas veces o en la mayor parte nunca depende de uno mismo, sino de los ciudadanos, lo hayamos dejado un poco mejor que lo que nos encontramos. Yo soy de amplios objetivos, soy ambicioso, pero muy humilde en los resultados y siendo consciente de lo difícil que es mejorar las cosas, pero no es imposible, y eso es lo que nos anima.

Y de ahí, la planificación. Es verdad que el plan se viene trabajando desde que yo llegué a la responsabilidad. Siempre se han intentado mejorar las frecuencias. En la anterior legislatura se mejoró también con nuevos..., como el metro nocturno, que ahora, por desgracia, no funciona, pero en ese momento sí que funcionaba y, también, se ampliaron y se retomaron obras que estaban durante muchos años paralizadas.

Y ese esfuerzo lo hemos activado y hemos trabajado más para llegar a este plan, que, como es normal, tiene un periodo de maduración mínimo, que hemos reducido al mínimo para que, cuanto antes, pudiera verse reflejado en esa mejora de frecuencias.

Es verdad que estamos al cien por cien de la capacidad. Tenemos razones de seguridad en la ley de seguridad ferroviaria que impiden poner más trenes de los que nos gustaría por las vías. Hay que poner una separación que nos dicen los expertos en seguridad ferroviaria, así como el descanso legal de los maquinistas, que también es muy importante. Tenemos también las limitaciones de personal. Como bien sabe, no es fácil formar a los maquinistas ni tampoco al personal de talleres, que también es fundamental. Y, también, el material rodante, que desde que uno toma las decisiones de comprarlo hasta que las empresas se los sirven hay un tiempo.

Es verdad que también lo de la vacunación se lo he contestado también en alguna otra ocasión. Ahí estamos a los criterios que nos marque la *conselleria* de sanidad, pero sí que, como le he dicho, había más de un millón de euros gastado ya en material sanitario para todo el personal: mascarillas y también mamparas para todos los puestos de trabajo.

Respecto aglomeraciones en cercanías, hemos comentado ya muchas veces cuál es el origen de que las cercanías en España y, en especial, en la Comunidad Valenciana no estén en el nivel que a todos nos gustaría. Si abrimos el gran angular, nos encontramos que durante muchos años la prioridad de movilidad en este país iba por otros caminos, que no era el de la movilidad cotidiana. Y ahora lo bueno es que hay un gobierno que ha cambiado esa orientación. La ha cambiado tanto en las palabras como en los hechos con ese presupuesto de este año.

En materia ferroviaria 2020, que son los presupuestos del 2018, que usted recordará son 382 millones y en el 2021, 641 millones para la Comunidad Valenciana.

Es verdad que hay que seguir, que esto no se cambia de un día para otro y que las cercanías no tienen el nivel que necesitamos en la Comunidad Valenciana, pero se está cambiando el rumbo y ahora lo que tenemos que hacer es, con esa comisión de seguimiento, que les he dicho que será en el mes de marzo, continuar trabajando con el ministerio para ver todos los acuerdos a los que llegamos en la anterior reunión, que fue en junio, si no recuerdo mal, del año pasado, ver cómo va esto, qué previsiones tienen, qué medidas se están tomando, muchas de ellas ya las ha dicho también la portavoz del grupo Socialista y se las he detallado también yo también, pero ahí tenemos que seguir insistiendo en que la red de cercanías tiene que mejorar y readaptarse. Pero ese cambio de orientación hacia movilidad cotidiana yo creo que es uno de los elementos.

Y respecto a lo que decía de los hacinamientos y aglomeraciones. Yo lo he dicho, y lo reconozco, que hay momentos en que me preocupa la situación y entiendo el enfado de muchos ciudadanos cuando en hora punta se han encontrado con unos aforos que no eran los adecuados.

Es verdad que son momentos puntuales. Luego nos dicen los propios técnicos que, a lo largo del día, como ha caído un 50% a plomo el número de viajeros, pues no se nota tanto, pero sí sobre todo en estaciones donde hay un número grande de estudiantes, como puede ser en el caso de Valencia, en Benimaclet, pues hay momentos en que eso se supera y ahí yo creo que están haciendo un buen papel los auxiliares COVID, porque muchas veces todos tenemos la inercia a utilizar los mismos horarios que teníamos antes de la pandemia. Esto es: salir tarde de casa para llegar justitos a la facultad o a nuestro puesto de trabajo sin planificar, y eso es entendible.

Muchas veces un tren va lleno porque todos quieren subir en ese tren cuando, cinco minutos después, tienes un tren que pasa y prácticamente va vacío. Yo creo que esa coordinación puede ayudarla mucho los auxiliares COVID.

Y también tenemos que ser conscientes de una cosa importante. Este no es un problema único de la Comunidad Valenciana ni es un problema único de España. Es un problema que pasa en otras comunidades autónomas, gobernadas por quien esté gobernada, y también pasa en otros sitios de Europa. Yo, no es que sea un referente mío, desde luego, pero igual suyo un poco más. Pero Ayuso, tengo aquí una noticia del otro día, Ayuso, sobre las aglomeraciones en el metro de Madrid: «Nosotros no podemos sacar de la nada más maquinistas y más vagones».

Yo creo que tenemos que ser conscientes de esa problemática que tenemos todos los operadores y la dificultad de hacer cambios de mejoras de trenes a largo plazo. Lo que marca la diferencia son las medidas a corto plazo y esa planificación para cuanto antes poder mejorar esas frecuencias.

Al portavoz de Vox, también muchas gracias por su tono y por sus palabras. La ventilación es de todo el aire. Uno de los problemas que hemos estado estudiando con el CSIC y con un experto valenciano que trabaja en el CSIC, que es Xavier Querol, que es experto en este tipo de ventilación en el caso del transporte público, se está utilizando, se ha puesto a tope ya lo que son los aparatos de aire acondicionado. Por eso es importante lo que usted también decía y ha comentado, de la nebulización por la noche, porque eso permite que el desinfectante, el peróxido, entre también dentro de los filtros y de los aparatos del aire acondicionado. Por eso esa limpieza por la noche exhaustiva es muy importante.

Nosotros estudiamos todas las propuestas que nos hacen de mejora de desinfección, también estudiamos lo del ozono al principio, lo descartamos por eso del peróxido. Estudiaremos también lo de la luz ultravioleta, por supuesto, cualquier cosa la estudiaremos de la mano de los científicos y de los técnicos.

Y ahí tenemos también en cuenta que, bueno, que lo de los aforos, las aplicaciones éstas que hacía usted también

referencia, son muy importantes. Nos cuesta, fue tan cara, de casi un millón de euros la aplicación para medir los aforos, entre otras cosas porque, claro, tenemos, como sucede aquí, que no sucede en otras redes de metro, por la misma vía pasan varios trenes a distintos sitios, muchos de ellos no son ni en estaciones subterráneas, sino que también son tranviarias, y es mucho más difícil tener un control de aforos así. Por lo tanto, con estos métodos tenemos una orientación sobre todo, no para nosotros también, sino también para los usuarios que pueden verla en las pantallas y planificar un poco más el viaje.

En cuanto al Grupo Ciudadanos, señora Peris, gracias por sus palabras, siempre constructivas y siempre aportándonos ideas a la *conselleria*. Yo creo que la situación, con lo que usted decía de Renfe, es, insisto, es un cambio de rumbo ya en la política del ministerio respecto a la movilidad cotidiana. Y lo mismo, las soluciones, nos gustaría que se pudieran aplicar de un día para otro, pero tardan. La Generalitat, por supuesto, tenemos contacto constante con Renfe de una forma a veces formal, como la comisión que nos vamos a ver la semana que viene, pero también hemos tenido contactos con ellos y con el ministerio puntualmente.

Se han tomado también muchas medidas, entre ellas pues Renfe también creó el certificado Aenor en sus trenes y también está pasando una situación de mucha dificultad por los problemas financieros que tiene. Y yo creo que ahí tenemos que ir avanzando e insistir, y las reivindicaciones esas y el trabajo conjunto con el ministerio lo vamos a ver también en esa reunión a principios de marzo, que por supuesto trasladaré también la opinión de todos los grupos parlamentarios a Renfe y al propio ministerio, que son muy conscientes de que esta situación tiene que revertir, y me consta su trabajo ingente para revertirla cuanto antes.

Es verdad que a mi me hubiera gustado que todas las medidas que les he relatado se hubieran adoptado antes. Hemos hecho todo el esfuerzo administrativo que podíamos para hacerlo cuanto antes. Las dificultades las puede usted entender, que también conoce el funcionamiento de la administración, y hemos corrido todo lo que hemos podido administrativamente para ponerlas en marcha. Y yo creo que hay en comparación, y no me gusta hacer estas comparaciones, pero, si nos comparamos, hemos sido uno de los operadores de movilidad públicos de España que más pronto ha ido tomando las medidas, que más pronto. De hecho, muchos nos han llamado para ver cómo lo hacíamos e intentar copiar en sus comunidades autónomas también algunas de las medidas que hemos implementado aquí.

Lo mismo con los agentes. Yo creo que es una buena propuesta y nos retrasamos por las dificultades que siempre hay para contratar a este tipo de personas.

El CSIC. Los informes se los pasaremos, son informes públicos, era el compromiso que nosotros tuvimos. Y también aquí no me consta que otro operador de transporte autonómico realice estos informes. De hecho, lo he contado alguna vez, ¿no? Pero en conversaciones informales con algún responsable de otras comunidades autónomas me decían que si estaba dispuesto yo a asumir ese riesgo. El riesgo es sencillamente que, una vez pides el informe, lo tienes que hacer público, oye, y si te da que tienes algún riesgo, yo digo, sí, sí, yo asumo ese riesgo; si me da que

hay trazas del virus que pueden ser infecciosas, tengo que cambiar algo, como mínimo la limpieza. Entonces, de momento todos los informes que hay, que se los facilitaremos hoy mismo, para que usted lo pueda ver y el resto de grupos también si tienen, por supuesto, interés. Está claro el análisis de cómo se toman las muestras y el resultado firmado por el CSIC.

En los autobuses, ya sabe que son concesiones, también se están tomando todas las medidas por parte de los operadores e insistiremos desde la autoridad para que la refuercen. Ahí también la caída es menor de pasajeros, la caída es menor de pasajeros, pero también se están tomando todas las medidas de desinfección por parte de los concesionarios.

Senyora Blanes, moltes gràcies, com sempre, també per les seues paraules. Compartisc amb vosté eixa preocupació per eixe canvi de mobilitat, en este cas no positiu perquè no és cap a una mobilitat sostenible, és una mobilitat insostenible, que és la utilització del vehicle privat, i més quan les estadístiques ens diuen que moltes famílies el que estan fent és comprar cotxes de segona o tercera mà, que són molt més contaminants que els cotxes nous que estan fent-se ara, amb la qual cosa és un cercle viciós i perillós per al medi ambient, perquè el virus ara és el que tenim en l'actualitat, que mata, per desgràcia, a moltíssimes persones i encara té molt de temps davant de dificultat, però la contaminació també és un element que afecta directament la salut de tots a llarg termini i, per tant, també és una forma de millorar la nostra salut.

És de veres que eixa sensació de por per a pujar, hem de fer pedagogia, però també prendre mesures, no sols és fer pedagogia. Perquè el transport siga segur hem de prendre totes les mesures, les mesures i les additionals que hem hagut de prendre, estem en contacte també en el CSIC per a vore quin tipus d'estudis o mesures podríem també implementar additionals a totes les que ja hem fet i ha de ser eficient. Açò no és una cosa d'ara, ara està més agreujada, però també d'abans. No pots demanar-li als veïns i les veïnes, als valencians i a les valencianes que agarren el transport públic si eixe transport públic no té les freqüències adequades i no els du als llocs de feina o d'estudi com hauria de ser; i també en el marc de rodalies també faig extensiva esta reflexió. Per això és l'oportunitat que vosté deia d'aprofitar els fons europeus.

Nosaltres estos presupostos, superiors als dos-cents milions d'euros que tenim al Pla de millora de freqüències, una part és de l'organització interna, però l'altra part és finançament europeu. Jo crec que el que estem plantejant és una cosa que enquadra perfectament en els objectius que marca la Comissió Europea per a poder accedir a eixos fons, i aixina ho esperen les negociacions que hem fer fer.

En rodalies, el que els deia ja també, no? Hi ha un dèficit de maquinistes, de cancel·lacions. És una de les coses que segurament parlarem en la reunió que anem a tindre en els responsables del ministeri i de Renfe. Les raons ens les explicaran ahí, tampoc sóc el portaveu del ministeri, però sí que puc dir que per la part de la Generalitat la complicitat i el treball conjunt en el ministeri és màxima i la voluntat del ministeri per a solucionar els problemes de mobilitat de rodalies és una de les prioritats, i me consta, del ministre i del ministeri. Moltes voltes és la manca de material rodant,

de fet hi ha el contracte que anomenen «el contrato del siglo», de material rodant de rodalies, que estos mesos jo crec que s'acabarà d'adjudicar, de quasi tres mil milions d'euros, i jo crec que ahí hi haurà una renovació important de la flota de rodalies en tota Espanya. I després està el problema també dels maquinistes i altre personal. Sempre es parla de maquinistes, que són una peça fonamental, però jo no m'oblido mai de la gent de tallers. Si fallen els tallers, encara que tingues maquinistes, no funcionaran els trens. Per tant, jo crec que hem de partir d'eixe equilibri, no?

Per part de Compromís, la senyora Bachero, moltes gràcies. És de veres que hem de revertir eixa situació de la pèrdua de confiança, hem de revertir-la i hem de treballar per a revertir-la en confiança i en fets. Jo crec que, abans ho deia també la portaveu de Ciudadanos, no s'ha de demonitzar cap sector, hi ha sectors que estan més exposats i tenen més riscos per la seua pròpia naturalesa, no perquè siguen roïns de ninguna forma ni siguen els culpables; al contrari, moltes voltes són les víctimes de les decisions que s'ha de prendre i per això cal ajudar-los. I el mateix que en el cas del transport públic, fent-li cas a tot el que ens diuen els informes dels experts quan analitzen els espais i les possibilitats de contagi. Jo crec tenim tots a guanyar, tots a guanyar.

El personal, el que jo li deia, és personal de taller fonamental, que van a incorporar a Ferrocarrils de la Generalitat en els propers mesos més persones per a tallers, que resulta fonamental, fonamental. També és el cas de maquinistes, ja sap que ahí el període de formació és més gran, però també estem treballant en donar més impuls a la formació i a la contractació de maquinistes. I el 3900, ja m'ho han dit varies voltes, ho he consultat en tècnics, estan mirant què es pot fer. Jo no sóc enginyer, però m'estan dient que estan mirant què es pot fer.

El finançament. El que li deia, el finançament d'este pla de millora de freqüències volem que siga per part de la Generalitat el màxim pulmó que puguem tindre. I també, molt, molt important el fons europeu. La intervenció tarifària va en la línia del que parlàvem, un transport segur ha de ser també eficient, i eficient és ficar-ho fàcil als valencians i a les valencianes, que no isquen d'un poble en rodalies i hagen després de canviar de bitllet en tarifes molt dispars, i eixa complexitat al final fa que la gent opte per agarrar el vehicle privat, que és el que hem d'evitar.

También, gracias, Sandra, como tú dices, yo creo que es uno de los objetivos fundamentales de este gobierno, y debería de serlo de todos, esa apuesta por la movilidad sostenible, porque, como decíamos, no solo es una cuestión de lucha contra el cambio climático, sino también es una cuestión de igualdad social. Y en eso yo creo que todo el mundo en esta cámara debería de saberlo.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señor *conseller*.

¿Alguien pide réplicas? El PP. El Grupo Vox no. ¿El Grupo Ciudadanos?

Vale, pues por 3 minutos, señor Barrachina. Cuando quiera.

El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

En materia de cercanías hay cuestiones que no son interpretables, es que hay un acuerdo del Gobierno de España, de diciembre de 2017, presidido por Mariano Rajoy, en el que se establece una obligación de servicio público por el cual el Gobierno de España paga 1.100 millones de euros a Renfe para que se den una serie de servicios. Esos servicios en la Comunidad Valenciana están siendo flagrantemente incumplidos.

Por ejemplo, el de Madrid-Cuenca-Valencia, en ese acuerdo del Gobierno de España dice: 44 frecuencias semanales. ¿Cuántas frecuencias semanales hay hoy? Cero. ¿Qué hace un señor de Camporrobles, cuyo único transporte público era el tren y hoy no tiene tren? Pues el derecho a utilizar el coche privado se convierte en una obligación, no tiene más remedio.

Entre Vinaròs y Castellón. En aquel acuerdo que conseguimos, y tuve la oportunidad de estar allí en aquella época como portavoz del grupo mayoritario, se pasó de cuatro frecuencias a doce frecuencias en cada sentido; hoy hay siete. Por tanto, falta cinco y se provoca un hacinamiento innecesario de estudiantes y trabajadores del norte de la provincia de Castellón.

Por tanto, existen una serie de obligaciones públicas, pagadas con el dinero del Gobierno de España, para cubrir el déficit de Renfe que no se está cumpliendo. Por tanto, señor *conseller*, si tiene reunión en marzo, juraría que la última fue en febrero pasado, hace trece meses, cuando originalmente el compromiso era celebrarla semestralmente. Yo le pediría, tanto a usted como especialmente al señor Puig, que no hace falta que recupere la pancarta, pero un 1 % de aquella mordiente crítica que tenía contra el Gobierno de España cuando se incumplían, como ahora están incumpliendo de manera flagrante, frecuencias que no existen, debiera recuperarlo.

Y después, el señor Sánchez debe hacer por lo menos mantener las frecuencias que había con gobiernos populares, cuando ahora son más necesarias para evitar el hacinamiento. Sin embargo, y lo descubrimos de forma asombrosa, es que Pedro Sánchez vino a los trenes para inaugurar, como usted sabe, la Alta Velocidad entre Elche y Orihuela, 54 kilómetros, de los cuales él había licitado cero, por 1.493 millones, de los cuales él había licitado cero, y su único mérito en esa obra es alargar la inauguración en casi dos años de retraso para poder inaugurarlo él.

Y concluyo, señora presidenta. Si hubiésemos cumplido y no hubiese habido hacinamiento en transportes públicos, en universidades, si hubiese habido test a tiempo, si hubiese habido EPI suficientes, hoy los bares, restaurantes y cafeterías no estarían cerrados. Si todos hubiésemos cumplido desde el sector público, el sector privado hoy no estaría con la persiana bajada. Por eso es muy importante que en cercanías ustedes, al Gobierno de España, le muestren cuál es su obligación de servicio público tasada, que es más cien de hojas, servicio por servicio...

La senyora presidenta:

Señor Barrachina.

El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

Y gracias por su explicación y su amabilidad. Nada más.

La senyora presidenta:

Gracias.

Señor *conseller*, ahora tiene usted 3 minutos para contestar. Cuando quiera.

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

Muy bien.

Gracias, señor Barrachina. Yo creo que coincidimos en la necesidad de mejorar determinadas líneas en el subconjunto de las cercanías, y también determinadas líneas. Y como bien usted dice, si la alternativa del transporte público no es eficiente o caen las frecuencias, pues los ciudadanos tienen la necesidad de desplazarse y utilizarán el vehículo privado. Y por eso es necesario mejorar toda esa frecuencia.

La última reunión, como le he dicho, fue en junio del año pasado, ahora nos volveremos a reunir en marzo. Y por supuesto que lo que digo aquí se lo digo también a los

responsables de Renfe, pero, como les decía, me consta ese esfuerzo que están haciendo. De hecho, en la reunión que tuvimos en junio ya hubo cambios significativos, como la devolución exprés o ese compromiso de mejorar la comunicación y de la contratación de maquinistas. Y, en esa línea, continuaremos trabajando, con la misma colaboración que tuvimos, por cierto, con el ministro del Partido Popular, con Iñigo de la Serna. Yo recuerdo que el presidente de la Generalitat presentó, con el ministro, aquí, el plan de cercanías. La sorpresa nuestra no fue eso, que era la colaboración institucional que siempre tenemos nosotros con todas las administraciones, sean del color político que sean, es que luego pintaron solo 50 millones de euros en los presupuestos para cercanías en la Comunidad Valenciana. Pero la voluntad de colaborar con el Gobierno de España siempre ha sido la misma y con lealtad y sin necesidad de renunciar a ninguna de nuestras necesidades.

Por lo tanto, señor Barrachina, le puedo asegurar a usted y al resto de grupos parlamentarios que lo hacemos constantemente y trabajamos conjuntamente con el Gobierno de España y con el ministerio y directamente con el ministro también para mejorar cuanto antes las cercanías, con las dificultades que a corto plazo tendremos.

La senyora presidenta:

Muchas gracias, señor *conseller*.

Pues, finalizada la comparecencia, queda finalizada también por hoy la comisión de obras públicas.

Muchas gracias.

(S'alça la reunió a les 13 hores i 36 minuts)