

es ganarse la confianza con una credibilidad que ahora mismo no tiene.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señora Barceló.

Con esto terminamos la comparecencia de la consellera de Sanidad Universal y Salud Pública. Y suspendemos la comisión hasta las 16 horas, que vendrá el conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Muchas gracias.

(Se suspén la reunió a les 14 hores i 20 minuts)
(Es reprén la reunió a les 16 hores i 4 minuts)

La senyora presidenta:

(Inoible) ... a todos. Menos mal que hemos empezado con unas risas y de forma distendida, porque a las cuatro de la tarde es un poco difícil; señor *conseller*, le han dejado a las cuatro de la tarde del martes. Pero, bueno, tenemos una buena noticia, esta tarde solo hay una comparecencia; por tanto, ahora mismo terminamos.

Compareixença del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, senyor Arcadi España García, per a informar sobre el Projecte de llei de pressupostos de la Generalitat per a l'exercici 2022 pel que fa a la seua conselleria

La senyora presidenta:

Veinticinco minutos tendrá el señor España para su primera intervención; los grupos, seis minutos cada grupo; quince de réplica el señor *conseller*; y tres minutos los grupos que quieran hacer réplica; y un cierre de tres minutos. Desde la tribuna se puede intervenir sin mascarilla y desde los asientos con mascarilla.

Y, a partir de ahí, cuando usted quiera, señor *conseller*, dispone de 25 minutos.

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

Muy bien.

Gracias, presidenta.

Senyores i senyors diputats.

Comparec davant d'esta comissió per a explicar el projecte de pressupostos de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat i el seu sector públic instrumental per al 2022.

El primer és contextualitzar. Evidentment, hi ha una millora de la situació relacionada amb la pandèmia, sobretot a nivell sanitari, però no podem baixar la guàrdia ni oblidar que els comptes públics d'este exercici han de ser la materialització de totes les propostes polítiques que necessitem per a impulsar la recuperació i que siga una recuperació no sols econòmica, sinó també inclusiva i transformadora. Els pressupostos del 2021 són decisius per a contribuir al nou model de creixement, basat, en altres aspectes, en la digitalització, innovació, el canvi climàtic i la creació d'ocupació. I ho són perquè esta volta la resposta donada per totes les administracions, especialment per l'administració de la Unió Europea, ha sigut diferent, en el fons Next Generation, en el Pla de recuperació, transformació i resiliència del Govern d'Espanya i en l'Alcem-nos i l'Estratègia valenciana per a la recuperació en la Generalitat Valenciana. En una situació d'una crisi d'esta magnitud, el paper de la Unió Europea, dels estats, de les comunitats autònomes i dels ajuntaments és fonamental i és fonamental que treballen de forma conjunta.

Hem d'aprofitar l'oportunitat històrica dels fons europeus. No sols és un repte per a les administracions públiques, sinó també és un repte com a país. Este esperit de cooperació entre les administracions l'hem traslladat al projecte de pressupostos de la Generalitat Valenciana d'esta conselleria per al 2022 i que passe a detallar-los.

El conjunt dels programes que gestiona la conselleria presentats en este projecte ascendirà en 2022 a 591 milions d'euros, la qual cosa suposa un 33% d'augment respecte als del 2021, el més alt dels últims anys. Este creixement és tan important per dos raons fonamentals: recull la injecció dels fons provinents del mecanisme de recuperació i resiliència que es reflecteix en un nou programa pressupostari específic i preveu l'arribada de fons estatals a partir del projecte de pressupostos generals de l'estat, que està actualment en tramitació en les Corts Generals.

En este context, vull fer dos observacions fonamentals. En primer lloc, per motius de tècnica pressupostària, la Conselleria d'Hisenda i Model Econòmic ha consignat com a ingressos i com a despeses en l'any 2022 la totalitat del fons del MRR, encara que, d'acord amb les regles de la Unió Europea sobre estos fons, es poden executar fins a 2025 i a 2026 en alguns casos. Així, estos fons no s'executen en la seua totalitat en 2022 i s'incorporaran com a romanents i seguiran el ritme de les actuacions associades a ells per a la seua finalització.

En segon lloc, l'aportació de 300 milions d'euros de l'estat, condicionada, òbviament, a l'aprovació dels pressupostos generals de l'estat, es concretarà amb la signatura d'un conveni amb el ministeri de transports que especificarà les actuacions a finançar i les anualitats en que eixes quantitats es poden invertir.

El pressupost destinat a inversió –els he comentat ja el pressupost global–, bé siga directa per part de la conselleria o en

transferències de capital perquè siguen ens del sector públic instrumental, com l'Autoritat del Transport Metropolità o Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, creix un 50%, pràcticament es duplica i se situa en 351 milions d'euros. Estem davant d'uns pressupostos històrics per a fer front a una situació excepcionalment complicada. Es tracta del major pressupost des del 2015. El pressupost ha crescut més d'un 115% i més d'un 150% les operacions d'inversió.

Una vegada emmarcat el projecte de pressupostos, detallaré els diferents programes pressupostaris de la conselleria com dels organismes, entitats i empreses que configuren el seu sector públic instrumental.

El primer programa, com vostés saben, els 511.10, direcció i serveis generals. Este programa, com ja coneixen sobradament, és el que dona suport a l'acció diària de tots els serveis generals de la conselleria i que comparteixen tant les secretaries autonòmiques com les diferents direccions generals. Este programa incrementa lleugerament els seus recursos en l'any 2022 respecte al 2021, de 15,3 milions d'euros a 15,7 milions d'euros, un augment del 3%.

En el capítol IV es produïx una disminució respecte al 2021 perquè altres anys hi havia una línia genèrica del capítol IV de relació amb les universitats per a signar convenis que en 2022 s'ha distribuït en els diferents programes que l'utilitzen, deixant al programa 511.10 sols per a la línia que gestiona directament el mateix.

Quant al capítol VI, destaquen els condicionaments de l'edifici de serveis territorials de Castelló per 232.000 euros i la reforma de les instal·lacions de climatització de l'edifici del Prop de València per 260.000 euros.

Seguirem amb els programes i les entitats del sector públic instrumental relacionades amb la política territorial. Com saben, són uns programes amb menor volum pressupostari, perquè la política urbanística i territorial és predominantment reguladora. No obstant això, la seua acció és fonamental per a l'adequada estructuració del nostre territori, la protecció dels nostres paisatges i el nostre entorn i la generació d'un marc regulador àgil i útil per a l'atracció d'inversions a la nostra comunitat.

El programa 432.20, urbanisme, creix un 38%, passant de 10,3 milions d'euros en 2021 a 14,2 milions d'euros en 2022. Creix el capítol II, fonamentalment, d'este programa, si bé és cert que bona part d'ell és per a atendre diverses sentències judicials que condemnen la conselleria a pagar una responsabilitat patrimonial.

El programa recull, en el seu capítol IV, un conveni amb l'Institut Valencià de l'Edificació de 50.000 euros i una línia per a finançar operacions corrents de l'Agència Valenciana de Protecció del Territori per 2,6 milions d'euros, així com tres noves línies, amb la Universitat Politècnica de València i amb la Universitat d'Alacant, per a la realització del segon congrés sobre urbanisme productiu i sobre mitigació dels efectes de les obres d'urbanització en el canvi climàtic, per al foment de la innovació tecnològica en l'àmbit d'urbanisme i la càtedra d'Urbanisme i Gènere, amb l'objectiu de continuar fomentant la incorporació de la perspectiva de gènere al urbanisme; sense oblidar que en el capítol VI continua la prioritització del pla «Agilitza urbanisme», que va començar,

com vostés saben, l'any 2020 i que en 2021 ha incorporat sèries sectorials, de manera que en el 2022 es va a consolidar l'aplicació informàtica Guia-T, així com la coordinació del sistema d'informació geogràfica municipal. Així mateix, s'incidirà en la revisió de l'inventari del sòl urbà i urbanitzable de la Comunitat Valenciana i en la revisió i digitalització del contingut de la infraestructura de dades espacials de la Comunitat Valenciana.

Per la seua part, el capítol VII, a més de la línia d'operacions de capital de l'Agència Valenciana de Protecció del Territori, es mantenen i s'incrementen les següents línies: per a l'ajuda al planejament urbanístic, relacionades amb l'elaboració dels textos consolidats, amb mig milió d'euros; i per a la promoció de la minimització d'impacte en habitatges en sòl no urbanitzable, per un milió d'euros. En estos dos casos, les ajudes del 2021 s'han convocat el mes d'octubre.

L'Agència Valenciana de Protecció del Territori, que, com saben vostés, en l'esforç de descentralització de l'administració de la Generalitat Valenciana, se situa a Elx, a juliol d'enguany es va anomenar ja el director encarregat de la de l'agència i el 20 d'octubre es va constituir el seu consell de direcció com a òrgan col·legiat de planificació, gestió, direcció i control de l'activitat d'este organisme autònom. D'esta manera s'ha fet un pas fonamental per a la posada en marxa de l'agència. En tot cas, s'estan creant els primers llocs de treball de la plantilla i començant a seleccionar el personal funcional imprescindible per al seu funcionament efectiu. Així, els 3 milions d'euros que estan previstos en els pressupostos per al 2022 seran fonamentals per a començar a actuar i complir amb els objectius, recordant també que ja s'han adherit més de cent huitanta municipis a la seua agència.

El programa 442.70, d'ordenació del territori i paisatge, creix un 16%, passa de 8,2 milions a 9,5 milions. També es produïx una reubicació de les línies de finançament d'operacions corrents i de capital de l'Institut Cartogràfic Valencià, que en anys anteriors estava en el programa de direcció i serveis generals. Se continuen elaborant distintes accions de plans d'acció territorial. Referent a això, la previsió és que el PAT de l'àrea funcional de Castelló isca en un segon període d'informació pública. Així mateix, l'any que ve es preveu que la versió preliminar del PAT de les comarques centrals isca a informació pública i que comence també l'elaboració de les versions preliminars dels primers plans d'acció territorial del sistema rural valencià de l'Alt Millars, el Rincón de Ademuz i la muntanya d'Alacant.

D'altre costat hem licitat este estiu i tenim ja una proposta d'adjudicació per a la redacció de l'agenda urbana valenciana, pressupostada en 78.000 euros. Una vegada s'adjudica i se signa el contracte, començarà a redactar-se i serà sotmesa a informació pública.

Aquestes actuacions es realitzaran amb càrrec del capítol VI, que enguany incorpora també la redacció de diversos programes de paisatge incorporats a través dels pressupostos participatius, com la rehabilitació del pantà de Tibi, la ruta verda i blava d'Elx, el carril de *ciclovianants* Puçol-la Calderona i la ruta verda port de Catarroja-port de Silla.

Pel que fa al capítol IV, a més de la línia per a l'Institut Cartogràfic Valencià, es recull un conveni per a l'aplicació de

l'Agenda 2030, dues línies per a acords de cooperació, per al foment del coneixement i la difusió de temàtiques relacionades amb el territori, amb la càtedra de Territorial Valenciana, i amb el paisatge, amb la càtedra de Participació Ciutadana i Paisatges Valencians.

Així, el capítol VII, al costat de la línia de l'institut cartogràfic, es manté una línia també d'elaboració de programes de paisatge per al desenvolupament de la via litoral dirigits a ajuntaments i mancomunitats. L'Institut Cartogràfic Valencià, que la nova llei, com saben vostés, va aprovar estes Corts a principi d'any, experimenta un creixement del 6%, de 3,9 milions d'euros en 2021 a 4,1 milions d'euros en 2022. Un instrument que, com bé saben, és per al desenvolupament i estudi cartogràfic, fotogramètric, geodèsic i topogràfic del nostre país. Un instrument que proporciona informació essencial per a la planificació, la gestió i la presa de decisions de tota mena de polítiques públiques, tant relacionades amb la conselleria de política territorial com en altres àmbits, com la protecció civil, el medi ambient, la sanitat o les polítiques inclusives.

En este sentit, dins del capítol VI, cal destacar l'actualització de la cartografia bàsica, per un import de 434.000 euros. També s'actuarà en l'establiment, conservació i actualització de la infraestructura de la xarxa d'estacions de referència valenciana, que és la xarxa geodèsica activa de posicionament, amb 20.000 euros. I també continua la col·laboració amb el conveni amb la Universitat d'Alacant, a fi d'estendre i fer més densa la xarxa sísmica que actualment gestiona esta universitat a tota la Comunitat Valenciana.

Pero, señorías, paso ahora a detallar el presupuesto de los programas, organismos y entidades vinculadas a las obras públicas y a la movilidad, que son, por sus características, los que reúnen un mayor volumen de recursos y de inversión que se realiza bien directamente por la *conselleria* o indirectamente, mediante transferencias de capital, para que sean invertidas por Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana y por la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia. Es importante destacar que, como consecuencia de la movilización de fondos a partir del mecanismo de recuperación y resiliencia, aparece un programa específico para determinar el destino de los mismos.

El programa 513.10, de infraestructuras públicas, contempla 165 millones de euros. Sin embargo, también por técnica presupuestaria, este año tendríamos que añadirle los 34 millones de euros que aparecen en el programa de fondos MRR que se destinan a proyectos de carreteras y ferrocarriles. Teniendo en cuenta esto, el presupuesto del programa 513.10 subiría un 16%, pasando de 199 millones de euros en 2022 frente a los 171 de 2021.

En este programa aparece una línea, en el capítulo IV, destinada al convenio con la cátedra Demetrio Ribes para fomentar los estudios y tres líneas en el capítulo VII: una para completar los pagos de algunas ayudas pendientes a la convocatoria de adquisición de bicicletas y de vehículos eléctricos; otra para financiar la construcción de un puente entre los polígonos de Belcaire y Mezquita, en la Vall de Uxó; y una tercera para colaborar con el Ayuntamiento de Alcoy en materia de movilidad sostenible.

En cuanto al capítulo VI, quiero destacar la cantidad destinada al mantenimiento de infraestructuras de carreteras, que está próxima a los cien millones de euros. Todos saben

la importancia que la *conselleria* confiere a disponer de una red viaria autonómica, tanto de carreteras como de vías ciclopeatonales, en condiciones adecuadas para garantizar un servicio a todos los ciudadanos y, especialmente, garantizar también su seguridad. Por ello, este año hemos adjudicado y están empezando a ejecutarse los nuevos contratos plurianuales 2021-2025, de conservación en las tres zonas de la provincia de Castellón, que han experimentado un crecimiento significativo, de 27 millones a 31 millones por zona. Y hemos licitado los otros seis contratos, que abarcan las provincias de Alicante y Valencia. Estos contratos se van a adjudicar en los próximos meses y empezarán a ejecutarse en 2022, renovando completamente el conjunto de contratos de conservación genéricos de la red, aparte de los subproyectos concretos de mejora o refuerzo del firme en distintas carreteras específicas.

También tenemos en ejecución muy avanzada obras tan importantes como el nuevo puente de Torrent, la pasarela por el cauce del Turia que dará continuidad al itinerario ciclopeatonal entre l'Horta Sud y Valencia o el soterramiento de las vías de Burjassot.

En 2022 van a continuar obras tan significativas como la ronda de Algueña y El Pinós, de más de dos millones de euros cada una; el desdoblamiento de la CV-32, en el *camí* de la Gombalda; acondicionamiento de las CV-35, entre Titaguas y Aras de los Olmos; o la adecuación y mejora de la seguridad vial en el nuevo tramo de la CV-865, entre Elche y Santa Pola, una carretera en la que en el 2021 hemos concluido ya el tramo entre Valverde y Vereda de Sendres, por 2,8 millones de euros.

Igualmente, en 2022, prevemos que entrarán en servicio dos nuevos tramos del anillo verde metropolitano, entre Picanya-Alaquàs y Aldaia y Quart de Poblet, y se adjudicarán e iniciarán las obras del tramo entre Quart de Poblet y Massarrojos.

También se prevé el inicio de actuaciones sobre el trazado del antiguo tren salinero en la Vega Baja, que están presupuestadas con 1,1 millones de euros. Y destinaremos 3 millones a las actuaciones de mejora de la capacidad de la CV-95, que permitirán al mismo tiempo mejorar la seguridad vial y accesibilidad de la comarca. Como saben, en la *conselleria* se han invertido más de cuatro millones en la CV-95 y nuestro objetivo es continuar con el resto de las actuaciones contempladas, hasta llegar a los 30 millones de euros de inversión, que permitan el desdoblamiento de la carretera incluyendo la transformación del camino de la Balsa, que es una ruta de acceso a muchas urbanizaciones.

Por otra parte, como saben, este año 2021 hemos presentado la versión preliminar de los planes de movilidad metropolitana sostenible de Castellón y de Alicante-Elche y próximamente presentaremos el de Valencia. Por último, cabe señalar en el capítulo VIII del programa el préstamo participativo que la sociedad pública Avant tiene también con el estado, la Generalitat y el Ayuntamiento de Alicante para la integración ferroviaria de la ciudad, que es nuestra aportación anual de 350.000 euros.

Paso ahora al programa 513.30 de planificación, transportes y logística. Garantizar la movilidad como un derecho no solo depende del estado de las infraestructuras, en el

momento que nos encontramos el manejo de la planificación de la movilidad, la descarbonización del transporte y la aplicación de la digitalización para mejorar la eficiencia logística son llaves igual de importantes para lograr una movilidad eficiente.

Desde que llegamos al Consell, año a año, hemos ido incrementando el esfuerzo inversor en movilidad sostenible, de manera que en los presupuestos del 2022 por cada euro destinado a infraestructuras –infraestructuras, entiéndanme, infraestructuras clásicas– destinamos 3,5 a movilidad sostenible. Hay un cambio sustancial y estructural de paradigma en el gasto de la *conselleria* de política territorial. Hace unos años, en 2015, era prácticamente igual el gasto que se hacía en infraestructuras clásicas con el de movilidad sostenible y ahora, por cada euro destinado a infraestructuras clásicas, 3,5 a movilidad sostenible. Estos son los objetivos que tenemos con este programa.

Un año más este programa engloba al mayor volumen de recursos de la *conselleria*, 237 millones de euros. En el capítulo VI del programa hay 1,2 millones destinados a la redacción de proyectos para la instalación de dos puntos de carga ultrarápida del Tram de Castelló y la ejecución de obras de rehabilitación de la estación de autobuses de Valencia por un importe de 641.000 euros.

También, como les decía antes, el programa de fondos MRR incide sobre líneas de actuación tradicionales de este programa. Por ejemplo, a líneas específicas en este capítulo como la compra de 4 autobuses eléctricos inteligentes y 2 puntos de recarga del Tram de Castellón; a FGV, 50 millones, y a la autoridad, 8,5 millones, para inversiones y digitalización.

En el capítulo II de este programa, 15,5, se recogen por razones de técnica presupuestaria, como les he dicho, los recursos para cubrir los costes del servicio del transporte de viajeros por carretera, del Tram de Castelló y del Tram de Alicante. Así mismo, estos fondos se destinan a mantener los servicios de concesiones interurbanas y compensar algunas de las nuevas que se deriven del mapa concesional.

Señorías, la cohesión económica y social de nuestra *comunitat* pasa también por superar la frontera de la desigualdad en el ámbito rural. Todos los ciudadanos y ciudadanas, independientemente de donde vivan, tienen derecho a los mismos servicios públicos para desarrollar su proyecto de vida con plenas garantías. Por eso, dentro del capítulo II del programa de transportes, el próximo año vamos a implementar de forma progresiva un servicio de transporte a la demanda para todas las zonas despobladas de la Comunitat Valenciana.

En el capítulo IV contempla las habituales líneas de ayuda para operaciones corrientes de Ferrocarrils y del Tram d'Alacant y la autoridad del transporte y las de la Agencia Valenciana de Seguridad Ferroviaria. Y en el capítulo VII, junto a las líneas para financiar las operaciones de capital que he hecho mención, se incluyen dos nuevas: una para la adaptación de los taxis a personas con movilidad reducida de 200.000 euros y otra para recoger una primera aportación de la Generalitat a las obras del canal de acceso de Valencia, dentro del convenio que suscribieron en su día el estado, la Generalitat y el ayuntamiento en el marco de la

Sociedad Parque Central, por 5 millones de euros. Como saben, la movilización de estos fondos se producirá en la medida que avance la actuación a cargo del estado.

El programa 513.99, es el que les hacía referencia de los fondos del mecanismo del MRR, recoge 119 millones de euros procedentes de este mecanismo en el plan presentado por el estado a la Unión Europea, dentro del Next Generation de la Unión Europea. En este programa la *conselleria* de hacienda ha computado también los fondos que van a revertir a la Generalitat entre finales del 2021 y del 2022, aunque, como les he mencionado, la ejecución de las actuaciones, de acuerdo con las reglas comunitarias, puede llegar en el caso de las obras al 2025 y en el caso de la digitalización al 2026.

Se trata de un programa básicamente instrumental y de transferencia, por tanto, no tiene ni capítulo I, ni II de gastos de funcionamiento. En su capítulo IV contempla una línea para gastos de innovación de la Autoridad del Transporte Metropolitano por 973.000 euros y en el VII varias líneas de inversiones en la autoridad por un importe de 8,6 millones y los 50 que hacía anteriormente referencia para *ferrocarrils*.

También se recoge, y es importante señalar, una línea de 18,6 millones de euros para ayudar a las empresas de transporte tanto de viajeros como de mercancías, principalmente de renovación de flota y achatarramiento, con una convocatoria que realizaremos en el primer semestre del año que viene.

Todos sabemos que el transporte por carretera, responsable de un elevado porcentaje de emisiones de CO₂ a la atmósfera, es un sector imprescindible para la movilidad de personas y mercancías. Y es ahí donde tenemos que incidir con este tipo de ayudas para mejorar su eficiencia y ayudarles en la tarea de descarbonizar su actividad.

Voy a abordar ahora los presupuestos de la *conselleria* en organismos y entidades adscritas. La Agencia Valenciana de Seguridad Ferroviaria, que está situada en Torrent, ya ha empezado a cubrir sus primeros puestos de trabajo funcionariales a mediados de año y sigue creando puestos y seleccionando personal a tal fin. A este respecto, los presupuestos para el 2022, de 1,2 millones de euros, recogen las dotaciones para continuar con su puesta en marcha y, dadas sus atribuciones de supervisión de proyectos y obras y de inspección, contemplan básicamente fondos para capítulo I y capítulo II, con una partida pequeña de compra de mobiliario y equipos.

En cuanto a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, el presupuesto asciende a 303 millones de euros, un incremento del 14,3%. En materia de inversiones, en el año 2021 había 94,7 millones de euros y en el 2022 están previstos 131,2 millones de euros, con un crecimiento en el capítulo de inversiones del 38,5%. En 2021, y a medida que ha mejorado la situación sanitaria y se han ido reduciendo las restricciones, ha ido aumentando el número de desplazamientos por ferrocarril, de manera que en el mes de septiembre el porcentaje que estaba en Metrovalencia en torno al 80% del mismo mes respecto a 2019 y en el Tram de Alicante superábamos ya el 90%.

Este incremento irá acompañado, en todo caso, de medidas extraordinarias de prevención y limpieza y desinfección, que han tenido un impacto presupuestario importante, además

de los análisis que conocen ustedes que se han hecho en instalaciones y en material móvil para detectar la presencia del COVID-19, que han resultado en todos los casos negativos. Este hecho, unido a que la Generalitat considera al transporte público y en particular al ferroviario de una forma como mejor alternativa a la movilidad urbana y metropolitana, explica el crecimiento presupuestario que le hemos querido dar en el año 2022.

Con estos recursos se pretende seguir avanzando en la mejora de la capacidad de la red para que pueda acoger un mayor número de desplazamientos, así como el incremento de la innovación y los estándares de seguridad. Así, estamos llevando a cabo la línea 10 de Metrovalencia, se están acabando las obras, y luego estaremos hasta el primer semestre en pruebas para poderlo poner en servicio antes del verano. También seguimos actuando en la línea 9 del Tram d'Alacant entre Benidorm y Denia, en la que está muy avanzada también la modernización de la infraestructura entre Teulada y Denia.

Para completar esta modernización construiremos un nuevo viaducto en el barranco del Quisi en el término municipal de Benissa, un nuevo puente en el Algar en Altea y sustuiremos el del Mascarat en Calp. Acabamos de adjudicar las obras del viaducto, que empezarán en breve, y respecto a los 2 puentes la previsión es disponer de los proyectos en 2022 y licitar las respectivas obras. En ambos casos se financiarán con fondos europeos y supondrá una inversión de 9 millones de euros.

Igualmente, en breve, se va a adjudicar la redacción de los proyectos relacionados con la ampliación de las líneas del tranvía de Metrovalencia: la prolongación de la L10 con la fachada marítima; la nueva línea 11, que conectará la L10 con el Grau y con Canyameler y la nueva línea 12 que conectará la L10 con el Hospital de La Fe de Valencia. Y en Alacant, en Alicante, en breve, vamos a disponer del proyecto básico de conexión entre la estación de Luceros y Adif para continuar con el proyecto de construcción de esta nueva estación, que supondrá una inversión global de 35 millones de euros en la ciudad de Alicante.

En cuanto a otras actuaciones, en 2022 se van a realizar inversiones en enclavamientos y sistemas de protección del tranvía, en la instalación del sistema de seguridad ATP, en renovación de desvíos y pasos a nivel, adecuación y compra de nuevo material tranviario y empezarán las obras del cañón peatonal, con una inversión en torno a 20 millones de euros, que permitirá una conexión rápida y fluida entre la estación del carrer Alacant de la L10 y la estación de Xàtiva, con las líneas 3, 5 y 9.

Asimismo, vamos a continuar con la redacción de los proyectos de duplicación de vías en varios puntos de la red de Metrovalencia, entre Alboraiá-Peris Aragó, Almàssera, Museros, Albalat dels Sorells, Pobla de Farnals o Rafelbunyol. La gran mayoría de estas actuaciones, junto con la adecuación y compra de material nuevo, se enmarcan dentro del plan de mejora de frecuencias de Ferrocarrils de la Generalitat que se está desarrollando y que sus beneficios empezarán a ser visibles por los usuarios a partir del año 2023.

En cuanto a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, su presupuesto para el año 2022 asciende a 205

millones de euros, lo que representa un incremento del 49% respecto a 2021, a lo que tenemos que tener en cuenta. 9,5 millones provenientes también del MRR. En 2021 se han tomado diversas medidas para avanzar en la integración tarifaria, como, por ejemplo, regular el nuevo título de coordinación del Bono 10 de Metrobús, con un descuento del 30% de media respecto al billete sencillo, y que han utilizado desde el mes de marzo más de quinientas mil personas.

Así, también se ha habilitado el título del Bono transbordo existente y se ha ampliado el tiempo de transbordo de los títulos de coordinación de una zona a 60 minutos. Además, a partir de enero del 2022, Renfe Cercanías estará integrado en el sistema de transporte coordinado de la autoridad, de forma que con los títulos esos se podrá viajar por cercanías, por la EMT, por los autobuses también de los distintos ayuntamientos que tienen la obligación de prestar el servicio en el área metropolitana, Metrovalencia y también Metrobús.

Sin olvidar el nuevo impulso que se ha dado este año a los nuevos servicios: cinco lanzaderas a nueve polígonos industriales, el de Fuente del Jarro, el del Parque Tecnológico, el Juan Carlos I, el Reva, Oliveral, Táctica, la Ermita; y también cinco líneas nuevas para vertebrar el área metropolitana de Valencia, Xirivella-Valencia, Aldaia-El Salt de l'Aigua, Port Saplaya-Valencia, Paiporta-Albal, Quart de Poblet-Paterna-Campus de Burjassot, que han beneficiado ya a más de cien mil personas que los han utilizado desde que están en marcha.

Y el capítulo VI, nuestra intención es licitar antes de fin de año, para poder iniciar en 2022, la instalación de marquesinas y tótems en toda la red de Metrobús. Tras un trabajo de análisis contrastado con los distintos ayuntamientos por los que discurre la red, vamos a hacer una inversión de 8,3 millones de euros.

Voy acabando ya, porque a estas horas es un poco pesado esta retahíla de números. El programa 514.30 puertos, aeropuertos y costas. Este programa experimenta un crecimiento del 4,2% al pasar de 27,9 millones de euros en 2021 a 29,1 millones en 2022. Quiero destacar la evolución que se ha hecho en este programa en los últimos años. Si me permiten, en el presupuesto del 2014 el presupuesto para inversiones en puertos de la Generalitat era de 2,1 millones de euros, el presupuesto que proponemos para el 2022 es de 10,7 millones de euros. El crecimiento entre el 2014 y el 2021 es del 347%, de 2014 al 2022 del 402% y el que proponemos para este año, el crecimiento, es del 12,2%.

Se han hecho inversiones históricas en muchos puertos, sobre todo en la provincia de Alicante, que ha sido la gran olvidada. Este año se están ejecutando actuaciones en Xàbia por 2,3 millones; en Altea por 1,6; en Denia, 107.000 euros; en Calpe, 570.000 euros; en Peñíscola, también, de 205.000 euros; en Burriana, 824.000 euros. Por lo tanto, se ha mejorado muchísimo el presupuesto destinado a puertos por parte de la Generalitat Valenciana.

Y nuestra intención es presentar antes de fin de año la programación plurianual 2022-2025 de los puertos de la Generalitat que recogerá tanto actuaciones directas de la Generalitat Valenciana como de los operadores privados, con una inversión establecida global de 88 millones de euros. Queremos que nuestros puertos sean accesibles para

todos, que sigan siendo un motor turístico, económico y cultural y de creación de empleo y que estén bien integrados en las ciudades donde están situados.

Por otro lado, vamos a proseguir con la licitación de obras y la redacción de proyectos de mejora de accesibilidad de playas y calas de nuestro litoral. Se trata de actuaciones en terrenos públicos de la zona de servidumbre de protección, es decir, allí donde la Generalitat tiene atribuciones, que tendrán un efecto beneficioso en todo el dominio público marítimo-terrestre.

Finalmente, hay que señalar en este programa la aparición de una línea también de estudios de investigación de soluciones y sostenibilidad y aplicación innovadoras en los aeropuertos y aeródromos y la partida lógica de 8 millones de euros en el capítulo VIII de activos financieros para la aportación de capital a Aerocas. En este caso, Aerocas, el aeropuerto de Castellón, su presupuesto crece de los 10,7 millones de euros en 2021 a los 14,1 millones de euros en 2022. Ese crecimiento muestra el compromiso de la Generalitat por potenciar esta infraestructura y diversificar su actividad.

De hecho, en 2021 se ha realizado una importante inversión de 2 millones de euros en la ampliación de la segunda fase de la plataforma, así como la construcción de un hangar para la actividad industrial. Un impulso que vamos a seguir el año que viene, con 4 millones de euros en el capítulo 6, de los cuales destacan el hormigonado de la plataforma industrial, o el hormigonado también de la plataforma de aviación general y de proyectos del polígono en la zona de actividades complementarias.

Esta zona responde a la apuesta por convertir el área del aeropuerto en un polo de actividad empresarial y logística que atraiga a empresas y cree puestos de trabajo y riquezas. Un paso imprescindible en esta dirección es la aprobación del plan especial de la zona de actividades complementarias. Este plan está redactado, y esperamos someterlo a información pública antes de fin de año, de manera que pueda aprobarse en el primer semestre del 2022, tras lo cual se podrá licitar ya el proyecto de urbanización.

Acabo. Son unos presupuestos que permiten dar un salto importante en la movilidad en dos aspectos. Primero, por el volumen de recursos que tenemos a nuestra disposición, y el desafío también que supone administrativamente gestionarlos.

Y, en segundo lugar, por ese cambio estructural en la orientación de las políticas de movilidad, dejando atrás ya la obra, si me permiten, las infraestructuras clásicas, y apostando por la movilidad sostenible.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señor España.

A continuación, los grupos políticos disponen de seis minutos. En este caso, el primer grupo es el grupo Vox, si no me equivoco será el señor Pascual el que haga la intervención...

El señor Pascual Pérez:

Así es. Muchas gracias, señora presidenta.

Señor *conseller*, señor España. Buenas tardes y gracias por su comparecencia.

He echado en falta en su exposición que hubiese hecho también un poquito de autocrítica, en cuanto al espectáculo bochornoso que su gobierno ha dado a la hora de presentar los presupuestos. Creo que los ciudadanos no se merecen el circo que ustedes han montado, y menos en estos momentos tan difíciles de crisis económica y social.

Nos presentan unos presupuestos fuera de tiempo y forma, y eso es para pensárselo dos veces. Porque, otra vez más, menosprecian a las instituciones del estado, menosprecian a los españoles, que al final son los que les están pagando el sueldo, y también a sus leyes, porque creo que entregar los presupuestos a las Cortes dentro de los plazos reglamentarios, según establece el Estatuto de autonomía y la ley de hacienda pública, pues no es ninguna locura.

Cada vez está más claro lo que la gente percibe, que no han entregado este presupuesto en tiempo y forma porque el acuerdo del Botánico está roto, aunque ustedes se dediquen a decir justo lo contrario. Lo hemos comentado en varias ocasiones, a ustedes al final lo único que les une es el pegamento de los sillones. Ese pegamento aderezado con palacetes, patinetes, coches oficiales y enchufados. Y, como todos sus compañeros del Consell al final querían agrandar su trozo del pastel, pues a pedir y a montar el espectáculo.

Pero parece que usted, persona de partido, pues calla, más bien calla, para no molestar a Ximo Puig, porque su *conselleria* ha visto reducida su partida en un 8,5% con respecto a los presupuestos del año 2021. No me mire así, *conseller*. No a los iniciales, a los presupuestos modificados por ustedes, por el Consell. Porque ustedes tienen la idea mágica de empezar la casa por el tejado. En vez de preguntarse cuáles son los ingresos de que van a disponer para poder hacer el presupuesto de gastos, en vez de eso, pues ustedes le van preguntando uno a uno: «Oye, ¿cuánto quieres? ¿Cuál es tu trozo del pastel?». Y, al final, dicen: pues nos inventamos los ingresos.

Y, ante esta falta de profesionalidad del Consell, pues sale lo que sale, «partidas reivindicativas». Hay que ponerle un nombre así, ¿no? Con fuerza, para la prensa, para que venda. Porque, claro, eso de ingresos inventados no queda bien. 1.336 millones de financiación autonómica y ahora, además, 1.000 millones sobre un fondo de transición de la nueva normalidad.

La verdad es que nos tenían ustedes acostumbrados a no acertar ni una, pero yo esto ya lo considero bochornoso. Si es que, para colmo, estos 1.000 millones los meten ahí sin pactarlos ni con el ministerio, ni siquiera hablarlos con la ministra. Según el *conseller* de hacienda, pues «lo hemos comentado» durante las reuniones con el ministerio.

Señor *conseller*, yo le quiero preguntar, ¿es este el rigor del Consell y de su *conselleria*? Porque estos presupuestos son menos serios que el juego del Monopoly. Por eso les importa bien poco esa inmensa losa que están colocando sobre las cabezas de todos nosotros, el servicio de la

deuda, con unas escalofriantes cifra de 7.400 millones. Es ya la segunda *conselleria* del Consell, por detrás de sanidad. Y la deuda disparada: 51.747 millones, lo que salimos a pagar, cada uno de nosotros, de los ciudadanos de esta comunidad, a 10.255 euros. Los primeros no, los segundos, justo detrás de Cataluña.

Y empezamos bien, señor *conseller*. Como le he dicho antes, viene aquí para decirnos que su presupuesto ha aumentado el 33,6% con respecto a 2021, pero eso es falso. Ya le digo, en 2021 el presupuesto, el que ustedes están ejecutando ahora mismo, es de 557 millones y, por lo tanto, ha disminuido un 8,5% hasta los 509.

¿Y por qué estas discrepancias? Pues porque los presupuestos que nos traen aquí son puro papel mojado. Es verdad que las modificaciones presupuestarias de su *conselleria* a lo largo de este año no son las de, por ejemplo, vivienda, que se iban al 65% de desviación. Porque ustedes aquí vienen al final a solicitarnos un voto favorable a lo que nos dicen que necesitan, pero es que luego no tiene nada que ver con lo que finalmente necesitan. Por ahora, su *conselleria* solamente se ha desviado de los fondos un 26% en lo que llevamos de año, habrá que ver hasta el final. En 2020 fue del 32%.

¿Y qué podemos decir en cuanto a la ejecución? Pues a fecha de 30 de septiembre, cuando ya han transcurrido tres cuartas partes del año, pues solamente han ejecutado el 43%. Menos de la mitad. Pero ese dato es incluso inferior al año 2020, donde había plena pandemia y se supone que las restricciones eran mayores.

Entienda usted, señor *conseller*, que nos fiemos bien poco, por no decir nada, ante la llegada de los fondos europeos. Ustedes los cuantifican en 119 millones de euros, 120. Si ustedes ejecutan tan poco cuando el dinero lo tienen a 1 de enero, ¿cómo se supone que van ustedes a ejecutar cuando no sabemos ni cuándo van a llegar, si es que llegan? Usted ya por si acaso, siendo previsor, ya nos dice que, bueno, plazo hay hasta 2025, 2026.

Y, por cierto, una petición le voy a hacer ahora. plan Vega Renhace. Sé que no pertenece directamente o exclusivamente a su *conselleria*, pero es que en los presupuestos no aparece el resumen de inversiones por ningún lado. Sí que es verdad que está indexado en la web de la *conselleria*, pero el archivo no está subido. Lo hemos solicitado a los servicios jurídicos de la cámara, pero no hay forma de que nos lo pasen, porque desde las *consellerias* no se lo facilitan a ellos tampoco. Por lo que veo también, ustedes en las partidas el apellido Vega Renhace también lo han borrado, parece que no les interesa.

Yo, señor *conseller*, parece mentira que lo tenga que hacer así, pero sí que le pediría que, por favor, proporcionen dicha información a los diputados para que la tengamos todos.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señor Pascual.

A continuación, la señora Peris, por el grupo Ciudadanos, dispone de 6 minutos de intervención, que lo hará desde la tribuna.

Cuando usted quiera, señora Peris.

La senyora Peris Navarro:

Gracias, presidenta.

Buenas tardes, *conseller*.

Una exposición impecable, de lo que hemos visto a lo largo de los presupuestos, de lo que usted quiere hacer, pero también un llamativo silencio de muchas reflexiones clave que hay que hacer en este presupuesto.

Mire, han llegado los presupuestos, y cada año se presentan como los más ambiciosos, los más sociales, los más expansivos... Usted ha dicho «los históricos». Pero ¿sabe lo que le digo? Que este año llegan con un superlativo, pero en los ingresos, *conseller*. Sinceramente, llegan unos ingresos, los más dudosos de la historia de la democracia. Y usted, silencio. Y yo diría que son los ingresos más lácteos, porque, perdone que le diga, son el cuento de la lechera.

Mire, *conseller*, usted es el único *conseller* que tiene hilo directo con Sánchez. Salvo que usted me garantice que esos 1.000 millones van a llegar, que esos mil trescientos de deuda histórica van a llegar y que nos van a pagar los 750 millones que también nos deben por deuda sanitaria de desplazados, es decir, 3.000 millones en los ingresos... Pues si usted no me lo garantiza, que es el que tiene hilo directo con Sánchez, voy a tener que concluir que es una burda mentira la parte de los ingresos. Y para poder gastar y hacer todo lo que usted nos ha contado, hacen falta ingresos de verdad.

Mire, su vicepresidenta Oltra... Y le digo su vicepresidenta, porque en cualquier otro país europeo esta señora ya no representaría la vicepresidencia de todos los valencianos. Dijo que estas cuentas, este presupuesto, era plural, y el diálogo había sido la seña de identidad. Perdóname que me ría de este tema, porque ha sido una parafernalia, esa comisión ahí absurda desautorizando al *conseller* de hacienda... Pero que mire, *conseller*, la única seña de identidad que hemos visto es tonto el último en materia de gasto. Es decir, *conseller*, aquí todos a ver cómo gastamos más.

Mire, *conseller*, usted es economista. Yo apelo a eso. Y, si los ingresos son ficticios, al final van a suponer recortes, incrementos del déficit y más deuda. ¿Y sabe cómo acabarán? Recurriendo al FLA, *conseller*, al maldito FLA. Y digo maldito porque ustedes dejarán el poder, la *conselleria*, el Consell y los que vengan ya tendrán la excusa perfecta. Dirán: «Nos dejaron endeudados». *Conseller*, usted es economista. Con las cifras que tenemos, estaríamos hablando de quiebra técnica.

Mire, *conseller*, hoy quiero enseñar este cartel, *conseller*. (Muestra una fotografía) Que lo vean todos. Tenemos una lona en el paseo de La Castellana de Madrid donde nos recuerda la vergüenza de veinticinco años sin apostar, ningún partido, por el corredor mediterráneo. Hoy estar hablando de los

presupuestos y olvidarnos del corredor mediterráneo es no apostar ni por la competitividad ni por nuestra economía valenciana.

Pero, *conseller*, túnel paseante se deja para más adelante, se lo digo hasta con pareado para que se acuerde, para el 2025. Tren de la costa ni está. Conexión ferroviaria del Altet ni está. Conexiones de la AP-7, que usted dijo «si no lo hace el estado, lo hará la comunidad», no están. Y usted dirá, oiga, señora Peris, que esto es de presupuestos generales del estado. Ya, pero, *conseller*, en vez de inventarse los ingresos ficticios, haber de verdad pactado con el Gobierno de España todas estas inversiones. Porque, entonces, me hubiera empezado a creer los presupuestos que hoy nos trae aquí.

Conseller, qué ausencia más grave. No le he oído ni una palabra clave: cercanías, *conseller*. Cercanías, el anuncio estrella del presidente Puig. Y es que, desde que han recibido la bofetada de sus propios socios en el Senado, ¿ya no se habla de las cercanías? Mire, *conseller*, es que usted me está diciendo que es el presupuesto de mayor movilidad sostenible. Si es que el transporte que más usamos la gente de a pie, la gente normal, aparte de los zapatos y la bicicleta, son las cercanías. ¿De verdad, *conseller*, autobuses lanzadera? ¿De verdad, *conseller*, eso es apostar por la sostenibilidad, por un transporte asequible y sostenible, por la descarbonización?

Conseller, le pongo un ejemplo: Valencia-Gandia. Tarda más, en vez de cincuenta minutos ahora los autobuses lanzadera tardan setenta. Son más caros, contaminan más y su movilidad sostenible nos ha llevado a los años ochenta, *conseller*. Pero es que encima, pese a las cancelaciones de cercanías, estos autobuses lanzadera van vacíos. De verdad, me he quedado horrorizada.

Crisis de suministros. Es que yo quería hacerle bajar este presupuesto a la realidad. Es necesario impulsar inversión de infraestructuras portuarias y sistemas de almacenamiento de los puertos. Si el Puerto de Valencia es el puerto *hub*, *conseller*. Nada ha dicho del puerto. ¿Qué piensa hacer con sus socios de gobierno para parar ese boicot contra el Puerto de Valencia? Porque, mire, me parece muy importante.

Mire, *conseller*, un último dato de estas reflexiones que yo le decía que en el presupuesto no han salido. Un alicantino recibe 97 euros de inversión del estado, 177 euros menos que la media nacional. Esa es la bofetada que el Gobierno de España le ha dado a la provincia de Alicante. Mire, *conseller*, yo creo que ese desprecio en los Presupuestos Generales del Estado se tiene que enmendar, al menos, con los presupuestos de aquí, de la Generalitat.

Con lo cual, *conseller*, como yo no tengo 25 minutos, he intentado resumirle aquellos temas donde ha habido un silencio absoluto. Por eso, como usted (*inintel·ligible*) ... yo creo que me quedo un poco decepcionada, porque de adjetivos superlativos este presupuesto no lo puedo tildar, y ni mucho menos triunfalista.

Y, si le parece, en la segunda intervención repasamos todo lo de infraestructuras públicas.

Gracias, *conseller*.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señora Peris.

A continuación, por parte del Grupo Parlamentario Popular, dispondrá de un máximo de 6 minutos el señor Barrachina, que también lo hará desde la tribuna.

Cuando usted quiera.

El senyor Barrachina Ros

Muchas gracias, señor *conseller*.

Muchas gracias, presidenta.

Por empezar por su final, ha hablado el señor *conseller*, y no dudo de las cifras, de crecimientos de 400 %, etcétera, para terminar diciendo que la dirección general de puertos iba a invertir 10.700.000 euros. Enhorabuena por los 10.700.000 euros, después de crecimientos infinitos.

Sin embargo, ha perdido usted la oportunidad para decir qué va a pasar con los 1.500 millones de euros privados, que no les cuestan dinero a los valencianos, que se iban a invertir en la ampliación de la dársena norte del Puerto de Valencia. Porque los mismos que con usted firman el presupuesto, registraron, en las mismas fechas, en el Congreso de los Diputados una iniciativa que no habla de ampliar, sino de demoler lo que ya hay construido de la dársena norte del Puerto de Valencia.

Y, por tanto, esta es una oportunidad presupuestaria perdida, en la cual, permítame, los árboles no le permiten ver el bosque. Cuando su objetivo presupuestario dice, primera línea: «Planificar la ocupación del dominio público portuario»... Oiga, qué crédito tienen si, cuando usted quiere ampliar, dos de sus socios, Podemos y Compromís, lo que piden por escrito es demoler. Cuando su segundo objetivo portuario es conectar el puerto con la ciudad, y ellos, en el texto que registraron en el congreso, dice: «Paralizar y desistir de todo el desarrollo de la zona de actividades logísticas». ¿Por qué no se ponen de acuerdo, señor *conseller*, los tres por fin en algo, y dejen de frenar a los valencianos? Son 1.500 millones de euros, 5.000 empleos permanentes y 15.000 empleos durante los cinco años de construcción.

Y, curiosamente, los mismos que firman esa iniciativa, Podemos, Compromís, la CUP, Esquerra Republicana, son los que vienen aquí a ofrecer la ampliación del Puerto de Barcelona como lugar de salida de nuestras naranjas, de nuestros vehículos y de nuestro azulejo. Es un bochorno. Tenemos convocada una comisión de obras públicas, y el presidente nacional de la Autoridad Portuaria, que fue diputado socialista, con todo mi respeto, el señor Toledo, ha desistido de venir a defender ese proyecto. ¿Va usted, señor *conseller*, a permanecer cruzado de brazos o va a defender el interés de los valencianos?

Su segunda dirección general es la de obras públicas, y aquí el primer objetivo es que hay –y lo dicen– exceso de vehículo privado. Y segundo objetivo, lucha contra el cambio climático. Y lo dicen ustedes, que ponen 100 trenes

diariamente menos de los que había cuando gobernaba el Partido Popular. 100 trenes menos. 70 directamente ya no los programan. Es decir, 70 ya no aparecen, 60 de cercanías y diez del resto de distancias. No aparecen, es decir, ya no están. Para que no lleguen con retraso ni se supriman, no aparecen. Y, de los que sí aparecen, unos días veinte; el viernes día 5 pasado, 35 trenes suprimidos.

Y yo le pregunto, dado que los objetivos suyos son luchar contra el uso excesivo del vehículo privado y contra el cambio climático, ¿no le da algún pudor obligar a la gente a coger el autobús, multiplicando por cinco, un autobús multiplica por cinco las emisiones de CO₂ de un tren, o multiplicar por siete, un vehículo privado multiplica por siete las emisiones de CO₂? Son ustedes enormemente contaminantes.

Y no son contaminantes, son, además, cómplices. (*Mostra un article de premsa*) «Activan –esta foto se la hicieron ustedes– el refuerzo del bus a Valencia sin más solución al caos de Cercanías». Pregunta presupuestaria, señor *consejler*, ¿cuánto dinero de los valencianos nos cuesta que usted ponga los autobuses por los cuales deberían circular trenes?

Es decir, usted, que está poniendo el presupuesto de los valencianos en un ejercicio peculiar... Es que el sistema autonómico de financiación socialista es malo, pero ustedes acaban de inventar el sistema de financiación inverso. Y es que, del tren de cercanías que había presupuestado, una obligación pública de servicio público de 1.100 millones del estado, usted está pagando parte de esas líneas con el dinero de los valencianos. ¿Cuánto dinero nos va a costar?

Eso de poner líneas de autobuses en la línea uno con Gandía, en la línea seis con Castellón, ¿lo van a hacer con todas las líneas? Es decir, ¿usted va a poner autobuses para sustituir todos los trenes de cercanías o es solamente en dos? Me gustaría saber el impacto presupuestario y cuál es el propósito. Porque, leyendo uno el presupuesto, desde luego no encuentra en ningún lugar esa aportación que sería necesario.

¿Lleva su presupuesto un objetivo, que es impulsar la coordinación de Cercanías con el transporte público de la Generalitat? Cuéntelo, diga la verdad. Oiga, yo estoy pagando tanto dinero de los valencianos para evitar el desastre que se está produciendo en Cercanías, que además en lugar de transitorio, va a ser permanente. Porque si no ustedes no pondrían líneas permanentes de transporte.

Como diría uno de sus socios de gobierno, si en Cercanías el caos es absoluto, en el resto de transportes, permítame, en esos que le permiten a usted decir la frase que más ha utilizado, «movilidad sostenible», que quiere decir prohibirle a la gente utilizar el coche sin ninguna alternativa, es más, eliminando un 25% de los transportes ferroviarios que existían... Con lo cual no me extraña que los comerciantes de la ciudad de Valencia estén pidiendo helipuertos. Helipuertos para poder entrar en la ciudad. Claro, es que es absolutamente cómico. Es cerrar, prohibir, perseguir el vehículo privado sin ninguna alternativa pública. Es más, reduciendo la alternativa pública. Y, por tanto, cuando uno lee noticias que dentro de la ciudad cuesta el doble, el doble, el transporte –en tiempo– público que el privado... ¿Qué forma de incentivar el transporte público es ese?

Pero si en lugar de hacerlo dentro de una capital, uno decide, como llevaba un diario este fin de semana, irse de Valencia a Cuenca en cuatro horas treinta minutos... Usted, señor *conseller*, que es deportista y aficionado a la bicicleta, sabe que si de aquí a Cuenca hay 200 kilómetros y cuesta cuatro horas treinta, serán más o menos cuarenta y tres o cuarenta y cuatro por hora. Usted, señor *conseller*, adelanta a ese autobús en bicicleta, que le cuesta cuatro horas y media llevar a un valenciano a Cuenca. Usted con la bicicleta los adelanta. Cuatro horas treinta para 200 kilómetros, es que es el tiempo normal de una etapa de la Vuelta ciclista, e incluso en menos tiempo lo hace uno que esté entrenado, como usted. Por tanto, el sistema público de transporte que están dejando, urbano e interurbano, permítame, es de una debilidad extrema.

Y concluyo, diciéndole y preguntándole, he visto que hay una pequeña partida de ayudas al transporte de taxi adaptado, el eurotaxi. ¿Sabe usted que las personas con movilidad reducida están dejando de utilizar el vehículo público por ausencia de ellos, por carencia de ellos? Por tanto, le pregunto directamente, ¿esa pequeña ayuda que va a haber va a servir para reducir la jornada, las horas de trabajo de los conductores, de los taxistas con taxis adaptados, y, por tanto, menguar el pésimo servicio que damos a las personas con movilidad reducida en toda el área metropolitana de Valencia?

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señor Barrachina.

A continuación, por Unidas Podemos, tiene la palabra la señora Blanes, que hablará desde su escaño. Muchas gracias.

La senyora Blanes León:

Gràcies, presidenta.

Moltes gràcies, senyor España, per la seua exposició.

I jo, a banda de després centrar-me un poc més en el que són les xifres, les dades, que pense que hauria de ser quelcom molt objectiu, encara que hi ha qui no ho veu. Un 33,6% d'increment del 2021 al 2022, i acumulat en dos anys, en els dos últims anys, arribant fins al 70% d'increment, jo crec que això és prou objectiu. Però bé, a banda d'açò, a mi sí que m'agradaria també centrar-me en l'anàlisi de les problemàtiques que fan els seus pressupostos i, sobretot, també en els objectius que es marquen per a, precisament, donar solució a aquestes necessitats.

Per a mi és molt important, i crec que és a valorar i a destacar que es treballa, precisament, per eixa accessibilitat universal i inclusiva. Una accessibilitat també... I també quant a l'àmbit urbanístic, logístic, etcètera, etcètera, que tinga una perspectiva de gènere i, sobretot també, que lluite també contra el canvi climàtic. Crec que han de ser un dels

eixos fonamentals de totes les polítiques, però, evidentment, de les infraestructures i l'urbanisme més encara. Perquè té una gran influència en la vida quotidiana de les persones.

I, per això, a mi també, dins de les principals línies d'actuació, m'ha cridat l'atenció i destacaré algunes d'elles. El tema de l'estudi de la viabilitat per a augmentar progressivament la prestació del servei nocturn. Pense que quan parlem de perspectiva de gènere, quan parlem d'accessibilitat universal, estem parlant també d'açò. Per tant, a mi sí que m'agradaria preguntar-li sobre aquest tema. Quina viabilitat es veu? I, sobretot, quins terminis ens estem marcant perquè açò siga una realitat.

També el tema de les col·laboracions que marquen unes línies d'actuació. Col·laboracions per a agilitzar, i així ho marca en la línia 7.1.2., que diu «la col·laboració per a les actuacions de millora, per exemple, del tren Alcoi-Xàtiva, o el tren de la costa, o també la connectivitat de l'AP-7, o la línia ferroviària Sagunt-Saragossa». No sé si ens pot detallar una mica més en què consisteixen aquestes col·laboracions perquè finalment donen el fruit que pensem totes que han de tindre.

I després, per a destacar algunes de les partides que venen en el pressupost, sí que m'agradaria algunes de les que van ser a proposta del meu grup parlamentari. Per exemple, en l'anterior pressupost, com és la línia de la via verda Montesinos de Villaverde de Torrevella, que en l'anterior pressupost venia l'estudi del projecte, i ara té una partida pressupostària prou més ampla, que entenc que serà per a les obres o l'execució.

També en el tema del carril *ciclopeatonal* de Xilxes, que és un poc el mateix tema. Si ja està previst fer les obres d'actuació, perquè, a més, crec que inclús en el projecte de llei de mesures fiscals també venen les possibles... La necessitat d'expropiacions.

Després també m'agradaria destacar diverses actuacions que van a fer-se o que es tenen previstes quant a la via verda del Serpis. Està separada en unes quantes partides, algunes d'elles amb un pressupost important de cara als tres propers exercicis, i sí que m'agradaria vore en quin punt es troben aquestes actuacions, o si es té previst iniciar-les de manera immediata.

Després també, quant a la CV-60, que tant s'ha parlat també ací, a aquestes Corts, i al carrer. Hi ha dos trams, com totes sabem, un és el de Palma de Gandia a Gandia. És saber en base a quin projecte, si el projecte ja està consensuat, si encara està obert el diàleg amb les municipis i amb els ciutadans de la zona. I sobretot un tram que a mi sap vosté que sempre em preocupa i molt, que és el tram de Tarrateig-L'Olleria. Perquè hi ha una alta sinistralitat en aquest tram i ens preocupa moltíssim que les actuacions puguen demorar-se massa.

Després, també el tram de Mutxamel, i també a Sant Joan, continua estant la redacció d'estudis i informes, que l'any passat ja estaven. I era a vore si hi ha hagut algun avanç, si ja algun d'ells està en marxa, o en quin punt es troben aquestes actuacions.

I per a destacar algun altre dels programes, dels projectes que venen al seu pressupost, a mi sí que m'agradaria fer un

incís en el que són els pressupostos participatius. Uns pressupostos participatius que per a la seua conselleria contemplen sis projectes. Jo pense que és molt a destacar, no? La implicació que hi ha hagut de la ciutadania per tal de fer propostes de millora i propostes de les necessitats que des dels seus territoris han contemplat, i que ho han portat a través dels pressupostos participatius.

Com li deia, per a 2022 n'hi han pressupostats 576.000 euros per a aquestos sis projectes, però per al 2023 n'hi ha 1.656.000 euros més, un total de més de 2.232.000 euros. Per tant, bé, per vore un poc... Sap que... Evidentment, vosté ho sap, que han d'executar-se en els dos exercicis següents. És vore la viabilitat que vostés pensen que tindran i si van a posar-se en marxa. Jo li demanaria que foren una prioritat, perquè el treball que s'ha fet de participació ciutadana crec que cal posar-lo en valor.

Després es parla també en el tema de la planificació de transport i logística del tema del mapa concessional de què tant parlem ací i a la comissió d'obres públiques. No sé quan acabarem de parlar d'eixe futur mapa concessional i les futures licitacions, si ja tenen una data prevista i si per fi podrem donar solució als territoris que tant ho necessiten.

I com no preguntar-li per una partida de col·laboració amb l'ajuntament de millorar de mobilitat en Alcoi. M'agradaria saber en què consisteix aquesta col·laboració i què es té previst fer amb aquesta partida.

Moltes gràcies.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señora Blanes.

A continuación, le corresponde al grupo Compromís y tiene 6 minutos la señora Mas.

Cuando usted quiera.

La senyora Mas Mas:

Gracias, señora presidenta.

Bona vesprada, conseller. Gràcies per la seua compareixença, gràcies també pel seu treball i el del seu equip en la confecció d'estos pressupostos.

I la veritat és que aquesta secció inclou un augment pressupostari molt important i molt necessari que vosté ha destacat en quant a la inversió en rodalies, seguint la línia expansiva que aquesta i la totalitat de conselleries han experimentat per fer front al repte que es planteja el 2022.

Com ha dit, conseller, l'augment suposa passar a disposar de 38 milions d'euros més en relació a l'exercici anterior, que és una xifra importantíssima, però que segurament totes i tots sabem que no té la capacitat de compensar el dèficit en inversions que any rere any estem patint al nostre territori.

Aquesta acumulació de carències en la inversió deixa factura al nostre territori i, a dia de hui, les conseqüències es tradueixen en una pèrdua de 10 milions d'usuaris, en més de cent mil cancel·lacions, endarreriments que arriben a suposar l'11 % dels trajectes.

I és cert que la inversió estatal aquest any millora, però en cap cas ens permet disposar dels recursos necessaris per a poder donar als valencians i les valencianes el servei de rodalies que es mereixen, un servei que totes i tots necessitem, siguem o no usuaris.

I li dic açò perquè d'una bona vertebració del territori i connexió mitjançant transport públic no només es beneficien les persones que es desplacen en tren o metro o tram, sinó també es beneficien les empreses, ja que una bona part dels treballadors i de les treballadores del nostre territori no resideixen en el municipi on treballen i, per tant, les deficiències en transport es poden traslladar a les empreses.

També és una via per a reduir les emissions de diòxid de carboni. Per tant, també es redueix el cost mediambiental dels trajectes. I, així mateix, també permet que les persones que viuen en les ciutats puguen veure reduït el trànsit, i amb això s'aconsegueixen ciutats menys col·lapsades, menys contaminades i més segures.

Per tant, és un imperatiu posar en valor aquest mitjà de transport a tot l'estat, donar-li l'espenta que necessita en la nostra comunitat. I, en aquest sentit, volem a més posar en valor projectes de la llei de pressupostos d'este any que ve que inclou, com la duplicació de la via de l'Albir a Altea, que vosté també ha assenyalat, corresponent a eixa important inversió la línia 9 del Tram d'Alacant, el qual és un trajecte històric que permet connectar els pobles i les comarques de les dos Marines amb l'Alacantí i que, tot i que els avanços a mesura que passen els anys, són visibles, el seu desenvolupament no es desplega a la velocitat que el nostre poble necessita.

Ara, som conscients, òbviament, que venim d'on venim, que els governs anteriors del Partit Popular tenien condemnada a l'abandonament esta línia i que les qüestions van més lentes, però bé.

La millora de les freqüències també, d'altra banda, de Metrovalencia, per a la qual es destinen fins a 15,6 milions d'euros, que pot suposar una important descongestió de la ciutat de València pel fet de donar un millor servei a la seua àrea metropolitana. És imprescindible que la ciutadania tinga l'opció de triar un transport més sostenible i eficient, però, en especial, que tinga l'opció de poder-se moure pel seu territori, de poder-se comunicar sense haver de disposar imprescindiblement d'un cotxe o d'un altre mitjà de transport individual motoritzat.

Per tot això, des de Compromís reivindicuem una vegada més la urgència d'un canvi del model de finançament que no maltracte el nostre territori, a més del traspàs de les competències de la xarxa de rodalies, que ha d'anar acompanyat sí o sí de la inversió suficient per a capacitar el nostre territori en la dignificació d'un servei clau per a la vertebració i la transformació en clau de sostenibilitat.

Per altra banda, també ens congratulem d'altra qüestió que inclou aquesta secció dels pressupostos, i és el suport al gir

cap a uns canvis en el model de mobilitat que comporten 40,4 milions d'euros que la conselleria ha planificat invertir per aquest 2022, tant en carrils de *ciclovianants* com en els autobusos elèctrics. Aquestes són inversions que permeten apuntalar eixe camí cap a la sostenibilitat que hem de seguir construïnt.

I amb tot això, des del Grup Parlamentari Compromís volem donar el suport a aquests pressupostos, ja que fan un esforç important per impulsar transformacions substancials que permeten millorar la vida de la ciutadania valenciana, que aconsegueixen arribar on altres administracions fallen i que, per tant, dignifiquen el dia a dia de les valencianes i dels valencians.

Per tot això, moltíssimes gràcies, conseller.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señora Mas.

A continuación, por parte del grupo socialista, tiene la señora Martín 6 minutos. Y lo hará también desde su escaño.

Cuando usted quiera, señora Martín.

La senyora Martín Pérez:

Creo que ya. Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señor *conseller*. Bienvenido a esta comisión para explicar los presupuestos de su departamento para el próximo ejercicio.

Sin duda estamos ante unos presupuestos, ante unas cuentas que van a suponer un revulsivo para todas las políticas que desarrolla la *conselleria* de territorio y gracias a las que podrá seguir trabajando en actuaciones tales como la mejora de nuestro sistema de transporte público o seguir avanzando el nuevo modelo territorial sostenible y preparado para la transición energética y digital que ya tenemos encima o para que se planifiquen unas inversiones de obras públicas y logísticas capaces de contribuir al nuevo modelo económico.

Unas cuentas, señor *conseller*, que han incrementado en su conjunto un 36,6%, pasando, por tanto, de 442 millones de euros a 591 millones de euros.

Y quiero destacarle, señor *conseller*, además, el incremento extraordinario de las partidas inversoras con cerca del 60%, de manera que en el capítulo 6, el capítulo de inversiones reales, crece un 31%, y en el capítulo 7, relativo a las transferencias de capital, también se incrementa un 28%.

Señorías, son unas cuentas por las que tenemos que felicitarnos y que son el fruto del arduo trabajo conjunto que se ha hecho desde la Generalitat y desde el gobierno de la nación, un trabajo de ambos gobiernos, autonómico y estatal que ha sido constante, responsable y, por qué no decirlo,

también totalmente leal con nuestro país, ya que, desde el primer momento, acudieron a la Unión Europea para conseguir fondos de Europa y no boicotearlos y que se han plasmado en el mecanismo de recuperación y resiliencia.

Y me lo van a permitir, *conseller*, me gustaría recordarle que justo hace un año en esta misma comparecencia le dijimos desde mi grupo que, por mucho que el PP de Europa y Pablo Casado estuvieran en Bruselas desprestigiando a nuestro país para que no llegaran fondos, teníamos la completa certeza de que fracasarían. Y el tiempo nos ha dado la razón, porque así ha sido.

Y la realidad es que hoy nos encontramos con dos proyectos de ley tramitándose en la Cortes y en esta cámara que reflejan unos fondos que han sido luchados por los presidentes Pedro Sánchez y Ximo Puig. Señorías, unos presupuestos que recogen el mecanismo de recuperación y resiliencia y los objetivos trabajados desde la Generalitat con los agentes sociales en el programa Alcem-nos y en la estrategia valenciana de recuperación.

Paso rápidamente a analizar algunos de los programas. En el apartado de puertos, aeropuertos y costas, otro año que incrementan las partidas destinadas a inversiones reales, pasando de 10.800.000 euros, con lo cual hay un incremento del 12,67%, para continuar con la mejora y el aprovechamiento de las instalaciones portuarias de la Generalitat así como de las diferentes integraciones que se producen puerto-ciudad en puertos como el caso de Cullera, Vinaròs, Xàbia, Altea, Calp, Borriana y Santa Pola.

Además, esta dirección general está llevando a cabo importantes actuaciones de mejora de la accesibilidad a la costa y habilitando espacios públicos en el litoral con un importe total de 14.700.000 euros en anualidades de hasta el 2024. Como partidas nuevas, aparece la pasarela y mirador de la playa de Pinedo, el acondicionamiento del Paradís en Vilajoiosa o el estacionamiento y mejora del acceso de la playa de la Mar Xica en Benicarló.

Muy destacable también es, señorías, la apuesta por el aeropuerto de Castellón con 8 millones de euros para consolidarse y diversificarse como nuevo polo industrial para la provincia de Castellón.

Y, en este punto, quiero felicitar especialmente al Consell y al señor *conseller* hoy aquí presente por el relanzamiento que han hecho del aeropuerto de Castellón que, como usted ha dicho y en sus propias palabras, están consiguiendo hacer ver un polo de actividad empresarial y logística que atraiga empresas y, por lo tanto, riqueza y puestos de trabajo. Gracias, *conseller*.

Respecto a las infraestructuras, transportes y movilidad sostenible, contamos con partidas para continuar vertebrando el territorio desde la sostenibilidad, con políticas que priorizan el transporte público y los modos no motorizados como herramientas de lucha contra el cambio climático.

Y, para ello, se destinan en este presupuesto 40,4 millones de euros de mecanismos de resiliencia para crear carriles bici y la compra de autobuses eléctricos.

Hay que destacar también las actuaciones para red de itinerarios no motorizados y conexiones con vías verdes, como por ejemplo

el carril ciclopeatonal de los Montesinos, el de Ribera Alta o Rojales-Guardamar. Junto a ellas, también otras obras como las del bulevard de la Plana con un millón y medio y para diferentes planes de movilidad supramunicipal, como la de la Vega Baja o algunas otras en las que ya está trabajando *conselleria*.

Respecto a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, hay que destacar también el incremento que se alcanza de 131 millones de euros con 50,9 millones procedentes del mecanismo de resiliencia y recuperación, lo que supone un incremento del 38% de nuestra empresa pública para culminar, como usted bien ha dicho, la línea 10 de Metrovalencia, L9 del Tram de Alicante, mejora de accesos y estaciones, pasos a nivel, mejoras de frecuencia y, por supuesto, se ha ido avanzando en las nuevas líneas de Tram de Alicante.

Respecto a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, su presupuesto también aumenta otro año más en 77,8 millones de euros. Y ahora contará con 216 millones de euros, tanto de fondos propios como de fondos del estado, así como de fondos europeos, para que el área metropolitana de Valencia avance decididamente hacia una movilidad sostenible, dentro de los parámetros de las grandes áreas urbanas europeas.

Respecto a la Agencia de Seguridad Ferroviaria y a la Agencia de Protección del Territorio, hay que destacar los incrementos de la Agencia Valenciana de Seguridad Ferroviaria con un aumento del 47,7% de su presupuesto y los 2,6 millones de euros que suponen el arranque e instalación en Elx de la Agencia Valenciana de Protección del Territorio.

Ambas agencias, como ustedes saben, están descentralizadas, tanto en Torrent como en Elx, y siguen la línea de las aspiraciones de este Consell a nivel estatal.

Respecto a la ordenación del territorio y el paisaje, estamos también igualmente ante un incremento con 9.521.000 euros para continuar plasmando la agencia valenciana, otros programas como el caso de la Albufera o continuar con los PAC de la Vega Baja o los funcionales de Alicante, Elx, Castellón, etcétera.

Simplemente, señor *conseller*, desde mi grupo queremos poner de relieve que esta política que usted está haciendo, esta política supramunicipal en el urbanismo está siendo posible gracias a la confianza tanto política como jurídica que viene generando la llegada del Botànic y a su giro en el modelo territorial valenciano, alejándose del modelo depredador y especulador.

Termino, *conseller*, ya reiterándole y haciendo extensivo a su equipo la felicitación por estas cuentas, que contarán, sin duda, con el apoyo del grupo socialista.

Muchísimas gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señora Martín.

A partir de este momento, dispone el señor *conseller* de 15 minutos para su segunda intervención.

Cuando usted quiera.

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

Muy bien. Gracias, presidenta.

Gracias a todos los portavoces por el tono siempre amable y constructivo. Hay muchas cosas que son comunes y que contestaré de forma agrupada.

Sobre los presupuestos de la Generalitat de este año, con las partidas reivindicativas que han estado aquí explicadas por el *conseller* de Hacienda, no tiene que ser algo tan raro cuando Andalucía o la Junta de Castilla y León han incorporado ese tipo de previsiones.

En todo caso, los presupuestos funcionan año a año. Han ido saliendo. Hay otras comunidades que, a pesar de tener gobiernos con mayorías más grandes, no consiguen aprobar sus presupuestos. Todos los años, el Botànic ha tenido sus presupuestos. Este año con apenas unos días, pero básicamente también en tiempo y forma.

Y han ido funcionando. Y lo que nos une no son los sillones, lo que nos une es un proyecto de Comunitat Valenciana que garantice el empleo, que cree empleo, que garantice y mejore la igualdad y también la sostenibilidad. Eso es lo que nos une y no otra cosa.

Y van funcionando. Y, además, estos años de dificultad muy grande, porque es verdad que el sistema de financiación autonómica es injusto. Eso no es ninguna novedad. Es injusto y es una urgencia reclamada por esta cámara y reclamada por todos que se modifique, pero hemos ido sorteando la situación, gracias al apoyo del Gobierno de España, sobre todo en estos años tan difíciles de pandemia.

Gracias a ello, hemos podido ayudar también a los autónomos de una forma complementaria aquí, a miles de empresas de todos los sectores que se han visto afectadas por la COVID y por la crisis provocada por la COVID.

En cuanto a la ejecución presupuestaria, las cifras que tenemos..., el año pasado, como usted bien sabe, toda la *conselleria* estuvo en el OK en el 89% –el año completo me refiero–, llegamos al 89% de ejecución.

En el ámbito de infraestructuras públicas, la ejecución fue del 89% en OK, y en el ámbito de transportes del 96%. Es verdad que, a 25 de octubre, toda la *conselleria* –estamos en el capítulo VI y VII– en el VI estamos en OK en el 53% y en el VII, en OK en el 49,3%, pero las previsiones para final de año –que, como saben, se acelera en los últimos meses– es quedarnos en torno al 90% en fase OK.

También, los presupuestos de la *conselleria*, cuando me refería a que son históricos, lo refería desde un ámbito nada triunfalista en ningún sentido. Yo sigo considerando que los presupuestos de determinadas áreas deben ir creciendo. Una de las consecuencias de la infrafinanciación autonómica ha sido que los recursos que teníamos los hemos tenido que destinar en gran medida a los servicios públicos fundamentales, a sanidad, educación y políticas sociales, y eso nos crea un gap en las políticas de desarrollo regional. Las políticas de promoción económica y de infraestructuras, que eso también nos diferencia de otras comunidades mejor

financiadas, y no le hablo ya de vascos y navarros, porque eso es otra dimensión.

Pero es verdad que ese gap siempre me ha preocupado de esas *consellerias* de promoción económica que han tenido unos presupuestos manifiestamente inferiores a otras comunidades autónomas.

Y aquí no hay ningún milagro. Los presupuestos históricos que he calificado antes vienen por dos razones. Una razón es por la voluntad del Gobierno de España de poner una partida de 300 millones de euros para infraestructuras y movilidad sostenible, que los propios funcionarios de la casa no recordaban si eso había pasado aquí otra vez. Es verdad que sí que ha habido ese tipo de convenios en otras comunidades autónomas y en otras provincias, como, por ejemplo, en Soria ha habido, también ha habido en Canarias ese tipo de convenios de construcción de carreteras, pero es una buena noticia, y los fondos europeos, muy orientados a la lucha contra el cambio climático y, por lo tanto, a impulsar la movilidad sostenible. O sea, que no hay ningún milagro en estos presupuestos, sino son históricos objetivamente y por las dos cosas que le he dicho.

Y estoy con usted. No se trata solo de gastar más y gastar por gastar. Se trata de gastar mejor. Y ahí es cuando decía también en mi intervención lo importante que tiene que ser la gestión de los fondos europeos, que es una oportunidad que no podemos desaprovechar con unas administraciones, con unos procedimientos todavía demasiado anquilosados para llegar a cumplir plazos y ahí tenemos que hacer un esfuerzo muy grande.

Corredor mediterráneo y cercanías. Pues mañana mismo voy a estar en el acto de AVE en Madrid. Esa iniciativa de la sociedad civil para denunciar una injusticia histórica con las comunidades del Mediterráneo y también con toda España, porque soy un firme defensor, como usted bien sabe, de la objetivación de las inversiones estratégicas en este país y hacer un pacto de estado que las saque de los vaivenes que normalmente se producen en las aprobaciones de las cuentas. Y por supuesto que estaremos ahí defendiendo la posición, independientemente de quien gobierne, porque aquí nos acompaña la racionalidad. La racionalidad de ese corredor, que es fundamental para descarbonizar y la racionalidad también de que esa inversión tiene que producirse y, cuanto antes, acabarse.

Es verdad que se han ido desbloqueando cosas importantes, y también hago mención al portavoz del Grupo Parlamentario Popular. El túnel pasante no estaba ni en exposición pública; la doble plataforma, tampoco, y tampoco estaba el canal de acceso. Tampoco estaba el canal de acceso. Si lo miramos desde un momento, solo mirando el presente, nos parece poco y que tarda mucho, que es cierto, que es cierto, porque durante demasiado tiempo se lleva hablando de estas actuaciones, demasiado tiempo. Eso es cierto. Pero si lo miramos con un gran angular y vemos la perspectiva histórica, se ha avanzado en estos años de una manera significativa.

Además, hay cosas en las que ustedes saben perfectamente que han tenido responsabilidad de gestión, que, por mucho que se quiera, no se puede correr más. Y menos, en una infraestructura de la complejidad y el volumen que tiene el túnel pasante y la doble plataforma. No es suficiente. Con

perspectiva amplia, lo entendemos; a corto plazo nos sigue provocando inquietud, pero es verdad que hay un paso definitivo y ya tenemos las siete u ocho alternativas en exposición pública, lo cual es un gran avance.

Cercanías. Totalmente comparto que las cercanías –y lo he dicho mil veces– no están al nivel que tienen que estar. Es más, están peor. Cuando yo iba a estudiar a la facultad –ya hace muchos años de esto– las cercanías funcionaban de una manera mejor que la de ahora. O sea, hemos ido un poco hacia atrás. Es verdad que esto se produce por muchos elementos. Lo he repetido muchas veces en esta cámara.

El primero es que durante muchos años este país se ha dedicado a la alta velocidad. Era la prioridad en materia de infraestructuras. Esa ha sido la prioridad. Y eso ha provocado una infrainversión en materia de cercanías en muchos núcleos de cercanías de España.

En segundo lugar, ha habido unos años –y le contesto ya también al señor Barrachina, que lo sabe él perfectamente– donde se hizo un plan de cercanías del anterior Gobierno de España, que tenía una inversión que luego no se vio en los primeros presupuestos. Es más, durante años no se compró ningún tren, ningún tren. Esa es una explicación de lo que está pasando, además de que la COVID ha afectado también a la formación de muchos maquinistas de Renfe y de otros operadores ferroviarios. Como le decía, es una explicación, pero no es una respuesta decente para los ciudadanos.

Tampoco hay milagros ni recetas milagrosas. Y entro también en la parte de los autobuses lanzadera. Los autobuses lanzaderas no es una sustitución que queremos que la gente vaya en autobús y no vaya en tren. Al contrario, muchas de las líneas, esas que se han puesto en funcionamiento ahora, eran líneas que son a riesgo y ventura. Por ejemplo, la de Castellón con Valencia. Esa línea ya existía. Lo que hemos es hablado con el operador y, visto la deficiencia del servicio que había del cercanías, pues hemos quedado con él en que ampliara el número de frecuencias y alguna parada más, por ejemplo, en el Politécnico. Pero era a riesgo y ventura.

La de Gandía. La de Gandía estaba, pero la COVID hizo que el operador, que era a riesgo y ventura, no lo explotara, porque en ese tiempo, como ustedes saben, la gente tenía miedo y no subía a un autobús. Eso ha ido normalizándose, al igual que el resto, al igual que el resto. No es..., y lo he dicho hasta la saciedad, no se trata de la sustitución, no se trata de que hayamos tirado la toalla. De lo que se trata es de intentar dar soluciones a corto plazo, que no son soluciones óptimas, pero que pueden ayudar.

Y entrando también en la parte de cercanías, lo de la transferencia. La transferencia, como he dicho muchas veces, no es la solución a todos los problemas, pero creemos que es parte de la solución. Creemos que es parte de la solución. Y se tiene que hacer con diálogo, con todos los sindicatos, con todos los trabajadores y, desde luego, llegando a un acuerdo con el Gobierno de España en materia de financiación de ese servicio.

Y totalmente de acuerdo que la provincia de Alicante ha estado durante mucho tiempo arrinconada en los presupuestos y en la inversión. Eso es así y es un hecho. Negar los hechos es absurdo.

Es verdad que, por ejemplo, este año en la *conselleria* de política territorial más del 45 % de las inversiones van a ir a la provincia de Alicante, muy por encima de su peso poblacional, para intentar compensar eso, pero no es suficiente. Comparto que los presupuestos generales del estado no están tratando con justicia a la provincia de Alicante. Es un hecho objetivo. Es verdad que, como ha anunciado el presidente, parte de esos 300 millones de euros, una parte sustancial de esos 300 millones de euros los vamos a destinar a inversiones en la provincia de Alicante para compensar ese déficit.

Yo creo que lo de los autobuses lo he explicado, lo de las restricciones también. Lo del taxi que decía el señor Barrachina, pues nosotros estamos en permanente diálogo con ellos. Ya saben que es un sector muy atomizado, por desgracia. Queremos ayudarles a ese avance y a esa negociación, porque es un sector muy complicado, para que la gente tenga unas condiciones dignas de trabajo y pueda ganarse la vida con el servicio público del taxi. Recordará los 4,7 millones de euros a los taxistas para poder ayudarlos y queremos continuar en eso, por la obligación también que establece la ley del taxi de que exista un número determinado de taxis adaptados, y por eso esta partida presupuestaria. Pero estamos en contacto permanente con ellos para mejorar sus condiciones, de todo el conjunto del taxi como un servicio fundamental para todos nosotros.

Deia de... Unidas Podemos. Ahí compartisc amb vosté la mirada cap a eixa mobilitat, eixa mirada verda i mirada sostenible, i també eixa mirada que ha d'anar acompassada, eixe creixement de les xarxes de vies verdes a tota la Comunitat Valenciana, que me pareix fonamental. I, a més, unes xarxes que han de ser també coordinades entre tots.

En el cas de la Vega Baixa, estava el tren salinero, que és una reivindicació històrica que enguany impulsarem amb més d'un milió d'euros eixa infraestructura, moltes altres vies verdes també a eixa comarca; la via verda del Serpis, que és fonamental per a dos províncies senceres i, per tant, per a Alcoi, per a l'Alcoià, com després per a la Safor. Estem redactant els projectes de Villalonga i l'Orxa, i l'Orxa i Muro, i la inversió serà al voltant d'un milió d'euros.

En la CV-60 estem analitzant les alegacions. El que vosté deia de la duplicació de Terrateig-Olleria és imprescindible. Quasi tots els mesos tenim ja, per desgràcia, alguna víctima, algun accident greu. L'eixe desdoblament va en marxa. Com bé sap, la declaració d'impacte ambiental ja està salvada, i, per tant, ara estem ja tramitant el projecte per a poder licitar-lo com més aviat i començar les obres.

El mateix a Mutxamel i Sant Joan, que estem treballant i anem a impulsar dins de poc també el projecte de redacció dels projectes, tant el constructiu com el del mateix projecte per a avançar-lo com més aviat.

És més, tenim un marge també per a actuacions en molts municipis, com, per exemple, el d'Alcoi, amb estos 300 milions. Hi ha en els 300 milions, hi ha una partida al voltant de cent milions d'euros que és per a actuacions en mobilitat innovadora. Ahí, quan tingam negociat amb el ministeri a principis d'any eixe conveni, ens servirà també per a fer actuacions puntuals en col·laboració de molts ajuntaments per a millorar eixa mobilitat sostenible.

Els pressupostos participatius a mi em pareix que és una qüestió fonamental i molt positiva. I molt positiva per a totes les conselleries. Tenim aixina..., t'adones moltes voltes de les prioritats de la gent en algunes comarques per on van i són prou eloqüents.

El mapa concessional. La setmana que ve comença la de Vinaròs-Peñíscola-Castelló, que és la primera de les noves PSP, de les noves concessions. I en els propers mesos anem a començar ja a licitar moltes altres més que teníem en cartera i que hem estat negociant, que, com sap vosté, tenint moltes dificultats també administratives per a poder impulsar-les.

Rodalies. Compartisc plenament la situació –ja he anat contestant–. Rodalies, la província d'Alacant..., estem en l'Any Europeu del Ferrocarril, i jo crec que no sols per a passatgers, sinó per a mercaderies és una oportunitat. Si en passatgers encara tenim moltes assignatures pendents, en mercaderies estem encara a la cua d'Europa. El 4% de les mercaderies a Espanya van per ferrocarril, quan en altres països d'Europa estan entre el 12% i el 15%, amb totes les emissions que això suposa, i això enganxa també amb la necessitat de culminar com més aviat el corredor mediterrani.

El canvi de model de finançament jo crec que està perfectament clar que és imprescindible per a poder avançar en esta línia. Però hem d'actuar com sempre en el present i jo que no soc en absolut victimita, i és per això que totes les actuacions que fem, de la manera que pugam dins de les nostres competències i de les nostres limitacions pressupostàries, van en esta direcció.

No se tracta de substituir els rodalies per a autobusos, en cap cas, en cap cas. Això sí, un autobús contamina menys que 25 cotxes. Això és una cosa evident. De fet, tenim uns autobusos que connecten moltes ciutats a la Comunidad Valenciana i no passa res. No substituir. Per desgràcia, no teníem una solució a curt termini ni és competència de la Generalitat sobre les rodalies, però intentem, dins dels nostres mitjans, ficar totes les alternatives que puguem. No són les òptimes. No ho són, i ho reconec ací, però millor és això que res. I ho intentem. I ho intentem, parlant amb els ajuntaments, amb els alcaldes, buscant les alternatives, parlant sempre amb el ministeri i amb Renfe per a traslladar-los el nostre malestar de la situació que patim en les rodalies en la Comunitat Valenciana. O siga, no estem quiets. No estem quiets. Ni hem baixat els braços. Molt al contrari, molt al contrari. Però la meua responsabilitat és, en la mesura que pugua competencial i pressupostàriament, actuar en el present i treballar perquè com més aviat se solucione eixa difícil situació.

Y al Grupo Socialista le agradezco también sus palabras. Ese cambio de paradigma en la movilidad es el que todos estamos buscando. También es verdad que el cambio de paradigma de la movilidad tiene que ir acompasado. No es posible que se hagan restricciones al uso del vehículo privado si no van acompañadas al mismo tiempo de una mejor eficiencia del transporte público, porque lo único que hace es generar frustración, y eso es una cosa que debemos ir acompasando todas las administraciones, tanto los ayuntamientos como la propia Generalitat.

Pero yo creo que el camino que hemos empezado yo creo que es positivo, ese cambio de paradigma al que hacía referencia en mi intervención, de que teníamos casi la misma inversión en infraestructuras clásicas que en movilidad sostenible y que ahora sea de uno a tres la diferencia presupuestaria yo creo que marca un cambio de tendencia, que, más allá de la coyuntura presupuestaria y del volumen

presupuestario, es un cambio de tendencia estructural de mentalidad de la Administración.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Muchas gracias, señor España.

A continuación, tenemos los turnos de réplica. ¿Hay algún grupo que vaya a hacer réplica? Perfecto.

Pues, por 3 minutos, empezamos con la réplica del señor Pascual, por parte del grupo Vox.

Cuando usted quiera.

El senyor Pascual Pérez:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor *conseller*, usted sabe dónde está la trampa con respecto a la ejecución presupuestaria y está en que depende de con qué se compara. Usted siempre los compara con los presupuestos iniciales, que ya no existen, que los han modificado, porque ustedes están trabajando con los créditos definitivos, no con los iniciales.

Señor *conseller*, usted ha sacado pecho con el aumento de hasta 10.800.000 euros para inversiones portuarias, para –se supone– mejorar infraestructuras y la integración con la ciudad. Pero, vamos a ver, ustedes no han aumentado el presupuesto en puertos, como he dicho antes, ni mucho menos. El presupuesto de puertos, aeropuertos y costas actualmente es de 102 millones de euros, a fecha de 30 de septiembre, por lo que ustedes en verdad lo que han hecho es reducirlo en un 71% para el año 2022. Esa es la realidad botánica. Y de esos 102 millones de euros, ustedes solamente han ejecutado 10 millones; por lo tanto, menos del 10%. Esa, señorías, es la realidad botánica.

Y le quería preguntar si es ese el compromiso que Ximo Puig tiene con los puertos de la Comunidad Valenciana. Ya no tiene suficiente con boicotear el puerto de Valencia en favor de otros puertos, sino que además insiste en este menosprecio a los que dependen directamente de ustedes.

Y puesto que en la anterior vez, señor *conseller*, le pregunté respecto a las tasas, no he podido dejar de comprobar que reducen sustancialmente la previsión de ingresos con respecto a las tasas de servicios portuarios. Para el año 2021 ustedes dijeron que iban a ingresar en torno a los 22 millones de euros; pero para el año 2022 ustedes solamente prevén 12,3 millones. Por lo que nos gustaría que nos explicase a qué se debe esta variación, puesto que el Consell espera un crecimiento económico del 6,3% en la Comunidad Valenciana para el año 2022 y un aumento del empleo del 2,1%. ¿A qué se debe esta disminución, señor *conseller*, porque ustedes no han incluido nada en la ley de medidas? También le digo, señor *conseller*, no se vuelva loco buscándolo, ya le adelantó que, además de esta disminución, ustedes tienen un error en los presupuestos y un error gordo: ustedes prevén –lo que le he dicho– 12,3 millones de

ingresos a efectos del programa de puertos, pero luego tienen ocho de los objetivos de esa dirección general de puertos que prevén facturaciones en concepto de tasas portuarias, de estas mismas, por valor de 18,5 millones. Los números están mal.

Y, claro, ante todo lo expuesto anteriormente, donde se ven unos presupuestos que no se ajustan para nada a la realidad, y ya sin entrar a valorar estos errores porque ustedes no cruzan los datos, además pecan de una falta sustancial de ejecución, quería preguntarle: ¿cree usted que está justificado que usted se suba el sueldo junto con sus altos cargos y asesores un 2%, cuando la situación que tenemos en la Comunidad Valenciana es insostenible, cuando decenas de miles de familias de esta comunidad autónoma se las ven y se las desean para llegar a final de mes, cuando la luz se ha disparado más de un 500% en un año? Y usted, al final, nos trae papel mojado, pero lo de subirse el sueldo 1.250 euros al año, eso sí.

En definitiva –y por terminar–, son unos presupuestos fraudulentos que no se cree nadie y que solo van a servir para dos cosas: para aumentar la deuda y para que ustedes se suban el sueldo.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien.

Muchas gracias, señor Pascual.

A continuación, la señora Peris tendrá 3 minutos para su intervención desde su escaño.

La senyora Peris Navarro:

Conseller, me compara los ingresos reivindicativos con Andalucía. ¡No me haga esto!, que entonces me hace recordar la corrupción del PSOE. De verdad, no me haga esto porque entonces me hace recordar que tendrá que incluir la bajada de impuestos y, desde luego, la eliminación del impuesto de sucesiones y donaciones. Es decir, si copiamos los presupuestos andaluces, lo copiamos con todo. Y es que en su caso, en la Comunidad Valenciana, lo que ha presentado el Consell, perdóneme, pero es que ustedes son reinvidentes, los de la deuda histórica de 1.300, más los 1.000 millones, más los 750 que nos deben por los desplazados de sanidad. No es comparable, y si copian, cópienlo todo.

Mire, usted califica de histórico los 300 millones que nos ha dado el gobierno central; ya, pero si nos deja sin financiación ni inversión en materia de cercanías, ni en las conexiones después de liberar la AP-7 que, bueno, nos sabemos si después nos van a volver a poner el peaje, si tampoco se acuerdan del tren de la costa, que yo, *conseller*, mañana no estaré en Madrid porque estaré aquí en la comparecencia de transparencia, en espíritu estaré, pero ya veo que le tengo que poner desde Ciudadanos una lona sobre el tren de la costa para que así también venga con nosotros. Y, bueno, 300 millones, pero ¡con la bofetada que le ha dado a Alicante! Alicante existe, *conseller*, y tenemos ahí un déficit inversor altísimo.

Mire, vamos a ver, no se ponga la venda en los ojos, si estamos ¡en *petit comité!*, quiero decirle. ¡Pero es que el puerto no le une al Consell! ¡El puerto le separa! Si yo he pedido su comparecencia, *conseller*, es porque no quiero que aquí haya medias tintas. ¡No puede ponerse de perfil! Es que aquí hay *consellers* que están defendiendo, junto con Esquerra Republicana, Compromís también en Madrid, y *conselleras* que han ido a defender ¡el puerto de Valencia!, y que no están defendiendo lo que sí genera I+D+I, genera empleo el puerto de Valencia.

Respecto de los puertos de la Generalitat, cumplamos la ley. Con eso, suficiente.

Mire, *conseller*, yo no digo que las lanzaderas ya estaban y que lo que me dice usted... Es que se lo está diciendo Roser Obrer, yo no tengo nada que ver con ella. Y el 2 de noviembre de este mismo año, escasamente hace unos días, ella misma, en una nota de prensa, decía «que la conectividad entre Valencia y Gandía se refuerza con un nuevo servicio», *conseller*. No lo digo yo, es que lo dicen de su equipo. Entonces usted está apostando por autobuses lanzadera.

Mire, yo le propuse –y continuaré tendiéndole la mano– una delegación institucional para ir a Madrid; votaron que no. He pedido la comparecencia de Juan Carlos Fulgencio, que espero que no me diga que no, porque más ya no podemos hacer con el tema de cercanías, que sabe que nos tiene ahí.

Conseller, aumenta la autoridad metropolitana del transporte, pero siete años sin integración tarifaria. Es que aún vamos al 2022. Metrovalencia ha aumentado, claro, *conseller*, si es que se lo han dicho los sindicatos, la situación de abandono que pusieron, y esta noticia es de primeros de noviembre de este año.

Conseller, sostenibilidad, pero las protecciones acústicas de nuevo se posponen un año más, solo se ha salvado la pantalla acústica de Betxí, que por fin se acaba. Terminó enseguida, presidenta.

La oficina de la bicicleta se mantiene, *conseller*, ¿que va a ser su chiringuito? Porque, claro, me sorprende que en cambio se posponga un año más el estudio de movilidad de transporte, el corredor Aldaya-Alaquàs-Xirivella-Valencia. Me preocupa, *conseller*.

Gracias, gracias por encontrar ese espacio ya en los presupuestos de esa prolongación del Tram a los municipios de Sant Joan y Muchamiel. Eso es pensar en el interés general.

Y, bueno, *conseller*, piense, medite, recalcule, nosotros hemos hecho una enmienda a la totalidad para que de verdad vuelvan a repensar los ingresos de estos presupuestos, y de verdad nos presenten una alternativa ajustada a unos ingresos. No se puede gastar si no se tienen ingresos de verdad.

Gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien.

Muchas gracias, señora Peris.

El señor Barrachina tiene 3 minutos de réplica para su intervención, que entiendo va a hacer desde su escaño.

Cuando usted quiera.

El señor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

Y muchas gracias, señor *conseller*, por sus respuestas, aunque hayan sido algunas de ellas, a mi juicio, parciales.

Nos preocupa enormemente que el crecimiento que hay, y yo felicito al Parlamento Europeo y a la Comisión Europea, que, por cierto, no son de mayoría socialista, por los 119 millones que se pueden exhibir en su *conselleria*, 119 millones, pero me preocupa una cosa, y es que sea tan solo un anuncio. No soy yo, la autoridad independiente, fiscalizadora, dijo que este año que estamos solo se iba a ejecutar el 40% de lo que ustedes habían dicho, y que el año que viene sería solo un 50%. ¿Qué riesgo tiene eso? Pues que lo que nos llega para invertir no se invierta, y en el mejor de los casos, la parte que se haga desaparecerá cuando desaparezca la subvención, y, sin embargo, la parte que sí crece, gasto de personal, un 10,7%, casi un 11%, gasto corriente un 21%, que eso sea crónico, que eso sea estructural, que crezca un 11% y un 21% el gasto en personal y el gasto corriente, y que, naturalmente, la subvención sea pasajera, sobre todo porque esta es la ficha de los 119 millones. Ustedes plantean, se lo digo por orden, tres actuaciones.

Una, que hay demasiado uso de vehículo privado y su alternativa es reducir trenes, con lo cual provocan que haya mayor uso de vehículo privado, porque lo quieren o simplemente por incapacidad suya y del Gobierno de España con quienes están –según la portavoz socialista– en plena armonía en la redacción de sus presupuestos. Uno, mucho vehículo privado, pero quitan los trenes.

Dos, los objetivos para utilizar los 119 millones de euros, lucha contra el cambio climático, y le insisto, quitar un tren multiplica por siete las emisiones de CO₂ sobre un coche y por cinco sobre un autobús; efectos sobre la pandemia, en su compromiso con la Unión Europea, claro, efectos sobre la pandemia en el transporte público es poner más transporte público, quitar un 25% de transporte público supone hacinar, supone concentrar y supone propiciar la extensión, Dios no lo quiera, de una pandemia que me gustaría que estuviésemos completamente libre, pero son sus compromisos. Primer objetivo y segundo objetivo.

Y tercer objetivo. Dice, se lo voy a leer literalmente porque es como ustedes se expresan: priorizar los modos no motorizados de transporte, modo no motorizado de transporte es la bicicleta, porque el patinete eléctrico lleva motor eléctrico. Por tanto, priorizar los modos no motorizados, es decir la bicicleta con perspectiva de género. Entonces, yo le pregunto, señor *conseller*, ¿cuál es la perspectiva de género en el uso de la bicicleta? Y se lo digo sin humor, porque el Grupo Popular está enormemente comprometido en la lucha de género como demostró con una millonaria creación de empleo, medidas de conciliación, con complemento de maternidad a suspensiones, pero yo le pregunto si usted se ha comprometido con eso en la Unión Europea, con que las bicicletas van a tener una perspectiva de género, le preguntó en qué consiste. Y termino.

Ha dicho usted una cosa, y yo creo que es francamente una rectificación, dice: «¡Oiga!, no, que los autobuses que hemos puesto no son para sustituir los trenes, que el autobús de Gandía ya estaba». Y si ya estaba el autobús de Gandía, ¿por qué su nota de prensa dice que el *conseller*, usted, presenta un nuevo servicio de transporte público de autobús Gandía-Valencia? Y en la rueda de prensa, este es usted, este no soy yo, ¿eh?, dice: «Nueva línea de autobús entre Gandía y Valencia». Si ya estaba, ¿por qué nos engañan? Y si usted dice que no era nueva sino que ya estaba, pero usted dice que es nueva y se hace la foto, aquí dice: «una nueva línea que conectará, y además lo hace para sustituir...», y usted ha dicho que no iba a sustituir, que no iba a ser alternativa a los trenes. Su nota de prensa dice: «ofrecer a la población una alternativa a los problemas que ocasiona Renfe».

Por tanto, todo lo que usted ha dicho ha sido desmentido por su propia nota de prensa. Usted dijo que es nuevo, pero resulta que no es nuevo; que cuando lo cierran no hacen fiesta, pero cuando lo reabren hacen una fiestecilla; usted dice que lo hace la empresa, pero la nota de prensa dice que son ustedes junto a la empresa; y lo último es que el objetivo no es sustituir y ustedes dicen que es una alternativa. Y concluyo.

Mire, entre Castellón y Valencia había 79 trenes de cercanías, acabo de mirar la página mientras usted intervenía; mañana, en lugar de 79, habrá 43, 79 con Mariano Rajoy y 43, y sus ocho autobuses, que usted dirá que ya existían pero va usted a hacerse la foto, y proclaman ustedes que los ponen ustedes. Si usted suma a los 43 trenes de mañana, que muchos de ellos no saldrán porque se suspenderán, y los ocho autobuses en los que caben la mitad, o la tercera parte que en un tren, la distancia entre 43 y 79 trenes es la diferencia que hay entre las palabras y los hechos. Ustedes son muy de palabras, muy de movilidad sostenible y nosotros éramos de hechos.

La senyora presidenta:

Muy bien.

Muchas gracias, señor Barrachina.

A continuación, el *conseller*, para para terminar su comparecencia, dispone de 3 minutos.

Cuando usted quiera.

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

Gracias a los tres portavoces.

Pues una de las cosas que sabemos, y que venimos aquí a convalidar los decretos correspondientes, es la rebaja de tasas y el aplazamiento de los pagos referido a los puertos de la Generalitat. Es normal que si estamos bajando tasas y bonificándolas, tengamos unos ingresos menores.

En cuanto a los presupuestos de los puertos, pues yo tengo los datos aquí, y se los vuelvo a decir, pero, 2014, 2,1 millones; 2015, 2,1; 2016, 5; 2021, 9. Que han crecido, o sea, las

modificaciones a que usted hacía referencia, que se producían a lo largo del año, son ciertas. Por ejemplo, en el caso de puertos hemos incrementado el presupuesto de puertos para poder atender determinados contratos de emergencia que se han producido para reparar los daños de los temporales, y este año 10 millones de euros. Un crecimiento respecto al año pasado de 12,27. Son las cifras de los presupuestos que se pueden ver claramente por ahí.

Además todas las inversiones que les he relatado anteriormente, que se están haciendo y se pueden ver en esos puertos de la Generalitat, son inversiones reales que se van a incrementar. Es más, la ejecución de esas partidas está ahí y para el año 2022 pues tenemos también esos 10 millones, que le puedo detallar luego, si quiere, donde queremos invertir esos 10 millones que van a ir, tanto a mejoras del puerto como también a mejoras de las costas.

Y yo digo Andalucía, no hay que copiarlo todo, yo digo que también allí tendrán alguna cosa que decir de por qué han puesto esa partida, imaginó, o en Castilla-León también tendrán que decir algo, ¿no? O sea, que yo creo que eso está claro.

Respecto al tren de la costa saben perfectamente que está el informe en evaluación ambiental en el ministerio de transición ecológica. Yo comparto con ustedes el hueco que hay de transporte de cercanías y, si me permite, me parece intolérable que continúe tantos años así ese hueco de transporte de cercanías en esas comarcas. Espero que tengamos pronto alguna respuesta positiva en esa dirección.

Y reiterarle un poco lo de Alicante, Alicante existe, ya lo creo que existe y también existe la Vega Baja, y durante muchos años, tanto esa comarca, sobre todo, como el resto de la provincia, han tenido unos olvidos presupuestarios grandes por parte de todas las administraciones. En la medida de mis posibilidades, los presupuestos de Política Territorial, se lo digo, el 45% del año que viene se destina a la provincia de Alicante, para ir compensando poco a poco ese déficit por encima de del gasto, de lo que correspondía por peso poblacional, y, es más, queremos que esos 300 millones, como ha anunciado el presidente, que una parte importante vayan en actuaciones allí.

Las lanzaderas, lo que le he dicho, nuevo –y ahí contesto también al señor Barrachina–, nuevo porque no había. O sea, hubo, pero se paró, no había, y hemos hablado con la empresa y la empresa ha vuelto a ponerlo, como hacemos en todas las concesiones, algunas son concesiones que nosotros financiamos y otras son concesiones a riesgo y ventura, pero ni unas ni otras están mal. ¿Es una alternativa? En cierta manera es una alternativa. Pero lo que quería decir, a lo mejor no me explicado correctamente, es que yo no pretendo con esos autobuses que esos autobuses sustituyan al cien por cien a Renfe. No es el objetivo, no me he explicado bien antes. Había unas líneas que por la pandemia se quitaron, que ahora en algunos casos son nuevas, como la de Gandía, porque no existía nada, en otros son refuerzos, como el de Castellón que existía, pero se han reforzado, que no son la solución ideal, pero es, oiga, una alternativa que está ahí, que es algo, que es algo, no digo que sea la óptima ni la mejor. Yo lo que quiero es que funcionen las cercanías porque es el método de transporte menos contaminante que hay y el más fácil para todos los que vienen, por ejemplo, de Castellón, muchos estudiantes, aquí, a Valencia, o lo mismo pasa desde Gandía.

Y la perspectiva de género es una de estas cosas que me parece que tenemos que ser muy conscientes de que tiene que estar en todo. También he escuchado críticas a veces cuando nosotros hacemos programas de la perspectiva de género en el urbanismo. Pues, mire, es que existe, debe de existir, porque me acuerdo de que un experto en urbanismo de género nos dijo que antes se diseñaban fincas, casas y pisos y te encontrabas a veces que decías: ¿en este piso dónde se entiende la ropa? No había espacio para tender la ropa. ¿Por qué no había espacio para tender la ropa? Porque el arquitecto que la diseñó nunca había tendido la ropa porque era un hombre. Esto es un ejemplo que nos pusieron. Nos pusieron, esa perspectiva tiene que ir a todo. Las mujeres utilizan más el transporte público que los hombres, mucho más, lo utilizan más que los hombres, y tienen un problema añadido de seguridad –esta semana había un artículo referido a eso–, de seguridad por las noches, y que tenemos que tener esa atención, porque en el mundo no sólo estamos los hombres y nuestros problemas y tal, es que también la mitad de la población tiene que estar incorporada a la hora de diseñar esas políticas.

Y yo es que estoy de acuerdo con usted en lo que ha dicho de que nosotros apostamos por desincentivar el uso del vehículo privado, que es una forma de decir racionalizar el uso del vehículo privado, no es atacar al vehículo privado, es racionalizar su uso, que se utilice cuando sea necesario y descarbonizar, dos objetivos irrenunciables.

Es verdad que funcionen mal las cercanías o que al transporte público le quede mucho por avanzar no ayuda a esos dos objetivos, pero eso no significa que renunciemos a esos objetivos y a mejorar el transporte público, y sobre todo el servicio de cercanías, en eso estoy de acuerdo. Resulta, tal como lo ha planteado usted, contradictorio, pero lo que tenemos que hacer es actuar en la realidad con lo que tenemos, yo soy más de buscar soluciones que de justificar los fallos, y yo creo que ahí tenemos muchísimo, muchísimo que avanzar en ese sentido.

Y la integración tarifaria –y acabó con esto–, la integración tarifaria es uno de los deberes que yo me puse a mí mismo cuando llegué a la *conselleria*, porque no era normal que el área metropolitana de Valencia no tuviera integración tarifaria con Renfe, como tenían desde hace mucho tiempo Madrid o Barcelona y como tienen desde hace muchas décadas otras áreas metropolitanas de Europa. Ha costado mucho, se ha negociado, hemos perseguido mucho ese proyecto y en enero será una realidad, y yo creo que será un cambio sustancial también en la movilidad metropolitana.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Muy bien. Muchas gracias, señor *conseller*, por su intervención esta tarde, su comparecencia. Con esto vamos a terminar por hoy las comparecencias. Y mañana volvemos a retomar la comisión por tercer y último día, a las diez y media, con la *consellera* de Innovación.

Muchísimas gracias a todos.

(Se suspén la reunió a les 17 hores i 55 minuts)