

Una cicatriz... una cicatriz que heredamos de gobiernos anteriores y que ahora va a suponer una inversión de 23 millones de euros, señor Castelló, 23 millones de euros para construir 174 viviendas públicas. Ahora lo ha autorizado el Consell y ahora vamos a reactivar este proyecto estratégico en la ciudad de Valencia, que creo que tiene alguna importancia.

Por cierto, todos los suelos a los que usted se refería están incluidos en el plan. Todos, absolutamente todos. Y vamos a iniciar el programa 6 para la promoción de vivienda pública, señor Pascual, en colaboración público-privada.

Mire, yo creo que tenemos diferencias y es normal que así sea. Usted habla de 25.000 viviendas. Fueron financiadas con fondos públicos, financiadas con fondos públicos y han ido a parar a manos privadas. ¿A usted eso le parece bien? (Algú diu: «Perfecto») Pues yo creo más... yo creo más, señor...

La senyora presidenta:

Un momento. Señor vicepresidente, perdone un momento.

Por favor, hemos... (veus) –no, no, señor Castelló, déjeme hablar a mí por favor– hemos ido desarrollando toda la comisión con muchísimo respeto unos a otros. Aquí no se pueden establecer diálogos. Ahora es el turno del vicepresidente. Ni se puede hablar entre ustedes porque despistan ni se pueden establecer diálogos, por favor. Solo les pido el mismo respeto que los demás han tenido con ustedes.

Cuando quiera, señor vicepresidente.

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

Decía que tenemos diferencias. Yo creo más en una colaboración público-privada –por cierto, en diálogo permanente con el sector, fructífero, mal que les pese– que va a suponer la inversión de 48 millones de euros con la ayuda de los fondos europeos para poner en marcha el plan 2400. Viviendas que cuando se construyan, y después de un régimen de cesión de uso de 50 años, revertirán al erario público y seguirán estando al servicio de un interés social.

No creo en la colaboración público-privada, tal como ustedes la entienden, que es ir repartiéndoles el dinero a los sectores privados y a veces, a los amigos.

Aquí hablamos de una colaboración público-privada donde se establecen los objetivos por parte del poder público y se crean sinergias con los sectores privados para redundar en beneficio del interés social y colectivo. Esa es la colaboración público-privada en la que creemos y por la que se está apostando.

Decía usted, señor Gracia, que no hay planificación. Bueno, sí la hay. Lo que hemos hecho es integrar los fondos europeos dentro de los instrumentos estratégicos que estaban en marcha para establecer un horizonte de las políticas de vivienda a diez años vista. Los hemos integrado. Dice usted que tienen dudas de la capacidad para ejecutarlos. Es usted libre de tener las dudas que quiera, pero sepa usted que vamos a ser la primera comunidad autónoma –lo repito,

la primera comunidad autónoma– que publique las ayudas de rehabilitación en los programas 3 y 4 del conjunto del estado. La primera comunidad autónoma.

Y aún no tenemos directivos, porque ya les dije en la primera intervención de esta comparecencia que los fondos europeos son una oportunidad histórica, pero también un reto de gestión. Yo estoy convencido de que el govern del Botànic va a estar a la altura.

Han mencionado ustedes de pasada otros aspectos relacionados con la ocupación y otras cuestiones que son también recurrentes en estos debates.

Cierro con una idea. Hay una cosa en la que sí estoy de acuerdo con usted, señor Castelló, y es que el incremento de los precios en los alquileres es un problema. Y, efectivamente, el mercado inmobiliario puede llegar a generar profundas desigualdades y problemas de acceso a la vivienda para sectores fundamentalmente vulnerables, como puede ser el caso de los jóvenes. Y precisamente por eso, en lo que creo que estaremos de acuerdo, es fundamental que la ley estatal de vivienda habilite a las comunidades autónomas para poder limitar los precios allí donde estos están tensionados.

Le anuncio a usted, señor Castelló, que el govern valencià está preparado, que ha hecho los deberes, que dispone de instrumentos científicos rigurosos elaborados por el observatorio del hábitat y de la segregación urbana para conocer qué municipios son aquellos en los que los precios están tensionados y poder instar una intervención que equilibre las cosas entre unos y otros, entre el derecho a la propiedad y el derecho a la vivienda. Y aquí acabo.

La senyora presidenta:

Muchas gracias, señor vicepresidente.

Vamos a hacer un receso de unos minutos para que limpien las instalaciones... (Algú diu: «Para que higienicen») Higienicen, perdón. Muchas gracias, señor Castelló.

(Se suspén la reunió durant uns minuts)

Compareixença del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, senyor Arcadi España García, per a retre compte de la retallada en les freqüències dels trens de rodalia, com els de mitjana distància Castelló-Vinaròs o Xàtiva-Alcoi, com també dels nous retards en la conclusió del corredor mediterrani, sol·licitada pel Grup Parlamentari Popular (RE número 49.584), a la qual s'acumula la sol·licitada pel Grup Parlamentari Popular per a valorar el pla de xoc del sistema ferroviari de rodalia anunciat per la ministra de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana el passat 12 de gener de 2022 (RE número 49.595) i a la qual s'acumula la sol·licitada pel Grup Parlamentari Popular per a valorar el funcionament de la xarxa ferroviària de rodalia en la Comunitat Valenciana (RE número 49.596)

La senyora presidenta:

Vamos a reiniciar la comisión en el punto siete, antes seis, que es la comparecencia del *conseller* de Política Territorial, Obres Públiques y Movilidad, señor Arcadi España, para dar cuenta del recorte en las frecuencias de los trenes de cercanías, como los de media distancia Castellón-Vinaroz o Xàtiva-Alcoi, así como de los nuevos retrasos en la conclusión del corredor mediterráneo; para valorar el plan de choque del sistema ferroviario de cercanías anunciado por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del pasado 12 de enero; y para valorar el funcionamiento de la red ferroviaria de cercanías en la Comunidad Valenciana. Todas ellas solicitadas por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, señor *conseller*, en este momento sin tiempo; después serán las intervenciones de los grupos políticos, seis minutos tendrá el grupo que ha pedido la comparecencia, tres el resto; después tendrá usted otro turno de respuesta; se articula otro turno de réplica para los grupos; y a la última intervención suya, sí, supeditada a tres minutos.

Cuando quiera, tiene la palabra.

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

Muy bien.

Muchas gracias, presidenta.

Gracias a todos, a sus señorías.

Gracias, también, al señor Barrachina por sus peticiones de comparecencia en un tema que, si me permiten, me parece que es una cuestión que es obvia, que es la competencia en las materias sobre las que se me pregunta en esta comparecencia no son ejercidas por la Generalitat Valenciana, lo cual no significa que no nos importen, no nos preocupen, y que no estemos haciendo todo lo que podemos. Más bien al contrario, ya sabe que la *conselleria* y la Generalitat hacen una posición de exigencia de exigencia, como ha sido así siempre, en el convencimiento de que, independientemente de quién ostente el Gobierno de España, de qué partido político, los intereses de los valencianos y valencianas no cambian en función del resultado de las elecciones ni del Gobierno de España. Por lo tanto, como institución tenemos muy claro dónde tenemos que estar.

Se acumulan tres peticiones en las que se hace un repaso completo a la parte de cercanías, al plan de choque anunciado, y también a las afecciones que tiene..., y la importancia del corredor mediterráneo, que engloban a todos los servicios e infraestructuras prácticamente del estado en la Comunidad Valenciana.

En cuanto a la valoración, me lo han escuchado en reiteradas ocasiones, hemos tenido la oportunidad con preguntas escritas, también con preguntas orales, con interpelaciones, y también con otra comparecencia al respecto, es que el funcionamiento de las cercanías en la Comunidad Valenciana no es suficientemente positivo, no es positivo, no está al nivel de las demandas y de las necesidades de

los ciudadanos y ciudadanas de la Comunidad Valenciana, y todavía no se encuentra al nivel satisfactorio, que esa es una realidad que viven miles de valencianos y valencianas todos los días cuando utilizan sus servicios de cercanías para desplazarse a sus trabajos o a estudiar.

Dicho esto, y una prueba evidente es que el cercanías en la Comunidad Valenciana ha perdido 3 millones de pasajeros desde el 2011 hasta el 2019, antes de la pandemia, lo cual es el indicador que engloba que algo está pasando y no está pasando de forma positiva en las cercanías de la Comunidad Valenciana, a lo cual se añaden los problemas en los últimos años y en los últimos meses con esas cancelaciones masivas que se producían y que hacían la vida muy difícil para todos los que tenían que ir a trabajar o a estudiar porque no podían organizarse para llegar a sus puestos de trabajo o a sus clases, lo cual es intolerable y debemos de avanzar muchísimo.

Pero es verdad que este diagnóstico, que yo creo que es compartido por todas sus señorías, y compartido sobre todo por los valencianos y las valencianas que utilizan a diario el servicio, tiene que ser contado con sinceridad, tanto en las causas como en las propuestas de solución y en los tiempos para aplicarlas. Si me permiten, las causas del mal funcionamiento actual de cercanías las voy a englobar en tres ámbitos.

El primero es la falta de inversión, que yo creo que eso también es incuestionable. Durante muchos años... todos somos conscientes de que este país era, si me permiten la expresión, adicto a la alta velocidad; así, hemos tenido una red de alta velocidad que es líder en el mundo, creo que solo detrás de China en cuanto a kilómetros de alta velocidad, lo cual es un dato que tenemos ahí, pero es verdad que esa inversión ha tenido consecuencias en la red –digamos– más convencional, en la red de cercanías, y en la red de media distancia, porque los recursos son escasos y ya saben que hay que repartirlos entre las distintas opciones que hay.

Hay un estudio de la AIReF que es muy significativo, del año 2019, que me voy a permitir leerles algunos párrafos que nos explican muy bien qué ha pasado en este país durante muchos años para llegar a la situación actual. Literalmente dice el estudio de la AIReF: «Los datos evidencian la muy baja inversión realizada en Cercanías en las últimas décadas, siendo prácticamente nula en el último lustro, y, además, la inversión ha estado fuertemente concentrada en tres núcleos: Madrid, Barcelona y Cádiz, que han recibido el 81% del total de los fondos. La escasez de los fondos destinados a las infraestructuras se ha visto acompañada de una muy baja renovación del material móvil, que tiene en la actualidad una edad media de veintiún años, con una parte importante de trenes a punto de superar los treinta, e incluso con once trenes cercanos a los cuarenta –y acaba–. La escasez de inversiones en infraestructuras básicas en cercanías, acompañada de la falta de renovación del material móvil, ha tenido como consecuencia directa la degradación de los activos y la caída de la calidad del servicio». Y un dato: «Frente a los 3.600 millones de euros desembolsados en cercanías entre 1990 y 2018, en alta velocidad se invirtieron en el mismo período 55.888 millones de euros». Muy significativo, y además hablamos de un espacio temporal muy grande, de 1990 a 2018, que el propio informe dice que la inversión fue bajísima tanto en material móvil como en infraestructuras.

Esa es una raíz fundamental de la situación que sufrimos ahora en la Comunidad Valenciana; es más, teníamos el plan de infraestructuras ferroviarias del año 2010 al 2020, que preveía una inversión de 3.400 millones de euros, de los cuales solo se ejecutaron 302.000, es decir, el 0,08 % de lo planificado. Seguimos.

En diciembre del 2017, tras una negociación entre la Generalitat Valenciana y el ministerio de fomento, con el entonces ministro De la Serna, se presentó el Plan de cercanías de la Comunidad Valenciana. He de reconocer que el ministro en ese momento aceptó parte de las alegaciones que hizo la Generalitat, con prolongaciones de la C-1, tramos entre Gandía-Oliva, inversiones también en el núcleo de Alicante, y otras, con lo cual se presentó conjuntamente por el *president* de la Generalitat, Ximo Puig, y también por el ministro, y ese plan tenía una inversión global de 1.436 millones de euros. Es verdad que al año siguiente los presupuestos generales solo recogieron 50 millones de euros, es más, entre diciembre de 2017 y junio de 2018, pues, el estado en ese momento no licitó una sola actuación, ni de material móvil, ni tampoco redacción de estudios, proyectos o ejecución de obras. Por lo tanto, tenemos también hay otro elemento a valorar.

El nuevo gobierno, pues, es evidente que ha tenido que empezar de muy bajo; a licitar, a adjudicar y a ejecutar obras, porque hacía muchos años que no se hacían ninguna de esas tres cosas, ni licitar, ni adjudicar, ni ejecutar obras.

Tenemos ahí los dos presupuestos, el primero de ellos tenía 263 millones de euros y el segundo, el del año 2022, 236 millones de euros, aunque es verdad que, aunque sean cifras significativamente mayores que lo había en la anterior, no es suficiente ni en lo que consta en los presupuestos ni en el nivel de ejecución posterior.

El segundo elemento, también marcado por el informe de la AIReF y que quería comentarles, es la falta de material, de material rodante. Desde 2007 no se ha comprado ni un solo tren en toda España; de diciembre del 2017 a mayo de 2018 no se licitó ninguna de las actuaciones del plan de Cercanías ni se compró un solo tren; ahora, desde de junio de 2020, se han hecho algunas actuaciones relevantes en el núcleo de Cercanías de la Comunidad Valenciana, se ha puesto en funcionamiento un nuevo entorno de taller fundamental en el mantenimiento de los trenes, se ha reforzado la asistencia técnica en líneas que necesitan personal especializado, y se ha hecho un esfuerzo inversor muy importante; en marzo de 2021 se adjudicó el primer suministro de 211 trenes por un importe superior a los dos mil quinientos millones de euros. El lote 1 se adjudicó a la empresa Alstom, por 1.547 millones de euros, y el segundo a Stadler Rail en Valencia, en Albuixech, por 998 millones de euros.

Por lo tanto, tanto en materia de inversiones, que queda mucho, como en materia de material móvil, se han dado ya pasos significativos en la mejora de esa asignatura pendiente que es la inversión y la compra de material móvil para el servicio de cercanías.

El segundo elemento es la falta de personal, y el envejecimiento de las plantillas, y una gestión que podría ser mejorable y que debería de haber sido mejorable durante todos estos años. En febrero, a mediados de febrero, Renfe ha

sacado una oferta de empleo de seiscientos maquinistas que van a pasar todos los procesos de selección necesarios y formación. En cuanto al núcleo de Valencia, en enero se han incorporado once maquinistas, que están ahora en formación, y el objetivo, según nos comunica Renfe, es contar con veinte nuevos maquinistas que prestarán servicios a finales del mes de junio. A este contexto ya complicado de una..., y falta de inversión durante décadas, y una mala planificación de recursos humanos también durante décadas, se suman dos elementos que no son menores.

El primero es la pandemia y el impacto que ha tenido en el servicio. Además de las restricciones de movilidad que todos conocemos, se han producido, por la suspensión de los plazos administrativos, retrasos en las licitaciones, adjudicaciones e inicio de proyectos y obra, tanto en el ámbito de las Cercanías, que, como saben, en otros ámbitos de la administración también se ha producido esa suspensión de plazos administrativos y retrasos. También, ha provocado el covid retrasos en las revisiones del material y retrasos a la hora de contratar personal y en la formación de maquinistas de los que podían ir en cabina, que, como saben ustedes, es imprescindible para acreditar su formación.

Y el elemento ya, si faltaba poco, son los actos vandálicos que han sucedido en estos meses: el 21 de diciembre de 2021, el robo de un kilómetro de cable y el incendio en la estación de Massalfassar, provocando que la línea C-6 tuviera una situación caótica; también, a finales de enero, otro nuevo intento de robo; y el 4 de febrero también un corte de cables.

Todas estas situaciones han provocado la tormenta perfecta en la que vivimos: falta de inversión durante décadas, falta de planificación de recursos humanos, el covid, y también los robos han producido una situación que hemos visto, sobre todo en el mes de diciembre, donde se producían unas cancelaciones intolerables.

A partir de ahí, de este diagnóstico, que yo creo que lo tienen que conocer sus señorías, pero también lo tienen que conocer los valencianos y las valencianas, de las razones por las que estamos en esta situación. Como saben, en el 2018 ya se convocó la comisión de seguimiento, la primera fue en febrero del 2020, la segunda de esta nueva legislatura, que se adoptó también un plan en que me permito destacar la implantación de la devolución exprés que se aprobó allí, cosa que existía en otros núcleos de cercanías pero no existía en el núcleo de cercanías en la Comunidad Valenciana, y a partir de esa primera reunión de la comisión, pues, vino el covid, porque esta fue en febrero, y los siguientes meses ya fue cuando se decretó el estado de alarma. Por lo tanto, tormenta perfecta: huelgas que se produjeron por parte de los maquinistas, bajada de inversión, falta de planificación de recursos humanos, covid, y vandalismo, han provocado la situación que vivimos.

A raíz de eso, y una vez ya ha ido evolucionando en positivo la pandemia, se ha ido recuperando la normalidad en la movilidad, se han empezado a notar los efectos del covid en lo que es la formación de maquinistas y en la falta de inversiones, provocó que a finales del año pasado tuviéramos una situación crítica en el núcleo de Cercanías de la Comunidad Valenciana, sobre todo en Valencia, y también su conexión con Castellón, y también algunas cosas en Alicante. A

raíz de esa situación, de esa situación crítica, se produce una reunión con la ministra, en enero de este año, donde se adoptaron algunas decisiones fundamentales.

En primer lugar, acciones para reducir las cancelaciones y la mejora de la puntualidad, con un seguimiento específico de la puntualidad de cada tren, con análisis de las incidencias, y un reestudio de los tiempos de viaje y los puntos de conflicto en infraestructuras, también una mejora de la capacidad de respuesta ante incidencias.

En segundo lugar, medidas de recuperación de los servicios a nivel precovid. El objetivo que nos ha trasladado Renfe es lograr entre enero y junio del 2022, de este año, todas las líneas, excepto la C-6, por el lógico robo en Massalfassar y las afecciones que tiene, con frecuencias superiores al 75 %, y con el objetivo de en junio del 2022 recuperar el cien por cien de los servicios.

En tercer lugar, medidas de mejora de la información con personal de refuerzo y otro tipo de comunicaciones. Además de continuar con la devolución exprés, se implanta una rebaja del 35 % en todos los abonos de cercanías durante este trimestre.

En cuarto lugar, la comisión de seguimiento, lo que denominamos Centinela Cercanías, con la participación del ministerio, Adif, Renfe y la Generalitat, y hay reuniones todas las semanas, y hay siete reuniones que se han producido, la última esta misma mañana. Los datos que nos facilita Renfe son: en todo enero se han producido sesenta y siete cancelaciones, frente a las casi cuatrocientas cincuenta cancelaciones que hubo en noviembre y a las más de ochocientas de diciembre del 2021, por lo tanto, una rebaja significativa; de esas sesenta y siete cancelaciones, que se produjeron en el mes de enero, cuarenta fueron entre el 1 al 9 de enero, es decir, antes de la implantación de este paquete de medidas, y 27 el resto de mes. Además, a partir de la tercera semana de enero se han reducido significativamente las cancelaciones por falta de conductores eran imputables a problemas con el material rodante. Y el último dato de esta misma mañana, que en febrero, a mes completo, se han producido 28 cancelaciones, en la mayoría de los casos nos informan debido a problemas puntuales de material rodante.

Desde el 3 de enero se han programado más de 10.500 circulaciones, con menos de 300 casos de retrasos superiores a los 15 minutos, es decir, menos de un 3 %, y 980 retrasos superiores a los tres minutos, es decir, menos del 10 % de las circulaciones.

Se ha estabilizado el servicio y luego se pretende recuperar las frecuencias en el mes de junio. No estamos satisfechos. Una primera parte era estabilizar el servicio, acabar con las cancelaciones masivas y otra recuperarlo, pero es verdad que se ha hecho, se están haciendo muchos esfuerzos para superar las décadas de falta de inversión y de planificación en las Cercanías. Y así quiero reconocérselo también a Renfe y al ministerio, y especialmente a la ministra por todo su esfuerzo y atención. Queda mucho para superar este abandono, pero estamos en una dirección adecuada.

Entrando ya en la última parte de la comparecencia, algunas reflexiones respecto al corredor mediterráneo, que también lo solicitaba el diputado. Es evidente que saben, y todos

coincidimos, que no hablamos de una infraestructura solo para la Comunidad Valenciana, sino también para el resto de comunidades donde transita, y para España y para Europa, con dos ideas:

Una, que coincidimos y que hacen referencia también en la petición de comparecencia sus señorías, que debe de finalizarse ya. Yo creo que llevamos ya muchos años, muchísimos años. Es verdad que hay muchas dificultades que han surgido a lo largo de los años, vaivenes en cuanto a la planificación, vaivenes también presupuestarios, pero es verdad que se ha producido en los últimos años con el cambio de gobierno un desbloqueo de muchas actuaciones fundamentales y un impulso muy importante. Por ejemplo, el túnel pasante, la doble plataforma o las conexiones también con distintos puertos, que están ya avanzadas.

Pero quiero también destacar alguna idea, el túnel pasante y la doble plataforma, que están desbloqueados ya, son elementos que van más allá de la alta velocidad y de la mejora de la alta velocidad. El corredor mediterráneo también va a tener un impacto fundamental en unos elementos que son nuestras asignaturas pendientes en materia ferroviaria respecto a otros países europeos. El primero, las mercancías por ferrocarril, que el corredor mediterráneo va a permitir una mejora de ese transporte por mercancías por ferrocarril. Y el segundo, que el túnel pasante y la doble plataforma van a permitir en el núcleo de Valencia, que está muy saturado, y también en el de Castellón, una mejora de las cercanías sustancial. Y eso tenemos que destacarlo también.

Y ahora, para acabar, según nos han facilitado también desde el ministerio y el coordinador del corredor mediterráneo, repaso algunas actuaciones desde junio de 2018.

Finalizados: la puesta en servicio de la variante de Vandellós, en enero de 2020; la llegada también del AVE a Elche y Orihuela, en enero de 2021; en ejecución o adjudicados, está en ejecución el túnel de Castellbisbal, así como el tercer hilo entre Castellbisbal y Vila-seca; en diciembre de 2021 se ha adjudicado la implantación del ancho estándar entre Vandellós y Castellón; está en ejecución la implantación del tercer hilo en la segunda vía en el tramo Valencia-Castellón; desde noviembre 2020 está en obras el nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Sagunto; desde el verano de 2021 está en ejecución la implantación del tercer hilo y la electrificación de la Font de Sant Lluís-Almussafes; está en ejecución la línea de ancho ibérico Xàtiva-La Encina, imprescindible para poder pasar de la doble vía actual al ancho estándar; y en ejecución el tramo Orihuela-Murcia.

Asimismo, otras fases que quiero destacar: se han redactado los estudios informativos, como les decía, de la nueva plataforma Valencia-Castellón y del túnel pasante; está en redacción el estudio informativo de la prolongación sur del túnel de Serrería; y también estudio informativo de la conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la variante del acceso al aeropuerto, como saben todos ustedes.

Y todavía queda muchísimo por hacer, no voy a entenderme más en las mismas, sino me quedo con las palabras de la propia ministra, que dijo que el corredor mediterráneo estaría ejecutado de Almería a Francia en el año 2026. Así esperamos que sea y así trabajaremos desde la Generalitat valenciana para que sea.

Muchas gracias, presidenta.

La senyora presidenta:

Muchas gracias, señor *conseller*.

Esa ahora el turno de los grupos políticos.

En primer lugar, el grupo proponente de la comparecencia, el grupo del Partido Popular. Señor Barrachina, cuando quiera.

El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

Y muchas gracias, señor *conseller*, por su amable comparecencia y comparto el diagnóstico de buena parte de su intervención.

Pero me permitirá que, primero, es decir, unir todas las comparecencias, hubiese sido más propio alargar los tiempos o, al menos, a la alta velocidad dedicarle una monográfica. Pero, en cualquier caso, por no consumir intervención.

Cercanías de Valencia es un desastre, es un despropósito, cien trenes menos cada día es algo que nos debe abochornar. Nunca nadie en tan poco tiempo hizo tanto daño al sector público ferroviario como el actual gobierno socialista. Naturalmente, si tú desprogramas cien trenes al día van a haber menos retrasos y menos cancelaciones. Aquellos trenes que se cancelaban en noviembre ya no salen, ya no aparecen en la parrilla, no están. Los cálculos que hice yo eran 76 trenes menos diariamente en Cercanías y, si sumas aquellos de media distancia, Villena, Vinaròs, etcétera, y larga distancia, casi un centenar de trenes cada día que se pierden, con el daño que eso hace a los vecinos, a los usuarios y también al medio ambiente, porque al final son sustituidos por vehículos privados, que multiplican por siete la contaminación o por autobuses que multiplican por cinco ese efecto invernadero.

Y el primer problema que tienen nuestros cercanías es la falta de planificación. 32 maquinistas menos han llegado a haber en este período que en 2018, 32 maquinistas menos. En alguna ocasión, cuando ha habido maquinista, no ha habido interventor y el tren tampoco ha salido. Y la ausencia de mecánicos hace que una reparación que antes se solventaba en horas, tarde semanas en resolverse y, por tanto, un menor número de trenes en activo.

Es decir, el gran problema es la falta de planificación y de coordinación, hasta tal punto que habíamos llamado al coordinador de Renfe y de Adif a que viniese aquí, era el punto 2 y 3 del orden del día, y no ha venido, ni se ha excusado. ¿Qué más le da? ¿Qué más le da? Si al final quien paga esto son los vecinos. ¿Qué más le da a él? De hecho, es que él, que fue nombrado como coordinador de Renfe y de Adif en la Comunidad Valenciana, y que cobra por ello, dice que él no coordina nada. Y tiene razón, no coordina nada. Si el señor Fulgencio no coordina las tareas que tiene encomendadas de coordinar, que es Renfe, pues Renfe no funciona. Ese es el primer y gran problema de capacidad y de coordinación.

Y después, efectivamente, hay problemas históricos, incluso algunos sobrenidos, como que nos han robado los cables en Massalfassar. Bueno, ya, pero no nos lo diga a nosotros,

dígaselo a Marlaska que puso policías, a cientos, en la manifestación de los agricultores del viernes en Valencia, agricultores que dejan la ciudad de Valencia mejor de lo que se la encuentran, porque llevan su propia brigada de limpieza, dígaselo a él que, en lugar de poner a la policía vigilando a nuestros agricultores, la ponga en la vía, porque es que robaron el cable en Massalfassar y a las dos semanas en Roca-Cúper. Es que en la Comunidad Valenciana quien no roba es porque no le apetece, porque lo tienen chupado. Es que lo que aquí es una anomalía, con ustedes se ha convertido en la regla. Y es que nos robaron el cable y nos lo volvieron a robar, en esta estación, a los pocos metros, que esto es un cachondeo. Y yo, que estuve en la manifestación de los agricultores, felizmente estuve acompañado por multitud de policías nacionales que, sin duda, cumpliendo órdenes, hubiesen estado mucho más cómodos vigilando a personas más peligrosas que los ganaderos y los agricultores de la Comunidad Valenciana. Ese es el gran problema, la falta de planificación.

Y como nos viene otro problema de falta de planificación, ya le prevengo que esa pésima decisión de que los valencianos, nuestros turistas, los alicantinos, los de Castellón, tengan que salir, en lugar de la céntrica estación de Atocha, a la estación de Chamartín, que está a 8 kilómetros al norte de esta céntrica estación, que parece ser que es una decisión tomada hace tres años. Y le pregunto si el Gobierno valenciano sabía que esta decisión había sido tomada hace tres años. Y que no se deje engañar, que cuando el Gobierno de España dice que se debe a la saturación, oiga, que hay menos trenes que en 2018 cuando nos fuimos nosotros, qué saturación va a ver si hay 100 trenes menos. Si hemos tenido pandemia y no salían los trenes, qué saturación va a haber. ¿No será que han pactado con los nuevos operadores privados que los privados se queden en la estación de Atocha y los trenes públicos los desplacen a la de Chamartín? Porque es que nadie nos lo ha contado. Y como los que tienen que venir ni vienen ni se excusan, tenemos que preguntárselo a usted que forma parte de esas comisiones de coordinación. Porque nosotros nos marchamos, no voluntariamente, sino por una moción de censura suya en diciembre de 2018, en junio de 2018, pero esta nota de prensa es del 13 de marzo del 2018, y dice: «De la Serna anuncia la remodelación de Puerta de Atocha, 423 millones», con el plan de cómo debería estar hoy la estación de Atocha.

Entonces, ustedes no han invertido en Cercanías y han paralizado todas las inversiones en Renfe. Mire, éste es el dibujo de cómo quedaría, con el PP como estaría, como anunciamos hace cuatro años, la estación de Atocha, con capacidad suficiente, previendo cualquier implicación futura con 423 millones de euros. ¿Y qué sucedió? Pues sucede que en junio de 2018 hay una moción de censura, hay un ministro, muy respetable...

La senyora presidenta:

Señor Barrachina.

El senyor Barrachina Ros:

...-voy concluyendo, concluyo, perdone-, hay un ministro que, como usted bien sabe, en lugar de Atocha y por las

mañanas, prefería Barajas y de madrugada, con lo cual las preocupaciones...

La senyora presidenta:

Señor Barrachina, ¿tiene alguna pregunta?

El señor Barrachina Ros:

...-gracias-, con lo cual las preocupaciones eran...

La senyora presidenta:

Porque ya ha superado su tiempo de intervención.

El señor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

Ya sabía yo que lo de nombrar a Ábalos y seguir hablando iba a ser incompatible con usted.

La senyora presidenta:

Pues mira, sí.

Ahora es el turno -te has pasado un minuto, ¿eh?, no le he cortado, no le..., a todos, como siempre.

El señor Barrachina Ros:

Veníamos a hacer ocho comparencias. (*Veus*)

La senyora presidenta:

Señor Barrachina y señora Peris. (*Veus*) ¡Señor Barrachina y señora Peris! No tienen ustedes la palabra.

Ahora es el turno del grupo Vox. Señor Pascual, cuando quiera.

El señor Pascual Pérez:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor *conseller*, muchas gracias por su didáctica exposición.

Lo que me gustaría preguntarle, en primer lugar -entienda la sorna-, es que tras escucharle, si el sistema de Cercanías que tenemos en la Comunidad Valenciana ya es inclusivo, sostenible y transversal, porque parece que al Partido Socialista pues es lo único que le importa, que cumpla estas

definiciones, le da igual que se cancelen los trenes, les da igual que no lleguen a tiempo y demás.

Porque, señor España, no le veo a usted lo suficientemente combativo, siendo *conseller* de Transportes y de Movilidad y también miembro del Comité Ejecutivo Nacional del Partido Socialista, o como se llame en el Partido Socialista, que no lo sé, tampoco me importa. Porque aquí lo que nos importa de verdad es el sistema de cercanías de la Comunidad Valenciana. Porque cuando a un socialista le preguntas por dicho plan de Cercanías, te dirán que las inversiones están muy bien, pero que lo principal es que esté alineada con la estrategia de movilidad, que sea segura, sostenible y conectada con la Agenda 20-30. Eso son definiciones de la ministra. En cambio, cuando le preguntas a un usuario del sistema de Cercanías, la primera sensación que le invade el cuerpo es el de la incertidumbre.

Incertidumbre por no saber si el tren que tiene que coger pues va a poder llegar a la Universidad, o a su puesto de trabajo o va a ser una de esas decenas de trenes cancelados a lo largo del día.

Incertidumbre porque estamos en pandemia, aún estamos en pandemia, y cuando se utiliza el sistema de Cercanías pues sabes que vas a estar completamente hacinado dentro de los trenes, en muchos casos los usuarios no pueden ni llegar a acceder al tren porque está completamente lleno. Nada que decir también de las medidas de seguridad y de distancia.

Incertidumbre porque, aunque tenga suerte de que tu tren no sea uno de esos que ha sido cancelado o que no esté tan hacinado para que no puedas subir, pues puede que seas uno de esos agraciados en los que se sufren múltiples demoras cada día.

Incertidumbre, por tanto, y desconfianza en la red de cercanías porque los trenes de cercanías, en vez de dar un servicio público, aquí parece que lo que están dando es un suplido público. Y por eso es por lo que muchos usuarios de los trenes han dejado, como usted bien ha comentado el dato, han dejado de utilizar el sistema de transporte público y optan por otros medios de transporte más contaminantes. Pero, claro, ¿qué se puede esperar de la *conselleria*? ¿Qué se puede esperar del ministerio? ¿Qué se puede esperar de un coordinador de Renfe en la Comunidad Valenciana que no coordina los trenes? Y esto no es un déficit histórico, esto es ahora, actualmente, bajo la dirección de la ministra Sánchez.

Entonces, pues, bueno, el problema sigue ahí: retrasos, más retrasos, cancelaciones, más cancelaciones, falta de planificación y todo debido a la ineficacia del gobierno de Pedro Sánchez y de la ministra Sánchez, porque incrementar...

La senyora presidenta:

Señor Pascual, vaya acabando.

El señor Pascual Pérez:

...-termino ya-, porque incrementar, señor *conseller*, la dotación de autobuses, cuando son incapaces de garantizar los

desplazamientos en tren, como todas las otras medidas, no son soluciones, son directamente apaños.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, senyor Pascual.

Es el turno ahora del grupo Ciudadanos, de su portavoz.

Señora Peris, cuando quiera.

La senyora Peris Navarro:

Gracias.

Conseller, la primera palabra: «sintonía», cuando le acabo de escuchar. Claro, ¿cuántas veces me ha oído a mí hablar del informe del AIReF? ¿Cuántas preguntas orales? ¿Cuántas interpelaciones? ¿Cuántas preguntas escritas? Porque sabe que nos preocupa; podríamos estar en sintonía. Pero, claro, hoy vengo enfadada y vengo enfadada y usted ya sé que lleva la coraza de *conseller* y la coraza socialista. Y vengo enfadada como valenciana y como diputada de toda la comunidad, porque no me gusta ni que me engañan ni que me mientan. Y, *conseller*, en la próxima reunión que tenga, si es que hay, porque no sé si ahora la guerra también pagará las consecuencias de reuniones, porque de verdad hay cosas que no se pueden parar, *conseller*... Pero es que yo me creí eso del eslogan socialista del ministro Ábalos que decía: «España puede»; y, en una nota de prensa del ministerio, nos nombraban a un valenciano que, encima, había sido delegado del gobierno y conocía perfectamente el fallo de las cercanías en Valencia. Pero, *conseller*, esto era en octubre del año 2020 y a Juan Carlos Fulgencio se le nombraba coordinador de Cercanías, ¿vale? Vale. Esta nota de prensa nadie la ha desmentido, *conseller*, ni nadie ha hecho una corrección de errores.

Hace siete meses, la ministra anunciaba que encargaba el gobierno, a Fulgencio, un plan sobre el estado actual de las cercanías en la Comunidad Valenciana y el nivel de ejecución real, real –no se fiaban ni de lo que decían aquí– de la región.

Pero mire, *conseller*, mi rabia, mi impotencia, mi enfado, mi vergüenza, mi crítica es, cuando hace unas semanas... Porque, claro, yo preguntaba al letrado: ¿pero va a venir alguien, va a venir alguien de Madrid a explicar, va a venir Juan Carlos Fulgencio? No sabe, no contesta. Pero nos contesta a través de un medio de comunicación, *conseller*. Yo no sé si lo ha leído, pero esto es muy grave. Fulgencio asegura que ahora solo coordina el plan de infraestructuras, que no las Cercanías; que esto se lo dio a dedo, a dedo, el ministro Ábalos. Claro, ahora entiendo por qué se dedican a preguntar al gobierno, por sexta vez, que haga público el sueldo de Fulgencio como jefe de Cercanías.

Mire, *conseller*, indignada, porque esto es una mentira. El Gobierno de España nos ha mentido a los valencianos, nos ilusionó con un coordinador y lo que ha generado es

descoordinación. Si es que lanzaba notas, *conseller*, objetivo, yo no me he inventado nada; pero también era falso que se preocupara por las cercanías. Por eso, su discurso, que puedo tener sintonía, cuando me habla de soluciones, pierde credibilidad; es mentira tras mentira. ¿Y alguien piensa hacer algo por el transporte de Cercanías?

Mire, *conseller*, mi grupo se ha ofrecido a trabajar codo a codo, a que sea una reivindicación de todos los grupos parlamentarios. Ustedes no la han tomado así. Pero ¿no se dan cuenta? Mire, yo, para que usted lo vea, si es que no pasa por la estación del Norte, (*soroll de papers*) esto era ayer, *conseller*. ¿Ha visto lo abarrotado? Yo ya lo he presentado hoy para que me digan en Fallas, qué va a pasar. Pero este cartel, ese plan que le han contestado, no es cierto, *conseller*. Se lo expliqué el otro día, que esto no se soluciona bajando el precio del billete, por cierto, solo hasta junio. Es decir, le están engañando. Pero es que, encima, hoy la indignación es que encima nos están mintiendo.

La senyora presidenta:

Señora Peris, vaya acabando.

La senyora Peris Navarro:

Bueno, pues, al segundo turno.

Gracias, presidenta.

La senyora presidenta:

Ahora es el turno de grupo de Unidas Podemos.

Señora Blanes, cuando quiera.

La senyora Blanes León:

Gràcies, presidenta.

Senyor conseller, moltes gràcies.

Jo sé que en aquestes comissions és incòmode vindre perquè, al final, és vindre, inclús vosté mateix, a fer eixa crítica a la situació que tenim, perquè jo crec que som totes conscients que és millorable. I ahí és on està el Consell, doncs, treballant per a donar solució, dins de la mesura del que es pugua fer, sobretot perquè sabem que no són solucions de hui per a demà, que les obres i les infraestructures necessiten d'una planificació a molt llarg termini i, malauradament, portem molts anys de carències.

I és cert que ha baixat el tema de les cancel·lacions, ha baixat i molt, i el pla *centinela* aquest jo crec que ens anirà donant eixes dades per anar veient quina és la realitat a dia de hui. Però també és cert que ha baixat, perquè, en termes absoluts, en números absoluts, com que ha baixat també el nombre de serveis, doncs, hi ha menys cancel·lacions. No sé jo si això s'ha valorat i de quina manera.

Bé, doncs, entenc que el compromís és el que s'ha anunciat, d'ací, de cara al juny, anar recuperant les freqüències que es tenien abans, que ja és un mínim, entenem que és un mínim de partida i, a partir d'ahí, cal tendir a incrementar-les en gran mesura. Perquè entenem que ací hem aprovat declaracions del canvi climàtic, de l'emergència climàtica i, evidentment, ha de passar per un transport molt més sostenible. Perquè tots aquells usuaris i usuàries que s'han anat perdent durant aquestes dècades, perquè açò no és nou d'ara i jo crec que això també cal posar-ho en valor –entre 2014 i 2019 ja es van perdre eixos 20.500 trens, a València, tan sols ja en 2019, es van perdre més de set mil cinc-cents trens i, per tant, això ve de llarg–, el que és cert és que tota aquesta gent ha passat al transport privat i al transport per carretera. I això s'ha d'evitar a tota costa i cal posar les solucions damunt de la taula.

També és cert que es parlava del corredor mediterrani, que, evidentment, totes estem reclamant i apostant. Però també sabem que tota obra té unes conseqüències que, de vegades, cal mesurar-les i, com vosté ha dit, és necessària la planificació, perquè el haver fet, com un exemple, a manera d'exemple, el tercer fil València-Castelló va suposar una pèrdua d'usuaris i usuàries importantíssima i que, en gran mesura, eixos usuaris no han tornat, no s'han recuperat. Per tant, ahí jo crec que també hem de fer eixe esforç de captar nous usuaris, però també de recuperar els que en el seu dia es tenien i l'aposta ha de ser perquè siga útil i que done solucions.

Vosté parlava de la incorporació del personal, perquè entenem que la falta de personal, evidentment, marca eixes cancel·lacions i eixes suspensions de serveis. Clar, que hi haja onze persones en formació crec que és –i tots hi estarem d'acord– totalment insuficient. Si hi ha previsió, si vosté sap quina és la previsió que es té, perquè es parle d'eixos sis-cents maquinistes, però estem parlant a nivell estatal, perquè, al final, si no podem cobrir les baixes per jubilació, però no podem recuperar el que ja fa més de huit anys que es ve reclamant, que hi ha eixa falta de personal.

I, després, es parlava també dels serveis...

La senyora presidenta:

Señora Blanes, por favor.

La senyora Blanes León:

...de mitja distància –vaig a ajustar-me al minut que va a regalar-me vosté– i el tema de la mitja distància d'Alcoi-Xàtiva, per exemple. Ahí també hi ha unes obres previstes i el tancament d'una línia ja malferida, com és aquesta línia, el tancament d'un any, no pensa que pot suposar una mort anunciada per a línies com aquesta?

Moltes gràcies.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyora Blanes.

Es el turno ahora del grupo Compromís.

Señora Bachero, cuando quiera.

La senyora Bachero Traver:

Gràcies, presidenta.

Senyor conseller, moltes gràcies per comparèixer en aquesta comissió per a explicar, per una banda, el gran problema que tenim en el retall de freqüències dels trens de rodalia i dels trens de mitja distància, com són la línia Castelló-Vinaròs o la línia Xàtiva-Alcoi.

Bé, per altra banda, també volia donar-li les gràcies perquè, per primera volta, tenim un conseller d'infraestructures valenciana que aconseguix unes millores per a la vida, en el seu dia a dia, de tot el poble valencià. Perquè, gràcies a eixa targeta Suma, en la qual vosté ha aconseguit..., tot i que ho han anunciat, abans de vosté, molts altres consellers, però vosté és el primer que aconseguix integrar a Renfe dins d'aquesta targeta. Crec que és un primer pas que ens obri una porta a millorar molt, sobretot que els preus siguen competitiu perquè el transport públic de veritat siga la primera prioritat dels valencians i les valencianes en qüestions de mobilitat i puguem deixar a una banda el transport privat. Bé, i ací sí que li volia demanar, per favor, que ens explique com ho ha aconseguit, perquè crec que haurà hagut de treballar-s'ho molt.

Respecte a les inversions que ha dit vosté. Bé, és que, clar, vosté ho ha dit molt bé, el problema de Rodalies ve de fa molt de temps i jo m'he quedat, la veritat, que gelada quan ha dit les xifres. Estem parlant que s'ha invertit en AVE 1.550% més que en rodalies, és que és un 15,5% més. Jo..., no sé, només que s'haguera dedicat una d'eixes voltes a doblar el rodalies, ja haguérem tingut un servei molt millor. La veritat és que és dramàtic.

Respecte al senyor Fulgencio, que també s'ha parlat ací, està molt clar que no té cap obligació vindre ací. Però jo sí que li demanaria, si vosté té l'ocasió de parlar amb ell, que crec que ha perdut una oportunitat perquè la situació era prou complexa, era un poquet també..., no era l'habitual, diguem que estàvem en una situació molt excepcional, que estaven passant moltes qüestions. Hem parlat de roboratoris, hem parlat que els trens se cancel·laven, hi havia obres pel mig... I ha perdut una oportunitat de vindre i explicar-ho als valencians, que crec que, encara que no fora obligació seua vindre, doncs, haguera pogut fer-ho també de *motu proprio*. Sí que crec que ahí ha perdut una oportunitat.

Després, respecte a la línia de Castelló-Vinaròs, de mitja distància. Després de la pandèmia, no es van recuperar les freqüències normals, van tardar temps i, mentre els rodalies recuperaven parcialment els seus horaris, aquesta línia continuava sense oferir el servei normal, afectant als trens més útils per als i les usuàries habituals del servei, la qual cosa implicava agafar el vehicle privat per a desplaçar-se, tot el contrari del que volem per a una mobilitat sostenible, senyor conseller.

Després..., ja vaig finalitzant. Sí que necessitem una solució ja per a tota la gent dels pobles del nord, des de Castelló fins a Vinaròs, que ara la targeta Suma diguem que no els inclou; esperem que algun dia sí que se puga fer. Però, sobretot, per eixa reivindicació històrica que hem portat ací, a les Corts, i s'ha aprovat de tindre un nucli de rodalies a Castelló i tindre eixa línia fins a Tortosa, de la mateixa manera que en el sud tenen la línia Alacant-Múrcia. Això sí que m'agradaria també que, en esta lluita que ha encapçalat vosté de millorar les rodalies, doncs, també poguera traslladar-ho.

Moltes gràcies.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyora Bachero.

És el torn ara del grup Socialista.

Senyora Martín, quan vullga.

La senyora Martín Pérez:

Gracias, presidenta.

Buenos días, *conseller*.

Le agradecemos su presencia hoy en esta comisión. Y le manifiesto que yo desconozco que exista ninguna comunidad autónoma que ponga policías a vigilar sus metros o kilómetros de electrificaciones ferroviarias. Pero, bueno, al final, uno oye de todo en esta comisión.

Mire, gracias por comparecer. Coincidimos, desde mi grupo, con sus argumentos, evidentemente, así como con la voluntad firme que tiene este gobierno para recuperar en corto plazo los niveles de servicio y calidad que tiene que ofrecer Renfe a los ciudadanos y ciudadanas la Comunidad Valenciana. Pero hay que tener en cuenta una cosa que usted ha dejado muy claro, que la falta de actuaciones durante las legislaturas del PP son precisamente las que nos han traído a esta situación, a esta desastrosa situación estructural, ya que el servicio arranca con muchas deficiencias, que ahora, en muy corto plazo, se tienen que revertir.

Ha habido mucha falta de inversiones, muchas promesas, usted lo ha mencionado también, las promesas de Rajoy, de Iñigo de la Serna, de las que se programaban planes con muchísimos millones, de los que luego se ejecutaban una parte ínfima.

Pero, a pesar de todo, nos consta que se está trabajando aceleradamente para ejecutar y presupuestar, por parte del gobierno y del Consell, que no rehuyen en ningún momento su responsabilidad. Usted está aquí, precisamente, dando cuenta de lo que se está haciendo y de cómo se está trabajando para recuperar ese servicio. Aquí todo es con total transparencia.

Y se ha reconocido que el servicio es deseablemente mejor. De hecho, se han implementado algunas medidas para favorecer que esto sea así, como reducir cancelaciones, mejorar la puntualidad, mejorar la información a usuarios e incluso

una rebaja al 35% de los bonos ya existentes. Pero tenemos que insistir en que se está trabajando a marchas forzadas para paliar la situación endémica de muchos años y que ahora se tiene que revertir rápidamente. Concretamente, los tramos por los que se ha pedido la comparecencia de la C-6, de Valencia a Castellón, pues, en esta legislatura se terminará implantando el ancho mixto entre Valencia y Castellón. Igualmente, en la línea Castelló-Vinaròs, se están recuperando los datos prepandémicos. O en la de Xàtiva-Alcoi, que hay obras de renovación de vía por un valor de más de ocho millones de euros.

Mire, por sintetizar, se están mejorando los servicios, a pesar de tantas circunstancias sobrevenidas. En total, tenemos actuaciones en marcha por valor de 450 millones de euros en todos los núcleos de Cercanías y, para este ejercicio, hay presupuestados 374 millones de euros.

Y en relación al corredor mediterráneo, al que el PP atribuye que se están teniendo retrasos, tenemos que decir que desde junio de 2018 con este gobierno, con este gobierno progresista, se han invertido 3.318 millones y que en la actualidad con el gobierno de Sánchez se lleva un ritmo de licitación semanal.

Hay 1.556 millones de euros previstos de los fondos europeos –esos que el PP va a Bruselas a boicotear, afortunadamente sin éxito– para invertir en el corredor mediterráneo e impulsar y acelerar su ejecución.

En estos tres años hay 233 kilómetros más de corredor. Mire, el corredor está en marcha en todos sus tramos. Se contemplan 387 millones de euros para el corredor en los tramos de nuestra comunidad. En ese sentido, usted lo ha comentado, cómo van evolucionando satisfactoriamente todos los tramos.

Y está claro, señor *conseller*, tenemos claro que los objetivos de este gobierno son mejorar las infraestructuras ferroviarias y dar un excelente servicio como..., con tener con una prioridad, ¿por qué no?, de la sostenibilidad de servicio inclusivo y descarbonizado o un servicio verde. Por supuesto que sí, *conseller*, todo es posible.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señora Martín.

Un momento, señor *conseller*.

Quiero informar a esta comisión que el señor Juan Carlos Fulgencio sí envió la circular excusando su asistencia a esta comisión, pero ha habido un problema en diferentes estamentos, tanto de envío como de recepción, y no se ha registrado hasta este momento. Pero en estas Cortes, en este edificio está el escrito de Juan Carlos Fulgencio disculpando su no asistencia por los mismos motivos..., (*veus*) por los mismos motivos que cualquier otro alto cargo del gobierno central aduciendo que sí responden ante las Cortes Generales, pero no ante las cortes autonómicas de cualquier parlamento. Lo digo porque que ahora supongo que retirarán los insultos dirigidos a don Juan Carlos Fulgencio. (*Veus*)

No... pero una cosa es afejar la no respuesta y otra cosa es insultar. (Algú diu: «Pues pediré disculpas») Le pediré disculpas en su nombre.

Cuando quiera, *senyor conseller*. (Veus)

No, no, no, los que lo han insultado han sido ustedes.

Cuando quiera.

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

Gracias, señora presidenta.

Voy a hacer un repaso de cada uno de los portavoces.

Si me permiten, para no entrar ya más en el tema del coordinador, de Juan Carlos Fulgencio, es evidente una cosa: no es el responsable de todo lo que está pasando en las cercanías. No nos confundamos. No nos confundamos. Él hace su trabajo y ha hecho su trabajo, pero no es el responsable de la situación actual de Cercanías. Eso es algo evidente y hay que decirlo. Es una persona que ha trabajado todo lo que ha podido y continúa trabajando todo lo que ha podido para mejorar las cercanías sin ninguna duda. Sin ninguna duda.

Señor Barrachina, usted que sabe mucho de infraestructuras, ha estado mucho en la materia y son de un partido de gobierno, entenderá que es evidente que si estamos de acuerdo en el diagnóstico, que el problema de las cercanías en la Comunidad Valenciana es falta de inversión, falta de recursos humanos y otras afecciones como puede ser el covid o el robo de materiales, pero básicamente falta de inversión y de recursos humanos, entenderá que después de las cifras que le he dado en mi comparecencia, este gobierno, más que parte del problema, es la solución, porque es el primero que ha desbloqueado todos esos grandes hándicaps, esos retrasos y ese bloqueo que había para mejorar las cercanías.

Ha desbloqueado la falta de inversiones, se han mejorado las inversiones en los presupuestos, hay que mejorar la ejecución de esas inversiones y hay que invertir más en Cercanías, se ha desbloqueado la compra de material con un contrato multimillonario adjudicado ya -y, por suerte, una de las empresas que ha sido adjudicataria es una empresa con sede en Valencia y la fábrica en Albuixech-, ha desbloqueado la falta de personal también con esos 600 nuevos maquinistas. Entonces, es verdad que los resultados de eso no se traducen en el corto plazo, por desgracia, y eso también hay que explicarlo bien. Pero sí que estamos en el camino de solucionar el problema histórico de las cercanías en la Comunidad Valenciana.

No estamos todavía donde queremos estar, pero se han puesto ya las soluciones a las tres grandes carencias: falta de inversión, falta de planificación en recursos humanos y también otras afecciones como la compra de material o el covid. Por lo tanto, yo creo que este es el gobierno que está poniéndoles solución a los problemas, aunque hay un cierto período de maduración que ustedes saben que es imprescindible hacerlo. Ha reactivado las inversiones, la contratación y también otras actuaciones.

En cuanto a los AVE a Chamartín, pues lo que me han escuchado decir, no estamos de acuerdo con la decisión y hoy mismo se va a producir una reunión a nivel técnico entre la *conselleria* y Adif para pedir esas explicaciones y ver la situación en que está para que se hagan las correcciones que sean necesarias. Pero siempre, como le digo, la Generalitat Valenciana va a estar donde tiene que estar.

En segundo lugar, el portavoz de Vox..., hombre, no sé qué le molesta de la Agenda 2030. Yo creo que es una agenda de las Naciones Unidas que habla de descarbonización, habla de empleo, habla de vivienda, habla de transporte, habla de igualdad... No sé cómo le puede molestar eso.

En todo caso, es verdad que a lo mejor puedo parecer algunas veces poco combativo. Quizás es por mi carácter. Pero yo prefiero no levantar demasiado la voz y trabajar más por las soluciones. Es mi estilo de hacer las cosas y de entender la política. Prefiero eso, ser de acción y de soluciones más que de levantar la voz. Porque levantar la voz puede ser que tengas más titulares, puede ser que te desahogues más, pero con eso solo no se soluciona nada.

En todo caso, yo creo que la Agenda 2030 es un compromiso internacional positivo y uno de los elementos fundamentales es el transporte público.

En cuanto a la portavoz de Ciudadanos, yo ahí añadirle lo que le he dicho también estos días. Es verdad que la solución en las cercanías no es bajar el precio del billete ni poner más personas que informen ni mejorar las redes sociales, pero es verdad que eso es parte, es parte.

Los usuarios..., y yo el primero, he pasado varias veces por la estación para ir a mi pueblo con cercanías y he visto ese cartel. No lo considero un engaño. Lo considero, digamos, una medida de las muchas..., no la más importante, porque si el servicio no tiene la calidad no es muy razonable que te cobren lo mismo por un servicio de una calidad peor. O sea, es un elemento que también agradece mucha gente, también agradece mucha gente. Mucha gente también..., oye, la rebaja de tarifas del 35% y la devolución exprés que no existía en el núcleo de Valencia o que haya más personas para informar, pues, hombre, cuando estás en un tren que no sale o que se ha cancelado, si te dan una explicación, te orientan, «puede usted ir a que le devuelvan el importe o puede poner una reclamación», no es la solución del problema ni es lo que quieren, pero sí que es un elemento positivo. Por lo menos, negativo considero que no es.

Y, desde luego, es normal lo que ha dicho también la presidenta de la comisión. El control que hace esta cámara es el control al gobierno de la Generalitat y el control de las Cortes Generales a los miembros del Gobierno de España, a todos sus altos cargos.

Quant a Unidas Podemos, Esquerra Unida també, jo compartisc el que diu. És de veres que s'han baixat les cancel·lacions, que també s'ha suggerit també abans per algun altre intervinent. També s'han abaixat les freqüències. Som conscients. Però és de veres que sí que s'han fet un esforç. Jo vull agrair també a tot el personal que ens ha ajudat, perquè també cal contar tota la història. Dins de Renfe hi han moltes persones preocupades per la situació. També en el ministeri estan molt preocupats per la situació.

de les rodalies i hem passat d'eixa preocupació a l'acció, en col·laboració sobretot amb els treballadors i les treballadores, que sense ells no hi haurien rodalies.

Ahí sí que l'objectiu és, com li he dit, que nos han traslladat en juny recuperar les freqüències, però no hi ha que quedar-se ahí. D'eixa formació d'eixe paquet de 600 persones..., doncs caldrà contractar més i formar a més maquinistes.

I, després, també, hi ha un repartiment dins d'Espanya que també n'hi han algunes coses que cal millorar en com es repartix eixe personal en els distints nuclis de rodalies d'ací.

Jo crec que el transport públic és el que deia vosté, és fonamental per a lluitar contra la descarbonització i, també, per a la igualtat. Sobretot les dones són les que més utilitzen el transport públic i, també, les persones amb menys recursos, que no tenen altra alternativa perquè no tenen vehicle privat per a poder anar al seu treball o anar també a estudiar. Per tant, és una palanca que hem de millorar pel bé de tots. Lluitar contra el canvi climàtic és fer més transport públic, i això és evident i ho compartim.

Les obres del corredor evidentment han afectat molt. Jo crec que hi ha algun cansament molt gran i justificat de moltes persones, sobretot els usuaris també de la línia a Castelló, que han vist que durant molts anys eixes afectacions de les obres han fet que el servei d'allí..., i ara s'ajunta tot. Aleshores, per això és imprescindible el corredor i imprescindible acabar-lo com més prompte millor. I acabar (*inintel·ligible*) ... i, sobretot, l'altra vessant del corredor mediterrani, que és millorar també en les rodalies.

Alcoi-Xàtiva. És un tema que jo crec que és d'estos d'infraestructures que la gent ja està farta. Igual que altres. Passa molt en matèria d'infraestructures a la Comunidad Valenciana i en la resta d'Espanya, que això de *tirar patada p'arante*, dir unes coses que després no se complixen, ficar en els pressupostos unes inversions que després no s'executen és una trampa al solitari que s'ha fet massa voltes en este país i que no és possible fer-la.

Jo sí que estic molt preocupat per eixa línia, me pareix fonamental per a vertebrar tota eixa zona del sud, fonamental, fonamental. Perquè moltes voltes l'única forma que hi ha de desplaçar-se a València és amb el cotxe.

Aleshores, nosaltres estem parlant amb Adif perquè eixes inversions vagen endavant, totes les anunciades, les que estan licitades i ja adjudicades. I sobretot volem tindre en compte que si hi ha una afecció que està ahí el servei siga per a millorar. Ahí estarà sempre la Generalitat Valenciana. Estarem pendants això. No per a tancar, sinó per a millorar eixa línia fonamental.

Després, a la portaveu de Compromís, moltes gràcies per les seues amables paraules. És de veres que és un dels objectius que jo me vaig ficar quan vaig tindre la sort que me nomenaren conseller de política territorial, que era avançar en la integració tarifària, perquè era molt cridaner que viatges a Barcelona, a Madrid, a altres ciutats europees d'un volum de població també molt important ja era *algo* assolit durant molts anys. I ací quedava eixa mancança. Jo m'he limitat a intentar treballar amb el Govern d'Espanya. He tingut molt bona sensibilitat també per Renfe en eixe sentit que no era possible. I hem treballat

conjuntament, hem *peleat* molt. Vull agrair a tot el personal, als programadors i a tota la gent que ha treballat per a fer-ho possible. I Ja tenim una fita molt important històrica.

I el que volem..., i ja conteste a la segona part de la seua intervenció, el que volem és ampliar-la. Volem ampliar-la. Estem en negociacions amb Renfe per a ampliar l'àmbit de Suma a altres línies, a altres pobles, altres estacions, tant a Castelló... com en el cas d'Alacant també volem fer una simplificació de les zones, com hem fet a València, en una reducció de tarifes important que anunciarem prompte i, també, ampliar la zona TAM d'Alacant en eixe sentit. Jo crec que això és fonamental. Són les dos coses de les assignatures pendants que hem d'anar superant.

Y, como decía la portavoz socialista, yo creo que es fundamental avanzar en esta línea. Es reforzar el trabajo del Gobierno de España, que es un trabajo muy duro en un contexto muy difícil y que no tienes los resultados muy a corto plazo. Pero sí que estamos en el camino adecuado para solucionar el problema.

Lo que tenemos que hacer es ser conscientes, estar vigilantes desde la Generalitat Valenciana, que es el trabajo que tenemos, para que esas inversiones se produzcan y trabajar conjuntamente con todos los trabajadores fantásticos que hay, tanto en Renfe como en el ministerio, para que avancen y encuentren las circunstancias y el presupuesto adecuado para poder solucionar un problema, que la prioridad es el transporte público y, sobre todo, el transporte público de proximidad, de cercanías, el cotidiano que nos lleva a trabajar y el que nos lleva también a estudiar.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señor *conseller*.

Es ahora el turno de los grupos que quieran hacer réplica.

En primer lugar, el portavoz del grupo Vox, señor Pascual. Cuando quiera.

El senyor Pascual Pérez:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor *conseller*, cada vez que le preguntamos en referencia a la situación del sistema de cercanías de la Comunidad Valenciana, es verdad, usted se muestra siempre muy indignado y nos dice que la situación dista mucho de ser la mejor, además de otras valoraciones que hace usted de forma negativa.

Le agradezco también los datos que nos ha aportado y el diagnóstico, pero son datos que ya se saben, porque son históricos. Entre ellos, usted reconoce que no se han estado realizando las inversiones necesarias para que el sistema de cercanías goce de un correcto funcionamiento. Porque ustedes debo recordarles que llevan siete años en el poder, tres en el nacional, y la situación cada vez está peor.

De ahí que ustedes, junto con el ministerio, presentasen este plan de choque, que a nuestro entender no deja de ser un plan de choque que es pura propaganda, porque es un plan que no soluciona ningún problema de fondo. Añaden descuentos, devuelve importes de billetes en casos de retraso, contratan a 60 personas para decirles a los usuarios de cercanías que su tren o ha sido cancelado o va con retraso y, también, que van a limpiar grafitis.

Y ya, el colmo de la desfachatez, que es lo que nos ha llamado más la atención, es que para mejorar la percepción de los trenes que están muy degradados por el exterior se les aplicará un vinilo. Es decir, ustedes aplicarán una pegatina envolvente al tren para tapar esa situación ruinososa que tienen, y así hacer ver como que ya han solucionado el problema.

Un plan que no recoge ni un dato de partida ni objetivos ni plazos. Y entiéndame cuando me refiero a datos, lo que me refiero es a números: no retórica, no a como ustedes pretenden hacer en las actas de evaluación de primaria que suprimen las calificaciones numéricas. No, no, no me entienda, no voy por ahí.

Lo que quiero, señor *conseller*, porque usted lo ha dicho en varias ocasiones, es que no hay que hacerse trampas al solitario. Entonces, usted nos dijo que la situación es muy mala y que han reducido notablemente las cancelaciones entre los meses de enero y de febrero, pero usted solamente ha dado el dato de las cancelaciones, lo que nos gustaría también saber son los datos referentes a retrasos, así como cuáles son los trenes que están programados para este año 2022. Porque, claro, si ustedes no han realizado ninguna inversión para mejorar a día de hoy ninguna de las carencias estructurales, como es el número de maquinistas, como es el estado de las infraestructuras ferroviarias, y nos dice que han reducido el número de cancelaciones, esto lo que nos induce a pensar es que lo hacen a costa del aumento en los retrasos, o que directamente hay una serie de trenes que no programan para evitar que así sean cancelados, y, pues, a perro muerto, se acabó la rabia.

Así que, señor *conseller*, sáquenos de la duda, y si tiene los datos, pues le pediría que nos los aporte, porque las acciones de mejora de la puntualidad y reducción de cancelaciones del plan sí que están alineadas desde luego con usted y con la *conselleria* porque son poco combativas.

La senyora presidenta:

Señor Pascual.

El senyor Pascual Pérez:

Seguimiento de la puntualidad, ¿es que no se hacía ya? Análisis de incidencias, ¿es que no se hacía ya? Reestudio de los puntos conflictivos en las infraestructuras, ¿es que no estaba ya hecho? ¿Y cuáles son las medidas de mejora? Establecimiento de gráficos de personal y material, ¿no se estaba haciendo ya?

La senyora presidenta:

Gracias, señor Pascual.

El senyor Pascual Pérez:

Y establecimiento de autobuses en modo de espera activa por si el tren falla.

Perdóneme, señor *conseller*, pero de verdad esto no es un plan.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Perdóneme usted, señor Pascual, pero ya ha pasado su tiempo. (*La senyora presidenta intervé sense micròfon*)

La senyora Peris Navarro:

Gracias, presidenta.

Conseller, la primera pregunta que tiene que hacer en la próxima reunión, o cuando vea al presidente Sánchez, le dice si la Comunidad Valenciana realmente ha tenido un coordinador de Cercanías o no, porque el 18 de febrero del 2022, Juan Carlos Fulgencio, a *Las provincias*, si quiere le paso la nota de prensa, dice textualmente «que el encargo verbal fue de coordinar el plan de infraestructuras ferroviarias que –según aclara– no tiene nada que ver con las cercanías». Alguien nos ha mentido a los valencianos, y nos creíamos que teníamos un coordinador de Cercanías y no lo tenemos, porque el que supuestamente iba a coordinar, pues, dice que no tiene nada que ver. ¿El Gobierno de España nos miente, *conseller*?

Mire, *conseller*, hablan de décadas pero gobierna el Botánico, ¡ya lleva siete años!, y este espíritu reivindicativo lo tenían que tener. Vamos a ver, el otro día alardeaba de que ustedes ahora, del presupuesto de los 18 millones de 2015 habían aumentado hasta 81,7 en este año, y lanzaban ataques cruzados al PP de que no habían ejecutado nada. Mire, déjese de ataques cruzados porque, por mucho aumento del presupuesto, vamos de mal en peor. Y esto hay que reconocerlo.

Después, Twitter, que es el sistema de información que tenemos, quien no tenga Twitter no se entera, *conseller*, quiero decir, habrá que ver por qué ha elegido Twitter, algún día me pasa el informe de por qué esa red social, pero Twitter últimamente..., vale, cancelaciones, retrasos; causa, pues, la causa es deficiencia técnica, deficiencia en la vía... Háganselo ver porque de aquí a junio no me da la sensación de que esto se arregle.

Pero es que, vamos a ver, *conseller*, nos habla de cancelaciones, ya, y retrasos de menos de tres minutos, vale; yo también quiero usuarios, y se lo pediré por escrito. Pero es que, *conseller*, ayer mismo por la tarde, Gandía, Alcodia de Crespins, cancelados, y los que venían detrás, retrasados. Ya ha visto la foto que le he pasado de ayer.

Pero, mire, *conseller*, el problema lo tienen en cercanías, en media distancia, en el tren de la costa y en el corredor mediterráneo. Si es que en el problema podemos coincidir, pero la solución es muy simple: in-ver-sión. Pero ¿qué le pasa a la Comunidad Valenciana que no solo está infrafinanciada, sino que tenemos un déficit inversor. Y nadie se lo cree, y nadie reivindica de verdad que ese déficit inversor se debe de complementar para suplir esa infrafinanciación. Y ahí es donde nos tienen que ver.

Porque, mire, el corredor, por ejemplo, cercanías; si nos inyectan más dinero, más pronto tendremos más unidades, más maquinistas. ¡Hombre!, ahora anuncian 600 maquinistas, ¿cuántos llegarán a la Comunidad Valenciana, *conseller*? Y los formadores, esos 65 que dicen, pues mire, a mí llegar a la estación y que estén..., pues, mire, me da más de que estos van a ser enchufados que otra cosa.

Permítame ya el hastío que llevo en este tema. Alicante, tanto que hablan de la vertebración, ¿sabe lo que nos cuesta *conseller*, que yo lo utilizo mucho? Dos horas, es que es inviable. El lunes mismo, mis compañeras, 40 minutos de retraso, llegó con 55 minutos aquí de retraso a les Corts, parando las comisiones. Y, mire, si quiere le hablamos de la Vega Baja u Orihuela; yo bajaba el otro día y tardé 3 horas y 45 minutos, y, *conseller*, eso sin retraso. Es decir, que nos hemos de creer esto un poco más.

La línea de Alcoy, si es que lleva 37 años sin inversión...

La senyor presidenta:

Señora Peris, por favor.

La senyora Peris Navarro:

Sí, enseguida acabo.

Es decir, si en coche me cuesta 75 minutos, y, en cambio, en el tren, dos, dos horas, y encima esperando que pueda tener algún tipo de retraso, pues, *conseller*, ¡claro que no se apuesta por el transporte público!

Mire, *conseller*, por eso le digo que hay que invertir en cercanías, en media distancia, y el tren de la costa, colaboración público privada, que no nos cree, *conseller*, que hay soluciones que se pueden trabajar y no nos ha escuchado.

Y corredor mediterráneo, solo le diré una cosa, *conseller*, el ministro Ábalos lo decía en 2025, ya vamos con el 2026, yo espero no ver ninguna lona dentro de unos años que ponga en el paseo de la Castellana: «30 años esperando el corredor mediterráneo».

Gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señora Peris.

Es el turno ahora del grupo Popular.

Señor Barrachina, cuando quiera.

El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señor *conseller*.

Lo verdaderamente histórico es que casi un tercio de los trenes públicos que había con el Partido Popular hoy ya no salgan, eso es lo verdaderamente histórico. Lo histórico, lo absolutamente histórico, es que faltando todavía más de una docena de maquinistas, se contrate a sesenta vigilantes para que digan que no hay maquinistas.

El problema de España son los incumplimientos; estaba firmado, había un acuerdo con Ana Pastor que respetó Íñigo de la Serna y que, después, vino un ministro, que no nombraré para que no me quiten la palabra, que nunca se reunió con los maquinistas, y se incumplió el plan de empleo, incumpléndose el plan de empleo y llegando a faltar en toda España centenares de maquinistas que, hoy en día, siguen faltando.

Esa es la gran quiebra en cercanías que la padecen los vecinos de toda la Comunidad Valenciana en media distancia. Y hay que pedirles disculpas a los vecinos de Vinaròs, a los vecinos de Alcoy, a los vecinos de Villena, que también padecen el mismo problema. No es que haya problemas históricos, que los hay, es que han sobrevenido problemas gigantes como el de que a esta altura no sepamos si el nombramiento que se hizo es verdad o no de un coordinador de Cercanías, porque el responsable dice que él no coordina nada. Claro, con ese nivel de imprevisión, ¿qué más da que ustedes pongan 60 centinelas en la estación del Norte de Valencia o cuatrocientos, si el de arriba ni está ni se le espera? Claro, es inaudito, es una falta de coordinación y una serie de incumplimientos gigantes en cercanías, en media distancia, y en larga distancia o alta velocidad.

Ustedes, el corredor mediterráneo ya lo han reprogramado retrasándolo al menos tres años. Solo uno de los carriles, el de Castellón con Valencia, el tercer hilo que ustedes llamaban «la gran chapuza», el AVE de *low cost*, así lo definía el PSPV ese tercer hilo, y ustedes están construyendo el segundo o tercer hilo, y solo ese lleva un retraso de ¡quince meses!, de Valencia a Castellón, y de Castellón a Tarragona lo que han decidido es que no haya para los mercancías el ancho nacional que es en el único que se transportan las mercancías. Con lo cual, señor *conseller*, cuando entre una mercancía por el puerto de Castellón, para irse en tren de Castellón a Barcelona tendrá que bajar a Sagunto, subir por Zaragoza y llegar a Barcelona. Eso es lo que están haciendo ustedes con la alta velocidad, una ¡catástrofe!

El sistema público ferroviario español es muy deficiente y tiende a empeorar como se perpetre. Como le he dicho anteriormente, le he preguntado y no me ha contestado, si usted era consciente de esta decisión de Adif de desplazar los trenes de alta velocidad del centro de Madrid a la periferia, porque somos conscientes de que somos para el gobierno algo periférico, en financiación, en agua..., pero, ¡hombre!, que en el mapa también nos sitúen en la periferia de Madrid, pues, entiendo que es algo en lo que ustedes deberían protestar y sentirse arrojados por todo el mundo. Concluyo, presidenta, y se lo agradezco.

Si además de hacer inviable el funcionamiento de los trenes, ustedes deciden imponer peajes de entrada a los vehículos en las ciudades de más de cincuenta mil habitantes, van

a construir ciudades para ricos y los pueblos serán para aquellos pobres que no puedan pagar los peajes de entrada porque en tren ya no pueden venir.

Muchas gracias, señor *conseller*.

La senyora presidenta:

Gracias, senyor Barrachina.

Ahora es el turno de la respuesta del *conseller* por un tiempo de tres minutos.

Cuando quiera.

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

Muy bien.

Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, yo creo que el plan que se presentó, empiezo a contestar al diputado de Vox, el plan que se presentó era lo que en ese momento era necesario. O sea, no es un plan global, porque yo, una de las cosas que hablamos con el ministerio es que ya estábamos también cansados de planes, planes de choque, de medidas, porque durante muchos años se había venido hablando de eso y queríamos algo efectivo, queríamos un conjunto de medidas, de acciones efectivas, para estabilizar el servicio después de un mes triste y catastrófico que fue el mes de diciembre, con otros que venían, pero diciembre fue la gota que colmó el vaso. Entonces, ahí se aplicaron esas medidas. Son medidas en un ámbito determinado de estabilizar y con el objetivo de recuperar frecuencias precovid en el mes de junio.

O sea que, ese es el objetivo que había con esas medidas, que van a venir muchas más, y que le he relatado en mi comparecencia porque queda mucho trabajo por hacer y no estamos en absoluto satisfechos, y lo digo con toda la humildad, queda mucho, mucho por hacer, pero es verdad que hay un cambio de actitud con este gobierno respecto a otros respecto a este sistema. Lo hay. Y eso me parece que se ve en la actitud y en los hechos.

Señora Mamen, vamos a ver, siete años de Botànic, siete años que yo creo que la actuación de la Generalitat en este ámbito no ha sido de mirar a otro lado, no ha sido de mirar a otro lado, gobernara quien gobernara en España. Teníamos reuniones porque el servicio antes, antes, al principio de la primera legislatura del Botànic, ya no era bueno, eso es una evidencia, y ahí me acuerdo de reuniones del presidente de la Generalitat con los ministros de turno del Partido Popular, con el presidente de Renfe, o sea que ya la situación nunca la hemos dejado, nunca la hemos dejado, y hemos siempre reivindicado; luego, también, hay otro debate, que no hace falta entrar, es lo que vota cada grupo parlamentario en el Congreso de los Diputados a los presupuestos que se presentan. Cualquier información que nos solicite, si no la tenemos, pues, tendríamos que solicitarla a Renfe obviamente porque no la llevamos.

Es verdad que falta inversión, pero falta inversión y también falta gestión. Y eso lo que tenemos que hacer y en eso hay

la voluntad y la decisión del ministerio de modificarlo de una forma fehaciente. Es verdad, también lo decía y también contesto un poco al señor Barrachina, esa falta de inversión; bueno, es verdad, es histórico la falta de inversión, es histórico que el sistema de financiación autonómica no trata bien a la Comunidad Valenciana, pero no olvidemos algunas cosas que sí que han pasado y que son positivas, aunque no sean suficientes. Por primera vez, inversión, 10%, de acuerdo con la población, no había pasado, con todos los peros que uno le quiera poner, no había pasado; desbloqueo de inversiones fundamentales en el núcleo de Valencia con afecciones al resto de la Comunidad Valenciana, túnel pasante, doble plataforma y canal de acceso, miles de años, y ha sido este gobierno el que ha dado al botón administrativo de ponerlo en marcha.

¿Cuántos años estamos hablando del túnel pasante, la doble plataforma o el canal de acceso sin que pasara nada, solo declaraciones en los medios? Ahora hay compromisos administrativos. Compra de material, no se había comprado material durante años, compra de material rodante y una oferta de empleo público de seiscientos maquinistas. Es verdad que los maquinistas tienen una formación y una competencias diferentes a las personas que informan, eso es como decir, no sé, comparar dos cosas que no cuadran. Una cosa son maquinistas que hay que incorporar, y tiene usted razón de que hay que planificar mejor y hay que contratar a más maquinistas con los períodos de formación que tienen, y otra es criticar que se pongan también personas para que informen, por cierto, como pasa en todo el mundo; en Europa, en todas las ciudades tienes informadores en las estaciones. O sea, no estamos haciendo aquí una cosa que sea... ni que quite una cosa ni que justifique otra. Yo creo que se puede trabajar en paralelo en mejorar la información y en contratar a maquinistas.

Y ya, me he pasado el tiempo.

La senyora presidenta:

Tranquilo, si le damos más tiempo a los grupos parlamentarios... (*Veus*) No es verdad, porque no se quita la palabra por lo que se está diciendo, se quita la palabra cuando ya se ha sobrepasado el tiempo.

Muchas gracias, señor *conseller*.

Nosotros seguimos porque tenemos otro punto del orden del día que tenemos que sustanciar, pero le agradecemos su asistencia y sus explicaciones.

Pronunciament de la comissió sobre la compareixença del president de l'Autoritat Portuària d'Alacant, senyor Juan Antonio Gisbert García, per a informar sobre les indústries i les empreses que operen en Alicante Port, sol·licitada pel Grup Parlamentari Unides Podem (RE número 50.243)

La senyora presidenta:

Pasamos al punto del orden del día, punto 9 del orden del día, que es el pronunciamiento de la comisión sobre la