

Comissió d'Obres Públiques, Infraestructures i Transports realitzada el dia 29 de novembre de 2022. Comença la reunió a les 10 hores i 37 minuts. Presideix la diputada senyora Mercedes Caballero Hueso. Reunió número 20.

La senyora presidenta:

Bon dia, bon dia a tots i totes.

Anem a començar la Comissió d'Obres Públiques, Infraestructures i Transports. I per a això done la paraula al senyor secretari perquè passe llista i veja si tenim quòrum.

(El senyor secretari passa llista per tal de comprovar si hi ha quòrum)

Bé, hi ha quòrum. Anem a començar.

Primer punt, lectura i aprovació, si escau, de l'acta de la reunió anterior. Si ningú dels diputats té res a dir, s'aprova per unanimitat.

Compareixença de la consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, senyora Rebeca Torró Soler, per a retre compte sobre el nou mapa concessional del transport regular de viatgers per carretera que proposa el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana amb una important reducció de serveis d'autobús en la Comunitat Valenciana, sol·licitada pel Grup Parlamentari Popular (RE número 59.214), a la qual s'acumula la sol·licitada pel Grup Parlamentari Vox Comunidad Valenciana per a explicar la nova mobilitat sostenible del nou mapa concessional del transport regular de viatgers per carretera que pretén implantar el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana en la Comunitat Valenciana, en el qual es contempla la supressió de desenes de rutes i parades d'autobús (RE número 60.684)

La senyora presidenta:

I passem ja al punt número dos: compareixença de la consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat per a retre compte sobre el nou mapa concessional de transport regular de viatgers per carretera. I li demanem a la senyora consellera que pugue, per favor, a la mesa.

Perquè tot el món ho tinga clar, el desenvolupament del punt és la compareixença de la consellera sense límit de temps; després, els grups proponentes, o siga, el PP i Vox, tenen sis minuts; la resta de grups, tres minuts; la consellera contesta una altra volta sense límit de temps; i tres minuts per a les rèpliques; i, una altra volta, i ja en tres minuts, per a contestar les últimes preguntes o dubtes.

Quan vullga, senyora consellera.

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

Moltes bé.

Gràcies, senyora presidenta.

Senyors diputats i senyores diputades.

Bé, comparec en aquesta comissió per tal d'explicar els avanços que coneixem respecte al nou mapa concessional del transport regular de viatgers per carretera presentat pel Mitma.

Com vostés saben, és una mesura de competència estatal, i, per tant, jo vaig a explicar la nostra postura com a consellera i el que estem fent. A més, com vostés ja saben, el passat 27 d'octubre, vaig contestar una pregunta en el ple, inclosa en l'ordre del dia, a instància del grup Vox, on vaig explicar breument la situació de tramitació del nou mapa concessional del transport regular de viatgers per carretera per part del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

Com vaig dir aleshores, en el mes d'abril, el ministeri de transports va fer un taller virtual amb les comunitats autònomes i diversos agents del sector. En aquest taller va presentar dos documents breus sobre definició del nou mapa concessional de serveis regulars de transport per carretera i sobre característiques genèriques dels corredors.

En el primer dels documents el ministeri deia que el nou mapa concessional de l'estat és una de les mesures inclosa en l'estratègia de mobilitat i en l'avantprojecte de llei de mobilitat sostenible amb diversos objectius, entre ells: adequar el mapa de serveis de l'estat, el repartiment competencial establert per la Constitució i els estatuts. Ací vull fer un incís, i és que l'estat té el deure de cobrir els itineraris intercomunitaris i no els intracomunitaris que corresponen a les comunitats autònomes; per aquest motiu és tan important la coordinació entre totes les administracions, de la que després parlaré. I l'altre objectiu és atendre els fluxos grans de viatgers entre capitals de província i poblacions amb cert tamany.

El document feia una anàlisi de la situació del qual es desprèn, per un lloc, l'obsolescència del mapa actual sense alterar des de fa més de trenta anys, i la inestabilitat jurídica amb quaranta-quatre contractes estatals caducats i set anul·lats.

A partir de l'anterior, el disseny del nou mapa concessional de l'estat parteix de diverses premisses, com són, fonamentalment: identificar els corredors amb major demanda; establir nodes d'intercanvi per a potenciar la intermodalitat o eliminar els trànsits intracomunitaris ja que la competència, com saben, és autonòmica; així com coordinar-se amb els diferents serveis de transport autonòmic.

En el nou mapa estatal es defineixen vint-i-dos corredors, cinc dels quals afecten a la Comunitat Valenciana: el corredor 12, Madrid, València, que afecta a la Comunitat Valenciana, principalment a les àrees urbanes de València, Sagunt i Castelló de la Plana; el 14, Madrid, Alacant, Múrcia, que comprén les relacions entre Madrid, Albacete, Alacant i Múrcia, i incideix sobretot en l'àrea urbana d'Alacant; el 15,

corredor mediterrani, que uneix Catalunya, la Comunitat Valenciana, Múrcia i la zona oriental d'Andalusia, i que té repercussió sobre les àrees urbanes de Castelló de la Plana, València i Alacant; el 16, anomenat Nord Llevant, que connecta Cantàbria, el País Basc, Navarra, La Rioja i Saragossa amb la Comunitat Valenciana i Múrcia, i afecta bàsicament a les àrees urbanes de València, Gandia, Sagunt, Alacant, Benidorm i Torrevieja; i el corredor 20, Andalusia, Múrcia, Comunitat Valenciana, que comprén les relacions entre les províncies d'Almeria, Granada, Jaén, Màlaga i Sevilla, amb Múrcia, Alacant i Valencià, i que incidix sobre les àrees urbanes d'Elx, Alacant, Benidorm i València.

Al mes següent, a maig, el ministeri ens va remetre els informes sobre la incidència del nou mapa en les comunitats autònomes, i va haver-hi una reunió del subgrup de gestió de línies regulars a la qual van assistir representants de les diverses administracions autonòmiques, on també s'inclouen cinquanta-huit nou trànsits que incideixen sobre la Comunitat Valenciana.

D'aquest document sobre la comunitat es pot extraure que la nostra comunitat genera i atrau al voltant de 2,5 milions de viatgers anuals, dels quals la província d'Alacant, 1,2 milions; la de València, 1,1 milions; i la de Castelló, uns dos-cents mil viatgers anuals. Cal dir que d'eixos 2,5 milions de viatgers, uns dos-cents vint mil són viatgers intracomunitaris, prop del 10%. A este respecte, cal dir que la gran majoria d'aquestes relacions estan contemplades ja en el mapa concessional de la Generalitat.

Què va dir el ministeri en aquella reunió de maig? Doncs, bé, a més d'exposar breument els vint-i-dos corredors que corresponen al nou mapa concessional, es va explicar el procés de coordinació amb les diferents comunitats autònomes per tal de materialitzar la integració entre els mapes estatals i autonòmics, garantint així una millor connexió. Per tant, des de l'estat es va traslladar que el nou mapa concessional respon al repartiment constitucional i intenta atendre la demanda de viatgers entre comunitats autònomes, connectant els principals nuclis de població i reduint el temps de viatges. El nou mapa no s'ha de veure com un element aïllat, sinó com una conjunció amb els respectius mapes de distintes comunitats, i es tracta d'un disseny preliminar que caldrà ajustar-se amb les comunitats autònomes.

Com a govern i des d'esta conselleria, en concret, tenim l'objectiu d'aconseguir una comunitat millor connectada per a aconseguir una vertebració plena, tenint una especial atenció en aquells municipis o zones que estan menys connectades.

Aquest mapa suposa una oportunitat per treballar conjuntament amb l'estat per tal d'aconseguir aquest objectiu i anar més enllà. Per aquest motiu, des de la conselleria hem sigut proactius en demanar més reunions per tal de saber el minut i resultat de l'estat del mapa i per a aportar els nostres punts de vista.

En la reunió amb el ministeri ens informaren que s'estava acabant de dissenyar el seu mapa, al temps que vam quedar ja que començaríem a treballar en un dels primers corredors que incideixen sobre el corredor de la comunitat, el 12, Madrid-Valencià, per començar a debatre sobre ell. Ara mateix estem ja analitzant la documentació que ens han fet

arribar a fi de poder determinar la nostra posició i les nostres observacions a la proposta del ministeri. En breu, ens tornarem a reunir de nou amb ells per a continuar avançant.

Com he dit abans, i en reiterades ocasions, el nostre objectiu és que cap municipi es quede sense connexió i continuar vertebrant el territori millorant les connexions. Des de la conselleria ja hem fet actuacions dins de les nostres competències per a aconseguir una major connexió en la població, i posaré exemples: la imminent, també, posada en marxa de la línia 9, per tal de vertebrar les dos marines; les ajudes al transport a la demanda, per tal de cohesionar social i geogràficament les diferents zones del nostre territori; el tram entre Gandia i Dénia, atenent així a una reivindicació històrica de connexió de les dues comarques; o el tram d'Oriola i Torrevieja.

El mapa concessional autonòmic, com l'objectiu del mapa de la Generalitat, és garantir als municipis de la comunitat un servei públic de transport i la connexió amb els nodes de centralitat, facilitant l'accessibilitat als equipaments en les infraestructures de vertebració social i territorial, és a dir, contribuir a la nostra vertebració territorial.

Totes aquestes mesures, junt amb altres que estem fent, ajuden a millorar les connexions d'infraestructures i comunicacions, no sols de les diferents comarques, sinó de la mateixa Comunitat Valenciana en el seu conjunt. I això és el que estem fent des de la conselleria i el que estem traslladant també al ministeri.

Quede, per tant, a la seua disposició.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyora consellera.

Ahora, té la paraula el portaveu del grup Popular.

Senyor Barrachina, quan vullga.

El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora *consellera*, por su amable comparecencia.

El grupo Popular ve con hondísima preocupación que a los recortes ferroviarios, que a los retrasos en un servicio público que antaño funcionaba correctamente, se sume ahora la propuesta ministerial de reducir en el conjunto nacional de novecientas cuarenta y cuatro líneas de autobús, concesionados públicamente a algo más de quinientos, y que el impacto, según el propio Ministerio de Fomento, en la Comunidad Valenciana sea literalmente catastrófico, impacto del nuevo mapa concesional en la Comunidad Valenciana. Es el documento que el ministerio remitió y dice tres cosas, a cuál sinceramente peor para el interés del vecino de la Comunidad Valenciana. Dice que dejan de tener parada sesenta y cinco municipios y 511.000 habitantes de

la Comunidad Valenciana, que estaban protegidos por la administración del estado y pierden esa consideración, y el listado comienza por la ciudad de Vila-real y termina con las de Torrebaja, Casas Bajas, Barracas, Vallanca, Casas Altas, la comarca del Alto Palancia, la mía, que se quemó este verano, y la de Ademuz.

Al final, 65 ayuntamientos y 511.000 pasajeros donde desaparece la estación, y, sin embargo, después lo contrapesa y dice: «Paradas nuevas –es el punto segundo–, paradas nuevas que se abrirán». No se incorpora a ningún municipio.

Es decir, esta es la propuesta socialista que hace para el transporte dentro de la Comunidad Valenciana de autobús que en la actualidad funciona; sesenta y cinco que se quedan con nada, y, después, algo más de un centenar, a los cuales se les reduce y se les reduce doscientas cuarentas y cuatro líneas, no una, ni dos, ni tres, doscientas y cuatro líneas que tuvieron el último año 167.000 pasajeros.

Y como lo cuenta el Consell y como lo cuenta el PSOE es que no, es que ahora esos servicios internos los va a prestar la Generalitat, pero no los presta, y nosotros en lo que vamos a centrarnos es en las relaciones exteriores de la Comunidad Valenciana con el resto de autonomías. Y, entonces, dices, bueno, pues vamos a ver cómo queda, ¡joiga!, a ver si esta gente es verdad que te recorta un sitio y te pone en otro, y entonces dice, «tráficos intraautonómicos no incluidos», y te cuenta toda la relación, todos los que se pierden, y, en la última, la compensación, es los tráfico con otras, interautonómicos, y te dice el saldo, y el saldo es el siguiente: perdemos, perdemos 2.701 líneas o tráfico con el resto de comunidades autónomas. ¿Cómo es posible? Yo también me lo he planteado.

Pues, mire, perdemos 964 conexiones entre la Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha; 495 con Andalucía; 335 con Extremadura; 241 con Aragón; 277 con Cataluña; 230 con Murcia, o 150 con Madrid. Es decir, yo celebro que el Consell haya dicho que se van a reunir a ver cómo van las de Madrid, y las otras 2.701 que desaparecerán a partir del 1 de enero de 2024, también son importantes.

Permítame, señora *consellera*, si el resultado de esta catástrofe, es decir, de perder, de cerrar las líneas públicamente concesionadas, el resultado es que ustedes van a pedir más reuniones, pues ¡apaga y vámonos!, en fin, ¡apaga y vámonos! Ustedes, hoy, estarían en la puerta con una pancarta diciendo que los municipios de la Comunidad Valenciana también tienen derecho a un transporte público. Insisto, es el mismo ministerio, es la misma ministra que envió una carta a nuestros ayuntamientos diciendo que, como carecía de interés social, solo la utilizan cien mil pasajeros al año, cerraba la histórica línea de Valencia-Cuenca-Madrid, la histórica línea de ferrocarril que, como para ella no tiene interés social, porque ella decide cuál es el interés social de los valencianos, ahora también nos va a dejar con la mitad de líneas.

Y la respuesta contundente no puede ser: vamos a pedir más reuniones. Hombre, será algo. Y no cuente lo de transporte a la demanda, que es un proyecto fallido del Consell. El transporte a la demanda se ha convertido, de aquella famosa *app* que anunció Ximo Puig en un debate de política general, hace año y medio, se ha convertido en una orden de ayudas,

que habrá ayuntamientos que la pidan y habrá otros ayuntamientos que no la pidan. Una minúscula orden de ayudas, tardía, que llega a seis meses de salir del gobierno, que no genera ninguna red de nada, ninguna red de nada. Es decir, habrá un ayuntamiento que lo pida y otros muchos que no lo soliciten. No genera ninguna alternativa a este dislate –concluyo, presidenta– que cierra 65 estaciones, que reduce 244 líneas interiores y 2.701 exteriores.

Gracias, señora...

La senyora presidenta:

Gracias, señor Barrachina.

Ahora es el turno del grupo Vox.

Señor Pascual, cuando quiera.

El senyor Pascual Pérez:

Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, consejera, y gracias por su exposición.

Como bien usted dice, la propuesta, pues, no es suya; es una propuesta que ha hecho el ministerio de transportes del gobierno de Pedro Sánchez para modificar todo este mapa concesional de transporte de pasajeros por carretera mediante autobús. Pero es una propuesta, aunque la haga el gobierno, totalmente inasumible por los ciudadanos y, en teoría, también debería ser totalmente inasumible por el gobierno de Ximo Puig que, en cambio, en vez de estar guerreante, asume sin crítica alguna, porque usted, al fin y al cabo, a quien responde es a su último jefe, que es Pedro Sánchez.

Usted no está mirando, en esta ocasión, por mejorar la vida de los españoles ni tampoco por mejorar la movilidad en la Comunidad Valenciana. Porque es curioso observar cómo prácticamente la totalidad de las comunidades autónomas afectadas, todas, menos la Comunidad Valenciana, han criticado este nuevo mapa que trae el Partido Socialista, como digo, todas, menos la Comunidad Valenciana. También ha sido criticada por sus socios, por los socios del Partido Socialista, e incluso por comunidades autónomas gobernadas por el Partido Socialista, que parece ser que tienen algo más de autocrítica que el gobierno de Ximo Puig y que usted misma.

Y todas estas críticas, desde las diferentes regiones de España, vienen motivadas por algo. Vienen motivadas porque la gente ve cómo el gobierno de Pedro Sánchez se dedica a recortar en servicios a los ciudadanos y en obligarles a que realicen más esfuerzos, cuando es el propio Pedro Sánchez el que no se corta lo más mínimo, trasladándose en *Falcon*, en helicóptero y en lo que le dé la santísima gana. Esto, señora consejera, se llama hipocresía.

Los ciudadanos ya no se fían de ustedes –y eso, al fin y al cabo, es algo positivo–, porque el gobierno de Pedro

Sánchez subió al poder mintiendo a sus votantes. Les mintió cuando dijo que no iba a pactar con separatistas y floteristas, pero, luego, pactó con ellos 24 horas después de las elecciones. Luego, abuso del poder ejecutivo, con el beneplácito de otros grupos parlamentarios aquí presentes, recortando libertades fundamentales como la de movimiento, a través de dos –no uno, dos– estados de alarma inconstitucionales.

Por lo tanto, ¿qué se puede esperar de un gobierno que miente a los ciudadanos y que, además, abusa...

La senyora presidenta:

Señor Pascual.

Señor Pascual, por favor, vamos al tema.

El señor Pascual Pérez:

...de su poder. Pues, eso, no se puede esperar nada bueno.

Por eso, cuando se presentan estos planes de movilidad del gobierno de Pedro Sánchez para la Comunidad Valenciana, en los que pretenden eliminar 244 conexiones de autobús que unen los diferentes municipios de la Comunidad Valenciana, pues, permítanos, señora consejera, que no nos creamos que esto va a ser algo positivo para los ciudadanos. Una medida que va a afectar a más de ciento setenta mil viajeros, según las cifras del año 2019. La eliminación de estas líneas el gobierno de Pedro Sánchez la justifica porque, al ser intracomunitaria, pues, tiene –y usted lo ha comentado–..., tiene que ser competencia de las comunidades autónomas. Entonces, una vez se eliminen estas 244 conexiones de autobús, ¿las va a asumir la Generalitat Valenciana o también van a aplicar recortes en ellas?

Pero es que ya no solamente eso. Es que el gobierno de Pedro Sánchez también pretende eliminar 65 paradas de autobús de las líneas concesionarias intercomunitarias y estas sí son competencia estatal, por definición. Y aquí la justificación que da el gobierno es que lo hace para ahorrar. Afecta a más de medio millón de personas, sobre todo de zonas rurales, y ustedes y el gobierno de Pedro Sánchez dicen que lo hacen para ahorrar.

Es decir, unas las elimina porque alega que no son competencia suya y que la competencia la tiene que asumir las comunidades autónomas, en este caso la Comunidad Valenciana, a través de su consejería; y, las que son de competencia estatal, las elimina justificando que no son rentables. Señora consejera, ¿y el servicio público dónde queda?

Ustedes se han mostrado..., quería preguntarle si ustedes se han mostrado medianamente críticos, algo, una pizca, con el ministerio, al haberles propuesto este plan. ¿Han alegado alguna cuestión o simplemente se han sentado a decir: démelo, que yo lo voy a asumir sin crítica alguna? ¿Qué le ha parecido a su consejería y a usted que, de un plumazo, se carguen todas estas líneas que sí que estaban ofreciendo un servicio público y que ya no lo van a prestar?

Quiero hacerle una propuesta. ¿Usted se compromete, aquí y ahora, a que todas esas líneas, esas 244 conexiones de autobús que, como he dicho antes, dan servicio a más de ciento setenta mil pasajeros en la Comunidad Valenciana, las va a asumir la Generalitat? Estaría bien saberlo. Estaría bien saber..., los ciudadanos que supiesen si ustedes van a asumir ese compromiso.

Y permítame una última pregunta –y termino ya, señora presidenta–. Si el gobierno de Pedro Sánchez va a eliminar 65 paradas de autobús de estas líneas intercomunitarias y 244 conexiones intracomunitarias, ¿entonces, el gobierno de Pedro Sánchez va a compensar económicamente, de alguna manera, a las comunidades autónomas que vayan a asumir este servicio público? Yo, desde luego, y mi grupo parlamentario no nos quedamos más tranquilos cuando usted viene aquí a vendernos unas propuestas del gobierno de Pedro Sánchez y del ministerio de transportes que lo único de lo que se desprende de ellos son unos recortes brutales en la movilidad de la Comunidad Valenciana.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señor Pascual.

Es el turno ahora del grupo Ciudadanos.

Señor Gracia, cuando quiera.

El señor Gracia Calandín:

Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, *consellera*.

Bueno, yo no sé si el anterior mapa concesional está obsoleto. Desde luego, el nuevo, la propuesta del nuevo nosotros la vemos como el aliado con el que cuenta el ministerio del gobierno de Sánchez para condenar al olvido a los municipios del interior de la Comunidad Valenciana. Y, además, le ponen fecha para su implantación: último trimestre de 2023; con lo cual, antes de un año.

Nosotros vemos esto claramente como uno más de los ataques del PSOE hacia la España despoblada, lo hemos visto también con el desmantelamiento de la línea de ferrocarril Madrid-Cuenca-Valencia, con las condiciones para declarar las obligaciones de servicio público de determinadas líneas de cercanías y que, además, también afecta de lleno a las líneas de nuestra *comunitat*. Con lo cual, ahora, este nuevo mapa concesional, pues, uno más.

Un plan que, bueno, las consecuencias sobre nuestro territorio están encima de la mesa: 65 municipios valencianos, más de medio millón de personas que van a ver cómo se eliminan las paradas en sus localidades y, en muchas de ellas, se elimina también la posibilidad de conectarse con otras poblaciones y, por tanto, se les retirara el único medio

de transporte con el que cuentan para poder acceder a los servicios básicos. Esa es la primera de las consecuencias.

Así que, por más que la señora María José Rallo, la secretaria general de transportes, afirme que ningún ciudadano se va a quedar sin autobús y nos diga que, con este nuevo mapa, se va a propiciar la mayor conectividad y se van a solucionar las necesidades de movilidad de los ciudadanos, lo cierto es que a nosotros este recorte en más de un 47% de las rutas, pasamos de 966 a 510, pues, entendemos que va a ser justo lo contrario, que, precisamente, se va a privar a aquellos que más lo necesitan del derecho a la movilidad. En nuestra comunidad, pues, serán los vecinos de municipios como el de Barracas, como Vallanca o como Casas Altas. En Barracas, para que se haga idea de la magnitud, es una localidad que tiene más viajeros en autobús que vecinos empadronados; con lo cual, dependen de esa parada de autobús.

Y, claro, ¿qué se alega desde el ministerio? Pues, que estamos hablando de municipios con poca población, de demandas muy bajas, que la ocupación de los vehículos no es suficiente y parece ser que estos son motivos suficientes para renunciar a esa lucha contra la despoblación y garantizar el derecho a la movilidad y a los servicios básicos.

Ustedes, como ha dicho, conocen esto desde el mes de abril. Hoy nos dice que están manteniendo reuniones y que aún están por determinar su posición y por hacer observaciones. Yo le invito a que en esta segunda intervención nos diga cuál es su posición respecto de este mapa concesional y qué observaciones concretas se han hecho al ministerio. Porque, claro, yo, que lo fie todo al mapa concesional de la Comunitat Valenciana, pues, me da mucho que pensar.

Así que a ver si, por favor, nos pueda aclarar un poco más, en su segunda intervención, cuál es la postura de la *consellera* y de la Generalitat Valenciana al respecto.

Moltes gràcies, presidenta.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyor Gracia.

Ara és el torn d'Unides Podem.

Senyora Blanes, quan vullga.

La senyora Blanes León:

Gràcies, presidenta.

Moltíssimes gràcies, consellera, senyora Torró.

Bé, jo pense que, evidentment, sempre s'ha de vore d'ajustar a les necessitats de cada moment. És possible que la reorganització siga necessària.

També és cert que nosaltres entenem que no necessàriament l'eficiència econòmica ha d'estar per damunt del servei públic i, per tant, jo crec que hem d'estar molt sobre

aquest tema. Per això, pensem que el diàleg i la coordinació entre les administracions ha de ser fonamental, s'ha d'escoltar, evidentment, les comunitats autònomes i, sobretot, per tal de garantir la continuïtat del servei. No podem deixar de prestar un servei abans de tindre, en este cas, si ha de ser assumit per part de la Generalitat, doncs, tindre-ho tot ben mesurat i ben dimensionada. Per tant, nosaltres, en la mesura del que vosté ha comentat, que s'està treballant, l'animem perquè continue en eixa línia.

També és cert que les mesures per tal de fomentar el servei de transport públic han de ser contínues i, per tant, bé, doncs, si això és eficient, finalment hi haurà més demanda de servei públic, que pense que és a què hem de tendir.

Amb la gratuïtat del servei, jo crec que s'ha evidenciat que hi ha una major demanda i que hi ha una capacitat d'incrementar el servei de transport públic i, per tant, jo crec que caldria tendir a dotar-nos de més serveis, nous serveis, com ja s'han posat en marxa, i tots els que siguen necessaris.

Després, vosté ho ha dit, no?, a nivell autonòmic s'han aprovat eixes ajudes al transport a la demanda perquè les gestionen els ajuntaments i pense que és un primer pas. Però també –i vosté ho sap, perquè li ho hem fet saber– pensem que no es poden substituir les línies regulars per transport a demanda en la majoria dels casos, no?, que no hauria de ser substitutiu, sinó que hauria de ser complementari, sobretot perquè hi ha ja, en el nostre mapa concessional i en els nostres plecs de condicions, bé, doncs, hi ha algunes línies que estaven com a regulars que pensem que s'han de mantindre i no substituir-les com a demanda.

I, sobretot, que les empreses concessionàries han de garantir eixa atenció, que no sempre s'està produint. A nosaltres ens arriben queixes d'usuaris que, de vegades, no és fàcil que s'atenga i que puguen tindre eixa resposta per l'anticipació necessària o perquè no sempre les empreses donen la resposta que hi ha.

I, sobretot també, una de les nostres propostes, que de fet va per al tema d'acompanyament, és que es facilite la informació. Perquè sabem que, igual, s'ha pogut demanar un servei a demanda per part d'un usuari, doncs, que es faça públic que ja està sol·licitat i que qualsevol persona que, a posterior d'eixes 24 hores o del temps que es requerisca, doncs, que es pugua sumar i que en siga coneixedor.

I, sobretot també compatibilitzar... Ací ja es va aprovar eixa modificació legislativa, per tal que es compatibilitze amb el transport educatiu. Pensem que l'eficiència també passa per ahí, aprofitar, si és possible, serveis que ja hi ha regulars per tal de donar cobertura a altres usuaris que puguen utilitzar-lo.

Moltes gràcies.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyora Blanes.

Ara és el torn del portaveu de Compromís.

Senyor Barberà, quan vullga.

El senyor Barberà Cabrera:

Gràcies, presidenta.

Gràcies, consellera, per la seua compareixença.

Abans de res, m'agradaria lamentar l'absència del president de l'Autoritat Portuària de València, Aurelio Martínez. És una llàstima que hui decidisca no comparéixer.

I ara sí ja, en primer lloc, com s'ha dit, ens trobem en una situació on el mapa concessional portava uns trenta anys sense alterar-se. I, aleshores, açò estava caduc i estava clara la necessitat de restablir l'elaboració d'algunes de les rutes.

Ningú dubta que és necessari establir un nou mapa concessional per al transport de viatgers, ja que, actualment, el mapa no s'ajusta a la realitat dels patrons de mobilitat. No s'ha de deixar de banda que estos canvis es realitzen per a millorar la qualitat i oferir uns serveis més competitiu. Així i tot, com destaca el mateix ministeri, s'han de tenir en compte diferents reptes importants, entre ells la coordinació entre les diverses institucions, incloent evidentment també les institucions locals, i la col·laboració dels agents dels sectors implicats.

D'altra banda, hi ha dades sobre este nou mapa concessional que ens generen més dubtes que certeses. Açò ve donat pel fet que el propi ministeri informa de la reducció dels municipis que comptaran amb parades. O, el que és el mateix, que la població que serà atesa baixarà i la població mitjana dels municipis que comptaran amb parada passarà a quasi cinquanta mil habitants.

Dades que des de Compromís ens semblen preocupants, però insuficients, sobretot perquè es deixa de banda a les poblacions rurals per concentrar les rutes en municipis amb més població. Este no és el camí per a evitar l'actual èxode rural i els greus problemes de despoblament que pateixen moltes de les zones afectades. Les poblacions rurals han de ser protagonistes en este nou mapa concessional, perquè són les més fràgils dins dels nous models de mobilitat. Així doncs les rutes que transcorren en gran part per poblacions rurals, com poden ser la 16, la 20 o la 12, entre d'altres que vosté, consellera, ha citat, haurien de tenir en compte estes necessitats especials.

No obstant això, també, gràcies a la iniciativa de Compromís, que es va debatre en esta mateixa comissió, a proposta de la meua companya Belén Bachero –que aprofite, que supose ens estarà mirant, per a enviar-li els millors desitjos amb la recta final del seu embaràs–, s'ha posat en marxa per part del Consell un seguit d'ajudes per tal d'engegar el transport públic a demanda en els entorns rurals, podent arribar a beneficiar-se més de quatre-centes mil persones.

Per tant, és evident que s'està treballant perquè cap municipi es quede sense servei, tot i que els canvis des del mapa concessional oferien diverses alternatives.

I, finalment, per la nostra part demanem que dins d'estes de reunions de coordinació entre la conselleria i el ministeri es continue estudiant, analitzant i formulant alternatives per poder fer així un mapa concessional realment més funcional, però que també responga a les necessitats del món rural i

dels municipis en despoblament, tot seguint també, com no, criteris d'eficiència i d'eficàcia.

Gràcies, presidenta.

La senyora presidenta:

Gràcies, senyor Barberà.

Ara és el moment del grup Socialista. Senyor Montaner, quan vullga.

El senyor Montaner Berbel:

Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, *consellera*, muchas gracias por su comparecencia esta mañana en comisión para venir a dar cuenta de cómo está la situación del transporte de pasajeros por carretera.

A ver, a mí hace unos minutos en esta comisión me ha parecido más estar en Madrid, más a estar en Madrid en el debate de la nación, la verdad lo que hay que oír, lo que hay que oír.

Bien, *consellera*, ha explicado claramente cuáles son las medidas que se están dando desde su departamento para el impulso de la movilidad del transporte urbano por carretera, y no podemos estar más de acuerdo desde mi grupo parlamentario en cómo está siendo un revulsivo en políticas de movilidad, todas las actuaciones encaminadas para que toda la *comunitat* tenga servicio público de transporte.

Mire, *consellera*, reconocemos todos los esfuerzos que se están haciendo para reordenar todo el mapa concesional de los autobuses. La verdad es que se heredó una situación obsoleta, caduca en materia de las concesiones, y la Generalitat está sacando los nuevos proyectos de manera acordada con los agentes locales, teniendo en cuenta las nuevas demandas de movilidad de nuestros pueblos y ciudades. En esta línea está también trabajando el ministerio de movilidad para optimizar todos los trayectos de autobuses de titularidad estatal.

Señorías, es un hecho que el transporte público se está transformando de forma cualitativa y cuantitativa con los gobiernos actuales y jamás se había invertido tantos recursos públicos en nuestro sistema de transporte público. Creo que todos en comisión coincidiremos en los grandes avances producidos hasta el momento en favor del uso del transporte público.

Cercanías gratuito, con 200.000 beneficiarios en la *comunitat*. Para los jóvenes de la Generalitat gratuito. Bonificación del transporte público de la Generalitat hasta el 80%. Ahorro para las familias de hasta 1.000 euros en transporte público. Articulación del transporte a la demanda para los núcleos en peligro de despoblación. Y para el presupuesto del 2023 vamos a tener la cifra récord de 331,5 millones de euros en el programa de planificación, transporte y logística.

Consellera, brevemente también me quiero referir a las ayudas que desde el Consell se están dando a las empresas de autobuses, tanto las concesionarias como también al sector en general. Aquí el Consell ha salido a paliar fuertemente un sector golpeado, primero por la crisis de la covid y ahora por la crisis energética.

Y termino. Después de 20 años nunca jamás se hizo tanto en movilidad. Por tanto, apoyo total desde mi grupo para todas las políticas de movilidad que están desplegando la *conselleria* y el ministerio.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señor Montaner.

Ahora es el turno otra vez de la *consellera* para resolver las dudas o contestar a las preguntas que se le han hecho desde los grupos parlamentarios. Muchas gracias.

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

Gràcies, senyora presidenta.

La veritat, senyors diputats, que acàs ja han començat a circular els autobusos gràcies al nou mapa concessional? Perquè és que vostés ho afirmen com si estiguera tot en marxa, *se han eliminado, ya no van a pasar por los municipios*. És un esborrany. Per sort, el Govern d'Espanya ara treballa amb col·laboració permanent amb les altres administracions, no presenten un mapa concessional, l'aproven i ja està, sinó que presenten un esborrany per a partir d'ahí començar a treballar en les comunitats autònomes. I això és un poc el que he volgut traslladar en la meua intervenció, que sembla que igual que no m'he explicat massa bé.

I hauran de saber que per damunt de tot nosaltres estem ací per a defensar els interessos dels valencians i de les valencianes, sols ens devem a l'interès dels valencians i de les valencianes. I cal tenir en compte que l'anterior mapa concessional, i ho he dit abans, es va realitzar fa 30 anys, i no és que estiguera obsolet, és que no existien les comunitats autònomes i, per tant, no existia el repartiment competencial que ara hi ha. I nosaltres defensem l'autogovern, clar que defensem l'autogovern, i per tant volem gestionar allò que la Constitució espanyola ens ha dit que gestionem. I, per tant, hi haurà algunes qüestions que haurà de regular l'Estat i hi haurà unes altres que ens haurem de fer càrrec nosaltres, i açò és l'estat de les autonomies.

I hem de ser molt clars, i jo crec que jo ho he dit en la meua intervenció, però per si algú té algun dubte, no va a quedar-se ningú sense cap línia, no van a eliminar-se línies, simplement s'està fent un repartiment acorde al repartiment competencial que li correspon a l'Estat i a cada comunitat autònoma. I, per tant, el que estem treballant amb l'Estat precisament és línia per línia per vore clarament la conjunció entre les dos competències.

I hem de tindre també clara una qüestió, i açò no va a posar-se en marxa l'1 de gener. Mire, és que ningú va a perdre res. Ací estem treballant en un esborrany i treballant amb els diferents mapes concessionals, no sols el nostre cada comunitat autònoma treballarà en el seu mapa concessional, i ho està fent coordinadament amb l'Estat. I ja vindrà el moment de les crítiques, senyor Pascual. I jo seré la primera que puga fer autocrítica o crítica, seré la primera, però és que no estem en la fase de crítica, estem en la fase del treball i d'arromangar-se, estem en eixa fase, en la fase d'analitzar què ens ha presentat l'estat i poder millorar què ha presentat l'estat i veient com pot jugar els dos mapes concessionals. I treballem en eixa en eixa visió. I estem en el moment del debat, del treball, i ja vindrà el moment de la crítica si ha de vindre. Ja li assegure que jo d'això mai mire cap a un altre cap costat perquè tinc molt clar a qui me dec i són als valencians i a les valencianes.

I el que pretenem és arribar a tots els municipis amb les diferents mesures que faça a l'estat i amb les diferents mesures que fem des de les comunitats autònomes. Però el que sí que no vaig a tolerar és que, senyor Pascual, parles de *recortes en movilidad*. En la vida estat ha apostat tant per la mobilitat sostenible com ho està fent este govern. I jo crec que en la vida hi ha hagut tantes possibilitats com estan havent ara i sobretot, ho ha dit la senyora Blanes, jo també sóc de les que pensa que l'eficiència econòmica no està per damunt del servei públic, sinó, entre d'altres coses, doncs no tindriem sanitat pública, no tindriem educació pública. Jo sóc de les que pensen que el transport també ha de ser públic i cal transitar cap ahí, tot té una transició i tot en el seu el seu temps. Però ara mateixa hi ha serveis gratuïts i hi ha servix en una rebaixa que en la vida hi ha hagut. La Comunitat Valenciana és la comunitat autònoma que més rebaixa ha aplicat sobre el transport públic. Per tant, manifestacions com la que *recortes en movilidad*, això sí que no li ho vaig a tolerar.

Sí que és cert que hi ha un esborrany damunt la taula, que és un esborrany que és millorable i que estem treballant cada línia amb el ministeri per tal de millorar-ho i que, com he dit, anem a tractar de jugar cada una de les competències que cadascú té, que per això nosaltres també defensem l'autogovern.

Gràcies.

La senyora presidenta:

Gracias, señora *consellera*.

¿Ahora algún grupo pide réplica? Los tres de la oposición, vale. Pues, por orden, señor Barrachina, cuando quiera.

El senyor Barrachina Ros:

Gracias, señora presidenta.

Claro que es el momento de decirle al gobierno que ya está bien, que es un bochorno cerrar la mitad de las líneas. Es que cuando ya están cerradas, como la línea ferroviaria Valencia-Cuenca-Madrid, ustedes dicen que ya está hecho y que ahora no hay nada que hacer. Aún no han dicho ni mu, es que no

han dicho ni mu cuando han cerrado una de las seis líneas de cercanías, la Valencia-Xirivella, la C-4, no han dicho ni mu. Es que ustedes guardan un silencio cómplice. Es que a los valencianos, con el socialismo, nos han recortado trenes.

Hoy aprueban la reducción de un 20% del agua con Alicante. Somos la provincia 52, la de Alicante, de 52, en inversión del Estado.

Y a ustedes todo les parece bien. Ustedes son cómplices de los recortes que padecen los valencianos. Cómo es posible que digan que estamos en el momento de la mayor movilidad, movilidad electoral gratis hasta votar, y después de votar nada de lo prometido.

Éste es el presupuesto para el año que viene, que dice: cobertura del déficit de explotación de Ferrocarriles de la Generalitat, 47 millones de euros. Con 47 millones de euros de agujero en este año ustedes hablan de que hasta que se vote a Ximo Puig gratis total, hasta que se vote a Ximo Puig, y tendremos este agujero y otro agujero más. Por eso, el recorte de los autobuses a la mitad se producirá el 1 de enero de 2024. Por eso, cuando haya otro gobierno se encontrará también con ese compromiso escrito de Pedro Sánchez de imponer peajes en todas las autovías, 1.500 millones de euros anuales comprometidos con Bruselas para que las 30 autovías, los 1.400 kilómetros que los valencianos utilizan gratuitamente en la Comunidad Valenciana, sean de peaje, pero no con ustedes, hasta votar nada, será todo a partir del 1 de enero de 2024. Hasta entonces los mismos servicios, pero muy menguados, que había en la etapa de gobierno popular ustedes se atreven a hacerlos gratis total, hasta el verano, hasta votar, hasta que se les termine la campaña electoral. Y después llegará el gran resacón, habrá que pagar todas las facturas escondidas en los cajones. Hoy, el economista Garicano hablaba de auténticas bombas presupuestarias en los cajones que se van a encontrar quien llegue.

El gratis total es muy simpático para que la gente vote, pero después de votar habrá que pagar la multitud de facturas que ustedes están dejando en todos los cajones en materia ferroviaria, en materia de autobuses con el recorte, con la propuesta de llegada de peajes. Por tanto, jamás se trató peor a la movilidad pública en la Comunidad Valenciana. Quienes han sufrido los recortes y los retrasos lo saben, y el gratis total simplemente tiene un objetivo: que Ximo Puig vuelva a ganar las elecciones. Después serán otros, seremos otros quienes tendremos que levantar esta precaria situación.

Gracias, presidenta.

La senyora presidenta:

Gracias, señor Barrachina.

Ahora el turno del grupo Vox, señor Pascual. Cuando quiera.

El senyor Pascual Pérez:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Torró, me parece inaudito que ustedes no acepten nuestra preocupación ni nuestras críticas y alegue que esta propuesta del mapa concesional se encuentra en estado de borrador y usted diga que estamos en el proceso de debate y no de la crítica. No, señora Torró, el debate y la crítica se tiene que hacer ahora, porque es el momento en el que hay que luchar por la movilidad de la Comunidad Valenciana y porque los ciudadanos no pierdan todas esas líneas que sí que estaban haciendo en la actualidad un servicio público.

Dice usted que ningún gobierno ha hecho más por la movilidad. Mire, no sé si se acordarán ustedes, de eso hace ya cuatro años, pero la ministra que anteriormente estaba de Transición Ecológica, también del gobierno de Pedro Sánchez, declaró que el diésel tenía los días contados. En este caso no fue únicamente el sector del automóvil, el sector del transporte, los que se le echaron encima, también puso el grito en el cielo los diferentes sectores rurales, que son los afectados en este nuevo mapa concesional, el gran sector agrario, ganaderos, pescadores, transportistas, porque si se eliminaba también el diésel ellos iban precisamente a ser los mayores perjudicados en esta inquietante transición ecológica. Un gobierno que mira por la movilidad, pero, como bien se ha comentado, tiene un compromiso férreo con la implantación de peajes en carreteras, cuando aquí les cogieron directamente con el carrito de los helados cuando presentaron ese Plan de recuperación, transformación y resiliencia a la Unión Europea. Al principio, ustedes negaron que, no, no, que era un malentendido. Y lo intentaron esconder, pero, al final, la realidad salió a la luz y la realidad es que ustedes lo único que buscan es apretar y estrujar más a los ciudadanos.

Y así, en este caso, señora Torró, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, siempre nombres rimbombantes, vuelve a ignorar y a maltratar por completo las regiones rurales de la Comunidad Valenciana, al diseñar este nuevo plan concesional del transporte público. Porque los principales perjudicados son esos habitantes que están en la España rural, porque ustedes han olvidado por completo cualquier reto para salvarles del invierno demográfico al que están abocados. Y así, con este mapa, a lo único que ustedes los derivan es a su desaparición. Mire, ustedes pueden intentar convencer, confundir a la opinión pública, decir que estas medidas que ustedes toman son las correctas, pero no. Estas medidas del plan concesional vienen a sumarse, por ejemplo, a decisiones a tomar, como se ha comentado anteriormente, como es la eliminación de cercanías, como es la eliminación de trenes convencionales,...

La senyora presidenta:

Señor Pascual.

El senyor Pascual Pérez:

...que son los que han estado durante todos estos años vertebrando la Comunidad Valenciana. Y ustedes se empeñan en cargárselo completamente.

Muchas gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señor Pascual.

Es el turno ahora del grupo Ciudadanos.

Señor Gracia, cuando quiera.

El señor Gracia Calandín:

Gracias, presidenta.

Mire, *consellera*, la verdad es que su segunda intervención para mí ha sido decepcionante, ha sido un panfleto político. Yo confiaba en que usted concretara un poco más, porque desde el mes de abril hasta ahora, que estamos prácticamente en el mes de diciembre, ustedes, si realmente están trabajando en el corredor 12, pues, claro... «Hemos analizado el documento...» Pues yo le pregunto: ¿y qué conclusiones han sacado? ¿Cómo afecta esto a nuestro mapa concesional? El mapa concesional que ustedes elaboraron en 2016. Resulta que ahora el ministerio plantea un nuevo mapa concesional, ¿van a tener que cambiar esto para darle servicio a esos 65 municipios que se quedan sin servicio? ¿O qué observaciones han hecho?

Es que no nos ha concretado nada, más allá de decir que van a garantizar el derecho a la movilidad de todos los valencianos. Pero la realidad es que nos encontramos con que hay 65 municipios que antes tenían parada de autobús y ahora no van a tener las paradas de autobús. Mire, un ejemplo: Casas Bajas y Casas Altas. Al inicio de legislatura, su grupo parlamentario, iniciativa en esta comisión para poner una señal en la Nacional 330 al municipio de Casas Altas. Esa es la receta de su partido contra la despoblación de Casas Altas, porque ahora ya se van a quedar sin parada de autobús. ¿Van a incluirlos en el mapa concesional de la Generalitat Valenciana?

Y es que, mire, nos preocupa, y nos preocupa, porque este mapa concesional ustedes lo anunciaban en 2016, en 2017 lo presentaron. Y desde noviembre de 2017 hasta ahora, noviembre de 2022, han pasado cinco años y aún quedan muchas líneas por licitar. Y nos encontramos con que la realidad del transporte por carretera en la Comunidad Valenciana, en este servicio de autobuses, es muy deficiente en muchísimos casos. Y le puedo poner multitud de ejemplos. Los alumnos de La Vall d'Uixó que tienen que venir a Valencia a estudiar, pues tienen que coger el autobús de las seis y media, porque el siguiente pasa a las nueve. Los señores de Llombai, que tardan una hora y cuarto en hacer 30 kilómetros a Valencia. Los señores de Millares, que para llegar a Valencia tienen que pasar a través de toda la comarca de la Ribera en una romería que dura muchísimo, y luego, sin embargo, tienen los juzgados en Requena. Es decir, hay multitud de ejemplos, ya solo de deficiencias de este mapa concesional que, además, ahora añadimos el otro. Por tanto, claro, yo esperaba un poco más de autocrítica y, sobre todo, lo que esperaba es que usted concretara, concretara más allá de divagar y hacernos aquí su *speech* político. Vamos a ver, hemos encontrado estas deficiencias en el corredor 12, vamos a suplirlas de esta manera, de

aquella manera, pero no, usted al final está para su autobombo y para más gloria de su partido.

Muchas gracias, presidenta.

La senyora presidenta:

Gracias, señor Gracia.

Ahora es el turno de la respuesta de la *consellera*. Ahora sí, con un tiempo limitado de tres minutos.

Cuando quiera, señora *consellera*.

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

Gracias, señora presidenta.

Bueno, señor Barrachina, lo del socialismo le ha quedado muy electoral, pero ojalá su vehemencia la hubieran practicado cuando ustedes gobernaban. Ni cuando estaban en el estado ni cuando han estado en la comunidad autónoma han apostado realmente por los intereses de los valencianos.

Y ustedes saben que la situación de cercanías viene de lejos y viene, precisamente, por el abandono durante muchos años de cercanías, y también del media distancia. A mí nadie me tiene que contar, vengo de las comarcas centrales, vengo de Ontinyent, nadie me tiene que contar que, para venir a Valencia, si no cogemos el coche, lo tenemos bastante mal. Nadie me tiene que contar esto. Los que venimos de lejos y del interior sabemos lo que hemos vivido. Pero es que, oye, os centrasteis en otras historias, os centrasteis en muchas radiales, os centrasteis en otro tipo de intereses y no realmente en el interés de los valencianos y valencianas. Oye, y ahora hay que venir, los que están ahora tienen que arreglar todo lo que en otros años no se ha hecho. Por tanto, esa vehemencia con la que ahora hablan del transporte, ojalá la hubieran tenido en otros momentos. Y no me hable usted de facturas en el cajón, por el amor de dios. Porque es que a veces yo creo que no les coge ni vergüenza hablar de facturas en el cajón. Llevamos ocho años reparando sus facturas, en fin, y su mala gestión, por decirlo de alguna manera suave.

Y yo, señor Pascual, claro que acepto sus críticas, por supuesto que acepto sus críticas. Ustedes no tanto las nuestras, pero nosotros por supuesto que aceptamos sus críticas. Y, es más, vengo aquí a comparecer semana tras semana a hablar de cuestiones que no son ni siquiera de mi competencia. Por tanto, claro que acepto las críticas y vengo aquí a hablar de lo que no es mi competencia. Que sus diputados en el Congreso de los Diputados podrían preguntarle, no sé, pedirle la comparecencia a la secretaria de estado. Y, por tanto, yo nunca me escondo de nada y vengo aquí a dar siempre la cara. Y cuando he dicho que para mí no es un momento de crítica, me refería a que a mí ahora, como *consellera*, lo que me corresponde y mi obligación es coordinarme con el ministerio y encajar los mapas concesionales y las diferentes

actuaciones que vamos a hacer con las diferentes competencias que tenemos.

Y, señor Gracia, yo vendré aquí a explicarme cuando esté todo cerrado, de todo, de lo que el mapa concesional de España recoge y lo que el mapa concesional de la comunidad autónoma recoge. Y yo creo que, en una última instancia, lo que aquí todos queremos es que todos los municipios estén conectados y estén interconectados entre sí, en la propia comunidad autónoma y fuera de la comunidad autónoma. Y ese es el objetivo. Y a eso es a lo que estamos trabajando. Y estoy trabajando yo, en primera persona, como *consellera*. Vendré las veces que haga falta hablar, aunque no sea de mi competencia y cuando todo esté mucho más avanzado, porque ya les he dicho que esto no se pone en marcha el 1 de enero. Y, por tanto, cuando venga a ponerse en marcha, les aseguro que llegaremos a todos los municipios.

Gracias.

La senyora presidenta:

Gracias, señora *consellera*.

Vamos a hacer ahora una pausa de dos minutos para despedir a la señora *consellera*.

(Se suspén la reunió durant uns minuts)

Compareixença del director general de l'Entitat Valenciana d'Habitatge i Sòl, senyor Rafael Eloy Montero Gosálbez, per a retre compte de l'Informe de fiscalització de l'Entitat Valenciana d'Habitatge i Sòl de l'exercici 2019, realitzat per la Sindicatura de Comptes de la Comunitat Valenciana, sol·licitada pel Grup Parlamentari Vox Comunidad Valenciana (RE número 32.063, amb correcció d'errades RE número 32.103)

La senyora presidenta:

Señores, reanudamos la comisión con el punto 3, comparecencia del director general de la Entidad Valenciana de Vivienda y Suelo, para dar cuenta del informe de fiscalización de la entidad del ejercicio 2019 realizado por la Sindicatura de Cuentas, solicitada por el Grupo Parlamentario Vox.

Para ello, le doy la palabra al director general, señor Rafael Montero. Cuando quiera.

El senyor director general de l'Entitat Valenciana d'Habitatge i Sòl:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, es un placer estar aquí para dar cuenta de la actividad de la entidad. -¿Se me oye por el micrófono o se me oye por fuera? Vale-. Y es un privilegio también trabajar en el marco de la política de vivienda... (*Veus*)

Por si no me conocen, brevemente voy a decirles mi trayectoria. Soy abogado, soy especialista en urbanismo y derecho inmobiliario, y llevo casi diecinueve años trabajando, precisamente, en estos temas: en desarrollo de suelo, vivienda protegida, contratación pública... Vengo del Ayuntamiento de San Juan, no sé si lo sabían.

Y, bueno, por entrar ya en materia, voy a dividir la intervención en, primero, hacer un breve resumen de cada apartado, de las consideraciones generales que hace la sindicatura. Luego, hablaré de las observaciones principales, luego de las secundarias y, luego, del resto de recomendaciones. Espero no aburrirles demasiado, porque la verdad es que la contratación pública es cualquier cosa menos sexy. (*Rient*) Vamos a ver si no se me duermen, haré todo lo posible.

Bueno, decirles además que soy un convencido de la necesidad y de la oportunidad de estos informes y de enfocar la actividad pública desde un espíritu..., pues como la iniciativa privada, de mejora continua de las organizaciones.

En cuanto al punto cuarto del..., me voy a saltar las introducciones y demás del informe, ¿vale? Entonces, voy directamente a lo que es el punto cuarto del informe, que habla de la fiscalización de la contratación y del apéndice 1 del informe. En general, la sindicatura considera -y lo verán en mi exposición- que la actividad de contratación, y la de patrimonio y el resto de actividades de la sociedad, es acorde con la normativa, que el grado de cumplimiento normativo es muy amplio. Obviamente, errores comete todo el mundo, pero el grado de cumplimiento normativo es muy grande.

Como sabrán, la EVha es una administración pública a efectos de contratación, conforme al 3.2 de la ley de contratos, dado que se nutre principalmente de ingresos que no son de mercado. Básicamente, transferencias corrientes de la Generalitat para el sostenimiento de la actividad ordinaria y transferencias de capital para el desarrollo de los proyectos.

Entonces, el órgano de contratación es el presidente de la entidad, que es el vicepresidente segundo, pero tiene delegadas las funciones en la vicepresidencia de la entidad, que es el secretario autonómico, para los contratos de más de ciento cincuenta mil euros. Por debajo de ese umbral, lo que se hace es apoderar a las diferentes y sucesivas direcciones generales para que desarrollen toda la actividad de contratación menor de ciento cincuenta mil euros, incluidos los contratos menores. Estoy reflejando lo que es la realidad de la entidad y extractando el gigantesco informe de la sindicatura.

La contratación de 2019 se puede resumir en algunas cifras. Hay, aproximadamente, unos 20 millones de euros en contratos formalizados en 2019, de los cuales tres, en números redondos, son de servicios, unos veinticinco en contratos. Hay unos cinco contratos de..., hablo en números generales, ¿eh?, unos cinco contratos de suministros, que rondan los trescientos mil euros, y 16,5 millones en 14 contratos de obras.