



CORTS VALENCIANES

DIARI DE SESSIONS

DIARIO DE SESIONES

Reunió número 7

VII Legislatura

Any 2008

COMISSIÓ D'OBRES PÚBLIQUES I TRANSPORTS

realitzada el dia 15 d'abril de 2008

Presidència de l'Il·lustre Diputat
Senyor Rafael Ferraro Sebastià

SUMARI

(Comença la reunió a les 10 hores i 45 minuts)

Proposició no de llei sobre la redacció d'un projecte de soterrament de la línia 1 de Metrovalencia al seu pas per Sant Isidre, incloent un aparcament subterrani, presentada pel Grup Parlamentari Socialista (RE número 13.005, BOC número 56)

pàgina 5

Intervencions del diputat senyor José Antonio Godoy García (GP Socialista), de la diputada senyora Mónica Oltra Jarque (GP Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís) i del diputat senyor Fernando M.^a Giner Giner (GP Popular).

Votació: es rebutja per 7 vots a favor i 8 en contra.

Proposició no de llei sobre la revisió del projecte de traçat ferroviari d'alta velocitat València-Castelló-Tarragona i l'eixida nord de València, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís (RE número 13.086, BOC número 56)

pàgina 10

Intervencions dels diputats senyor Enric Xavier Morera Català (GP Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís), senyor José Antonio Godoy García (GP Socialista) i senyor Jaime Mundo Alberto (GP Popular).

Proposició no de llei sobre la realització de les obres necessàries per a dotar d'aigua potable els veïns de les urbanitzacions de Sant Miquel de les Salines, Blue Lagoon i El Galán, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís (RE número 13.087, BOC número 56)

pàgina 18

Intervencions dels diputats senyor Lluís Torró Gil (GP Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís), senyor Pedro Ángel Hernández Mateo (GP Popular) i senyor José Antonio Godoy García (GP Socialista).

Votació d'una esmena transaccional: s'aprova per unanimitat.

Proposició no de llei sobre la modificació urgent del projecte de les obres d'ampliació de la CV-35, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís (RE número 13.088, BOC número 56)

pàgina 23

Intervencions de la diputada senyora Mónica Oltra Jarque (GP Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís) i dels diputats senyor José Antonio Godoy García (GP Socialista) i senyor Fernando M.^a Giner Giner (GP Popular).

Votació: es rebutja per 7 vots a favor i 8 en contra.

(Se suspén la reunió a les 13 hores i 55 minuts)

(Es reprén la reunió a les 16 hores i 55 minuts)

Compareixença del conseller d'Infraestructures i Transport, senyor Mario Flores Lanuza, per a informar sobre la situació de pràctica paralització de les obres en la CV-35, les causes que la motiven, les responsabilitats que se'n deriven, l'estat actual de la seguretat viària i també de les mesures a prendre per a la represa i finalització, sol·licitada pel Grup Parlamentari Socialista (RE número 13.016), acumulada a la compareixença per a explicar la situació de les obres d'ampliació del tercer carril, construcció d'un nou tram d'autovia i millora de la CV-35 des del *bypass* fins a Losa del Obispo, sol·licitada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís (RE número 13.119)

pàgina 28

Intervencions del diputat senyor José Antonio Godoy García (GP Socialista), de la diputada senyora Mónica Oltra Jarque (GP Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís) i del diputat senyor Fernando M.^a Giner Giner (GP Popular).

Compareixença del conseller d'Infraestructures i Transport, senyor Mario Flores Lanuza, per a explicar les mesures adoptades després de conèixer l'informe del perit ferroviari, ratificat el dia 3 de desembre, davant la titular del Jutjat 21 de València, en relació amb l'accident de metro del dia 3 de juliol de 2006, sol·licitada pel Grup Parlamentari Socialista (RE número 13.017)

pàgina 37

Intervencions del diputat senyor José Antonio Godoy García (GP Socialista), de la diputada senyora Mónica Oltra Jarque (GP Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís) i del diputat senyor Rafael Maluenda Verdú (GP Popular).

(S'alça la reunió a les 19 hores i 10 minuts)

Comissió d'Obres Públiques i Transports realitzada el dia 15 d'abril de 2008. Comença la reunió a les 10 hores i 45 minuts. Presideix el diputat senyor Rafael Ferraro Sebastià. Reunió número 7.

El senyor president:

(Inoïble) ... programada per al dia de hui.

En primer lloc, el senyor secretari passarà llista per tal de vore si hi ha quòrum.

Senyor secretari, procedisca.

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

El senyor secretari:

Hi ha quòrum, senyor president.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor secretari.

Primer punt de l'ordre: lectura i aprovació, si procedix, de l'acta de la reunió anterior.

En les seues carpetes, senyories, tenen l'acta de la reunió anterior. Ara és el moment de fer alguna objecció, si n'hi ha.

Senyor Godoy.

El senyor Godoy García:

Señor *president*, para hacer una observación.

Dos observaciones. En primer lugar, el punto 9 del orden del día es toma en consideración de la proposición no de ley sobre la reapertura del repetidor de televisión de la Carrasqueta...

El senyor president:

Perdone, señor Godoy. Es que estamos en la aprobación...

El senyor Godoy García:

Es por el orden del día.

El senyor president:

No, no. Estamos en la aprobación del acta.

Para cuestiones de orden, enseguida le doy la palabra si hace falta.

Aprovació de l'acta. Si no hi ha ningun problema, la donem per aprovada. Moltes gràcies.

Senyor Godoy, té la paraula per a una qüestió d'ordre.

El senyor Godoy García:

Hay dos puntos con los cuales quiero expresar mi discrepancia de que se hayan enviado a esta comisión. Y quisiera pedirles que se enviaran a las comisiones donde, bajo mi punto de vista, sería más adecuado, máxime cuando esta comisión está... seguramente es la más cargada de temas que existe en estos momentos.

El punto número 9, que es toma... aunque no lo vayamos a ver hoy, pero es toma en consideración de una pro-

posición no de ley sobre la reapertura del repetidor de televisión catalana de la Carrasqueta. Yo encontraría más adecuado que fuera otra comisión, no esta, porque no es estrictamente una infraestructura del transporte. Y, por tanto, podría verse en otra comisión.

Y el segundo, sería la comparecencia del *conseller* de Economía, Hacienda y Empleo sobre una cuestión que afecta a grandes proyectos. El *conseller* de Economía, Hacienda y Empleo comparece normalmente en la comisión correspondiente de economía y no en esta. Y tratándose de un tema de grandes proyectos, tampoco veo por qué tiene que estar en esta. Por tanto, yo pediría que esta comisión se pronunciara al respecto y que se enviaran estas dos iniciativas de nuevo a la Mesa para su redistribución.

El senyor president:

Gràcies, senyor Godoy.

¿Tiene usted que decir alguna cosa sobre el tema? Señor Maluenda.

El senyor Maluenda Verdú:

Gràcies, senyor president.

Jo considere que el senyor Godoy, en la primera exposició que ha fet referent a eixa iniciativa del repetidor, possiblement tinga raó, que a la millor no era esta la comissió més adequada per a enviar-la. I és veritat que està carregada de punts.

Quant a la d'economia, mire, es tracta precisament d'uns danys que han fet les auies en un edifici públic, i també és discutible si hauria de ser esta comissió o no. El que sí que està clar és una cosa: és que la Mesa de Les Corts té la competència per a qualificar els escrits i enviarlos a la comissió que considere pertinent. No està determinat en el reglament, en ningun cas, a quines comissions hauria de enviar... A la millor és una assignatura que tenim pendent i s'hauria de fer una resolució de caràcter general de la presidència de Les Corts, en la qual se determine quines són les matèries que deuen anar a cada una de les comissions que tenim, sobre tot les legislatives. Això mos evitaria molts dubtes, com el que tenim en estos moments, que no dic que no tinga raó la seua senyoria.

Però donada la situació en què mos trobem, que ja ha passat per Mesa, ha passat per Junta de Síndics i ho tenim en l'ordre del dia, a la millor seria contraproductiu voler modificar-ho, sense llevar-li la raó, que pense que la té. Però crec que donat que ja està en l'ordre del dia, hauriem de deixar-ho aixina, però sí tindre-ho en compte per al futur, abans que la mesa de la comissió confeccione l'ordre del dia que s'envia a la Junta de Síndics, si hi ha alguna iniciativa que consideren que hauria de reconsiderar, valga l'expressió, la mesa la seua assignació a una comissió o altra, que es fera en eixe moment procedimental. Però pense que el que vosté diu... és sensat el que està dient.

El senyor president:

Entenc que per part del Grup Parlamentari Popular no està per la labor de canviar res.

El senyor Maluenda Verdú:

Jo pense que seria contraproductiu, retardaríem molt les iniciatives. Però que se tinga en compte per al futur, perquè...

El senyor president:

Jo sí que voldria afegir alguna cosa en el que es referix a la petició de compareixença del conseller d'Economia, Hisenda i Ocupació i acumular-la amb una de la consellera de Cultura, perquè és evident que podia suscitar els dubtes de què vosté parla, senyor Godoy, però també és cert que en la Junta de Portaveus el seu grup no va fer ninguna objecció perquè se ficara esta compareixença en esta comissió.

Per tant, si no hi ha objeccions de cap classe, jo crec que el cal fer és substanciar-la. I jo crec que com va a vindre precisament el vicepresident del Consell i conseller d'Economia i Hisenda, que es veja en esta comissió o es veja en la d'economia, a fi de comptes va a comparéixer el conseller adequat. Per tant, si a vostés els pareix bé, està previst esta vesprada a primera hora. Per tant, canviar-la –s'ha de dir al conseller–, seria molt complicat haver de canviar res. Els pareix bé?

Senyora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

Per a donar també –gràcies, senyor president– la meua opinió sobre este tema, i en general sobre, bé, efectivament, la saturació que té esta comissió.

Aleshores, nosaltres el que volíem proposar, primer, com a qüestió prèvia, és que se convoque més sovint esta comissió, perquè si no, és evident que els temes se van quedant damunt la taula, i en la mesura que se queden damunt la taula, també perden actualitat i perden eixe *reprise* informatiu que tot treball parlamentari hauria de tindre.

En concret, sobre la proposta que fea el senyor Godoy, sent que a més afecta dos iniciatives del nostre grup, (*remors*) nosaltres... És molt incòmode parlar aixina...

El senyor president:

Senyories, silenci, per favor.

La senyora Oltra Jarque:

Gràcies.

Nosaltres el que sí que no voríem bé és que ara se traslladaren de comissió, entre altres coses, pel que acabe de plantejar. I és que si ja vénen tard a esta comissió, si han de tornar a ser repartides i anar a una altra comissió, estarem parlant del tema de la Carrasqueta segurament a final de la legislatura. Per tant, nosaltres sí que les mantindriem ací.

Però també és cert que l'observació que ha fet el senyor Godoy jo crec que és a tindre compte, si no per a esta comissió de hui, sí per al futur. I a la millor podria ser una bona idea, jo la plantege als tres portaveus d'esta comissió, i és que fem una mena de recomanacions de què se pot vore ací i què no, donada la quantitat de temes que apleguen, de manera que quan aplegue un tema que nosaltres hàgem recomanat que vaja a una altra comissió, directament se pugui desviar, i no esperar que estiga inclòs en l'ordre del dia, estalviant aixina tot el temps eixe que es perdria pel camí.

Per tant, si els sembla bé, podríem fer això els portaveus dels tres partits, una sèrie de normes o de recomanacions de què se veu ací i què no, i a partir d'ahí, i per al futur, ja se van repartint els temes amb més celeritat. Això respecte a aquest tema.

I no sé si introduir el que jo volia plantejar de l'ordre del dia o ho deixem per a després. El que el president diga.

El senyor president:

Jo hauria de dir una cosa a este respecte. El que no es pot és substituir les funcions de la mesa de la comissió. Per tant, la mesa de la comissió està oberta, lògicament, perquè els portaveus li manifesten el que vullguen, perquè lògicament es publiquen les proposicions, se publica tot i saben a quina comissió la Mesa de Les Corts ha destinat cada cosa. Per tant, la mesa de la comissió està oberta a qualsevol iniciativa dels grups parlamentaris, però no se poden substituir les funcions de la Mesa de Les Corts per una altra reunió o organisme. (*Veus*)

El senyor Godoy García:

Señor presidente.

El senyor president:

Vamos a ver. Señor Godoy, dígame.

El senyor Godoy García:

Solamente para indicarle que ciertamente no se puede sustituir la mesa, pero que todas las cosas tienen sus precedentes. En la Comisión de Industria, por ejemplo, se remitiéron a la Mesa de las Cortes, en la última sesión que tuvieron, dos proposiciones no de ley sencillamente para que reconsideraran.

Yo he escuchado con mucha atención al señor Maluenda, he escuchado con mucha atención también a la representante del Grupo Compromís, entiendo las razones que dan, y yo creo que en la base argumental coincidimos. Y sí que me parecería adecuado que al menos, que al menos se elevara a la mesa el contenido de este debate para que lo tenga en cuenta en sucesivos repartos, que las cuestiones de televisión vayan a la comisión correspondiente y las cuestiones que afecten al *conseller* de Economía y Hacienda y que sean de grandes proyectos –otra cosa es que fueran del capítulo de infraestructuras y transporte–, que vayan a la Comisión de Economía y Hacienda.

El senyor president:

Sí, señor Maluenda, para concluir.

El senyor Maluenda Verdú:

Sí, senyor president.

Jo en el fons estic d'acord amb el que està dient-se. El que passa és que les formes són molt importants. Mosatros, com ha dit molt bé el president, no podem suplir la Mesa de Les Corts i no podem dir que rectifique una actuació, perquè el reglament preveu que se pugui presentar un recurs dins de terme. I no estem en eixa situació, ni crec que és la voluntat política de ningun dels grups, per les expressions que ací s'han manifestat.

El que sí que coincidisc plenament –jo ho he dit abans, i la senyora Oltra també ha entrat en eixa qüestió, el que passa és que de forma distinta– és en la necessitat que té esta institució... El que passa és que no és competència nostra de fer-ho, sinó de la Junta de Síndics. I ací hi ha dos membres de la Junta de Síndics, la senyora Oltra i jo. I el seu grup sé que també està per eixa labor, que es faça una resolució de presidència en què es determinen quines són les matèries que deuen enviar-se a cada una de les comissions.

Una volta que estiga això regulat, si se comet un error a l'hora de tramitar-ho, sí que podem acollir-mos al contingut d'eixa resolució de caràcter general i dir: «Mire, esta matèria és més pròpia, conforme diu la resolució, de la Comissió d'Indústria, o de Medi Ambient o de la que siga».

Per tant, jo sí que emplace els grups parlamentaris –cada u que ho diguem en el nostre grup– perquè es demane en la Junta de Síndics la regulació de les matèries competència de cada comissió, que és una cosa que ni està feta ara ni s'ha fet mai. I pense que mos evitaria estos xiquets problemes.

El senyor president:

Jo crec que el tema està debatut, esperarem eixa proposta de resolució que parla el senyor Maluenda i obrarem en conseqüència, (*vetus*) si se fa, si se fa.

Jo sí que voldria una observació a la senyora Oltra, que ha dit que esta comissió porta les coses amb retard. Jo he de dir-li a la senyora Oltra que la comissió es va convocar el dia 4 d'abril, i eixe dia es publicaren en el *Bolletí Oficial de Les Corts* les propostes... les proposicions no de llei. Per tant, més de pressa no hem pogut anar. Estigué esperant la mesa diversos dies per tal que es publicaren, perquè és preceptiu la publicació, per a poder convocar la comissió. Per tant, el que ha pogut quedar clar és que no és una responsabilitat de la mesa eixe retard que vostè ha dit.

La senyora Oltra, per una qüestió d'ordre.

La senyora Oltra Jarque:

Bé. En primer lloc, el que estava plantejant és el retard que van a tindre els punts que no anem a poder vore hui, per la quantitat de punts que n'hi ha. En eixe sentit, la petició que es convocarà més aviat, més sovint, i no només el que és preceptiu, segons el reglament que, si no m'enganye, és una vegada al mes.

El senyor Maluenda Verdú:

Mínim, mínim, mínim.

La senyora Oltra Jarque:

Mínim, mínim. Per això –el mínim preceptiu, si no m'enganye, senyor Maluenda, segur que me corregix en temes de reglament–, que es convocara més sovint del mínim preceptiu.

I després, si ja entre en la qüestió de l'ordre del dia, saben ses senyories que hui n'hi ha Junta de Síndics, que això també seria per a reflexionar, en el sentit que si es pot convocar un altre dia la comissió, que no siga dimarts, millor.

Aleshores, crec que està previst vore fins al punt sisé, en principi. Com que el punt sisé sí que és una iniciativa que hauria de defensar jo en esta comissió, i jo espere..., però no sé si anem a acabar la Junta de Síndics, és probable que sí, però si no fóra aixina, la possibilitat d'introduir el seté per damunt del sisé.

El senyor president:

Bé. Vosté el que vol, senyora Oltra, és...

La senyora Oltra Jarque:

Si tots els grups estan d'acord.

El senyor president:

...si vosté no pot estar en el moment que toque la discussió del punt sis, que s'ajornara eixe punt i que se passara al set, o que se..., si se pot. Crec que el Grup Parlamentari Popular... Sí.

El senyor Godoy García:

Por parte del Grupo Socialista no habría ningún problema. Estamos por facilitar la cuestión, si así lo pide formalmente el Grupo de Compromís, y adaptarnos a la petición que realiza.

El senyor president:

Senyor Maluenda.

El senyor Maluenda Verdú:

Sí, senyor president.

Són dos punts els afectats, que són els dos del mateix grup parlamentari. No tenim ningun inconvenient que se resolga com millor li vinga a la senyora Oltra, vaja, a les obligacions que la senyora Oltra té en la cambra.

El senyor president:

Molt bé. Prenem nota que cas que la senyora Oltra no poguera estar en el moment de discutir el punt sis, passariem al set, si arribem. Moltes gràcies.

Proposició no de llei sobre la redacció d'un projecte de soterrament de la línia 1 de Metrovalencia al seu pas per Sant Isidre, incloent un aparcament subterrani

El senyor president:

Passem ja al segon punt de l'ordre del dia: presa en consideració de la proposició no de llei sobre redacció d'un projecte de soterrament de la línia 1 de Metrovalencia al seu pas per Sant Isidre, incloent un aparcament subterrani, presentada pel Grup Parlamentari Socialista.

Per a la seua defensa, té la paraula el senyor Godoy.

El senyor Godoy García:

Muchas gracias, señor *president*.

Señorías.

La proposición no de ley que vamos a defender tiene como objeto el soterramiento de la línea 1 de metro en San Isidro, y tiene un claro objetivo: es contribuir a la mejora del transporte público y de la calidad de vida en nuestros barrios. Yo creo que todos ustedes la conocen perfectamente. Y lo que pedimos es instar al Consell de la Generalitat valenciana, desde estas Corts, a redactar un proyecto de soterramiento de la línea 1 de Metrovalencia, a su paso por San Isidro, hasta aproximarse a la estación de Valencia Sud, incluyendo dicho proyecto un aparcamiento subterráneo robotizado de al menos 1.000 plazas, con acceso directo desde la V-30 y conexión a la nueva estación soterrada.

Igualmente, instamos al Consell a que, una vez que se encuentre redactado y aprobado dicho proyecto, pues se licite y se ejecute con la mayor celeridad posible.

Esperamos, señorías, contar con el apoyo de los grupos parlamentarios representados en estas Corts, y así lo pedimos a fin de mejorar y ampliar el proyecto de soterramiento de la línea 1 de Metrovalencia, a su paso por San Isidro, hasta aproximarse, en efecto, a la estación de Valencia Sud. Esta actuación es responsabilidad de la Generalitat valenciana, a quien corresponde realizar los estudios previos, el proyecto y la obra.

Lo que pedimos, señorías, en suma, es que el proyecto, para la línea 1 de metro a su paso por San Isidro, se redacte sin ningún tipo de cicatería. Lo que pedimos es que se redacte con amplitud de miras, pensando en el futuro, pensando en una mejora del metro, con voluntad de permanencia en el tiempo y aprovechando, pues, racional y generosamente la capacidad vertebradora e integradora que puede tener este proyecto para la ciudad.

Pedimos, señorías, que con esta obra se piense de manera integral, en el espacio y en las personas que lo habitan, y que, dada la ubicación de la misma, las inversiones aprovechen no sólo para mejorar la línea ferroviaria, sino también para derivar los mayores efectos positivos para la mejora territorial del barrio y para la calidad de vida de sus vecinos, superando los problemas que crea actualmente, en esta zona, la infraestructura existente, eliminando los efectos negativos, potenciando los efectos positivos, de la mejor manera posible, por supuesto, dentro de los principios que tienen que regir el actuar de las administraciones públicas, de racionalidad, economía y eficacia.

Y pedimos también, señorías, que cuando la Conselleria de Infraestructuras realice esta actuación, se piense, igualmente, en el fomento del transporte público y en la utilización de los medios a nuestro alcance para mejorar el medio ambiente y para luchar contra el cambio climático. Para lograr estos fines pensamos que la actuación que se ponga en marcha, finalmente, debe tener la amplitud de miras necesaria en lo que al soterramiento se refiere y, además, debe incluir un aparcamiento subterráneo robotizado, cuya capacidad hemos evaluado en unas 1.000 plazas, dicho aparcamiento, que contara con acceso directo al mismo desde la V-30 y con conexión a la nueva estación soterrada.

No tengo que recordar a sus señorías la necesidad de dichos aparcamientos disuasorios para combatir la congestión y la contaminación en el núcleo urbano de Valencia y para fomentar la intermodalidad, la movilidad sostenible en esa zona.

De hecho, la *conselleria* comprometió a través del Plan de infraestructuras estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010 la construcción de aparcamientos disuasorios, y recientemente se han comprometido a construir aparcamientos disuasorios, los *park-and-ride*, para 25.000 plazas junto a las paradas de metro y, a ser posible, con accesos desde las vías de alta capacidad, tal como nosotros proponemos. De estas 25.000 plazas, al menos 5.000, pienso, deberían corresponder al núcleo urbano de Valencia ciudad. Sin embargo, saben ustedes que existe un alto riesgo de que el Consell no pueda cumplir este compromiso por no disponer de espacios para su ubicación.

Pues bien, señorías, ahora tienen una buena oportunidad, en esta actuación, de disponer de espacio más que suficiente para un aparcamiento de 1.000 plazas, si se hacen las cosas tal como nosotros las estamos proponiendo. Sin embargo, señorías, todo apunta, salvo prueba en contrario, que el aparcamiento que la *conselleria* piensa construir en esta actuación de San Isidro, con las nuevas modificaciones, sólo va a tener una amplitud de 350 plazas y que será un aparcamiento no soterrado sino en superficie, con lo cual se eliminaría, señorías, espacio para el parque y se construiría también una barrera.

Por ello nuestra proposición no de ley. Pensamos que aunque se presentó ya hace muchos meses, sigue conservando actualidad y vigencia, y la aprobación de la misma contribuiría, sin duda, a mejorar el proyecto que está preparando la *conselleria*.

Solicitamos también el apoyo de sus señorías para que esta actuación se licite y ejecute con la mayor celeridad, pues muchos nos tememos que se vaya dilatando en el tiempo, mientras que se da prioridad a gastos que nada tienen que ver con el transporte público.

Hemos de manifestar, señorías, que no es la primera vez que el Grupo Socialista presentamos propuestas para conseguir un buen proyecto de soterramiento de la línea 1 de Metrovalencia en San Isidro. El 25 de julio de 2007, don Vicente González Móstoles, en representación del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Valencia, presentó una moción al pleno del ayuntamiento, con este texto también. Esta moción no pudo prosperar porque no tuvo el apoyo, entonces, del Grupo Popular. Y también por parte... Tenemos que citar la proposición no de ley presentada por este propio Grupo Parlamentario Socialista el 9 de octubre de 2007, que no llegó a debatirse en estas Corts y que volvió a reiterarse con fecha 20 de enero de 2008. Ambas propuestas se hacían eco de las constantes peticiones de los vecinos.

Finalmente, el Grupo Parlamentario Socialista, saben ustedes que presentó dos enmiendas a los presupuestos de la Generalitat valenciana, también para el año 2008, que llevaban los números 1.359 y 1.369; una para el soterramiento de la línea de metro pasada la V-30, y otra para la construcción de un aparcamiento disuasorio en esa zona. Ambas fueron rechazadas con los votos en contra del Grupo Popular.

Por ello, hemos de referirnos, señorías, a los antecedentes de esta proposición no de ley en los cuales se inserta la misma. Saben perfectamente que la responsable de estas obras de adaptación de la estación de San Isidro, soterramiento, es la *conselleria* que está tramitando el oportuno expediente. En sus orígenes, este proyecto consistía, básicamente, en la remodelación de la actual estación en superficie y la sustitución del paso peatonal subterráneo por otro con pasarela elevada, y, además, proponía, en sus orígenes, la adecuación de un aparcamiento disuasorio con capacidad para unas 725 plazas, que ha disminuido el número de plazas.

El Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Municipal Socialista de Valencia valoramos, en su día, la propuesta de La Generalitat como un proyecto al que le faltaba algo, que no era totalmente adecuado para una ciudad que debe disponer de infraestructuras más modernas, con más visión de futuro; y resaltamos que puesto que estaba ya casi en marcha la actuación para el soterramiento de las vías en Benimàmet, la infraestructura ferroviaria de Sant Isidre se iba a quedar la única de la ciudad que quedaría en superficie, lo que además dificultaba la conexión al parque de Sant Isidre, que es un sistema general que todos ustedes conocen, previsto en el Plan de ordenación urbana de Valencia.

De ahí que entonces realizáramos, y seguimos realizando ahora, lealmente, nuestras propuestas alternativas; y de ahí que las explicáramos entonces y las explicamos ahora con claridad. Tenemos que insistir que la primera de nuestras propuestas es que se prolongue el soterramiento de la línea 1 hasta superar la V-30, para salir en superficie en las proximidades de la estación Valencia Sud, donde se encuentran las cocheras y talleres de trenes.

Nuestra propuesta, señorías, está avalada por informes técnicos que han indicado la necesidad, también, de llevar a cabo una obra de mayor calado urbano que la inicialmente

propuesta por la *conselleria*. La realización de la obra, tal como la propone el Grupo Parlamentario Socialista, supone ciertamente mayores inversiones; pero está plenamente justificada por las ventajas sociales evidentes para la ciudad, para sus vecinos y para el transporte público. Esta obra permitiría construir ese aparcamiento disuasorio, la nueva estación subterránea y lograr al mismo tiempo una mayor intermodalidad con el metro, los trenes de cercanías, el bus, el taxi... En consecuencia, al tratarse de uno de los ejes de penetración sur a la ciudad, este aparcamiento disuasorio subterráneo, conseguiría evitar el acceso de numerosos vehículos privados al núcleo urbano, y contribuiría a descongestionar la ciudad y a conseguir los objetivos –como he dicho antes– de reducción de emisiones de CO₂ y lucha contra el cambio climático.

Desde el primer momento, el Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Valencia y los vecinos han compartido esta opción de soterramiento frente a las propuestas del Consell que no contempló en su proyecto original esta alternativa. Por ello estimamos que es fundamental que el Consell realice las obras que pedimos y que..., en suma, pues, suponen..., ese soterramiento... hasta superar la V-30 –del que he hablado–, el aparcamiento subterráneo con una capacidad de 1.000 plazas y conexión desde la V-30.

Mire. Es cierto que la *conselleria* ha manifestado alguna sensibilidad ante las peticiones de los vecinos y ante las peticiones del Grupo Socialista. La *conselleria* ha movido sus posiciones, desde que el Grupo Municipal Socialista presentó la moción en el Ayuntamiento de Valencia y el Grupo Parlamentario Socialista también la proposición no de ley en estas Cortes durante el último semestre de 2007.

Y quiero dejar constancia en el *Diario de Sesiones* de esta rectificación. Pero creemos que la rectificación que va en buena línea..., pero se queda corta, señorías. Y los planes de la *conselleria* para este tramo de metro y para este barrio, es verdad que ahora son mejores, pero deberían mejorarse yendo algo más allá. La rectificación realizada, señoría, no nos parece suficiente; queda bastante por avanzar, y eso justifica el mantenimiento de nuestra proposición no de ley.

¿Qué cambios ha aceptado la *conselleria*? Parece haber aceptado, según nuestros informes, realizar el soterramiento de las vías. Pero se hará un poco más hacia dentro, para seguir manteniendo el servicio de la actual línea, es decir, paralelo; se prolongará hasta antes de llegar a la V-30, no después de pasada. De esta manera el metro seguirá cruzando la V-30 y el cauce del río por el actual puente.

La *conselleria* ha aceptado soterrar el metro a lo largo de la actual calle Campos Crespo –eso es lo que tenemos entendido–; y esto constituye un avance necesario, pero no es un avance suficiente. Según nuestros informes, en el nuevo proyecto, el soterramiento se iniciaría en Campos Crespo y las vías comenzarían a salir a superficie a la altura de Tres Cruces, una vez cruzado el bulevar.

La actuación de soterramiento aceptada por la *conselleria*, según nuestras informaciones, tendría un efecto positivo, pues serviría para hacer desaparecer una barrera arquitectónica y redundaría en la mejora de la permeabilidad y movilidad en dicha zona, hacia el futuro parque junto al cementerio y el nuevo jardín incluido en el Plan urbanístico de Patraix. Pero hay que dar un paso más, señorías, que puede darse si se aprueba lo que proponemos en nuestra proposición.

La *conselleria* también ha manifestado que en el nuevo proyecto la estación irá soterrada y se situará a la misma altura de donde está ahora situada –espero que lo confirme–, tendrá una conexión en túnel con la otra estación de cer-

canías de Renfe que el ministerio construye, en esa misma calle, más abajo: la estación de cercanías de Vara de Quart. Luego, ambas, quedarían soterradas, integradas. De esta manera es cierto que se mejora el proyecto. El Consell tendrá que recordar, ahora, que cuando el PSPV hizo la propuesta de soterramiento, ellos dijeron que era inviable. Pues mire, el tiempo nos ha dado la razón: soterramiento es viable. Comprobamos ahora que el Consell ha rectificado; sin embargo, el nuevo proyecto sigue siendo poco ambicioso y puede mejorarse sustancialmente.

¿Por qué se quedan cortos en este proyecto? Ya lo hemos dicho, no vamos a repetirlo, porque ni el soterramiento supera la V-30 ni tenemos aparcamiento soterrado y robotizado para 1.000 vehículos, sino para poco más de 300, con lo que, además, pues si se siguiera nuestro proyecto, o lo que nosotros pretendemos que se realice, quedaría ampliado el espacio libre, además, para el disfrute de los ciudadanos porque el aparcamiento quedaría absolutamente subterráneo. Pedimos al Consell un esfuerzo más, un nuevo paso adelante, una nueva mejora: ampliación de aparcamiento y comienzo rápido de las obras.

Nada más, muchas gracias.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Godoy.

Grups que desitgen fixar posició?

Sí, pel grup parlamentari del Compromís, té la paraula la senyora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

Gràcies, senyor president.

Senyories.

La falta de planificació del Consell en matèria d'infraestructures té, precisament, en l'obra del metro el seu exemple més clar. A més dels retards, adaptar una infraestructura que en la ciutat de València i en la seua àrea metropolitana hauria de ser prioritària, les inversions en la xarxa de metro són clarament insuficients i es limiten a fer obres de manteniment i d'ampliació, lentament, sense cap visió de futur.

Les tarifes són cares, els servicis lents, les freqüències insuficients, el personal està mal pagat, les adaptacions per a la població amb més dificultat són pràcticament inexistentes –estem parlant de la línia 1– i la integració del metro amb altres models de transport no existix, ni tan sols en la seua planificació. És a dir, tot allò que caracteritza un servici modern de transport públic no existix en el nostre metro, que no acaba de definir quina és la seua funció en la mobilitat dels ciutadans de la ciutat de València i la comarca.

Al nostre entendre són inacceptables desplaçaments d'una hora i quinze minuts fins a Carlet, en menys de 30 quilòmetres. És inacceptable la manca d'accés en estacions subterranies per a discapacitats –estem parlant de la línia 1–. És inacceptable les tarifes abusives que es cobren. És inacceptable la baixíssima freqüència de trens qualsevol dia de l'any. I a tot açò, és inacceptable la política d'expulsió de viatgers que fa la direcció de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana d'este mitjà de transport que hauria de ser un mode habitual per a la mobilitat.

En este últim tema, quasi ha sigut una imposició de Renfe que es realitzen obres d'interconnexió, a què el govern valencià s'oposava, i que van acceptar durant la falta d'arguments sòlids per a negar-se. Però que els va permetre, com en tantes altres coses, justificar retards en les inversions que només el Consell és responsable. (*Sona un timbre*)

El cert és que València porta més de dos (*sona un timbre*) dècades de retard respecte a altres àrees metropolitanes espanyoles i més d'un segle... (*Sona un timbre diverses vegades*)

(*Pausa i remors*)

El senyor president:

¿Ya funciona bien su aparato, señor...? Muchas gracias. Puede continuar, señora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

Esperem que l'aparell del senyor (*inintel·ligible*) ... funcione.

Bé, (*rient*) com en altres tantes coses, deia jo, que el Consell és responsable del retard de les inversions.

El cert és que València porta més de dos dècades de retard respecte a altres àrees metropolitanes espanyoles i més d'un segle respecte a altres ciutats de semblants grandàries i desenrotllaments urbans d'Europa.

La major contradicció que existix a la xarxa de metro de València és que ha sigut dissenyada pensant que ha de ser un tramvia que va soterrat i un metro que va en superfície, quan hauria de ser al revés. O s'opta per un model o s'opta per un altre, però no es pot fer conviure dos models que a més han estat mal pensats des del principi.

Per descomptat, la nostra opció, i així la manifestem en totes les institucions que han tingut alguna responsabilitat en el disseny i construcció d'esta xarxa de transport, és que València, per orografia, per història, per economia i per la seua forma urbana, haguera necessitat més tramvia i menys metro. Però, en fi, açò ja és aigua passada.

Però, al contrari, l'àrea metropolitana, per eixa mateixa raó, haguera necessitat una xarxa de metro amb tot el que suposa quant a la seua construcció, començant pel seu soterrament.

No obstant això, el govern valencià ha optat per fer-ho al revés, tot i en poblacions que tenen una o dos parades d'una xarxa que, per freqüència, velocitat i servei pot definir-se com de tramvia de rodalia, i farà a més que esta xarxa es convertisca en metro en la ciutat de València. I amb aquells fangs, doncs estes pols, no? No sé si esta és ara, en este moment, una expressió adequada.

Les obres que el govern valencià ha programat en l'adaptació de l'estació de Sant Isidre, de la línia 1, persisteixen en este error, com tantes altres obres previstes en eixa línia i d'altres línies. Convertir en una passarel·la elevada –se plantejava adés– el que ara és un pas de vianants subterrani i crear un aparcament de reduïdes dimensions, que hauria de ser un aparcament dissuasori per a milers de vehicles –com està plantejant-se en la proposició no de llei que estem debatent–, i voler vendre eixa obra com la gran millora del nostre metro, doncs per a nosaltres és simplement una broma. Però és una broma que no fa cap gràcia a ningú, començant pels veïns de Sant Isidre, que veuen com perdran superfície que hauria de ser destinada a altres funcions tan urgents com les obres que el govern no va a fer o no pretén fer.

La proposta que presenta el Grup Socialista pretén, no sé si solucionar, però almenys pal·liar este aspecte concret, encara que nosaltres creiem que s'hauria d'haver fet en una discussió amb profunditat respecte a totes les mesures que s'haurien d'adoptar per a convertir el metro en un servei que facilitarà la vida als ciutadans en compte de complicar-se-la més encara.

Per tant, nosaltres, amb estes reserves, sabent que la filosofia de fons dista molt dels projectes que estan duent-se a terme, doncs anem a recolzar aquesta iniciativa per les qüestions que hem exposat ací.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyora Oltra.

Per part del Grup Parlamentari Popular, té la paraula el senyor Giner.

El senyor Giner Giner:

Moltes gràcies, senyor president.

Senyories.

Senyor Godoy, vosté manté esta proposició, a pesar que ha volgut argumentar i donar-li una certa raonabilitat amb molt poca fortuna, perquè el que objectivament calia fer, a pesar que la presentaren a finals del mes de gener, crec que concretament el dia 30 de gener, el que havien d'haver fet és retirar-la, perquè pel contrari ocorre el que li ha ocorregut a vosté. Vosté en la seua intervenció ha hagut de donar per fet una sèrie de premisses que no se sostenien, ha hagut de donar per fet una sèrie de qüestions que no tenien cap fonament. Perquè vosté sap perfectament que La Generalitat està en este moment estudiant conjuntament amb l'Ajuntament de València les millors solucions per a la integració de l'estació de Sant Isidre. Eixa és la realitat actual, eixa és la situació actual, la situació en este moment. Ni l'ajuntament ni la conselleria crec que poden rebre lliçons de ningú, tampoc del seu grup, respecte a la bona voluntat, amb la recerca de les millors alternatives per a eixa estació de Sant Isidre.

Ni s'ha actuat ni s'està actuant amb *cicateria*, com ha assenyalat vosté en la seua intervenció, ni amb una falta d'amplitud de mires. Tot el contrari, s'està estudiant amb profunditat, s'estan buscant les millors solucions per a la ciutat i per als ciutadans.

Però, mire, amb la mateixa lleialtat que vosté dia, plantejava la seua iniciativa, la proposició no de llei, amb la mateixa lleialtat, li he de dir, senyor Godoy, que resulta –no vull qualificar-ho d'una altra manera–, almenys resulta sorprenent que el Grup Socialista plantege esta proposició no de llei, que vosté mantinga esta proposició no de llei i, per contra, no considere, ni vosté ni el seu grup, necessari fer cap menció, no fan cap menció a la situació de les vies d'Adif, a la situació d'eixes vies que estan en la mateixa zona, en el mateix lloc; vies d'Adif que discorren per un terraplé d'uns huit metres d'altura, però que circulen nombrosíssims trens, incloent-ne trens de mercaderies. En la mateixa zona, senyor Godoy, en el mateix lloc. I vostés no es dignen a fer la més mínima menció a la solució d'eixes vies. Tenen vostés una bona oportunitat per a solucionar eixa inquietud que reflectia la seua proposició no de llei, aplicant la mateixa inquietud a la solució d'eixes vies d'Adif.

Respecte les actuacions de l'aparcament, a les quals també es referix la proposició no de llei, jo li he d'assenyalar que responen a un acord entre l'ajuntament i els veïns de la zona; on, per altra part, La Generalitat no ha participat, un acord en el qual no ha tingut absolutament res a vore La Generalitat. Un acord entre ajuntament i veïns de la zona.

Però, per remarcar-li, senyor Godoy, en la seua actuació ha fet reiterades al·lusions als aparcaments. He de dir-li, he de recordar-li, encara que em consta que vosté ho sap, que el

Consell ja està executant actuacions d'aparcament, tant en estacions de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana com de Renfe, en compliment del compromís electoral de planificació per a la construcció de 25.000 places d'aparcament junt a les estacions de metro i de rodalies, prestant una especialíssima atenció al seu accés des de les vies d'alta capacitat.

Una ciutat més moderna i amb més projecció de futur. Eixe és l'objectiu que té l'ajuntament, eixe és l'objectiu que compartix l'Ajuntament de València amb la mateixa Generalitat.

Ací s'ha dit, i es diu genèricament, s'ha dit d'una manera molt gratuïta que no s'ha fet res, que no es fa res, que durant anys València ha estat –i és cert, és cert que València portava un retard–, però als ciutadans no se'ls pot enganyar. Els ciutadans han constatat quan s'ha fet, com s'ha fet i què s'està fent en este moment. És evident, és més que evident que durant molts anys València ha estat molt retardada i marginada en tot el que a metro i a infraestructures ferroviàries en la ciutat es referia. Però ara també és més que evident que està fent-se i que s'ha fet en els últims anys el major esforç de tota la nostra història. Eixa és la realitat. Per això jo el que considere, senyor Godoy, és que, en lloc de fer tant de circumloqui, el que havia d'haver fet és retirar la proposició no de llei perquè vosté és tan conscient del que jo li acabe de dir com jo mateixa i com els mateixos ciutadans.

Moltes gràcies, senyor president.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Giner.

Sí, si no hi ha més intervencions...?

Sí, senyor Godoy, per a rèplica té vosté la paraula.

El senyor Godoy García:

Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar he de agradecer al Grupo de Compromís el apoyo a esta proposición no de ley que, sin duda alguna, y diga lo que diga el señor Giner, si se aprueba será un elemento que contribuirá positivamente a que se avance en el proyecto y se mejore el proyecto para los vecinos de la zona, para los ciudadanos de Valencia y para modernizar ésta. Porque es un proyecto más ambicioso y es un proyecto más amplio. Y cuando yo calificaba de «cicatero» el proyecto de La Generalitat, lo hacía con todas las consecuencias.

En primer lugar, La Generalitat presentó un proyecto que ni siquiera incluía soterramiento alguno. Ese fue el primer proyecto que presentó. Y después, por las presiones ejercidas, tanto de los vecinos como por este tipo de cuestiones, también las proposiciones y las mociones presentadas por los propios grupos políticos en las instituciones, pienso que se ha movido algo, se ha movido algo.

Mire, señor Giner, yo le entiendo a usted. Usted tiene que hacer este papel y tiene que defender lo que ha defendido. ¿Cómo no lo va a hacer? Si el propio Ayuntamiento de Valencia, en el cual está el Grupo Popular, el Grupo Popular se opuso a nuestra moción, ya sabía yo que usted no iba a venir aquí, en representación del Grupo Popular también, a aceptar nuestra moción.

Pero una cosa es que se opongan y otra cosa son los argumentos que no puede decir en modo alguno que se ha pasado y que ya no tiene razón de ser. Mire, si se ha pasado y no tiene razón de ser, es que ya tenemos el soterramiento hasta después de pasado el cauce del Turia, ya llega a Valencia Sud, cosa que no es verdad, porque sabe usted que se queda en Tres Cruces y de nuevo ahí empieza a salir el me-

tro en superficie, y es que el parquin subterráneo tendría ya mil plazas si estuviera soterrado. Y sabe usted que no es verdad, sino que el parque subterráneo, en el nuevo proyecto que están haciendo, todavía lo ponen en superficie y que quita espacio para el jardín; mientras que de la otra manera daría espacio para el jardín porque encima del aparcamiento podrían ponerse elementos deportivos. Y eso usted lo sabe muy bien. Con lo cual, los vecinos tendrían aparcamiento subterráneo y además tendrían más espacio lúdico.

Mire, yo quería decir que no intente usted tampoco desviar la cuestión. Dice: «Es que también hay vías de Adif». Estupendo. Quedan muchas cosas que resolver en nuestra comunidad, pero ahora estamos intentando resolver ésta. Y lo estamos intentando resolver con toda lealtad. Nos dice a nosotros: «¿Y por qué no lo han presentado ustedes también lo de Adif?». Y yo le digo a usted: ¿y por qué no han hecho ustedes una enmienda a esta proposición no de ley que ya estaba aquí? Y miren qué fácil lo tenían, haber hecho una enmienda y haber incluido lo de Adif.

Le digo más: ¿por qué no presentan ustedes su proposición no de ley en Madrid, que es el sitio donde se tratan las cosas de Adif? Porque aquí de lo que de verdad tenemos capacidad es de instar a nuestro Consell a que nuestro Consell mejore.

Mire, nos dice usted, nos ha dicho algo que yo creo que no es cierto. Pero, en fin, estoy dispuesto a que usted nos lo demuestre. Que el acuerdo que hay, que un acuerdo entre el ayuntamiento y vecinos, que La Generalitat no ha participado para nada en ello. Bueno, pues seguramente la nota de prensa que yo tengo es una nota que está equivocada, porque lo que dice esta nota de prensa, porque desgraciadamente poca información podemos tener nosotros a veces sobre estas cosas, dice: «En diciembre de 2007, el director general de Transporte de la Generalitat, Vicente Dómine –ese es de la conselleria–, y el concejal de Circulación presentaron un proyecto de soterramiento de la citada línea a su paso por la calle Campos Crespo», que es lo que yo le decía. ¿Se ha movido algo en el buen sentido!, y creo que estas proposiciones tienen una influencia positiva por eso, pero queda todavía. Se ha movido, pero poco, queda todavía por avanzar.

Y dice: «El aparcamiento previsto por el ayuntamiento de 400 plazas junto a la futura zona ajardinada Jardín de la Vida, tendría un acceso directo desde la V-30.» Se ha movido también en ese sentido, pero seguimos teniendo el aparcamiento no subterráneo, sino en superficie y, además, que se han reducido las plazas. Es que no llega a 400. Yo le estoy hablando de 1.000. Porque diga usted lo que diga, no se están construyendo aparcamientos subterráneos disuasorios, y lo único que pedimos es que, puesto que aquí hay posibilidad, porque aquí hay espacio, si se hace el proyecto que nosotros estamos propugnando, utilícese esa posibilidad y vayamos a las 1.000 plazas, porque hay capacidad de absorber mucho tráfico.

En fin, les he dicho que lo estábamos..., desde luego que lo planteamos más que con ánimo de polemizar, con ánimo de contribuir. Si piensan ustedes que contribuye de manera positiva, pues, les pedimos su voto. Y, si no, pues, ustedes votarán en contra, como lo suelen hacer también sistemáticamente cuando aquellas ideas que son buenas para una ciudad o para un barrio resulta que no proceden de su grupo.

Muchas gracias.

El senyor president:

Gracias, señor Godoy.

Sí, senyor Giner, té la paraula.

El senyor Giner Giner:

Sí, gràcies, senyor president.

Senyor Godoy, jo pense que el Grup Parlamentari Popular, com també el grup municipal del Partit Popular en l'ajuntament, crec que voldran el que és millor per a la ciutat i voldran arbitrar i articular les millors solucions per a la ciutat. A mi no em cap ningun dubte. Com estic disposat a acceptar que també en la seua iniciativa hi pugua haver i hi haigga una bona voluntat.

El que jo li he manifestat és que, existint en l'inici una bona voluntat en la seua iniciativa, després s'han produït uns fets que vosté mateixa, en la seua intervenció ha acceptat, que han anat millorant el que pot ser i va a ser el projecte definitiu. Jo he començat la meua intervenció anteriorment diguent-li que La Generalitat està estudiant conjuntament amb l'Ajuntament de València les millors solucions per a la integració de l'estació de Sant Isidre. Això és el primer que jo li he dit.

Però també jo vull dir-li que no desvie, com vosté ha afirmat en la seua intervenció, no vullguem desviar la qüestió. I li dic amb la mateixa lleialtat que afirmava vosté mantindre a l'hora de plantejar esta proposició no de llei, li dic que vostés podrien plantejar eixa mateixa inquietud, eixa mateixa valoració de la necessitat en eixa zona en un aspecte en què vostés poden fer segurament molt més que el meu grup. El seu grup, dic jo que podrà influir molt més que el meu davant del govern de la nació, que és, en definitiva, el que a la vegada pot influir sobre Adif perquè eixa sensibilitat que mostra vosté s'aplique a una realitat ja existent, que és molt clara: tots sabem que en eixa mateixa zona discorre, en eixe terraplé a què es referia anteriorment, de 8 metres, quantitat i quantitat de trens de tot tipus, de viatgers i de mercaderies. Doncs, apliquen vostés eixa mateixa sensibilitat, prenguen eixa iniciativa que han pres ací, però allí, en Madrid, no l'han pres vostés, ni han instat que el seu grup parlamentari en les Corts Generals ho fera tampoc. ¿Per què no ho fan, això, vostés?, ¿per què no insten el seu govern com ho han fet ací?

Ací s'està treballant i s'està treballant bé en articular una solució. Dia vosté que la bondat de la seua proposició radicava en què alguna cosa es menejara. Bé, doncs, a vore si traslladen eixa mateixa iniciativa en l'àmbit estatal i fan que alguna cosa es menege.

I no negue, per favor, no negue l'evidència: el Consell està ja executant actuacions d'aparcament en estacions no tan sols de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, també de Renfe, en compliment d'eixe compromís electoral de planificació per a la construcció de 25.000 places d'aparcament junt..., que estiguen pròximes a estacions de metro i de rodalies. I prestant, a més, una especialíssima atenció en l'accés de les vies d'alta capacitat. Això és una realitat que jo crec que no poden negar.

Per tant, mosatros no és que capritxosament votem en contra de la seua proposició no de llei. És senzillament que la seua proposició no de llei ve a reclamar una cosa que els mateixos fets, la mateixa realitat ja ha superat.

I, a més, jo li he qualificat la seua intervenció de poc afortunada, perquè..., per eixe fet que li acabe de ressenyar i perquè a on la tenien de plantejar vostés és precisament a l'Adif i al govern de la nació, i, que jo sàpia, encara no ho han fet.

Moltes gràcies, senyor president.

El senyor president:

Moltes gràcies a vosté, senyor Giner.

Conclòs el debat, passem a la votació. Vots a favor de la proposta no de llei? 7. Vots en contra? 8. Per 8 vots en contra i 7 a favor queda rebutjada la proposició no de llei.

Passem a continuació al tercer punt de l'ordre del dia. Sobre este punt n'hi ha una sol·licitud d'ajornament per part del Grup Parlamentari Socialista. En les seues carpetes tenen vostés la carta de demanda d'ajornament.

**Proposició no de llei sobre la revisió
del projecte de traçat ferroviari d'alta velocitat
València-Castelló-Tarragona i l'eixida nord de València**

El senyor president:

Llavors, passem, doncs, al punt número 4: presa en consideració de la proposició no de llei sobre la revisió del projecte de traçat ferroviari i alta velocitat València-Castelló-Tarragona i d'eixida nord de València, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-Izquierda Republicana: Compromís. *(La senyora Oltra diu: «Un segon, senyor president, que està el ponent fora.»)*

Sí, sí, és el senyor Morera qui té d'intervindre? Esperem, doncs, un segon que entre el senyor Morera. *(La senyora Oltra diu: «Sí, és que està en la porta, ¿eh? Gràcies.»)* Sí, sí, val. *(Pausa)*

Senyories, suspenem cinc segons la comissió.

(Se suspén la sessió durant uns minuts)

El senyor president:

Senyories, reprenem la comissió.

Senyor Morera, està vosté fent ús de la paraula per a defensar la presa en consideració de la proposició no de llei sobre la revisió del projecte de traçat ferroviari d'alta velocitat València-Castelló-Tarragona i d'eixida nord de València, presentada pel seu grup.

Senyor Morera, té vosté la paraula.

El senyor Morera Català:

Moltes gràcies, senyor president.

Açò és arribar i besar el sant, perquè jo pensava que n'hi havia un altre punt de l'ordre del dia. *(Veus)* ¿L'han ajornat? Doncs, jo... Bé, tirem endavant.

Jo crec que este és un punt important, essencial i que pot marcar la legislatura. És un punt que té com a fonament el treball que han fet molts alcaldes de l'Horta Nord, no només del Bloc Nacionalista Valencià, sinó també del Partit Popular, del Partit Socialista, d'Esquerra Unida, perquè existix una gran preocupació respecte a una obra necessària, diguem ací, important, l'AVE al seu trajecte entre València i Castelló. I ¿per què n'hi ha esta preocupació? N'hi ha esta preocupació perquè s'ha vist com s'han fet les coses a l'Horta Sud, s'ha vist com altres comunitats autònomes han fet penetracions soterrades de l'AVE i els diners que n'hi ha en altres comunitats autònomes pareix ser que per als valencians no existixen, i els impactes terribles de l'alta velocitat al seu pas per l'Horta Sud, amb unes muralles de més de huit metres, doncs, ens deixen un panorama molt desolador, molt preocupant respecte al que havia de ser unes infraestructures que no danyaren..., tota infraestructura danyada, però que no danyara d'una forma tan substancial el medi ambient. *(Veus)*

Per tant, la proposició no de llei que els presente és una proposició que ha estat negociada, parlada per alcaldes de l'Horta Nord de diferents partits polítics, torne a repetir, i naix d'eixa preocupació, naix de la preocupació que l'impacte al seu pas per l'Horta Nord no siga un impacte tan sever com el que hem tingut a l'Horta Sud.

Per altra banda, és una proposició no de llei que té un fonament tècnic importantíssim, i són els estudis que al seu dia la Universitat Politècnica de València, a través de l'Ajuntament de Meliana, va elaborar (*veus*) per a aconseguir una alternativa creïble, raonable i que no demorara l'execució de l'alta velocitat –no estem parlant de la Madrid-València, sinó que estem parlant de la de València-Castelló– i que no demorara la necessària connexió per alta velocitat entre capitals de l'estat i, sobretot, la seua anada cap al nord, cap a Castelló i cap a Europa.

I una alternativa que té com a punts neuràlgics la necessitat de connectar el nostre aeroport en una xarxa intermodal. (*Veus*) Tots els estudis del món, totes les capitals avançades del món, des d'Estocolm, Londres-Heathrow, Londres-Gatwick, Amsterdam-Schiphol, Milà-Malpensa, París-Roissy i fins i tot Frankfurt, estan connectant les seues xarxes intermodals d'alta velocitat i aeroportuàries d'una forma d'estacions modals. ¿Per què els valencians hem de ser menys? ¿Per què ens hem de conformar amb ser de la segona divisió? ¿Per què no podem, estes Corts, estes Corts Valencianes, plantejar una postura sensata, raonable, tècnicament viable, fins i tot més ràpida, per a aconseguir que el nostre aeroport de Manises estiga connectat amb AVE? ¿Hem de ser menys que els catalans, que tenen tres estacions connectades amb el seu AVE?: tenen connectat l'aeroport, l'actual Estació de Sants i fins i tot una tercera estació, que ara no en recorde el nom, que va al nord de Barcelona. ¿Ens hem de conformar amb ser menys que altres comunitats autònomes?

Estem a temps, senyories, col·legues, per a evitar que des del govern central se planifique el nostre territori sense comptar amb les veus del territori, sense comptar amb les nostres particularitats geogràfiques com és una horta que és un valor ecològic, ambiental, agrícola, importantíssim. I dir-los a la gent del govern central, com els ho hem dit des del 2003, que, per favor, no se faça una barbaritat que, després, en tindriem tots de lamentar. ¡Estem a temps!, ¡estem a temps!

Des del Bloc hem presentat recursos per a que el govern central, en l'etapa del senyor Aznar, i ara l'actual etapa del senyor Rodríguez Zapatero, estudie les alternatives reals presentades i, de moment, no hem trobat una resposta positiva. De moment. Però estes Corts, com realment representa la voluntat del poble valencià, poden parar una acció de destrucció enorme a l'Horta Sud. Per altra banda, ens condemnariem a tindre no una alta velocitat, no un AVE, sinó un trenet de fira per l'Horta Nord, perquè al seu pas per eixos municipis no aconseguiria les velocitats que tots volem, un trenet de fira. I, per tant, estem a temps de parar una greu situació des del punt de vista ambiental, des del punt de vista geogràfic i des del punt de vista de la competitivitat necessària de la nostra economia i la necessitat d'una estació intermodal que ens projecte cap al lideratge de les ciutats europees més avançades.

I esta es la proposició que plantejem ací. I és una proposició, torne a dir, consensuada per tots els alcaldes, per la majoria d'alcaldes de l'Horta Nord, sense diferències, sense vel·leïtats. És a dir, entenen que el millor... I no per una qüestió que no passe per allí l'alta velocitat, sinó perquè s'entén que n'hi ha una alternativa raonable, sensata i positiva.

Per tant, estem a temps, estem a temps per a aconseguir que eixa alternativa tinga el suport d'estes Corts Valencianes d'una forma sensata i que ens oriente cap al futur. No dubte que, la proposició no de llei, l'hauran llegida, l'hauran llegida amb suficient interès, sé que n'hi han algunes alternatives plantejades, ara en parlarem, però jo busque ací el consens d'estes Corts. No hem tingut temps..., pensava que podria arredonir un major consens, però trobe que ens podíem posar d'acord, i jo acceptaria suggerències sobre este plantejament, sobre el plantejament de l'exposició de motius i sobre el plantejament de les tres propostes de resolució o tres punts de la proposta de resolució. Però, ja els dic, el meu interès és que estes Corts tinguen l'altura que la situació reclama.

No estem parlant de la línia Madrid-València o València-Madrid. Eixa, efectivament, s'ha d'executar amb rapidesa, hem arribat tard, som una ciutat i un país que hem arribat tard, altres han arribat més prompte i, per tant, no es tracta de demorar unes obres que estan en execució. Es tracta d'aconseguir projectar a partir d'ara el nostre futur, no repetir els errors que s'han fet en l'execució al seu pas per l'Horta Sud i situar-nos a la línia de les ciutats (*veus*) europees més avantguardistes, més líders de la Unió Europea.

I eixa és la nostra posició i, per tant, espere que les seues senyories dels grups parlamentaris accepten esta proposta, i que pugam eixir hui en un dia importantíssim per al que serà el futur d'esta ciutat, d'este territori, salvaguarda de l'Horta Nord i connexió de l'alta velocitat futura amb l'aeroport de Manises.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Morera.

A esta proposició no de llei hi ha presentada una esmena per part del Grup Parlamentari Socialista, registre d'entrada 15.329.

Per a la seua defensa, té la paraula el senyor Godoy.

El senyor Godoy García:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, como pueden ustedes comprender, el Grupo Parlamentario Socialista no puede votar favorablemente la propuesta que nos hace Compromís, que en suma pretende cambiar de manera sustancial y total el trazado ferroviario de alta velocidad Valencia-Castellón-Tarragona, pretende cambiar la salida norte de Valencia y el diseño de la nueva estación central de Valencia y del parque central, de manera que el nuevo trazado se dirija desde la estación de Valencia a una segunda estación, al aeropuerto de Manises y de ahí hacia Castellón.

Bien, señorías, nosotros sabemos que el gobierno central, por supuesto, se ha sentado con los alcaldes de L'Horta Nord, que se están realizando todos los esfuerzos para mejorar el trazado, pero sabemos que siempre dentro de la línea que ya está aprobada y que, como saben ustedes, ha pasado también el estudio de impacto ambiental.

Y no podemos aceptar esta proposición no de ley, lo decimos con mucho respeto, porque consideramos que se encuentra también fuera del espacio idóneo si solo se presenta en estas Corts, cuya función esencial y específica es instar al gobierno valenciano, de la misma manera que la función específica de las Cortes españolas es instar al Gobierno de España.

Nosotros consideramos con todo nuestro respeto que el espacio más oportuno para presentar esta proposición no de ley, en la que se insta al Ministerio de Fomento a variar tra-

zados del AVE que son de la exclusiva competencia del gobierno central, son las Cortes españolas, en las cuales Izquierda Unida sí que tiene representación. Por eso, no compartimos que este sea el lugar idóneo, a no ser que ustedes al mismo tiempo también lo hayan hecho en el Congreso de los Diputados.

Y les voy a decir más, yo leí hace unos días en la prensa y tengo el recorte de un comunicado de Esquerra Unida del País Valencià de L'Horta Sud, por tanto, también me gustaría que ustedes fueran claros y que estuvieran de acuerdo. Miren, ese comunicado dice lo siguiente: «Desde Esquerra Unida del País Valencià de L'Horta Sud y en particular desde Manises, Esquerra Unida rechaza la propuesta de que el AVE salga hacia el norte por Manises.» Una propuesta hecha sin consultar a los afectados de ese cambio de postura, y que es el resultado del pacto con el Bloc. La nota va firmada por Esquerra Unida de L'Horta Sud, y prosigue calificando de absurda la propuesta que ustedes realizan hoy en esta cámara, lo califican ellos, ¿eh?, yo no la califico.

Y diciendo que ahí no queda el absurdo pues, además, esta propuesta que ustedes hacen, dicen ellos, que ignora que para que saliese de Manises hacia el norte, el AVE tendría entonces que atravesar el parque natural de las riberas del Turia, y ellos mismos, sus propios afiliados, les preguntan a ustedes si han calculado el impacto que supondría dicha obra para el parque natural: por dónde va ir, si va ir por La Vallesa, si va ir por las pinadas del Salt del Moro, por las ruinas romanas de Manises, si han consultado con Paterna... Y concluyen diciendo textualmente: «Que si ya han rechazado el segundo baipás porque cruza las riberas del Turia, ¿cómo es que van a querer meter el AVE por dicho parque natural a 350 kilómetros por hora?» Bien, el comunicado está firmado, voy a omitir leer el nombre de la persona, por supuesto.

Entonces, ¿cómo piensan ustedes que desde el Grupo Socialista tenemos que considerar su propuesta de resolución si su propia organización considera textualmente que han tomado una decisión a la ligera y les pide que tengan un poco de dignidad y de sentido común? Eso se lo dicen ellos, ¿eh?

Yo, señorías, no voy a llegar a tales extremos. Solo les digo que esta proposición no de ley para mí se encuentra fuera de lo que es el espacio adecuado, si no se presenta también en el Congreso de los Diputados y, sobre todo, es una cuestión de tiempo, es una cuestión de tiempo.

En las fechas en que nos encontramos el AVE directo desde Madrid a Valencia tiene todos sus tramos de plataformas en obras, muchas de ellas terminadas, preparadas para poner las vías que ya han sido contratadas y culminar con electricidad y señalización estas obras que empiezan en Madrid y se extienden hasta Valencia. Saben ustedes que las obras ya han atravesado el puente del cauce del Turia, que se encuentran ya en el barrio de San Marcelino en plena ciudad de Valencia; hasta tal punto avanzan las obras que ya se han tomado las decisiones y medidas necesarias para que las líneas de cercanías afectadas no penetren ya directamente en Valencia, y desde hace unos días los viajeros de cercanías de estas líneas descienden en Vara de Quart donde traspordan al metro en la estación de San Isidro para llegar al centro de Valencia mediante un acuerdo que se ha realizado entre el gobierno central y la Generalitat valenciana y que ha llegado a buen puerto.

Ustedes saben que están ya aprobados todos los estudios informativos y declaraciones de impacto ambiental, tanto en Valencia como entre Valencia y Castellón; está aprobado

también el estudio informativo y la declaración de impacto de la operación parque central de Valencia e incluso hay acuerdo sobre lo que arquitectónicamente debe ser la nueva estación entre todas las administraciones públicas. El túnel pasante, las tres estaciones de Valencia cuentan ya con estudio informativo, con declaración de impacto ambiental aprobados, y se ha licitado y adjudicado a la empresa Sener Ingeniería y Sistemas, SA la redacción del proyecto constructivo de dicho túnel, en el que se prevé las estaciones de Aragón y de la universidad.

Pero, además, en cumplimiento del convenio para la remodelación de la red arterial de Valencia que suscribieron en esta ciudad el Ministerio de Fomento, La Generalitat y el Ayuntamiento de Valencia, Renfe y el GIF –ahora Adif– en el año 2003, actualmente se están desarrollando en cumplimiento de ese convenio las diferentes actuaciones que, junto con el nuevo eje pasante, serán parte de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia. Y estas actuaciones que se están realizando son las siguientes: primera fase del traslado de Valencia-Grao a Fuente de San Luís, ya están finalizadas las obras; Centro de Tratamiento Técnico en ancho ibérico, está en obras; el nudo sur, está en obras; el canal de acceso, el proyecto está en fase final de redacción; la nueva estación central, sobre la cual el pasado 1 de febrero se alcanzó un acuerdo entre administraciones para desarrollar a nivel de proyecto constructivo el diseño del arquitecto César Portela, como conocemos todos.

Todas estas actuaciones permitirán, entre otras cosas, la integración de la alta velocidad en la ciudad, mejorando así mismo el servicio de cercanías y eliminando la barrera urbana que el ferrocarril supone en la actualidad. Como saben sus señorías, las obras están avanzadas y el presidente del gobierno ha comprometido la llegada del AVE a Valencia el año 2010.

Razonablemente, señorías, creo que solo podemos y debemos mirar hacia delante, mejorando todo lo que podamos, por supuesto, mejorando todo lo que podamos los actuales trazados, dialogando con todos los alcaldes todo lo que podamos, pero solo podemos mirar hacia el futuro. Son unas obras públicamente... son unas obras gigantescas, las inversiones más importantes recibidas en Valencia, que van a beneficiar a toda la Comunidad Valenciana y a situarnos en un lugar que nos corresponde, señorías.

Las decisiones fundamentales están adoptadas y lo saben. Se han hecho con el mayor acuerdo y con el mayor consenso posible. Saben ustedes que el Plan estratégico de infraestructuras del transporte se aprobó en julio de 2005, que todas las licitaciones están hechas y las obras en marcha hasta Valencia, y que el tramo Valencia-Castellón cuenta ya con estudio informativo aprobado y con declaración de impacto ambiental aprobados, y también los estudios geológicos y cartográficos se están realizando, y saben que se va a encargar el proyecto constructivo en breve. Al mismo tiempo, el Ministerio de Fomento saben que ha abierto negociaciones con los ayuntamientos de L'Horta, que los ha recibido, a los que están afectados por el trazado, a fin de introducir todas las mejoras posibles para minimizar los impactos ambientales y para permeabilizar la línea; en algunos casos, señorías, como en Puzol, se han adjudicado estudios de soluciones para integración del ferrocarril y disminuir el posible efecto barrera de la nueva línea de alta velocidad Valencia-Castellón, ya están adjudicados.

Saben ustedes que el Ministerio de Fomento está haciendo los mayores esfuerzos de diálogo con los ayuntamientos para resolver aquellos problemas concretos que se presen-

ten, pero también saben que replantearse anular todo el trabajo realizado, partir de cero con un nuevo estudio informativo para proponer un nuevo trazado hacia el oeste, que ustedes mismos lo piden por una parte y sus afiliados de L'Horta Sud lo rechazan por otra parte, y cuya viabilidad ustedes en estos momentos tampoco pueden garantizar en absoluto, tendría que hacerse un estudio informativo con las diferentes opciones. Esto supondría de entrada retrasar el AVE a Castellón, como mínimo, diez años. No sé si lo han considerado ustedes, y si es eso lo que de verdad quieren. Fíjense ustedes que el estudio informativo del que ahora ya tenemos la aprobación viene de finales de los años noventa, el encargo, y hemos tenido la aprobación hace tan solo un año. En fin, que lo piensen ustedes.

Yo creo que ya hace tiempo que pasamos el punto de no retorno razonable. Ustedes tuvieron tiempo para decir lo que querían en este espacio y, bien, las cosas se debatieron, sabe usted lo que es la preclusión, y sabe usted muy bien lo que es la *restitutio in integrum*, porque es usted abogado, pues yo creo que aquí la *restitutio in integrum* cabe muy poco y que esto ya ha precluido.

Se hicieron las opciones, se hicieron las opciones públicamente, se hicieron dialogando, por supuesto que serán mejorables y yo quiero que se mejore en todo lo posible mediante el diálogo y cuanto antes mejor, en eso no tenemos ningún problema. En ese momento o en aquellos momentos se presentaron y resolvieron las alegaciones, esa fase concluyó, no podemos estar continuamente volviendo la vista atrás; sí, ayudando a nuestros alcaldes, sí, apoyando... sí, apoyando a nuestras poblaciones para mejorar. Pero mire usted que si nos lleváramos... si usted consiguiera llevar el trazado para donde usted quiere, los problemas que iban a surgir también, y usted no podría ni siquiera garantizar que tuviéramos nuevo proyecto.

Mire, en cuanto al tramo Castellón-Tarragona, ahí no hay modificable ningún trazado porque no se ha definido ningún trazado hasta el momento dado que el ministerio lo único que tiene iniciado son los estudios previos; por tanto, ya llegará el momento y entonces, ahí sí, ahí podremos llegar a acuerdos. Creo sinceramente que la proposición no de ley que presenta el Compromís, con todo mi respeto, llega con muchos años de retraso. Por eso, les he dicho que estaba fuera de tiempo, no quería en absoluto hacerlo como una descalificación, sino que está retrasada. Y lo que produciría su aprobación es reiniciar todos los procesos de estudios informativos, tanto en toda la operación ferroviaria de Valencia como en todo el tramo Valencia-Castellón, ya les he dicho, yo creo que como mínimo diez años de retraso.

Señoría, yo creo que ahora lo que toca es proseguir con las obras que se están realizando e introducir todas las mejoras necesarias... el ministerio debe tener toda la sensibilidad posible, por supuesto, para mejorar ambiental y socialmente todo lo que pueda la obra, pero no las debe retrasar.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista no se ha limitado a rechazar la propuesta de Compromís, sino que hemos realizado una propuesta alternativa para que... también pedimos el apoyo de sus señorías. Una propuesta, señorías, que mire al futuro y que paso a darles conocimiento: en primer lugar, pedimos que las Cortes Valencianas manifiesten su apoyo al trazado de las líneas del AVE en la Comunidad Valenciana que ha sido aprobado por los estudios informativos y declaraciones de impacto ambiental pertinentes y sometidos previamente a información pública, e igualmente que manifiesten su apoyo a la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia acordada por el Ministerio de Fomento, La Generalitat y el Ayuntamiento de Valencia conocida como «operación parque cen-

tral» y a la llegada del AVE a Valencia en el año 2010. Esos estudios informativos muchas veces no son ni siquiera del gobierno socialista, sino que son y vienen y traen causa del gobierno anterior del Partido Popular.

En segundo lugar, le pedimos a las Cortes Valencianas que insten a los ayuntamientos por cuyos términos municipales trascurren los trazados del AVE a acordar con el Ministerio de Fomento, en el plazo más breve, las características concretas que integren, de la mejor manera posible, el trazado a su paso por los respectivos términos municipales. Porque todos nosotros apoyamos que se mejoren los proyectos; lo que no podemos apoyar es que se retrasen.

Y las Cortes Valencianas –tercer punto– también queremos que manifiesten su apoyo a los avances realizados en la penetración de las obras del AVE a Valencia y en el proyecto arquitectónico de la nueva estación central de Valencia, y que insten al Gobierno de España, a La Generalitat y al Ayuntamiento de Valencia, a todos, a cooperar intensamente en la ejecución de las correspondientes obras con el fin de paliar al máximo las molestias que puedan producirse a los ciudadanos y usuarios del ferrocarril y a extremar las precauciones para la adecuada ejecución de las obras. Pedimos colaboración, señorías.

Finalmente, las Cortes Valencianas manifiestan su apoyo al corredor mediterráneo, así lo pedimos, de alta velocidad, a la redacción con el mayor consenso de los proyectos constructivos del tramo de alta velocidad Valencia-Castellón y a la realización que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento para la implantación de una nueva plataforma exclusiva de alta velocidad en ancho europeo para viajeros, a fin de dar continuidad a la línea entre Castellón y Tarragona.

Las Cortes Valencianas pedimos que manifiesten su apoyo al Gobierno de España para que prosiga el esfuerzo inversor y termine las obras de plataforma que se están llevando a cabo en el tramo del corredor mediterráneo que usted conoce de Vandellós a La Secuita, que es el único tramo de aquí a Barcelona que tiene solo vía única y queremos que tenga vía doble para dar continuidad, adaptarla a la alta velocidad y poder, de esta manera, establecer la primera fase, modestamente, pero la primera fase de este servicio de alta velocidad en todo el corredor mediterráneo del tramo Valencia-Barcelona.

Y, finalmente, las Cortes Valencianas instan al Consell de La Generalitat –y concluyo– a colaborar con el Gobierno de España a fin de facilitar el desarrollo de las obras de alta velocidad en toda la comunidad.

Así es nuestra propuesta de resolución alternativa para la cual también les pedimos a ustedes la consideración y, ya le digo, con el mayor respeto a las propuestas que aquí se presentan. Pero no podemos compartir que tengamos que echar atrás de tal manera las cosas, que tengamos que esperar en Castellón todavía diez años para que el AVE llegue a la ciudad.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Godoy.

Per acceptació o no de l'esmena, té la paraula el senyor Morera.

El senyor Morera Català:

Moltes gràcies, senyor president.

Mire vosté, jo no refusaré amb tanta paraula buida. El primer que li he de dir és que portem setze anys de retard des que el seu govern, el senyor Felipe González, l'any

1992 va enviar l'AVE a Sevilla, setze anys des de 1992 fins ara. Després ha vingut Valladolid, ha vingut Màlaga, ha vingut Barcelona ¿i els valencians què? Pels seus governs, entre altres, tenim el que tenim, setze anys de retràs i d'espera per la falta de pes polític que hem tingut els valencians per a reclamar allò que és nostre.

I «hay que mirar hacia delante», efectivament, mirem *hacia delante* i el que vostés van a fer va ser una barbaritat amb totes les de la llei. Perquè diu de diàleg. A 2003 presentarem una alternativa raonada de diàleg que vostés, quan van arribar al govern central, no han fet ni cas. De quin diàleg em parla? Si vosté no ha dialogat ni amb els seus alcaldes, els poquets que li queden, en l'Horta Nord? Ha parlat vosté amb els seus alcaldes, que són particips d'esta proposició no de llei? Si no ha parlat vosté ni amb els seus, com s'atreuix a demanar que el govern central dialogue amb mosatros? Però això quina broma és?

Esta proposició no de llei, la mobilització dels seus alcaldes i de la gent, la majoria de gent de forma transversal de l'Horta Nord, entre ells molts socialistes, no s'expliquen com se projecta des de Madrid el nostre territori sense que els seues representants públics, és a dir vostés, tinguen res a dir. S'enrecorda vosté de la presa de Tous? Açò podria ser pitjor, pitjor.

Després, siga vosté honest. No me barrege el que és alta velocitat entre Madrid i València amb allò que està en una fase d'estudi, no m'ho barrege! No barrege el que són obres executades o que s'estan executant i obres que estan per vindre. I el que estem ací intentant és previndre una catàstrofe ecològica, geogràfica i situar-mos en el *pelotó dels torpes* perquè no se connecta el nostre aeroport amb la xarxa d'alta velocitat. Això és el que vostés proposen.

Per altra banda, m'ha parlat vosté d'un partit que no és el meu. Jo, si vosté no ho sap, senyor Godoy, sóc secretari general del Bloc i el que puga dir un altre partit ho respecte, però no ho compartisc. Ara, els dirigents del Partit Socialista de l'Horta Sud, els seus, ¿sap el que deien de quan estava fent la barbaritat de muralla de l'AVE a l'Horta Sud? Vol que li ho recorde? Ara, al final, la gent interpreta el que vol. Però el que vostés dien, el seu secretari comarcal a l'Horta Sud, senyor Santamaría, alcalde d'una població important de l'Horta Sud, ¿sap vosté el que dia? Ho recorden? Recorden una cosa que era la muralla de l'AVE que vostés participaren en contra? Però va ser l'estafa que van fer quan van arribar al govern i el que van dir en aquell moment i es van comprometre, després van fer tot el contrari. Eixa és la polític de diàleg que em parla vosté? Per favor!

Escolte'm, estem parlant d'una obra que ha destrossat l'Horta Sud amb muralles de més de huit metres d'altura, que ha canviat el règim de temperatures de poblacions com Alcàsser i el que se fa en altres comunitats autònomes, concretament en Barcelona, ¿per què els valencians no ho podem tindre?

Sap vosté que la penetració de l'alta velocitat, no d'alta velocitat, d'AVE, perquè ells sí que tenen AVE, nosaltres alta velocitat, ¿sap vosté que eixa penetració s'ha fet vint quilòmetres abans d'arribar a Barcelona, vint? Què van fer vostés? Van dialogar amb el seu govern, amb el seu ministre? Els van dir que els valencians també ens mereixiem una penetració de vint quilòmetres soterrada de l'alta velocitat? O això que ve a dir-mos ací no els ho diu als seus col·legues de Madrid? Mire, jo sí que els ho he dit als meus col·legues de Madrid, als de Convergència i Unió, als del BNG i als del PNB que, per cert, són claus en la governabilitat, i no s'expliquen el nivell tan infim dels polítics valencians que no són capaços de defendre el que és seu. No s'ho expliquen!

I no me confonga vosté el que és l'entrada a València de Madrid-València amb el que ha de vindre després. No ho confonga! I, li torne a repetir: estem a temps d'evitar la destrossa que ha sigut l'Horta Sud. I, per tant, jo li demane diàleg, sí, però diàleg seriós, perquè des de 2003 no està presentat no només una proposició no de llei sinó un projecte complet elaborat per la Universitat Politècnica de València que vostés... Mire, anava a dir una barbaritat, però me la calle. Des del govern central no han fet res. I ara què ve a dir-mos ací?

El que li estic dient i li dic a esta cambra és que podem evitar una destrossa. I com que jo no me refugie en paraules buides per a quedar bé, mire, li faig una proposta: jo retire els dos últims punts de la proposta de resolució, perquè vull que esta proposta de resolució arribe, pel bé de vostés, per a què no hagen d'anar a l'Horta Nord amb la cara acatxada i que puguen parlar bé amb els seus dirigents a l'Horta Nord. Perquè n'hi ha temps i quan vegem els estudis d'impacte ambient i vegem l'impacte ambiental que va ocasionar esta proposta unilateral, sense diàleg, del ministeri per l'Horta Nord i pugam coincidir tots que és bo per al nostre projecte de futur col·lectiu com a valencians connectar l'aeroport, s'ho repensen, influïxen en el govern central, s'ho parlen. Eixos estudis que s'estan fent, que són mínims, no els retarden si se fan de la manera que alguns ho volen plantejar. No reduïxen, el que acaba de dir vosté amb una frivolitat increïble, deu anys l'alta velocitat a la seua arribada a Castelló. Això és una frivolitat increïble, entre altres coses perquè és una alternativa tècnicament superior, més efectiva, més correcta a la que està plantejant unilateralment, contra el territori valencià, el seu ministeri.

Tinguen vostés la decència de plantar a la senyora ministra Magdalena Álvarez... Planten-se, demostren perfil propi, exigisquen que no mos destrossen l'Horta Nord, li ho diuen vostés al govern central i segurament trobarem una solució més factible. Per dos estudis hem de sacrificar tota una comarca? Dos estudis que s'han començat a fer des de fa no res. Tot el que m'ha dit vosté que s'està executant és, torne a repetir, l'AVE Madrid-València.

Planten-se vostés, traguem un poquet del que supose que tindran i diguen al govern central que n'hi ha una alternativa més raonable que ens connecta amb el que són les ciutats punteres d'Europa i del món. I el que és bo per a Barcelona, també és bo per als valencians: soterrament de les vies, connexió amb estació intermodal, connexió amb l'aeroport i una alternativa que no ha de destrossar, perquè va paral·lela al *bypass*, no ha de destrossar, si s'inverteix el que cal, ningun parc de la Vallesca ni al seu pas per Paterna. Perquè n'hi han alternatives raonables, molt més ràpides, tècnicament més viables i només falta una cosa en tot açò: la seua valentia política, que n'hi haja un Partit Socialista valencià que defense els interessos valencians. Això és l'única cosa que falta ací!, l'única cosa que falta!, i tota la resta són contes xinesos. Així que si vosté de veritat vol que hi haja un AVE ràpid per a Castelló, que no destrosse l'Horta Nord, que se faça amb rigor, pactem una solució ací, en estes Corts, de conjunt i tirem endavant i no maregem la perdiu. Falta un Partit Socialista que s'impose i que reculla el que estan dient els seus alcaldes de l'Horta Nord, això és l'única cosa que falta! I, per tant, li demane eixa valentia política.

Jo, tanmateix, no accepte la proposició no de llei del Partit Socialista, retire els dos últims punts i demane consens també al Grup Popular, que ara escoltarem, per a buscar, i estem a temps, un temps que no retarda l'execució d'eixe AVE perquè, torne a repetir, el retard va ser per voluntat política del govern central que ens ha penalitzat durant setze anys.

Per tant, no ens tornen a penalitzar no només en el temps sinó amb un AVE, que ja hem vist el que ha donat a l'Horta Sud. Vostés en aquell moment no van tindre la valentia política de dir «per ahí no» i busquem una solució tècnica més viable, com tenen altres ciutats d'Espanya, i ara és el moment que vostés diguen que n'hi ha una alternativa que és millor per al nostre futur, per a la nostra terra, per a l'Horta Nord i per a connectar-nos amb l'aeroport de Manises i només falta eixa dada: la valentia política d'un Partit Socialista que defensa els interessos valencians o que es plegue al que vinga de Madrid. Simplement això és el que falta.

Jo, sincerament i li ho dic sense acritud, crec que els falta eixa valentia política que jo els la demane, perquè no ens estem jugant ací només que un AVE competitiu sense des-trossar l'Horta Nord o el que vostés estan plantejant, i ja s'està veient que açò no és el que toca, una alternativa més ràpida, més raonable, tècnicament viable que ens situarà com a ciutat, València ciutat, i com a territori líder i avant-guarda a nivell europeu.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Morera.

Esta presidència entén que vosté ha fet una oferta de negociació per arribar a un consens. De totes formes el senyor Godoy té dret a rèplica. I, per tant, jo proposaria que una vegada concloses les rèpliques, si ho estimen necessari, suspendriem la comissió per tal que els grups puguen negociar.

Senyor Godoy, té la paraula.

El senyor Godoy García:

Muy bien.

Señor presidente.

Señorías.

Señor Morera.

No es una cuestión de valentía lo que usted dice, aunque también para usted será una cuestión de valentía tirarse a un pozo quizás, pero para mí es una cuestión de temeridad, es una cuestión de irresponsabilidad, de irresponsabilidad. Lo que usted propone no beneficia en nada a los ciudadanos valencianos. No me lo explico, porque usted representa al ciudadano valenciano. Lo que usted propone es que los ciudadanos valencianos, que usted ya dice que se han quedado dieciséis años sin AVE, se queden diez años más. Los de Castellón también son ciudadanos valencianos, ¿o es que no son los de Castellón ciudadanos valencianos? Y lo que usted está proponiendo es volver a generar una incertidumbre. Porque, vamos a ver, señor Morera, ¿tiene usted garantías de que se pueda hacer un trazado por L'Horta sur, por todos esos lugares, cuando sus propios afiliados de Esquerra Unida, por supuesto, no del Bloc, se están oponiendo y le dicen a usted que no cometa tal absurdo ni tal barbaridad?

Y, mire, no me diga usted que es que la proposición no de ley es suya y que los afiliados son de Izquierda Unida, porque es que yo sé leer y dice: «Mónica Oltra y Enric Morera presentan esta proposición no de ley.» Y ustedes la firman los dos, ¡si es que la han firmado los dos! La proposición no es de usted, la proposición es de ambos. Y, por tanto, es pertinente que yo les diga eso, simplemente para decirles, pues, mire usted, con todos mis respetos, yo no voy a entrar ni a decirle frívolo, ni a decir que sus palabras son vacías. Eso me parece que es entrar en un lenguaje de descalificación que se entra, posiblemente, porque no se

tienen otros argumentos. No voy a entrar a eso. Eso deteriora la vida parlamentaria y no aporta absolutamente nada, el que yo le diga que sus palabras son vacías, señor Morera; usted es un frívolo, señor Morera; usted debe prepararse mejor, señor Morera; usted debe conocer mejor las cosas... Eso es descalificar. Y yo en eso no voy a entrar. Eso no aporta absolutamente nada.

Yo lo que sí que le digo, señor Morera, es lo siguiente. Y a todas sus señorías les quiero recordar la magnitud y complejidad de esta obra y el grado en que se encuentra. Y lo que sí que le digo, señor Morera: póngase usted el reloj en hora. Eso sí que se lo digo, póngaselo en hora. Fíjese usted dónde estamos en estos momentos y fíjese usted la marcha atrás que usted piensa dar en estos momentos para no ofrecer nada, porque usted está ofreciendo humo, un hipotético trazado, con el cual ya no están de acuerdo ustedes mismos.

Yo lo que le tengo que decir es que la integración de la alta velocidad en Valencia ya se contiene en un convenio para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia, firmado en 2003. Ni siquiera el gobierno socialista. El convenio es anterior, es anterior. Y se firmó por el Ministerio de Fomento, La Generalitat y el ayuntamiento. Y este convenio se conoce con el nombre de Parque Central. El gobierno socialista, señor Morera, no lo puso en cuestión al llegar al poder en 2004, pensando en que para los valencianos era mucho mejor cerrar debates y pasar a la acción. En 2004, cuando se constituyó el gobierno socialista, las obras ferroviarias de alta velocidad a ejecutar en el término municipal de Valencia, no tenían declaración de impacto ambiental todavía y, en consecuencia, no tenían ni proyectos.

También le digo una cosa: en el 2004, cuando usted me dice los dieciséis años de retraso, cuando entró a gobernar el gobierno socialista, entre Valencia y Madrid (*s'interromp la gravació*) ... usted conoce que la Generalitat valenciana ponía muchos problemas con el tema del túnel. Y ante el bloqueo de esa situación, se tuvieron que tomar alternativas u opciones, se realizaron esas alternativas, se ha logrado un acuerdo y hoy tenemos adjudicado la redacción del proyecto del túnel pasante. Y eso es importante, porque eso determina por dónde va a ir y determina por dónde va a salir, y eso determina por dónde va a conectar. Y si usted tira eso para atrás, nos hemos quedado sin punto de conexión hacia Castellón y, claro, no nos sirve el proyecto que ahora mismo se está estudiando. ¿No sé da usted cuenta de eso? Yo supongo que sí. Porque el hacer estaciones en el aeropuerto... pues todas las que hagan falta en su momento que se estudien.

Ahora lo más importante es que ya llegue el AVE a Valencia y que todo el esfuerzo se centre ahí. Y que, además, se haga ya el proyecto constructivo para que vaya de Valencia a Castellón, que se encargue este año y se pueda empezar ya a realizar ese proyecto constructivo. Y que los estudios culminen y que también hagamos la doble plataforma entre Castellón y Tarragona. Y que las obras que se están haciendo entre Vandellós y La Secuita para eliminar el cuello de botella, también culminen y tengamos esa doble vía.

Yo es que me quiero situar en lo que es la realidad actual. Han pasado plazos. Sabe usted lo que es el expediente administrativo perfectamente y el tiempo que lleva. Y ya le he dicho los tiempos que ha llevado. Y de 1999, que se encargan los estudios primeros, los estudios informativos...

El senyor president:

Señor Godoy, le ruego vaya finalizando.

El senyor Godoy García:

... aquellos famosos, hasta estos momentos lo único que se han aprobado han sido estudios informativos y declaración de impacto ambiental.

Por tanto, me mantengo en que lo que usted propone son diez años de retraso del AVE hacia Castellón. Téngalo usted en cuenta porque también son sus votantes.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Godoy.
Sí, señor Morera, té la paraula.

El senyor Morera Català:

Senyor Godoy, no sé d'on es trau això dels deu anys, la veritat. És una apreciació personal seua. El que estem plantejant és una alternativa inclús més ràpida, més ràpida, perquè fins i tot evitarà haver de perforar i *tunelar* la ciutat de València, amb tota la complexitat d'eixa obra que suposa.

No sé per què vosté me trau a col·lació allò del parc central. Si estic d'acord! Sí a una estació en parc central, una estació que ja està en marxa, com vosté ha recordat. *Ok*. Endavant. Però el que no entenc és per què vostés volen privar als valencians de tindre connectat el seu aeroport amb l'alta velocitat. No entenc per què hem de ser menys, per què els volem privar d'eixa possibilitat, que és la possibilitat que estan contemplant totes les ciutats punteres d'Europa. Fins i tot Barcelona, fins i tot Barcelona, amb tres estacions, senyor Godoy. Per què se privilegia Barcelona i se castiga València? Ja mos han castigat vostés durant setze anys, setze anys, dels quals huit no van estar al govern central, però els altres sí. L'AVE va arribar a Sevilla. És més Sevilla que mosatros? Ara me va a responsabilitzar vosté a mi que l'AVE o l'alta velocitat no arribe a Castelló en deu anys? Per l'amor de Déu, per l'amor de Déu! És que ja l'esperpent és increïble. Açò és un esperpent. Són vostés els qui han tingut eixa responsabilitat, no jo.

Per tant, vosté no em dóna ningun argument, perquè eixos estudis que m'està plantejant vosté són estudis inicials. I vosté ha intentat hàbilment barrejar el que és l'AVE Madrid-València... Per cert, el que vostés dien fa quatre anys no ho diuen ara. I mire, no m'he portat les declaracions del que dien vostés, de la barbaritat de l'execució d'obra que suposava això, de la muralla de l'AVE. Van participar en totes eixes històries. Què ve a contar-me ara? I ara que això va pillar en un moment que s'estaven executant les obres, van a consentir-ho a l'Horta Nord? És que no té peus ni trellat. El que estem plantejant ací no és una obra que endarrerix res, sinó que afavorix les nostres possibilitats com a poble i l'execució més ràpida d'un projecte, salvaguardant un patrimoni de la humanitat, que és l'Horta Nord. I vostés vénen ací a enredar, «*que si paralizaremos diez años...*» Per l'amor de Déu! Si és tècnicament més viable.

Si això que diu vosté de diàleg..., no van tindre vostés diàleg quan nosaltres plantejem una alternativa raonable. Per cert, que tot això està en tràmit judicial, eh?, perquè no van contestar. És que no es van dignar ni a contestar. És que vostés, des del govern central, se pensen que els valencians són *bobos*, i mos tracten de segona divisió. Per què altres comunitats autònomes han de tindre el que els valencians no tenim? I ara ve ací a defensar... Vosté ha vist el projecte al seu pas per l'Horta Nord? És que totes les poblacions van a quedar fins i tot en un règim tèrmic inferior... de més calor, perquè van a posar ahí una muralla de huit metres en tot el que és l'autovia esta. Això s'ho ha

pensat bé? Sap les solucions tècniques que van a haver de fer-se i la destrossa que va a suposar per al territori?

Per altra banda, serà un trenet, un autèntic trenet. Sap quina velocitat...? Ha llegit vosté el projecte? Sap quines velocitats se van a poder dur des de València fins a Puçol? Tipus trenet. Per favor, pense-s'ho bé. Jo els ho reclame, els faig una crida al sentit comú. Perquè l'altra alternativa, que fins i tot té projectes molt raonables, de la Universitat Politècnica... No estem parlant de qualsevol cosa, estem parlant de la Universitat Politècnica. El que passa és que vostés no ho han contemplat, o els seus col·legues al govern central. I estem parlant d'una solució més ràpida, tècnicament més útil, que ens situa en la connexió del nostre aeroport cap a Europa amb una connexió intermodal i evita la destrossa de l'Horta Nord.

Aleshores, de què estem parlant ací? Eixes paraules buides que vosté mos ha dit no mos porten a ningun lloc. Mos porten, sí, a una destrossa de l'Horta Nord. I sap a què? Que alcaldes del seu partit d'estes comarques segurament criticaran el que vostés acaben de dir ací. Perquè esta proposició no de llei, que signe jo i Mònica Oltra, ve avalada per l'assemblea d'alcaldes i regidors de l'Horta Nord de diferents partits polítics. Ho ha escoltat vosté bé? Perquè mosatros dialoguem amb la gent, escoltem la gent i plantejem alternatives pensant en la gent. Els qui no han dialogat són vostés amb els seus alcaldes i el ministeri amb la direcció del Partit Socialista valencià.

Per tant, reaccionen i busquem entre tots una solució positiva per als nostres interessos com a poble.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Morera.

Donat que he sentit que el senyor Morera ofería una possible negociació, i com no he sentit encara ninguna apreciació clara per part dels grups polítics, anem a suspendre un minut només, un minut, la comissió, i pregue als portaveus que s'acosten a la taula.

(Se suspén la reunió a les 12 hores i 24 minuts)

(Es reprén la reunió a les 12 hores i 27 minuts)

El senyor president:

Senyories, anem a reprendre la sessió.

Bé. Acabat el tema de l'esmena, passem a la fixació de posició.

Per part del Grup Parlamentari Popular, té la paraula el senyor Mundo.

El senyor Mundo Alberto:

Gràcies, senyor president.

Bé. Jo, per tal de poder arribar a un acord, havia parlat amb el senyor Morera sobre la possibilitat de nosaltres poder acceptar la primera part de la seua proposta, en la qual pensem que cal fixar un corredor mediterrani a una velocitat... com totes les línies d'alta velocitat, com totes les que n'hi han a Espanya fins al moment. Que no siguésem una altra vegada més una línia ferroviària de segona categoria, sinó que mosatros volem ser de primera, com tots els altres. I, per tant, tindre les garanties que el corredor mediterrani tindrà eixa velocitat de 300-350 quilòmetres per hora, que és el que mos ficaria també en un corredor important d'enllaç de la nostra comunitat amb la resta d'Europa. I, per tant, importantíssim creem per als interessos de tot el que

és la nostra societat i per a la prosperitat de la nostra comunitat.

Per tant, en la segona part de la proposta que mos feia i que proposava el senyor Morera tenim els nostres dubtes sobre el tema de la fixació de posició davant del que és el traçat a través de l'Horta Nord. Pensem que ho hem de parlar, ho hem de negociar i que podem arribar a possibles solucions. Pensem també que és un tema que ja fa anys que s'està discutint, s'està alentint estos últims anys. No ha sigut una solució que ha vingut plantejada de fa dos dies, sinó que fa temps que està, però que realment no hem tingut avanços notables sobre això. No podem, per això, pretendre que en estos moments, que pareix que se reinicien els temes... Que aquí hem parlat de la proposta... En realitat, mos està parlant de l'AVE a Castelló i l'AVE a Barcelona, el corredor mediterrani, però tenen un altre AVE oblidat, que és l'AVE a Alacant.

O siga, que ací només en este moment, per part del senyor Godoy, sí que mos ha retret molt l'entrada de l'AVE a València i les obres que estan fent-se i el compromís que arribarà el 2010, que en un principi de vegades era en el 2001, i després ha anat retardant-se i ara mos han parlat de l'AVE a Castelló al 2015.

Però tot açò vull dir que en este moment per part del govern s'està alentit. La Generalitat sí que ha fet unes propostes concretes sobre el tram Castelló-Tarragona, sobretot Castelló-límit de la província de Tarragona, amb nou traçat, amb unes noves propostes, per a poder tindre eixe AVE que, indubtablement, és un tren i és una reserva de via que pel lloc on el passéssem tindrà problemes. Això no mos ho han de negar. Al lloc que el passéssem tindrà problemes. Per què? Perquè és una infraestructura que mos partix el territori. És una infraestructura que hem de tindre molta sensibilitat en la forma que ho féssem a cada un dels llocs. Sensibilitat en el tema de fer-ho amb menys impacte possible en tots els aspectes, de poder soterrar certes coses, perquè realment té problemes. I que en realitat no es beneficiaran tots els pobles pels quals passarà la línia. Al contrari, tindran una nova barrera. I que, indubtablement, els ajuntaments allí no tindran una parada més, perquè l'AVE tindrà parada en les quatre capitals o quatre punts, i després estarà connectat amb altres serveis ferroviaris.

Per tant, realment el que crea és una garantia de tindre un tren de primera per a la comunitat, però, indubtablement, si parlem ara de l'Horta Nord, després parlem d'un altra traçat, pel lloc que el passéssem, problemes els tindrem. I hem de tindre molta sensibilitat en eixes negociacions i que puguen arribar a bon terme. Per tant, buscar el lloc on menys mal faça, perquè, indubtablement, tampoc no estem en el moment d'elegir –com no?– el que són els posicionaments i les postures.

Pense que la proposta en este moment que feia el senyor Morera acceptant traure les dos parts i després poder-ho parlar és la més adequada. Pel tema de tramitació, al no voler acceptar eixa proposta per part de tots els grups per a la seua tramitació, en este moment no cap la possibilitat de fraccionar-la.

I, per tant, jo li demane, per tal de buscar un major consens, al senyor Morera que poguéssim revisar d'alguna forma esta proposta, que puga retirar-la en este moment, en tot moment està en la seua posició de retirar-la, perquè tal com està redactada, la nostra posició és en contra. I en el cas de poder fraccionar-se i votar, el primer punt tan sols seria a favor.

Per tant, eixa és la nostra postura. I li demane, en benefici d'eixe diàleg i consens, que poguéssim d'alguna forma retirar eixa proposta i, en conseqüència, poder-la tornar a

portar aquí amb major garanties perquè poguéssim recolzar-la en tots els aspectes.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Mundo.
Sí, senyor Morera. Té la paraula.

El senyor Morera Català:

Moltes gràcies, senyor president.

Jo el que he d'agrair és l'actitud del Partit Popular, perquè entenc que estem parlant d'una qüestió neuràlgica en esta legislatura. Crec que tots els grups parlamentaris estem d'acord en una alta velocitat, que es faça ràpida –no l'hem tinguda en el passat per circumstàncies–, però que es faça bé, que es faça amb totes les garanties ambientals i també amb totes les garanties que això serà un element estimulador a la nostra competitivitat econòmica i ens situarà en avantguarda, com estan fent-se en altres aeroports o ciutats del món.

Crec que si deixem madurar esta situació podrem coincidir que eixa és la via adequada. I, per tant, pot ser en esta situació de bloqueig del reglament ens aconsellaria retirar esta proposta per a buscar entre tots una via de consens. *(Algú diu: «¡Molt bé!»)* ¿Consens, en quin sentit? Escoltant la gent, escoltant el territori. Estic d'acord amb el que diu el senyor Mundo, una infraestructura d'estes característiques, doncs, passe per a on passe tindrà uns impactes i generarà unes molèsties, i generarà, doncs, una situació, doncs, en fi, que la direcció política i els governs han d'actuar en funció de l'interés general i no l'interés concret o particular de tal o qual població.

Però, torne a repetir-los, només per este tema ja valia la presència del Bloc a esta cambra, només per este tema, perquè podem evitar una situació de la qual tots ens pugam avergonyir en un futur. Jo els recomane que revisen amb plenitud quin és el projecte, la proposta que està plantejada. Encara estem en una fase d'estudi, per tant, no perdem ni un minut, no perdem temps, perquè les coses, crec que tots hi coincidirem, s'han de fer bé.

I davant una alternativa que no és una cosa que se'ns ha ocorregut a la gent del Bloc aixina, de presses i carreres, sinó una alternativa que està plantejada des del 2003, amb informes tècnics, amb estudis de la Universitat Politècnica, que és molt millor que la que se'ns oferix, jo crec que tots haurem de tindre la visió de futur, perquè tots volem, des de la nostra òptica, el que és millor per la nostra terra, mirar si eixa alternativa se pot encaixar.

No endarrerix en res la prolongació de l'alta velocitat a Castelló, tots volem que arribe ràpid i arribe bé, i arribe de les millors maneres, entre altres coses perquè els he de dir, com ha assenyalat el senyor Mundo, que al pas del projecte, al traçat que està plantejat, les velocitats no superen en cap moment els 150 quilòmetres. ¿Vostès saben la de pobles que han de travessar, barris que han de destrossar, muralla que s'ha de contemplar i el que va a suposar d'impacte negatiu a les poblacions? *(Veus)* N'hi ha alternatives més raonables. Que tenen altre tipus d'impactes, però molt menors.

Per tant, jo crec que esta sessió és interessant en eixe sentit. Deixem-ho damunt la taula, però, immediatament posem-mos a consensuar una alternativa que puga ser contemplada pel ministeri. ¿Per què no ho han de contemplar des del ministeri? ¿Si tenen una alternativa raonada però que no han contestat! I, entre tots, activem el que tingam

d'activar perquè esta obra s'execute en les millors garanties ambientals i en les millors garanties per a oferir al poble valencià un instrument útil per al seu futur econòmic. I això passa pel que s'està fent també en altres ciutats europees i també en Barcelona. Torne a repetir, no sé per què ens hem de conformar amb menys, jno ho entenc!

Per tant, retire la proposta a l'espera que pugam negociar entre els tres grups una posició que estiga en consonància amb el que s'ha plantejat ací.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Morera.

Llavors, s'entén que queda retirada la proposta.

I, en eixe sentit, doncs, passariem ja al segon punt de l'ordre del dia.

Proposició no de llei sobre la realització de les obres necessàries per a dotar d'aigua potable els veïns de les urbanitzacions de Sant Miquel de les Salines, Blue Lagoon i El Galán

El senyor president:

Número 5: presa en consideració de la proposició no de llei sobre la realització de les obres necessàries per a dotar d'aigua potable els veïns de les urbanitzacions de Sant Miquel de les Salines, Blue Lagoon i El Galán, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-Izquierda Republicana: Compromís.

Per a la seua defensa, té la paraula el senyor Torrò.

El senyor Torrò Gil:

Moltes gràcies, senyor president.

Bé, la proposició no de llei que duem ací a la consideració de la comissió és molt senzilla. Parla d'una qüestió, d'un problema que tenen una quantitat important de veïns d'una població de la Vega Baja, concretament, San Miguel de Salinas. Hi han dues urbanitzacions, anomenades Blue Lagoon i El Galán, que des de fa quatre anys no tenen aigua potable en condicions. A l'estiu del 2004, com diu la proposició no de llei, una anàlisi del Col·legi de Farmacèutics d'Alacant feia o determinava que l'aigua dels pous o del pou que servix a aquestes urbanitzacions estava contaminada per nitrats amb una quantitat que supera de forma clara i de forma prou per damunt dels límits que s'assenyalen com a òptims per al consum humà i, per tant, esta qüestió ha provocat una falta d'atenció i una falta de tindre esta aigua en condicions.

La conselleria ha confirmat, a més, la mala qualitat d'estes aigües, poc després, i això provoca, en definitiva, que aquestes urbanitzacions no tinguen, en el dia de hui, la qualitat necessària. La veritat és que sembla un poc..., no sé com qualificar-ho, perquè a les alçades del segle XXI, en un país que presumix de ser un país desenvolupat, encara hi haiguen situacions d'este tipus, és a dir, de persones, de col·lectius humans que tinguen problemes a l'accés a una aigua de qualitat. I no sols això, que quan es planteja un problema d'aquest tipus, les administracions públiques tarden tant de temps en donar una resposta adequada. No estem parlant d'un període de tres i quatre mesos, estem parlant de quatre anys i escaig que duquem amb aquest problema i que, per tant, és el que es demana en la proposició no de llei, senzillament és que el govern valencià finance el projecte, millor dir, finance les obres per a dotar d'aigua aquests veïns de les urbanitzacions de San Miguel de

Salinas. No sé si el tema és el més adequat per a tractar-lo en la comissió d'infraestructures i transports, però, bé, s'ha dut ací i, per tant, ací és el lloc on s'ha de defensar i, en eixe sentit, l'única cosa que demane, i no vaig a cansar els membres de la comissió, perquè sé que tenen una sessió extremadament llarga i complexa, simplement, és demanar aquesta qüestió i demanar que s'aprove.

Jo crec que la proposta és molt raonable i entenc que, en eixe sentit, no té per què haver-hi cap dificultat per part del Consell i (*inintel·ligible*) ... de les Corts en demanar que el Consell accepte aquesta qüestió i assumisca la projecció i el finançament d'aquestes obres necessàries.

Moltes gràcies.

(Ocupa la presidència la vicepresidenta, senyora Asunción Quinzà Alegre)

La senyora vicepresidenta:

Muchas gracias, señor Torrò.

Hay una enmienda formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para su defensa el señor Hernández Mateo.

El senyor Hernández Mateo:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías.

Señor Torrò, efectivamente, hay una enmienda presentada a esta proposición no de ley que usted ha defendido en este momento y que, evidentemente, esta enmienda yo creo que es un poco por la cortesía parlamentaria hacia su propuesta y su preocupación, precisamente, porque es un asunto que nosotros ya tenemos conocimiento de que está muy avanzado en el sentido de la propia enmienda.

Evidentemente, usted hablaba del siglo XXI y que este problema no arranca del siglo XXI, arranca del siglo XX, porque hace veinte años que están construidas estas urbanizaciones, Blue Lagoon, El Galán, infinidad de otras urbanizaciones en la costa oriolana, en la costa de la parte de San Miguel y también incluso en Torrevieja, de la cual, pues, tengo conocimiento.

Todas estas urbanizaciones históricamente se abastecían de unos pozos que habían en Los Pinos, los pozos de Parra y también el más y mejor productivo era el pozo de La Chismosa. Estos pozos se han ido salinizando con el tiempo y, evidentemente, hasta que los ayuntamientos entraron en la Comunidad de Canales del Taibilla, lógicamente, pues, se fueron abasteciendo de ahí. Pero han quedado núcleos, de alguna forma, más aislados o más alejados, en donde se seguían abasteciendo de esta cuestión.

Yo quiero recordar aquí que este es un problema que el gobierno actual, que empezó a gobernar el Partido Popular el año 2003, tuvo desde veinte años anteriores un gobierno socialista, que lo había, legítimo, como no puede ser de otra manera, y en algunas ocasiones, en periodos de coalición con Izquierda Unida en ese propio gobierno, que han sido, concretamente, 1999 a 2003, que estuvo gobernando el Partido Socialista con Izquierda Unida. Me hubiera gustado en ese momento, y en ese, históricamente, que hubieran tomado las medidas, porque la salinización de estos pozos no es de ahora, es de hace más de quince años y más de diez años, cuando tuvimos que resolver muchos de estos problemas en esa zona.

Lógicamente, su propuesta, pues, es de sentido común y es lógica, de que se resuelvan los problemas, porque la propia Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de ré-

gimen local, establece que los ayuntamientos tienen competencias en materia de suministro de agua y la obligación de prestar el servicio de abastecimiento domiciliario de agua potable. Pero yo tengo que decirle que el actual equipo de gobierno del Partido Popular lleva los últimos cuatro años resolviendo infinidad de problemas, solucionando muchísimos de los heredados, y que uno de los principales es este.

Tal es así que el propio alcalde presenta una moción, concretamente, el año 1987, cuando solicita de los grupos políticos en el ayuntamiento el apoyo para la negociación de un convenio tendente a resolver el problema del consumo humano de agua para todas estas urbanizaciones, que no solamente son Blue Lagoon y El Galán, sino otras colindantes también de las que están en el término municipal de San Miguel de Salinas.

La respuesta de esa propuesta de negociación es el voto en contra de Izquierda Unida y del Partido Socialista en aquel momento, porque no lo creían conveniente, supongo, tendrán sus criterios para este..., para votar en contra. Pero es que, además, van y lo denuncian al fiscal, al señor alcalde, y denuncian al propio ayuntamiento al defensor, al Síndico de Agravios, y todo lo demás. O sea, que la buena voluntad y predisposición que tenía el equipo de gobierno, bueno, pues, se ve frutada también, y eso deteriora un poco lo que ha sido la gestión.

No obstante, la entidad de saneamiento de aguas residuales está negociando un convenio que está prácticamente terminado con el Ayuntamiento de San Miguel de Salinas que permitirá financiar un proyecto para el abastecimiento de agua en el núcleo de Las Filipinas, que es como se llama ese entorno que, como decía antes, comprende urbanizaciones del término de San Miguel de Salinas y también de la zona costera de Orihuela.

Ese convenio de colaboración, que tiene incluidas estas dos urbanizaciones... Por tanto, yo considero, señor Torró, que dentro de lo que ha sido históricamente esto, está en un punto estratégico de solución importantísimo, de ahí que yo le invitaba a través de esa enmienda de modificación con un texto alternativo, de que las Cortes insten al Consell a que continúe las gestiones que está llevando a cabo para establecer un marco de colaboración con el Ayuntamiento de San Miguel de Salinas con el fin de ayudar al ayuntamiento a resolver con la mayor rapidez posible los problemas de calidad del agua que afectan a diversas urbanizaciones del municipio.

A mí me gustaría que los miembros, los grupos políticos apoyaran esta enmienda, que la vieran con la claridad y transparencia que desde el Ayuntamiento de San Miguel de Salinas están luchando para ello, que la entidad de saneamiento y la *conselleria* están impulsando también para poder financiar esas obras a la mayor brevedad posible, y que se resuelva un problema que, efectivamente, es una preocupación del gobierno local de San Miguel de Salinas, es un problema que lo asume la *conselleria*, en este caso, correspondiente, y es un problema que desde aquí yo creo que deberíamos darle visto bueno para que se haga a la mayor brevedad posible.

En su propuesta decía que se haga en el 2008. Yo creo que el convenio, y se lo adelanto, porque tengo conocimiento del mismo, está redactado para firmar inmediatamente. Por tanto, con esa previsión, yo tengo la cortesía de plantear esa enmienda, pero con el conocimiento de que este es un problema para nosotros resuelto prácticamente.

Gracias.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Hernández Mateo.
(*Intel·ligible*) ... de l'esmena, té la paraula el senyor Torró.

El senyor Torró Gil:

En primer lloc, agrair, diguérem, el gest de bona voluntat al presentar l'esmena. He de dir que encara que en l'esmena es suprimeix, diguérem, el compromís del termini temporal, entenc que, de les paraules del senyor Hernández Mateo, és cert el que va a resoldre's al termini més breu possible, i atés que això consta en el *Diari de Sessions* de la comissió, vaig a acceptar l'esmena que es planteja, perquè crec que és un gest de bona voluntat cap a resolució d'un problema, ¿no?

De totes maneres, a partir del problema en concret i a partir també de la intervenció del senyor Hernández Mateo, sí que voldria fer alguna reflexió sobre el que s'ha dit del tema de l'aigua i de la resolució dels problemes.

Bé, el senyor Hernández Mateo ha arribat a parlar de dates com la de 1987, ¿no? Jo..., sí que són vint, ¿no?, vint-i-un anys, ¿val?, vint-i-un anys en què és cert que hi han hagut en la població de San Miguel de Salinas governs de diferents signes.

Jo crec que això deuria de fer-nos reflexionar de forma profunda sobre el que significa el que hui en dia pugam estar pensant que hi han problemes, problemes seriosos que afecten la vida quotidiana de les persones, que són inclús problemes d'índole sanitari, que van molt més enllà. Estem parlant del bé més important de tots, després de l'aire per a poder respirar, que és l'aigua per a poder beure. I que en vint-i-un anys hi hagen problemes que encara no estiguen resolts.

Jo crec que realment les administracions públiques, insistisc, siguen del signe que siguen –a mi això, en estos moments, no m'interessa massa; perquè és més important el problema en si que si el problema l'ha de resoldre este o l'altre, no?–, administracions, insistisc, siguen del signe que siguen, hagen estat incapaces de resoldre un problema tan important com este. És més, probablement, al llarg del temps, molts dels problemes –estic parlant sobretot de la salinització dels pous– s'hauran agreujat moltíssim perquè de forma, jo crec que indiscriminada, hem estat potenciant un model de desenvolupament urbanístic que ha fet que el consum d'aigua cresquera moltíssim més enllà de les disponibilitats locals de poder proveir-se d'eixe consum, la qual cosa a mi em sembla que és una greu irresponsabilitat per part dels gestors que han propiciat el desenvolupament d'eixe model urbanístic que, senzillament, és insostenible, i la prova està que ara ens troben problemes, insistisc, de molt difícil solució i que, probablement, suppose que aniran resolent-se poc a poc a partir de la implementació de diverses vies que no haurien de ser les que deurien haver promogut adequadament els poders públic.

I, per tant, jo crec que més que tractar de traure pit, eh?, per dir..., bé, sí, i tractar de penjar-se medalles de la solució, el que deuriem de fer, quan es plantegen casos com estos, és tractar de reflexionar una miqueta i fer un poc de balanç autocrític sobre el que suposa, primer, donar ales, quan no directament promocionar models que el que fan és generar problemes que després tenen una difícil solució, en primer lloc; i, en segon lloc, tractar de reflexionar, també, i de ser autocrítics sobre quina és la nostra capacitat per a resoldre problemes que es generen i que passen lustres i dècades sense que s'hagen resolt, no?

Jo crec que això deuria ser més important que no el fet de tractar de penjar-se medalles sobre qui és el que resol el problema o sobre tractar d'acusar qui és el més responsable de tots en haver generat o no haver resol eixe problema. Perquè jo crec que, quan estem parlant d'un problema de vint-i-un anys –com a poc–, evidentment tots han tingut

alguna quota de responsabilitat i també, jo crec que no estic dient ninguna badonia, crec que aquells que han estat més temps governant, lògicament, tindran una quota de responsabilitat molt superior respecte als altres.

Sense més, i, per suposat, acceptant l'esmena i entenent que el problema pugui resoldre's de la forma més ràpida possible..., cedisc la paraula a la resta de...

El senyor president:

Sí, moltes gràcies, senyor Torró.
Sí, senyor Hernández Mateo.

El senyor Hernández Mateo:

Muchas gracias.

Señor Torró, le agradezco también la aceptación de la enmienda y solamente un matiz, de lo que ha dicho.

Efectivamente, el gobierno del Ayuntamiento de San Miguel de Salinas estuvo en manos de un alcalde, y, posteriormente, de otro alcalde del Partido Socialista, y que, de alguna manera, han sido..., esa historia que usted comentaba de veinte años de responsabilidad o de irresponsabilidad, conjuntamente con Izquierda Unida donde han gobernado en varias etapas, en coalición, en ese mismo ayuntamiento.

La autocrítica creo que debemos hacerla todos, debemos hacerla todos, precisamente, porque en este momento, en este momento, lo que está haciendo el equipo de gobierno, no es ponerse medallas, es resolver problemas.

O sea, el Ayuntamiento de San Miguel de Salinas ha estado funcionando durante muchos años con normas subsidiarias, ni siquiera tenía un plan general. Ahora tiene un plan general, donde se ha ordenado el territorio, donde se han puesto las bases para poder desarrollarlo mucho mejor que hasta el momento se había hecho.

Cuatro años yo creo que no es mucho periodo para poner orden en una ciudad donde ha habido un montón de desahucios en todas las gestiones anteriores, y que, en este momento, se está enderezando y se está metiendo en vereda, por lo menos, aquello que no estaba en su sitio.

El asunto del agua, el asunto del agua es uno de los temas importantes de urbanizaciones anacrónicas que existían en ese término municipal, y que, de alguna forma, con la solución que hoy podemos adoptar en esta propuesta, pero que ya viene trabajándose durante bastante tiempo, ha sido tremendamente importante.

Usted decía muy bien que no hay que acusar ni a un partido ni a otro con el nombre que sea. Pero es que la historia está ahí: unos han gobernado de una manera, otros están gobernando de otra. Y yo tengo que defender, en este momento, la gestión porque, además, soy vecino, soy vecino próximo a esta localidad y conozco perfectamente la problemática que ha llevado durante muchos años.

Por tanto, le agradezco la aceptación de la enmienda, señor Torró, y espero que se resuelva esto a la mayor brevedad posible. Usted lo ha dicho, en el *Diario de Sesiones* están mis palabras, y mis palabras van a donde tienen que ir, a la palabra de caballero donde tenemos que estar defendiéndolas todos los días.

Muchas gracias.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Hernández Mateo.
Señor Torró.

Para fijar posición, tiene la palabra..., sobre la enmienda aceptada, el señor Godoy

El señor Godoy García:

Muchas gracias, señor presidente.
Señorías.

Bueno, los informes que yo tengo dicen que no fue hasta mediados del verano del año 2004 cuando el Colegio de Farmacéuticos de Alicante realizó un análisis del agua del pozo del que la empresa Erna suministra agua a las urbanizaciones de Blue Lagoon y El Galán. Y eso lo sabe todo el mundo. Eso lo sabe todo el mundo menos, al parecer, el representante del PP, el señor Hernández.

Pues bien, señorías, el resultado de los análisis llevados a cabo determinó que el agua estaba contaminada por nitratos y contenía 4 gramos de sal por litro, rebasando los límites normales de oxidabilidad y conductividad permitidos; por consiguiente, no era apta para consumo humano.

Al principio del año 2005, fue entonces, el Consell confirmó la deficiente calidad del agua. Y una vez conocido el problema, antes no se había presentado, por parte... —lo digo para su información— del Grupo Municipal Socialista en la oposición, y también por parte de la asociación de vecinos de San Miguel de Salinas, se requirió al gobierno municipal, ya del PP, para que adoptara las medidas necesarias para resolver este problema. Y le recuerdo a sus señorías que nos encontrábamos, entonces, en el segundo semestre del año 2004. No tenemos conocimiento de que el gobierno municipal adoptara medidas durante los años que siguieron. Estamos en 2008. La respuesta en aquel momento fue decir que era un problema heredado de legislaturas anteriores —como nos ha dicho el digno representante del Partido Popular— y que intentarían dar una solución. No hay que olvidar, señorías, que San Miguel de Salinas gobierna el Partido Popular desde el año 2003.

Por tanto, señor Hernández, a mí no me hubiera gustado entrar en este tema, pero es que usted mete el dedo en el ojo (*veu*), lo mete usted. Por tanto, pues he tenido yo que salir y decírselo, que no es verdad.

Bien. Es cierto que las urbanizaciones se realizaron bajo gobierno socialista, por supuesto, a principios de los años 80. Pero es igualmente cierto que en aquel momento la calidad del agua era óptima, el abastecimiento estaba garantizado. Sin embargo, con el paso de los años el agua fue perdiendo calidad, y es en 2004, entonces, cuando los análisis determinan que esta agua no es apta para el consumo humano.

Desde entonces, desde el 2004 hasta ahora, cuatro años, cuatro años según nuestros informes... se ha aparcaado este tema a pesar de la gravedad de la situación. Ni si quiera se ha contestado a los escritos reiterados, que me consta, que ha presentado la asociación de vecinos. Y ya es en abril, del año 2007, después de conocerse, tres años, después de conocer la problemática, cuando el gobierno municipal del PP decide llegar a un acuerdo urbanístico con una empresa para llevar a cabo las obras necesarias para solucionar el problema.

Esta medida casualmente se lanza dentro del periodo electoral, muy bien, pero este acuerdo se informó desfavorablemente por la secretaria interventora y por la técnica de Urbanismo del ayuntamiento, debido a que se trataba de un acuerdo sobre unos terrenos que estaban supeditados a la aprobación final del Plan general de ordenación urbana de San Miguel de Salinas. Eso es lo que yo sé.

Aun teniendo estos informes desfavorables, el gobierno municipal decidió votar favorablemente dicho acuerdo, tal como queda reflejado... Esto está en un acta de la sesión

del pleno ordinario, del 26 de abril de 2007; no me podrán desmentir. Nunca se firmó el acuerdo urbanístico. Al final nunca se llegó a firmar el convenio urbanístico con esta mercantil urbanizadora, Villa Martín Sociedad Anónima, la cual... Esto desembocó en la declaración ante los juzgados, por parte del alcalde popular, señor Ángel Sáez. Bien. Desconozco los pormenores. Pero no es esa la cuestión. La cuestión es que se resuelva el problema, y que se resuelva cuanto antes.

Tras el paso de las elecciones... fueron los vecinos, residentes europeos –mayoritariamente británicos y alemanes–, creyeron, en aquel momento, en la voluntad del alcalde de solucionar la problemática de la que ustedes están hablando; la problemática de la que a mí me ocupa también. Lo cierto de todo esto es que han pasado cuatro años. El problema queremos que se resuelva, queremos que se resuelva, por eso vamos a votarles, también, favorablemente.

Tenemos información de que tanto los vecinos como el Grupo Socialista han acusado reiteradamente al gobierno municipal de pasividad, de falta de soluciones. Si se hubiesen tomado medidas en su momento, pues probablemente este problema ya se habría resuelto hace tres años.

Finalmente, en el pleno de noviembre de 2007, el Grupo Municipal de Izquierda Unida presentó una moción para que el gobierno valenciano financiara las obras necesarias. Así fue; esa es la verdad. Pero la urgencia de la moción es rechazada en ese día –y ahí están las actas– por parte del Partido Popular, aduciendo que ya se estaban efectuando gestiones y después de Navidad se sabría si se había conseguido algo. Esto mismo es lo que llevan diciendo desde que se tuvo conocimiento del problema el año 2004. Estamos en 2008.

Bien. Yo creo que en estos momentos..., yo creo en la buena voluntad de todos, tanto de la proposición no de ley presentada como de la enmienda de modificación que se ha presentado. Yo creo que bien, está bien que instemos al Consell a que continúe estas gestiones.

Me gustaría que hubiera sido más garantista, que nos hubiera dado más garantía, y en ese sentido la propuesta presentada por Compromís era más garantista. Porque ordenaba al gobierno valenciano proyectar y financiar las obras necesarias para dotar de agua potable a los vecinos de Blue Lagoon y El Galán, y que ese suministro debe ser efectivo en el 2008. Y en esta lo que se dice es que se inste al Consell a que continúe las gestiones que están llevando a término para establecer un marco de colaboración y ayudar al ayuntamiento a resolver con la mayor rapidez posible el problema. Pero sabemos también que son necesarios en esta cámara los votos del Partido Popular, porque si no, no tenemos mayoría, no se tiene mayoría.

Es un paso, es un paso; lo otro era una garantía. Yo creo que ustedes lo entienden perfectamente. Se ha rebajado la pretensión. Me hubiera gustado que se hubiera mantenido la proposición no de ley para votar íntegramente la proposición no de ley y garantizar, realmente y de verdad, a los ciudadanos. Pero lo que nos proponen me parece un paso. Como me parece un paso hacia adelante, aunque todavía faltan más pasos por dar, desde el Grupo Socialista la vamos a apoyar, porque al final aquí de lo que se trata es de que hay una situación en la que determinados pozos de agua se han contaminado con el tiempo, que se ha hecho un análisis que se realizó en el verano del 2004, que entonces se descubrió que el agua estaba contaminada por nitratos y contenía 4 gramos de sal por litro, que no se ha resuelto el problema del 2004 al 2008, y que ahora se dice que sí que se tiene voluntad de resolverlo.

Pues vamos a votar a favor, y desde luego vamos a vigi-

lar, también desde estas Cortes, los diputados del Grupo Parlamentario Socialista, vamos a vigilar muy bien y muy de cerca que se cumpla, que se cumpla. Porque si no se cumple dentro de este mismo año 2008, presentaremos la correspondiente proposición no de ley en términos de mayor exigencia al Consell.

Se dice que se continúen las gestiones que se están llevando a término. Muy bien. Para establecer un marco de colaboración con el Ayuntamiento de San Miguel de Salinas. Perfecto. A fin de ayudar al ayuntamiento a resolver con la mayor rapidez posible los problemas de calidad del agua.

Pero, miren ustedes, señorías, los problemas de calidad del agua y los problemas del agua potable, los problemas de abastecimiento a los vecinos, quieren un marco de respuesta en un plan, que dijo la Generalitat valenciana que era su Plan de infraestructuras estratégicas, pero ahí no aparecen ni las respuestas ni las soluciones. No se pensó entonces, y se hizo en 2004.

Por tanto, señorías, lo que yo le ruego al Consell es que tome buena nota, y de verdad se ponga en contacto con el ayuntamiento y que durante este año quede resuelto definitivamente ese problema. Porque el derecho a la calidad del agua es un derecho fundamental, del agua potable, y no se puede mantener porque va contra toda la normativa europea y va también contra la normativa de España.

Por tanto, no es cuestión de buscar culpables. Eso no me interesa. Lo que me interesa es que se resuelvan los problemas y que se diga la verdad.

Nada más y muchas gracias.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Godoy.

Para réplica, en primer lugar tiene la palabra el señor Torró, lógicamente. (*Remors*) El propietario de la proposición no de ley es el propio Compromís y tiene derecho a réplica primeramente. Otra cuestión, señor Hernández Mateo, será después, si usted ha sido contradicho en sus argumentaciones...

El senyor Hernández Mateo:

Perdone, señor presidente. De alguna manera no había visto la petición de palabra del señor Torró, por lo cual pido disculpas.

El senyor president:

Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Torró.

El senyor Torró Gil:

Bé, breument també.

Em semblen especialment oportunes les puntualitzacions que ha fet el portaveu del Partit Socialista, fonamentalment perquè tampoc m'esperava que el portaveu del Partit Popular, diguem, tornara a insistir en la seua segona intervenció altra volta en les mateixes qüestions que ja estan plantejades. Jo entenia que des del moment en què es presenta una esmena hi ha voluntat d'arribar a un acord i, per tant, no es pretén res més. Les meues dos intervencions han anat un poc en eixe sentit, diguérem, de tractar d'establir un clima adequat per al que suposa un clima positiu per a la resolució d'un conflicte. I ens trobem que el Partit Popular seguix insistint en una sèrie de qüestions, i sobretot em pareix prou greu que tracte de treure (*veus*) les respon-

sabilitats que té, ficar-les damunt d'unes altres. I això no em sembla expressament adequat.

Per tant...

El senyor president:

Senyor Torrò, un momentet. Li recorde que la rèplica de vostè és al senyor Godoy.

El senyor Torrò Gil:

Sí, estic parlant de qüestions que ha plantejat el senyor Godoy.

El senyor president:

Només això. Gràcies.

El senyor Torrò Gil:

I, per tant, em pareix molt adequat, molt adequat, que s'hagen puntualitzat algunes qüestions que estan..., algunes estan en el text de l'exposició de motius, i altres que no ho estan, però que estan implícites.

Qüestions importants. El fet que el problema que es detecta en eixes urbanitzacions concretes, i estem parlant d'un problema d'aigua que no és apta per al consum, es produïxen en 2004. I, per tant, que la responsabilitat recau sobre qui recau, evidentment, en eixe moment. Que de 2004 fins ara eixe problema no s'ha resolt. I que les vies que s'han buscat per a resoldre eixos problemes són vies com a mínim estranyes. Perquè, clar, estem en la de sempre, és dir, al final sembla que els ajuntaments no tenen altre remei més que recórrer a convenis urbanístics estranys per a resoldre problemes. És a dir, he de buscar, com no puc pagar els diners perquè no en tinc o me'ls he gastat en una altra cosa, resulta que he de buscar una requalificació de terrenys, i en este cas de terrenys del pla general que no estaven encara aprovats, i per tant era molt difícil tractar d'avançar eixe procediment per a poder pagar les infraestructures necessàries per tot això. Això no és raonable, eixa forma de plantejar les coses. I el mateix Consell ho va dir.

Evidentment la moció, la proposició no de llei que jo duc ací és un calc pràcticament de la proposició, de la moció que el Grup d'Izquierda Unida va presentar en l'ajuntament. Perquè del que es tractava, en definitiva, era de buscar que el Consell..., si l'ajuntament no havia volgut tractar d'exigir-li al Consell que s'implicara, que foren Les Corts les que ho feren. I al final, insistisc en l'acceptació de l'esmena, per una raó com la que ha assenyalat molt adequadament el senyor Godoy, i és que, evidentment, es tracta de buscar, solucionar els problemes, i en eixe sentit crec que el compromís hauria de marcar-se en eixa direcció.

Torne a insistir en una qüestió important; crec que fem un flac favor quan tractem de buscar responsables sempre fora i no assumim les responsabilitats de cada u. Pense que cal resoldre esta qüestió de forma urgent. I, per tant, insistisc en el que he dit abans, crec que en la..., no ja tant la moció com eixirà, sinó sobretot com ha quedat després del debat, pense que tot el que es recull en el *Diari de Sessions* és raó suficient perquè hi haja un compromís perquè els veïns afectats, fonamentalment, i en general els veïns de San Miguel de Salinas, puguen estar tranquils que eixe tema va a resoldre's en el termini més breu de temps.

I també reitere que, com ha dit també el senyor Godoy, nosaltres també estarem vetllant perquè si això no es produïx en el termini més breu possible, lògicament també in-

sistirem perquè esta qüestió es resolga i perquè el compromís que ha eixit hui ací es duga i es materialitze.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Torrò.

Vamos a ver, señor Godoy, si a usted le parece bien, voy a dar la palabra al señor Hernández Mateo, que ha pedido réplica, con el fin de que usted cierre después el debate (*inintel·ligible*)... los dos, si a usted le parece bien.

Señor Hernández Mateo, tiene la palabra.

El senyor Hernández Mateo:

Sí, muchísimas gracias, señor presidente.

Es por una simple aclaración de las palabras hechas por el señor Godoy.

Mire usted, señor Godoy, el agua de La Chismosa, que es en los pozos en donde se abastecía Torrevieja, la costa de Orihuela y San Miguel de Salinas, en estas urbanizaciones, en el año 1992 ya se detectó que no eran salubres; no eran salubres en el sentido de que eran salinas, y entonces no servían para el consumo humano, se utilizaban para otras cosas.

El Ayuntamiento de Torrevieja concretamente, y puedo decirlo y asegurarlo, ya cortó el suministro de esas aguas porque tuvimos que conectarnos a la red general que teníamos de la Mancomunidad del Canal del Taibilla.

Por tanto, si el Partido Socialista descubrió en el año 2004, después de gobernar veinte años el Ayuntamiento de San Miguel de Salinas, es muy extraño que se dieran cuenta precisamente un año después de haber dejado de gobernar, de que las aguas no eran así, y pedir los análisis al Colegio de Farmacéuticos y demás, que en ese momento no los hicieron ellos, las hizo el presidente de la asociación de vecinos próximo, porque presume de eso, al Partido Socialista, porque va presumiendo de esta cuestión, lo cual me parece bien. Cada uno puede tener su propia ideología y es respetada por todos nosotros.

Por tanto, señor Godoy, no es que se descubrió en el 2004, no. No se descubrió en el 2004. Se descubrió en 1992. Y en 1992, si a usted le sabe mal que le diga que gobernaba el Partido Socialista, y en algunos tramos de esos veinte años gobernó en coalición con Izquierda Unida, pues, perdóneme usted, no le sepa mal, no le sepa mal. Ustedes han estado gobernando 20 años allí y se dieron cuenta después de dejar de gobernar de lo que habían hecho el resto de los ayuntamientos, tanto en las playas de Orihuela como el Ayuntamiento de Torrevieja. Por tanto, si no lo hicieron, usted sabrá por qué. Pero a mí no me pida, ni mucho menos, responsabilidad, ni le diga al Partido Popular el por qué está gobernando ahora. Pues sería por la gestión que habían hecho ustedes durante tantos años y que entró otro gobierno a ese municipio.

Usted habla de que le dieron, le dieron denuncias. Denuncias, lógicamente, propiciadas por los que votaron en contra de esa moción, propiciadas por los que votaron en contra. En la moción el alcalde decía: «Quiero resolver este problema». Y pidió el voto favorable de todos los grupos del ayuntamiento, no obteniéndolo. Sin embargo, luego, cuando fueron a los juzgados, pues mire usted, el auto de sobreseimiento del Juzgado de Instrucción número 3 de Torrevieja dijo que no había pasado nada, que no había hecho ninguna ilegalidad ni que había ningún problema. Incluso, en la resolución de la síndica –y digo síndica de Agravios de la Comunidad Valenciana–, donde archiva las denuncias presentadas por don Manuel Gómez Costa, que es el mismo señor, presidente de la asociación de vecinos.

Así de sencillo, señor Godoy. No le sepa a usted mal que yo le diga la historia de ese municipio. No le sepa a usted mal que se le recuerde que también podían haber hecho los deberes ustedes. No le sepa a usted mal eso. Y no entiendo por qué le sabe mal.

Yo digo que asumo, asumo, por mi partido, en los cuatro años que ha estado gobernando el Partido Popular anteriormente en el Ayuntamiento de San Miguel de Salinas. Pero también le digo que se ha tirado cuatro años el alcalde y su equipo de gobierno arreglando desaguisados que ha heredado y que precisamente está en la vía de la solución.

Para terminar, le agradezco, le agradezco, sinceramente, el apoyo que ha dado usted a esta enmienda. Podía ser más o menos concreta, pero entienda usted que los alcaldes —y usted debe entenderlo porque tendrá amigos alcaldes— a veces dan su buena voluntad de las negociaciones, de los temas que van llegando, que van llevando con unos y con otros. A veces no es de un día para otro. A veces cuatro años pueden ser muy, muy cortos en el período. Y usted mismo, con su gobierno del señor Rodríguez Zapatero, tiene experiencia de que en cuatro años no han podido arreglar muchísimas de las cosas que a los españoles nos hubiera gustado tener, que vienen a lo mejor acarreadas de otro tiempo.

Por tanto, señor Godoy, gracias de nuevo. Y al señor Torró le agradezco también el tono y le deseo, de todo corazón, que siga en su mejoría con el problema que tiene. Antes no le había visto la mano, y por eso no sabía que él la había pedido.

Muchas gracias.

El señor president:

Muchas gracias, señor Hernández Mateo.

Para dar contestación a ambas intervenciones, señor Godoy, tiene la palabra.

El señor Godoy García:

Muchas gracias, señor presidente.

Y muchas gracias, señor Torró, por su intervención, en la que coincidimos al cien por cien.

También le voy a agradecer al señor Hernández su tono, pero no puedo, en absoluto, compartir su argumentación.

Mire, aquí el tema, en primer lugar, no es empezar a echarnos las culpas. Ese no es el tema principal. El tema principal aquí es resolver un problema, y el problema al que nos enfrentamos es la falta de calidad del agua. Y el problema al que le queremos dar una respuesta es que unos ciudadanos que viven en nuestra comunidad, de los cuales es responsable el Consell de la Generalitat valenciana para suministrarles agua potable, esos ciudadanos en 2008 siguen teniendo un problema de falta de potabilidad del agua, que estaremos de acuerdo, y que tenemos que resolverlo ya. Y que han pasado cuatro años de gobierno del Partido Popular, conociendo perfectamente el problema, porque tenían un análisis, no unos rumores, un análisis del Colegio de Farmacéuticos de Alicante, que no se realizó hasta verano del año 2004; y porque, además, confirma la *conselleria*, porque el Consell lo podía haber confirmado antes también y no lo hizo, confirma la *conselleria* la deficiente calidad del agua, y lo hace a principios del 2005. Y nos encontramos que en el 2008 pues aún tenemos que venir aquí a pedir parece que casi «por favor» lo que es un derecho fundamental. Y eso es intolerable.

Mire, usted sabe perfectamente, sabemos todos perfectamente, que por parte de los grupos municipales del Partido

Socialista y de la asociación de vecinos de San Miguel de Salinas se requirió al gobierno municipal, cuando se conoció el resultado del análisis, para que se adoptaran medidas urgentes y necesarias en el segundo semestre del año 2004. Y ustedes entonces, por lo que fuera, pues se refugiaron en ese discurso de que «es que esto, como es un problema heredado de legislaturas anteriores, pues ya intentaremos dar una solución». Pero estaban ustedes gobernando, y eso pues lo tienen que asumir. No pasa nada. Pero es importantísimo que asuman ustedes, no solamente el diagnóstico, sino sus responsabilidades, y que actúen después en consecuencia para la solución del problema.

Mire, otro hecho que hay que establecer es que las urbanizaciones se realizaron verdaderamente bajo el gobierno socialista, pero fue a principios de los años ochenta, y el agua entonces era óptima, el abastecimiento estaba garantizado, el agua era óptima y entonces gobernaba, en efecto, el Partido Socialista.

El agua ha ido perdiendo calidad. Y está sucediendo en muchos otros pozos. Las cuñas salinas, los nitratos. Y le recuerdo que el Partido Popular tiene que hacer muchísimo porque está gobernando en la Generalitat valenciana y hay una nómina muy grande de municipios en esta comunidad y de comarcas que necesitan que se traten sus aguas porque están contaminadas por nitratos. Pues se fue produciendo el problema.

Por tanto, lo que tienen que hacer es, aquel que gobierna y tiene la responsabilidad, no esconder la cabeza, no tratar de mirar a los otros, sino mirar a sí mismo y aportar soluciones. Y eso es lo que yo entiendo que no debemos permitir que el Consell se salte esta resolución, y que se ponga a dialogar y que no lleguen de nuevo a ningún acuerdo, y nos tengan cuatro años más con el problema.

Yo quiero que se resuelva en el año 2008. Los vecinos quieren que se resuelva en el año 2008. Y el grupo municipal socialista también en el año 2008.

Con respecto al pleno dichoso en el que proponía el acuerdo urbanístico, yo solamente les pregunto una cosa a todos, a todos en general: ¿qué autoridad municipal firma un acuerdo y vota a favor de un acuerdo urbanístico cuando está informado desfavorablemente por la secretaria interventora y por el técnico de Urbanismo? Eso tiene alguna palabra que lo califica. El informe desfavorable, pues eso justifica que se tenía que votar desfavorablemente. Pero es que esa no era la única solución. Es que se podía haber dado solución, pero para eso tenía que haberse implicado el Consell y tenía que haberse implicado el ayuntamiento que estaba siendo gobernado, ambas instituciones por el Partido Popular.

Por tanto, que venga el agua, que venga el agua de calidad, que venga en 2008, y no tiren balones fuera, por favor. Resuelvan el problema.

El señor president:

Muchas gracias, señor Godoy.

Concluido el debate, pasamos a votación de la enmienda que ha sido aceptada por el grupo proponente.

¿Votos a favor? Por unanimidad queda aprobada.

Proposició no de llei sobre la modificació urgent del projecte de les obres d'ampliació de la CV-35

El señor president:

Pasamos al siguiente punto del orden del día, el número 6: presa en consideració de la Proposició no de llei sobre la modificació urgent del projecte de les obres d'ampliació... Perdó, señor Mundo. No, no, hi ha hagut

un canvi, la senyora Oltra ja està ací. Havia demanat que, si no estava, que s'ajornara, però com sí que està. Anem a vore... Del projecte de les obres d'ampliació de la CV-35, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-IR: Compromís.

Per a la seua defensa, té la paraula la senyora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

Gràcies, senyor president.

Bé, sotmetem a la valoració d'esta comissió una proposició no de llei sobretot que fa referència a l'enllumenament de la CV-35, que són 40 quilòmetres de problemes. És el trajecte que va des de València fins a Llosa del Obispo. Itinerari que molts veïns i veïnes que utilitzen l'autovia de Llíria o CV-35 han de patir diàriament per poder anar a treballar, a fer les seues compres o simplement l'utilitzen com a mitjà de comunicació.

A partir del quilòmetre 8 de l'autovia s'han licitat unes obres d'ampliació del tercer carril, de millora dels existents o de construcció d'una nova autovia, com és el cas de Llíria fins a Casinos, obres que a hores d'ara encara no estan concluses i que de les quals resta sembla encara uns mesos.

Les obres de la CV-35 han estat un punt de polèmica quant a la seua execució i a la forma de concessió, el del peatge en ombra, que en esta comissió parlamentària ja hem discutit en algunes ocasions i ja hem reiterat la posició del nostre grup, ja que els avantatges que semblava donar esta modalitat de gestió s'han traduït en tota una sèrie de problemes i inconvenients per als veïns i veïnes de les comarques de l'Horta, Camp de Túria i Serrans.

Molts alcaldes de les comarques afectades pel seu traçat, molts també del Partit Popular, s'han sumat a tota una sèrie de queixes que s'han produït al llarg de més de dos anys que du en fase d'execució.

La concessionària, la UTE constituïda per Sacyr, Nagares, Secopsa, que rebrà 450 milions d'euros per dur endavant les obres, ha jugat literalment amb la paciència dels usuaris de la via, ja que, com tots recordarem, abans de les eleccions autonòmiques i locals de 2007 se treballava frenèticament dia i nit amb focus i amb tota classe de maquinària, per a mesos després desaparèixer i no haver-hi ni un sol operari en tot el traçat d'obres de la CV-35.

Per tant, nosaltres considerem que s'ha jugat, no només amb la paciència dels usuaris, sinó amb la connivència còmplice lamentablement del Consell de La Generalitat.

La seguretat no ha estat ni és un dels forts de l'execució de l'obra, com tots els que hem circulat per esta hem pogut comprovar. I una anècdota de caire personal: el dia 4 de març anava jo a Villar del Arzobispo perquè estàvem en plena campanya electoral, i jo mateixa, des del meu mòbil, vaig cridar al 112 perquè, si no haguera sigut per la perícia del conductor, ens haguérem estavellat contra una de les barreres roges i blanques que es posen al voltant de la carretera quan està en obres, precisament perquè aquell dia amb fort vent i segurament la manca de pes d'estes barreres havien traslladat les barreres al mig de calçada, i jo mateixa vaig haver de cridar el 112 i no sé si al llarg del matí encara hi va haver algun accident, però haguera sigut més que probable. A l'altura de Casinos esta era la situació que tenia l'autovia.

Per tant, les mesures de protecció als usuaris han sigut nul·les o almenys poc efectives, i per això ho he il·lustrat amb una experiència personal, que no és que m'haja contactat ningú.

La seguretat vial ha de ser una de les més elementals funcions que han de complir les noves infraestructures vià-

ries, fet que, amb la manca de llums en els accessos que s'han materialitzat en la CV-35, i efectivament era la boca d'un llop este traçat per la nit, i que han canviat la trama vial existent, són més que necessàries. Tots sabem que una correcta il·luminació d'una via pot reduir fins un 30% el nombre de víctimes per accident de trànsit. La meitat de les carreteres espanyoles, entre elles les valencianes, tenen un enllumenament deficient, mentre que la resta es dividixen a parts iguals en un enllumenament excessiu o totalment inadequat.

Des de les associacions d'usuaris d'automòbils s'acusa les administracions de primar els interessos econòmics i anteposar la contenció de la despesa pública en faroles a la seguretat dels conductors, fet que en el cas de la CV-35 tenen tota la raó.

No es poden escatimar despeses en seguretat ni tampoc en enllumenament de les carreteres i autovies, sobretot en els punts més conflictius o de perill imminent, com són els encreuaments o enllaços a les diferents poblacions. Cal fer un esforç per garantir, sobretot en hores nocturnes, que és quan s'eleva l'índex de sinistralitat, un bon enllumenament i senyalització. L'enllumenat de les vies, la instal·lació de lluminàries depén del titular de la via, és a dir, dels ajuntaments, governs autonòmics o governs centrals. En els cas que ens ocupa ha de ser precisament La Generalitat, a través de la Conselleria d'Infraestructures, licitadora de l'obra i l'encarregada de vetllar pel correcte enllumenament de la via.

Segons la Direcció General de Trànsit, la manca d'enllumenat té un efecte fonamental en la reducció de la visibilitat al volant. La importància de la lluminositat per a evitar accidents de trànsit és de 7. I estem parlant de 7 sobre una escala de l'1 al 10.

Les lluminàries i altres elements de llum en les vies constitueixen un element fonamental en la bona visibilitat durant la conducció, juntament a una bona graduació de la visió del conductor, lògicament, i el bon estat de la conservació dels vidres dels vehicles.

Segons l'AEA, Automobilistes Europeus Associats, l'enllumenament de les vies és una assignatura pendent en tota Espanya, tant en les vies principals com en les secundàries.

En el nostre cas estem parlant d'una via de primer ordre, en considerar-se la CV-35 una de les vies més transitades de tota la província de València i amb més volum de vehicles.

Un dels punts que ha quedat sense resoldre i que no hi ha indicis que vaja a ser resolt en breu és l'enllumenat dels accessos que recull la CV-35 al llarg del seu recorregut per les comarques de l'Horta Nord, el Camp de Túria i els Serrans. Hem pogut comprovar com en el projecte d'execució no es contempla cap previsió per fer un enllumenat com pertoca en els enllaços de les poblacions per on discorre la CV-35; començant per l'enllaç amb l'A-7 i Parc Tecnològic, i acabant en Llosa del Obispo.

Cap dels nous accessos que es creen tenen prevista la col·locació de lluminària. Per contra, i com al nostre president li agrada estudiar Educació per a la Ciutadania en anglés, hem trobat en este país un bon exemple de com s'ha de treballar per millorar i per garantir un bon sistema de seguretat en les vies interurbanes. Allà, a Anglaterra, estava provant experimentalment un nou sistema d'il·luminació en carretera que, a la vista dels resultats oferits, resulta un gran avanç en la seguretat viària en un període horari en què menys visibilitat hi ha, com és la nit. I a més que no suposaria grans despeses públiques per a La Generalitat.

El nom oficial d'aquest sistema és *Astucia Solarlite*, i es tracta d'un xicotet sistema que emmagatzema energia de la

llum solar, o siga que fins i tot no estariem contribuint al canvi climàtic amb la despesa energètica, l'emmagatzema, com dia, durant el dia i a la nit l'emet a través d'uns díodes d'alt rendiment. Este sistema es col·loca a cada pocs metres en la part central de la calçada i en els laterals, just on es troben els reflectors. Entre altres coses, la seua visibilitat arriba als 900 metres, deu vegades més que els mateixos reflectors. Amb estes llums les revoltes perilloses, els canvis de rasants i les vies d'acceleració i desacceleració, els accessos de les poblacions, són visibles a molta més distància, amb la qual cosa és més fàcil anticipar-se a elles. Segons els fabricants, el temps de reacció en la nit, circulant a 100 quilòmetres per hora, augmenta entre 3,2 a 30 segons gràcies a estes llums.

De moment el sistema està instal·lat en 120 localitats d'Anglaterra i els resultats no podrien ser més afavoridors. Segons afirmen les autoritats d'estos llocs, la sinistralitat durant el període nocturn ha descendit en un 70%.

Este és, sens dubte, un bon exemple a seguir al nostre territori si volem tindre unes carreteres segures i modernes, i més encara si són de la nostra competència, com ho és la CV-35.

Per tot això que hem exposat, és pel que proposem a les Corts Valencianes, a la consideració d'aquesta comissió, que inste el Consell de La Generalitat a la modificació urgent del projecte de les obres d'ampliació de la CV-35 i la inclusió d'una partida pressupostària que incorpore l'enllumenat de tots els accessos de la CV-35 al pas per les comarques de l'Horta, Camp de Túria i dels Serrans; tot això abans que concloguen les obres d'ampliació i nova construcció de l'autovia.

Moltes gràcies, senyories.

El senyor president:

Bé, senyora Oltra.

Grups que desitgen fixar posició?

Pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el senyor Godoy.

El senyor Godoy García:

Bien, para fijar posición. El Grupo Parlamentario Socialista les anuncia que va a votar favorablemente la propuesta de resolución para que las Corts Valencianes insten el Consell de La Generalitat a la urgente modificación del proyecto de las obras de ampliación de la CV-35, a fin de incluir una partida presupuestaria que incorpore el alumbrado de todos los accesos de la CV-35 a su paso por las comarcas de L'Horta, el Camp de Túria y los Serranos. Y vamos a hacerlo así en la medida que estimamos que se trata de una actuación que mejorará la seguridad vial en una carretera que está sufriendo las consecuencias de una planificación deficiente y de un proceso de ejecución tortuoso. Aquí, señorías, la verdad es que valen excusas, la gestión del Consell no es la adecuada y debería el *conseller* dar más explicaciones por una gestión tan lamentable como caótica.

El estado actual de la pista de Ademuz puede describirse en efecto con esas dos palabras: caos y desidia. El responsable del retraso de las obras y los problemas existentes, derivados de los proyectos, de la falta de proyectos o de la ejecución de los proyectos no es otro que el Consell. Y no puede el *conseller* esconderse detrás de nadie para justificarse. Son muchos los problemas que aquejan a esta obra. Además de los retrasos, ha habido mucha improvisación y poco rigor por parte del Consell, hasta tal punto que ni siquiera está redactado el proyecto enlace de esta carretera

con la A-7, y por eso le hemos pedido comparecencia para esta misma tarde al *conseller* Flores.

Nadie se explica que una vía de tal importancia en la vertebración y articulación del Camp de Túria y los Serranos haya sido utilizada como simple reclamo electoral, porque en la campaña, antes de la campaña de las elecciones autonómicas bien que se trabajaba día y noche, pero, pasada la campaña, ese mismo Consell dio la espalda a las decenas de miles de ciudadanos que transitan todos los días por este laberinto en que han convertido la pista de Ademuz.

Tenemos que ser todos conscientes, señorías, el Consell en primer lugar, que cuando hablamos de la CV-35 estamos hablando de personas, estamos hablando de un tráfico viario que afecta a más de cien mil vehículos entre Valencia y Casinos; estamos hablando de una afección a personas, a 200.000 residentes permanentes, de miles de personas que constituyen su población flotante; estamos hablando de 75.000 trabajadores, gran parte de los cuales tienen que trasladarse a las 5.000 empresas instaladas en la zona, en los polígonos industriales y parques empresariales de Bétera, L'Elia, Benaguasil, Lliria, Riba-roja, la Pobla, Vilamarxant, etcétera. Estamos hablando de 10.000 estudiantes y profesores del campus universitario de Burjassot. Estamos hablando de decenas de miles de ciudadanos que tienen que trasladarse cada día a Valencia y que se ven cogidos cada día en esa trampa en que se ha convertido la pista de Ademuz.

Todos ellos están sufriendo día a día las consecuencias, y el Consell es el responsable de supervisar la ejecución de estas obras, y el Consell y sólo el Consell ha permitido que la pista de Ademuz se convierta en esta trampa fatal para los miles de usuarios que tienen que soportarla cada día. Y que no se haya cumplido el plazo de terminación de las obras el 31 de diciembre, y que tenga una señalización de la que se están quejando continuamente todos los usuarios, inadecuada, y que tenga unas salidas que o están sin hacer o todavía no están señalizadas como tienen que estar señalizadas y que tenga unos desniveles entre distintos carriles en bastantes lugares, que también constituye un problema de seguridad vial.

Se han producido desde luego accidentes en esta zona siempre lamentables, pero la obligación política es poner siempre todos los medios para que se produzcan los mínimos posibles. Y cuando las obras las hacen otras empresas, desde luego, ejercer una inspección de tal manera que salga con racionalidad y que ningún medio que se pueda adoptar quede sin adoptar. Y que si se puede ir haciendo por fases y se pueden ir abriendo fases se haga de esa manera y no tenerlo todo embastado como lo tienen en estos momentos, después de no haber cumplido el plazo de ejecución. Yo espero que el Consell rectifique, que rectifique porque falta hace.

Y a todo esto, señorías, es verdad lo que Compromís está proponiendo, porque se produce una deficiencia de iluminación. Y eso es lo que justamente esta proposición no de ley está reclamando, que se corrija la deficiencia de iluminación. Y el Grupo Socialista va a apoyarla, independientemente de quienes sean los responsables. Ahí hablamos de deficiencia de iluminación que puede que lleve en ocasiones bastantes, bastantes años.

Mire, señorías, aquí, desde luego, no vale desviar las culpas hacia el gobierno central, no se puede mirar hacia otro lugar, responsabilidad total del Consell. El Consell es el titular de esta carretera y es el que tiene que dar respuesta a atascos diarios, a la seguridad vial, a las deficiencias de los proyectos, a la falta de proyectos para completar partes fundamentales de la obra y, por supuesto, a lo que hoy se plantea aquí, la correcta iluminación de los accesos.

Ninguno de estos problemas tiene nada que ver con el sistema de concesión y peaje en la sombra, mediante el cual se construye esta obra, en especial la iluminación. Bastaba con que se incluyera en el proyecto y que la empresa lo hubiera realizado si hubiera estado incluido. Por tanto, claro, se está pidiendo una modificación del proyecto para que se pueda incluir este reformado y se pueda proceder a instalar iluminación donde no se tiene.

Por tanto, estamos ante unos proyectos, en este caso, insuficientes, que me parece totalmente adecuado que se mejoren. Y por estas razones nuestro Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar esta propuesta. Creemos que todos los usuarios esperan y que tienen derecho a una respuesta clara y precisa. Nosotros no queremos que haya más excusas en este sentido. Nos parece oportuno, nos parece adecuado y votaremos a favor de la iluminación de los accesos en todo lo largo de la CV-35.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Godoy.

Para turno de fijación de la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Giner.

El senyor Giner Giner:

Moltes gràcies, senyor president.

Senyories.

Senyora diputada.

En primer lloc, intentaré donar una informació clara i precisa en nom i representació del Grup Parlamentari Popular, perquè, clar, ací s'afirma que no n'hi han determinades qüestions previstes, com la il·luminació, en el projecte i després, com sí que les hi han, serà allò que s'han introduït gràcies a les peticions i els escrits, que era un poc l'argument del senyor Godoy este matí, en una altra proposició no de llei. No, anem a partir des de la premissa bàsica, anem a partir del propi contingut de la seua proposició, que per suposat ja els avance que va a tindre el vot negatiu del nostre grup. Perquè, evidentment, vostés el que demanen amb eixa proposta de resolució és la inclusió d'una partida pressupostària perquè es contemple l'enllumenat de tots els accessos, no diuen res més, de tots els accessos.

Bé, jo, en primer lloc, els he de dir que si alguna cosa cal rectificar, el que s'ha de rectificar no és la previsió de la il·luminació, ni la deficiència d'il·luminació sinó la falta, mancança, manipulació d'informació. Perquè vostés fonamenten la seua proposició partint d'una afirmació que és rotundament falsa. Per què? Perquè dins del contracte de concessió per a la reforma, conservació i explotació de la CV-35, en el tram de València a Losa del Obispo, i en la variant nord de Benaguasil en la CV-50, fixe's en el projecte, en el projecte estan incloses les següents actuacions –ho dic perquè prenguen nota.

En la primera fase del projecte es contempla l'enllumenat en tots els enllaços i en el tronc, no tan sols en els enllaços que vostés demanen en la proposició no de llei, també en el tronc de la CV-35 mentre discorre en tota la comarca de l'Horta i també quan discorre en la comarca del Camp del Túria fins a la Poble de Vallbona, inclosa la Poble de Vallbona, i de tots els enllaços de la CV-50, és a dir, en la ronda nord de Benaguasil, exceptuant un enllaç en la CV-35. Per tant, què vénen vostés a contar-nos amb esta proposició no de llei? Què és el que estan plantejant vostés? Estan demanant una cosa que està en el projecte, que el projecte inclús va molt més enllà del que vostés estan demanant.

I els acabe de parlar de la primera fase. Però, miren vostés, en la segona fase es contempla l'enllumenat una altra volta, més enllà del que vostés demanen, del tronc i els enllaços de la CV-35 inclús en la CV-50 l'enllaç de la ronda nord de Benaguasil, en la comarca del Camp del Túria fins al punt quilomètric 26. Com quedem? Què és el que estan vostés demanant? No sols els enllaços que vostés demanen, gran part del tronc, en comarca de l'Horta, en comarca del Camp del Túria, fins a Lliria nord. Vostés podrien dir o podrien haver dir: en el trajecte que discorre per la zona de la comarca dels Serrans. Ahí sí que és de veres que no es contempla l'enllumenat en el tronc ni en els enllaços, perquè vostés com jo sabem que en eixe tram de carretera es reduïx notabilíssimament el trànsit de vehicles i n'hi ha una intensitat de circulació molt inferior a moltes altres carreteres, que tampoc tenen il·luminació de la nostra comunitat.

Per tant, vostés estan plantejant que es faça una cosa que el projecte reflectix, però més enllà del que vostés demanen inclús. Com anem a recolzar la seua proposició no de llei? Però és que a més s'atreixen en les seues intervencions a parlar... La seguretat, mire, quin dubte cap que s'han produït trastorns i que s'han produït molèsties als usuaris? Sempre que es porta a cap una obra es produïxen molèsties als usuaris que les administracions, si guen les que siguen, lamenten. Això ocorre sempre. Però, fixe's, vosté ha tingut una experiència personal i resulta que la seua experiència personal, que jo no li dic que no, que segurament es topetaria amb el fet que ha relatat ací, però xoca frontalment amb les dades que objectivament s'han reflectit en un estudi que la mateixa conselleria ha plantejat respecte als incidents que s'han produït i als accidents. Criticaven la minva de la seguretat, però, per contra, eixos estudis als que estic referint-me diuen tot el contrari, perquè diuen que a pesar de les molèsties que, torne a insistir, indubtablement s'han produït, molèsties per als usuaris, que són molts els que passen per eixa CV-35, a pesar d'eixes molèsties el ben cert és que el nombre d'accidents mortals –i no es riga, senyor Godoy, perquè li ho demostrarem en el estudi–, el nombre d'accidents mortals i el nombre de persones ferides s'han reduït durant el període de les obres i s'han reduït substancialment, no mínimament, s'han reduït substancialment.

Eixa és la realitat. Que s'han produït molèsties, quin dubte cap?, però ferits i morts s'han reduït en el període de les obres. Eixa és una dada objectiva, independentment d'experiències personals i de molèsties. Però vostés, que tantes voltes acusen els altres, fan catastrofisme, intenten traslladar una obra que ha tingut unes dificultats però que estarà acabada el pròxim estiu, en el pròxim estiu estarà acabada. I que vostés hui mateixa poden constatar fefaentment, si passen per la CV-35 que s'està treballant ja des de fa un temps a molt bon ritme, que s'està avançant en l'execució de l'obra. Eixa és la realitat. Per tant, com anem a recolzar una proposició que demana una cosa que preveu el mateix projecte, però molt més exhaustivament del que vostés formulen amb la proposició no de llei? Evidentment, el nostre grup no pot més que rebutjar la seua proposició no de llei.

Moltes gràcies, senyor president.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Giner.

Per a rèplica té la paraula la senyora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

Gràcies, senyor president.

No vaig a dir que me sorprén que vostés vagen a votar en contra. Sí que me sorprén que vostés voten en contra amb tanta alegria, això sí que me sorprén. Me sorprén a més, o no sé ja si me sorprén o m'indigna, els arguments que vostés utilitzen.

Mire vosté, no sé si vosté s'ha sentit quan ha parlat, senyor Giner, però vosté diu que la proposició no de llei no té sentit perquè n'hi ha trams on sí que està previst l'enllumenament. Però vosté reconeix en la seua pròpia intervenció que els ciutadans dels Serrans, els accessos dels Serrans no està previst, ni tan sols en el projecte, l'enllumenament. En què quedem? Està previst o no està previst? I com que no està previst i la proposició no de llei diu que se previnga en tots els trams, en totes les comarques, en tots els accessos de totes les comarques això vol dir, senyor Giner, que tots no és el mateix que alguns. I no vaig a remetre'm a les proposicions aristotèliques, però tot el món sabem que tots no és el mateix que alguns accessos.

I nosaltres el que plantejem és que siguen tots els accessos. A la millor a vosté li té igual que la gent dels Serrans, com que vosté diu que són menys habitants, que tinguen una qualitat de vida pitjor o que se maten a la carretera. Però va i resulta que el Grup Compromís, encara que siguen poquets els dels Serrans, pensem que són ciutadans de primera, valencians de primera i no de segona, que es veu que són per a vosté.

No em diga vosté que les obres és una qüestió de molèsties, perquè això és frivolitzar i minimitzar un drama, i no és una qüestió catastrofista... Pregunte vosté a la gent que ha d'utilitzar eixa pista d'Ademús tots els dies, que està vivint un autèntic drama en els desplaçament, diga-li vosté a la mare de la gent que s'ha matat que és que això són molèsties, i els ho explica vosté.

Evidentment, els accidents no van a ser evitables al cent per cent, això ho sabem tots, però el que és l'obligació d'un govern i d'uns governants és posar els mitjans per a que se pugua minimitzar i aproximar-nos a eixe accident zero el més possible. Eixa és l'obligació que tenen els governants: posar els mitjans per a que la gent tinga millor qualitat de vida i en el tema de la seguretat vial que tinguen menys possibilitats de tindre accidents, de ferir-se o de matar-se.

Per tant, per a nosaltres la seguretat no és una qüestió de molèsties i nosaltres no traguem les dades de la irrealitat. No sé d'on trau vosté les dades de sinistralitat. Però és evident que les han de traure d'eixe calaix de color rosa on tenen vostés eixes dades que constantment manipulen. Però que la CV-35 és més insegura ara que abans de les obres és un fet. Que les obres s'estan allargant innecessàriament per la mala gestió del Consell també és un fet.

I no me diga vosté que les obres avancen a un ritme raonable, perquè aleshores jo li hauré de dir que raonable és una carretera que s'acaba en un temps assumible per part dels ciutadans. Efectivament, en el 2007 es treballava amb un ritme raonable, però era un ritme electoral, que a vostés els interessava perquè s'acostaven les eleccions. I després de 2007, de maig de 2007, el ritme ja no ha sigut raonable, segurament perquè vostés quan pensen en els valencians i valencianes pensen en els electors i nosaltres pensem en els ciutadans. Per tant, a la millor, un ritme raonable és tindre un circuit de Fórmula 1 en huit mesos i no una carretera en més de dos anys de problemes.

Per això nosaltres el que seguim insistint, evidentment crec que caurà en sac trencat la meua petició, és que vostés recolzen esta proposició no de llei, que vostés consideren

que tots els ciutadans del nostre territori són ciutadans de primera, que també els ciutadans dels Serrans tenen dret a l'enllumenament del seus accessos a la CV-35. I que, a més, li diguen al govern que sustenten que se pose les piles en l'acabament de les obres que ja s'allarguen molt més enllà del que és raonable.

I, per últim, agrair al Grup Socialista el vot favorable, perquè, efectivament, el que no s'explica és que açò no siga una proposta unànime de les Corts Valencianes, d'esta comissió, a traslladar al Consell, per a protegir la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes que utilitzen eixa via diàriament per a millorar, efectivament, la qualitat de vida d'estes persones i per a, en definitiva, acabar amb un problema que ha creat el Consell amb un nou control de l'empresa adjudicatària, amb una connivència en l'allargament innecessari de les obres i, per descomptat, amb unes actituds molt diferents quan hem estat en campanya electoral que quan s'han acabat les eleccions. La qual cosa, si em permeten les seues senyories, no sé si immoral, però almenys no és correcte en política. Per tant, demanant el suport a esta iniciativa acabaria la meua intervenció.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyora Oltra.
Senyor Giner.

El senyor Giner Giner:

Moltes gràcies, senyor president.

Diu, vosté, que no s'explica com no és una proposta unànime. Jo el que no m'explique és com vosté persistix en l'error, perquè diu vosté: «El que diu la nostra... que en tots...» Mire, el que diu la seua proposició, no és el que vosté diu ara quan intervé, ni tan sols el que jo li diga ara quan estic intervenint. El que diu la seua proposició és el resultat, i vosté sap llegir el que diu la proposició literalment, i diu: «La inclusió de una partida presupuestaria que incorpore el alumbrado de todos los accesos de la CV-35 a su paso por las comarcas de L'Horta, el Camp de Túria y los Serranos.» Això és el que diu, (*remors*) això és el que diu.

I jo li he explicat a vosté que en la comarca de l'Horta, en el Camp de Túria, i li he explicat per què en els Serrans no, i en els Serrans vosté fa demagògia, perquè s'agarra on pot, jo també ho comprenc, jo comprenc que des del punt de vista argumental vosté s'agarre on puga... i dir: «...en los Serranos...» Però jo ja li ho he explicat, en Los Serranos el tràfic disminueix substancialment, i Los Serranos és una carretera que té tots els drets i, per això, va a millorar-se, i aixina ho ha contemplat La Generalitat, va a millorar-se però és com tantes altres que tenen més tràfic en l'àmbit de la nostra comunitat i tampoc estan il·luminades.

Això li ho dit jo, li ho he explicat jo, però li he reiterat, li he reiterat que el projecte contempla la il·luminació dels nucs, i no soles dels nucs i, per això li dia que en la seua proposició es quedaven curts respecte al que contempla el projecte, perquè en la CV-35 es contempla la il·luminació de... dels nucs però també del tronc, va molt més enllà, (*remors*) i li he reiterat, i no vaig a fer-ho ara una altra vegada, com i on es produïx i està prevista eixa il·luminació.

No diga vosté que no es plantejava en el projecte els accessos. Però, a més, per favor, no insulte Aristòtil, perquè és que si precisament hi ha hagut alguna cosa poc aristotèlica ha segut la seua línia argumental, contradictòria, contradictòria. És que no ha construït ningun sil·logisme que fóra raonable, contradictori, trea conclusions totalment an-

tiaristotèliques, ja que vosté s'ha ficat en boca... però no insulte Aristòtil, que no té l'home ninguna culpa d'això.

Ha fet vosté, a més... permeta que... vaig a intentar dir-li-ho amb tot l'afecte, però permeta que li diga que no és... vosté no ha vullgut i al final ha dit moralment... doncs, mire, em quede en la mateixa catalogació que vosté, però jo crec que tampoc és moralment acceptable la utilització que ha fet vosté en la seua intervenció respecte als accidents. Jo no vull qualificar-la ni de carronyerisme ni de res que es parega. Però mire, vosté, enfront de les seues afirmacions, enfront de les seues afirmacions sense base i sense argument, jo li he dit que n'hi han uns estudis que no són experiències personals, més o menys conjunturals, ni són trellats que se li hagen ocorregut a ningú, sinó que responen a estudis fets per la mateixa conselleria on és demostra fefaentment, i vosté podrà tindre coneiximent d'eixos estudis de la sinistralitat en este temps, com en accidents mortals i en ferits greus han disminuït substancialment. Això, evidentment, no significa que no s'hagen produït molèsties per als usuaris, Evidentment que sí. Sempre que es fan obres per a millorar es produïxen conjunturalment durant un temps molèsties per als usuaris. ¡Faltaria més! Però per què vosté vol imposar el seu criteri, sense ningun fonament, com la veritat suprema i jo li estic diguent que n'hi han estudis objectius del nombre d'accidents i que s'han reduït, i això vosté ho nega? Com pot negar això, i hem d'acceptar el seu raonament? Això, jo crec que no és acceptable.

I jo li he dit per acabar que, en este moment, després de molts problemes, que ningú ha negat els problemes que han existit, ningú els ha negat; han existit uns problemes en què La Generalitat ha defés l'interés públic en tot moment. Ara, que ha segut l'expressió que jo he utilitzat, en estos moments i en les últimes setmanes les obres estan avançant a una marxa molt bona, que permetran que estiguen acabades a l'estiu. Això senzillament.

Jo crec que n'hi han molts motius, més que demostrats, en la intervenció que he fet en nom del meu grup, per a rebutjar la seua proposició no de llei.

Moltíssimes gràcies, senyor president.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Giner.

Conclòs el debat, passem a votació. *(Veus)*

Estem ja... *(Inoïble)* ..., senyora Oltra. *(Veus)*

Vots a favor? 7. Vots en contra? 8. Per 8 vots en contra i 7 a favor, queda rebutjada la proposició no de llei.

Senyories, donat que els punts 7 i 8 han segut demanats el seu ajornament per part del Grup del Compromís, suspensem la sessió, que es continuarà esta vesprada a les quatre i mitja, en la compareixença del senyor vicepresident del Consell i conseller d'Economia i Hisenda i... Ocupació.

Moltes gràcies.

(Se suspén la reunió a les 13 hores i 55 minuts)

(Es reprén la reunió a les 16 hores i 55 minuts)

El senyor president:

(Inoïble) ... d'Obres Públiques i Transports.

Tal com estava previst en l'ordre del dia, començarem per les compareixences. En primer lloc, i relatiu a la compareixença orde del dia número 16, que és la del senyor conseller d'Economia, Hisenda i Ocupació, i acumulada amb una compareixença de la consellera de Cultura, el senyor conse-

ller d'Economia, Hisenda i Ocupació s'ha excusat a última hora, i estem esperant que mos envie formalment la carta d'excusa, que farem seguir a les seues senyories, tal com ja coneixen.

Compareixences del conseller d'Infraestructures i Transport per a informar sobre la situació de les obres en la CV-35

El senyor vicepresident primer:

Passem a les compareixences de l'orde del dia número 17: compareixença del conseller d'Infraestructures i Transport per a informar sobre la situació de pràctica paralització de les obres de la CV-35, les causes que la motiven, les responsabilitats que se'n deriven, l'estat actual de seguretat vial i també de les mesures a prendre per a la represa i finalització, sol·licitada pel Grup Parlamentari Socialista. I acumulada amb la compareixença del mateix conseller per a explicar la situació de les obres d'ampliació del tercer carril, construcció d'un nou tram d'autovia i millora de la CV-35 des del *bypass* fins a Losa del Obispo, sol·licitada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida-Bloc-Verds-Izquierda Republicana: Compromís.

Té la paraula el senyor conseller d'Infraestructures i Transport al qual li agraïm la seua compareixença.

El senyor conseller d'Infraestructures i Transport:

Gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados.

En la presente comparecencia se acumulan, como acaban de decir, dos solicitudes planteadas por los grupos parlamentarios Socialista y de Compromís. La solicitud del Grupo Parlamentario Compromís se refiere a la situación de la CV-35, mientras la del Grupo Parlamentario Socialista tiene una formulación más amplia, que incluye no solo la situación, sino también las causas, responsabilidades, seguridad vial y medidas a tomar.

Por otra parte, recordarán sus señorías que el pasado 20 de febrero de 2008 contesté ante el pleno de la cámara una pregunta planteada por el señor Godoy sobre la situación de las obras de la CV-35 y fecha prevista de finalización de las mismas.

Si bien una buena parte de la información que entonces di serviría para contestar ambas comparecencias, voy a recordar los aspectos más importantes de aquella intervención en la parte que sigue siendo válida y voy a informar a la comisión sobre las novedades producidas desde aquella fecha.

Como sus señorías saben, la reforma, conservación y explotación de la CV-35, tramo Valencia-Losa del Obispo y variante norte de Benaguasil en la CV-50, es una macroactuación que afecta a más de 50 kilómetros en siete tramos y dos fases temporales.

Las actuaciones y sus fases se recogen en los pliegos de cláusulas que forman parte del contrato suscrito con la concesionaria en septiembre de 2005.

La primera fase, la que nos ocupa, en definitiva, comprende un tercer carril de la autovía de Lliria entre la A-7 y la Pobra de Vallbona, desdoblamiento de la calzada y conversión en autovía de la CV-35 entre Lliria y Casinos, la primera calzada de la autovía de la variante de Casinos, el acondicionamiento del tramo Casinos-Losa del Obispo de la C-35, la variante norte de Benaguasil y la conexión de la CV-50 con la autovía CV-35, así como las actuaciones de

conservación extraordinaria de la CV-35 en los tramos de Valencia, A-7 y la Pobl de Vallbona, Lliria, carriles bici y alumbrado.

En cuanto a la segunda fase, que está prevista hasta el 2017, comprende un tercer carril de la autovía de Lliria, entre la Pobl de Vallbona y Lliria, la segunda calzada de la autovía de la variante de Casinos y la segunda calzada de la autovía entre Casinos y Llosa del Obispo.

Conforme a las características del contrato, y como le dije en febrero, la concesionaria tenía que redactar los proyectos constructivos y realizar las obras. Al redactar los mismos –me estoy refiriendo a los proyectos–, se produjo una primera demora por la complejidad de algunos de estos proyectos, entre ellos, el enlace con la A-7, una mejora ofertada por el concesionario y que afecta a una vía de titularidad estatal. Asimismo, hubo problemas con la reposición de algunos servicios.

Como consecuencia de lo anterior, y si bien las obras se habían iniciado en algunos tramos, en otras llevaban retraso, por lo que en febrero de 2007 la concesionaria solicitó una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2007. Una vez nombrado *conseller*, y después de considerar las diferentes opciones, el 20 de julio de 2007 autorice dicha prórroga, hasta final de diciembre de 2007.

Asimismo, el pasado mes de febrero les dije que en otoño de 2007 la concesionaria planteó una serie de variaciones en la cuantía de la concesión que no nos parecían justificadas, por lo que estuvimos considerando incluso la opción de resolver el contrato.

Por último, en diciembre de 2007, la concesionaria solicitó la separación del enlace de la A-7 del resto de las obras de la primera fase y una prórroga de seis meses para terminar las obras. En mi respuesta oral ante el Pleno de las Corts dije que estábamos estudiando la solicitud y que probablemente en unos días nos pronunciaríamos.

Pues bien, con fecha 17 de marzo de 2008, he firmado una resolución cuyas líneas principales ya avancé en aquella respuesta y que se pueden sintetizar en las siguientes: segregar el enlace de la CV-35 con la A-7 del resto de las obras definidas de la primera fase, autorizar la redacción de varios proyectos modificados por razones de interés público y que incluyen mejoras técnicas y constructivas instadas por La Generalitat, conceder una prórroga para la puesta en servicio de todas las obras de la primera fase hasta el 31 de julio de 2008, y una vez puestas en servicio estas obras, comenzará a devengarse el canon correspondiente a favor del concesionario.

¿Cuál es la situación actual de las obras? Cualquiera que utilice la CV-35 puede comprobar que las obras han vuelto a la normalidad y avanzan a buen ritmo, de modo que van a ir entrando en servicio de forma escalonada hasta su terminación completa en el próximo mes de julio. A pesar del plazo formal, quiero decir que nosotros esperamos que sea a principio del mes de julio cuando estén acabadas la totalidad de las obras.

De hecho, ya han entrado en servicio varias actuaciones en este tiempo, y me refiero al enlace de La Eliana. Ya se han abierto al tráfico las dos rotondas que configuran el enlace de La Eliana en los dos sentidos de circulación: Valencia y Ademuz. Se ha eliminado una intersección en T para el acceso a la urbanización Montecolorado, con las correspondientes mejoras de seguridad vial. Y se ha incluido una vía colectora para el autobús con su correspondiente parada. La vía colectora izquierda del parque tecnológico se ha abierto al tráfico en la margen izquierda de la CV-35, sentido Valencia, a la altura del parque tecnológico, que completará la construcción de las dos vías paralelas a la autovía que sirven de conexión con la A-7.

Estas vías colectoras soportan un tráfico de más de 20.000 vehículos diarios. Con esta apertura, sin duda, han disminuido notablemente los atascos que se venían produciendo diariamente en ese tramo.

Ayer mismo, en el tramo Lliria-Casinos se han abierto, en el tramo este, se han abierto dos calzadas, norte y sur, con un carril por sentido de circulación, mejorando notablemente la seguridad de la circulación, mientras se finalizan los trabajos de acabados de firmes.

Y en este mismo mes de abril está previsto que entren en servicio las vías colectoras de la Pobl de Vallbona, que se abrirán al tráfico las vías colectoras de ambos márgenes de la CV-35, que conecta la Pobl de Vallbona y su polígono industrial con la autovía. Y esta apertura, sin duda, permitirá el movimiento desde la Pobl de Vallbona hacia Lliria que antes no existía.

También está previsto en este mes de abril hacer el acondicionamiento del tramo Casinos-Llosa del Obispo. Se abrirá la nueva calzada, de un solo sentido, correspondiente a esta primera fase de la concesión, pero ya con el trazado propio de autovía, lo que mejorará notablemente las condiciones de seguridad vial, puesto que a la mejora del trazado, se suma la supresión de todos los accesos directos a las propiedades colindantes, eliminando todos los cruces a nivel. Asimismo, mejoran las condiciones de circulación, puesto que se aumenta su fluidez, reduciendo los tiempos de recorrido.

Por último, y respecto a la seguridad vial, ya dije el 20 de febrero ante el pleno que tomando los datos de accidentalidad de la CV-35 desde el 2001, la media, tanto de muertos como de heridos graves, era inferior en el período de las obras, a contar desde el 13 de febrero de 2006, a lo que había antes de comenzar la obra.

En definitiva, los datos hasta el 31 de marzo de 2008 siguen diciendo lo mismo: la media mensual de las víctimas mortales, entre el 13 de febrero de 2006 y el 31 de marzo de 2008, es de 0,20, mientras que la media mensual de víctimas mortales entre el 2001 y febrero de 2006, fue de 0,47. Es decir, la media mensual de muertos se ha reducido a menos de la mitad. En cuanto a los heridos graves, la media mensual era de 1,84 y ahora es de 1,49.

De otro lado, es cierto que la CV-35 presenta elevados niveles de congestión de tráfico, pero precisamente este es uno de los motivos por los que se están ejecutando estas obras de mejora de la capacidad de la autovía.

Ha habido colas antes de las obras y hay colas con las obras, pero el tiempo de recorrido no ha variado sustancialmente en tiempos medios. Así lo acredita un estudio que hemos efectuado en enero de este mismo año.

Por último, reitero que vamos a instalar un moderno sistema pionero de gestión de tráfico, de modo que la CV-35 va a ser la primera carretera de toda España controlada en toda su extensión por cámaras de televisión. En concreto, 52 cámaras, una cada 1.200 metros.

Ello nos permitirá disponer de una información inmediata que podremos trasladar a los paneles de la CV-35 para conocimiento de los usuarios. Y nuestra intención es implantar este modelo de control en todas las autovías que dependan de la Generalitat valenciana.

Igualmente, vamos a incorporar en la CV-35 barreras específicas para la protección de motoristas.

En resumen, y esto es lo importante para los ciudadanos, las obras vuelven a avanzar a ritmo adecuado, semana a semana mejoran los parámetros de circulación y en julio habrán finalizado todas las obras de la primera fase.

Nada más y muchas gracias. (*Veus*)

El senyor president:

Muchas gracias, señor *conseller*.

Por los grupos que han pedido la comparecencia, y por orden de solicitud, tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Godoy.

El senyor Godoy García:

Señor *conseller*.

Señor presidente.

Muchas gracias al señor *conseller* por su comparecencia.

Yo le agradecería, señor *conseller*, que no sacara usted muchas conclusiones de esos estudios que le hacen. Sobre la media mensual de víctimas mortales dice que se ha reducido y la de heridos graves se ha reducido. Eso es muy posible en un espacio de tiempo que pase aun en las peores condiciones, porque también está el factor azar siempre.

Por tanto, no saquen ustedes conclusiones. No hay unas buenas condiciones de seguridad vial. Eso está clarísimo. Y pregúntesele usted a todos los que están circulando todos los días por allí. El azar no ha querido que haya más accidentes. Pero la verdad es que las condiciones son bastante peores. Si no, estaría usted animando a que todas las obras se hicieran con ese ejemplo, lo cual sería terrible en la Comunidad Valenciana, que todos estuvieran disfrutando de esas condiciones tan ventajosas para la seguridad vial que parece que le dicen a usted esos estudios. Saque usted las conclusiones científicamente y debidamente.

En segundo lugar, dice que sí que presenta mucha congestión de tráfico, pero el tiempo de recorrido no ha variado en tiempos medios. Igual le digo, señor *conseller*: no saque usted muchas conclusiones. Yo le invito a que haga usted periódicamente los recorridos, a que se coja una semana –pero una semana entera, no un día–, una semana o diez días enteros, en horas punta, y venga aquí y nos diga entonces qué es lo que pasa, y verá como la gente lo está sufriendo. La gente no se está quejando por gusto, se están quejando todos. Hasta sus alcaldes se están quejando, con lo cual yo no sé... ¿Es que no le dicen a usted las cosas sus alcaldes? ¿No sé si le dice algo el señor Serafin Castellano, que tiene que pasar por allí el *conseller*...? Se hablan ustedes, ¿no? ¿Y no le dice cómo está la situación? La situación es que está bastante, bastante mal.

Por tanto, yo le agradecería que no sacara esas conclusiones, porque si no, nos van a servir obras de este estilo y sería, desde luego, lamentable para los ciudadanos.

Mire, en estos momentos hablar de la CV-35 podría significar que la *conselleria* ha hecho sus deberes, pero no lo significa, no lo significa. Porque podría significar hablar de unas obras de ampliación bien planificadas, bien organizadas, bien ejecutadas –con molestias, por supuesto– y en servicio que estarían disfrutando los ciudadanos desde... desde el año pasado o comienzos del año pasado, y con esa prórroga desde el 31 de diciembre, y sin embargo, nos encontramos con que los ciudadanos están insatisfechos, yo diría que están indignados, están indignados.

Y que la ineficacia de la *conselleria* en este tema, para mí le digo que es ostensible, clara y manifiesta. Significa ahora hablar de unas obras mal organizadas o mal planificadas o deficientemente inspeccionadas con la propia *Conselleria* de Infraestructuras, e iré a temas concretos. Yo también quiero hacer un recorrido, si tengo tiempo, por las obras porque nos hemos tomado la molestia de analizarlas tramo a tramo.

Significa hablar de unas obras que son auténticos laberintos, muchas veces mal señalizados. Son obras que se

podían haber ejecutado con rapidez en la mitad de plazos, señor *conseller*, con tan solo haber continuado el ritmo al que actuaron en periodo electoral, día y noche, en la mitad de plazos. Pero por el contrario ese ritmo terminó en cuanto terminaron las elecciones, y se han convertido en unas obras que caminan a ritmo cansino, en unas obras interminables. Significa, pues, hablar de retrasos en la construcción que son injustificados.

Y eso nos lleva a hablar de atascos, hablar de retenciones, hablar de congestión diaria, hablar de inseguridad vial, hablar de peligrosidad y, por supuesto, hablar de accidentes, sin hacer de esta cuestión ningún tema de alarma social. Pero bien, son más posibilidades de que haya accidentes cuanto peor señalizadas y peor están unas obras.

Significa hablar de costes que usted sabe que son costes muy elevados, sabe que al final cuando se termine de pagar todo dentro de 35 años se habrán pagado más de 800 millones; 450 millones se van a pagar en obras, saldrá el kilómetro a un precio bastante elevado. Por tanto, creo que son obras muy bien pagadas como para que tengamos en estos momentos el castigo que se tiene que soportar.

Significa hablar de sobrecostes, usted mismo acaba ya de reconocernos que va a tener sobrecostes. Sí que me gustaría que los cuantificara usted bastante mejor, igual me gustaría saber cómo está este proyecto del enlace, cuánto nos va a costar, cuánto más va a costar, y si han hecho algún modificado, cuándo lo han aprobado exactamente, y cuánto más nos va a costar ese modificado y qué informes técnicos y económicos se tienen.

Deberían haber finalizado el 31 de diciembre, sin embargo no lo hicieron. Bien, usted sabe que por tres veces nos hemos interesado por la paralización y gestión de estas obras, usted sabe perfectamente los cientos de miles de personas afectados y, por tanto, no hace falta que ya se lo vuelva a repetir, porque es algo le digan lo que le digan sus estudios... (*So d'un telèfon mòbil*) Es la verdad que contra los hechos no valen los argumentos, y los hechos... de verdad que no tiene usted más que mirar a los ciudadanos y verá usted los hechos y verá usted la indignación.

Mire, la situación actual algo se ha movido, y yo creo que si se moviera más y trabajaran ustedes más rápido, seguramente terminarían antes. Yo tengo, no sé si compartiremos, algunas conclusiones sobre esta situación actual. Las obras se podían haber planificado de otra manera ciertamente; si desde un principio se hubieran planificado y se hubiera dado prioridad a la finalización de las obras más cercanas al enlace con el baipás y más cercanas a Valencia, como es el tramo entre La Eliana y San Antonio de Benagéber, si se hubieran hecho por tramos, que se hacen muchas veces, pues eso estaría ya puesto en servicio hace mucho tiempo.

En mi opinión, ¿por qué no han ejecutado y puesto en servicio ese tramo entre el baipás y San Antonio de Benagéber, por ejemplo, en primer lugar y a continuación el tramo entre La Eliana y San Antonio como algo prioritario? Se habrían evitado muchos problemas de tráfico.

Ustedes han ido picando en los diferentes tramos pero no han rematado ninguno de ellos. Da la sensación de que no se ha ido buscando el poner en servicio los diferentes tramos a medida que se hubieran ido ejecutando, ya que algunos tramos podrían haberse finalizado completamente –lo dicen personas técnicas– hace meses.

Durante muchos meses la estrechez de las obras entre La Poblada de Vallbona, La Eliana, San Antonio y el baipás y la señalización deficiente sabe usted que han creado problemas de tráfico y problemas de seguridad vial, lo que ha conllevado a un malestar generalizado en los usuarios de

esta vía. Y no voy a hablar de las relaciones causa-efecto porque eso toca establecerlo en su momento en los tribunales y no nos toca sustanciarlo aquí.

Es de destacar el tramo, por ejemplo, que está limitado a 80 kilómetros por hora desde hace más de un año, y en el cual no se han realizado ningún tipo de mejoras ¿Sabe usted qué tramo es ese? Es un tramo llegando a Lliria. Le recuerdo por si tiene alguna excusa que la concesionaria también lleva la explotación y el mantenimiento, tendría que haber hecho las obras en todo caso. ¿Cómo puede estar eso en esas condiciones?

Y la sensación actual, de verdad, señor *conseller*, es la de semiparalización de las obras, ya que no se aprecian equipos trabajando, suficiente cantidad, cuando en un plazo aproximadamente de un mes, si estuvieran trabajando esos equipos podrían estar realizados los tramos de mayor importancia, el tramo entre La Eliana y el baipás.

Entrando a analizar algún tramo en mayor profundidad..., entre el baipás y San Antonio de Benagéber, es uno de los tramos más importantes, por ser el tramo más cercano a la ciudad y, además, permite el acceso al parque tecnológico, lo que conlleva un aumento muy significativo del tráfico en las horas punta de entrada y salida. Es cierto que se han construido los nuevos accesos al parque tecnológico, se han construido los ramales de entrada y salida al baipás desde la pista de Ademuz y los enlaces y glorietas de las salidas están construidos a excepción de pequeñas tareas. Sin embargo, no es menos cierto que en ese tramo continúa habiendo colas importantes. Se continúa con la señalización provisional de obra y las reducciones de carriles y de anchura en los mismos. Analícelo usted.

Se están construyendo las barreras de separación entre los dos carriles con únicamente un equipo de trabajo, lo hemos comprobado, un equipo desmonta las barreras metálicas existentes y otro equipo ejecuta la barrera de hormigón, cuando estas cosas se pueden hacer con varios equipos de trabajo y acelerar esas obras. Existe alguna pequeña cuadrilla que está realizando obras de fábrica en los laterales, pero es de muy poca magnitud, y los pórticos de información y los carteles que indican las salidas están completamente instalados, pero el firme se ha fresado pero no se ha completado el asfaltado.

Mire usted, yo estoy dispuesto a sentarme (*rient*) con usted el tiempo que sea necesario, aquí no lo tenemos, y a contrastar los informes que tengo de cómo está la obra con esa *conselleria*. Yo creo que usted tiene que tomar las riendas, que ustedes están dando una información deficiente. Hay que poner más gente a trabajar allí, hay que incrementar el ritmo, hay que señalar mejor y hay que evitar problemas de seguridad vial, que sí, digan lo que digan, se producen, aunque tengamos la suerte de no tener más accidentes, que eso puede suceder y usted lo sabe perfectamente.

Por tanto, yo le animo, de verdad..., si quiere que nos sentemos tranquilamente y que lo analicemos, estoy dispuesto a poner los informes que yo tengo a su disposición y usted pone también los que tiene usted a mi disposición, y a que usted coja el toro por los cuernos y haga que esta obra, si es posible en menos de un mes, en los tramos más importantes podría estar concluida.

Por tanto, no mareemos más la perdiz. Cojamos esta obra con toda responsabilidad, y usted que es el máximo responsable, por favor, termine esa obra porque está ocasionando grandes molestias a los ciudadanos de Valencia y de todas estas comarcas que la rodean.

El senyor president:

Muchas gracias, señor Godoy.

También, como grupo que ha pedido la comparecencia, tiene la palabra la señora Oltra, por el Grupo Parlamentario del Compromís.

La senyora Oltra Jarque:

Gràcies, senyor president.

Senyor conseller, gràcies per no deixar-nos plantats.

La veritat és que haguera estat bé que vosté haguera estat este matí, perquè hem tingut un debat molt interessant arran d'una proposició no de llei del Grup Compromís al voltant precisament de l'enllumenament de la CV-35 i les obres que estan en marxa.

I m'alegra que vosté haja vingut a la compareixença perquè realment ens ha donat la raó en moltes coses, encara que este matí nos la pretenien llevar.

Però vaig a intentar fer un repàs del despropòsit que és la CV-35 per als valencians i valencianes en estos dos últims anys. En febrer del 2006, el president de La Generalitat posa la primera pedra de les obres, segurament... bé, vosté no era conseller aleshores, no li podem demanar per aquella època, però, bé, està bé fer un repàs perquè en tot cas és el mateix govern que sustenta el seu.

En abril de 2007, les obres se convertiren en frenètiques dia i nit, d'això també hem parlat este matí, segurament perquè s'acosten les eleccions. És la lectura que fem nosaltres, a la millor és un lectura maliciosa, no? Segurament, però també és la lectura que fan els ciutadans i ciutadanes, perquè *tontos* no són.

En juny de 2007, desapareixen les màquines i els operaris de l'autovia. ¡Quina casualitat! Al mes de les eleccions... al mes no, perquè les eleccions van ser a finals de maig, als dies de les eleccions desapareixen les màquines i els operaris de l'autovia. Això és el que veuen els ciutadans.

En novembre de 2007, les obres estan paralizades fa sis mesos i els mitjans de comunicació ja comencen a fer-se eco d'esta situació. En novembre de 2007, el nou conseller d'Infraestructures, és a dir, vosté, diu que l'obertura de la CV-35 es retarda dos mesos, fins a febrer de 2008... això documentat, bé, ací tinc tota la documentació, si no és que els mitjans de comunicació mentixen sobre el que vosté diu, però no ho crec.

En gener de 2008, les obres estan, segons la conselleria, al 70% i es preveu finalitzar abans de l'estiu, paraules seues també, ací, ja és vosté conseller, ací ja no se mos pot esmunyir, eh? Finalitzar abans de l'estiu.

En abril de 2008, és a dir, en este mes en què estem, les obres continuen i no sembla que acabaran prompte. I vosté hui en la compareixença ens ha dit –si no he pres jo nota malament– per a juliol del 2008, no? A més, jo he preguntat l'any en concret i vosté confirma que és el 2008, molt bé. Ja no és abans de l'estiu, perquè l'estiu, si no m'enganye, comença el 20 de juny, si no és que el senyor Giner que també estava apuntant-me me corregisca.

Tant de bo, tant de... jo ja firmaria, senyor conseller, jo ja... i vosté també, veritat que sí?, clar. Ací firmariem tots que les obres estigueren acabades en juliol de 2008, perquè tant vosté com nosaltres sabem que el juliol de 2008 eixes obres no estaran acabades.

I, mire vosté, vaig anar més enllà que el senyor Godoy. Ja no li dic a vosté que s'informe amb altres informes de tècnics. Agafe vosté el cotxe o la moto o el que vullga i passe's per la CV-35 durant una setmaneta. Jo tinc la sort,

no vaig a dir la desgracia, la sort de passejar-me molt per eixes comarques per raons professionals i per raons també polítiques, i realment el convida que se passe per eixes comarques.

Mire vostè, li vaig... abusant un poc de la paciència dels meus companys ací, les senyories, vaig a contar-li una anècdota que ja he contat este matí, però com vostè no estava... El dia 4 de març per la campanya electoral vaig anar a Villar del Arzobispo a... bé, a estes coses que se fan en campanya electoral. Doncs, eixe dia vaig haver de cridar al 112 perquè les balises de... els separadors que se fan en les obres, eixos rojos i blancs, –és de veres que eixe dia havia fet vent, però també és de veres que segurament no estarien ben carregades de pes– estaven en meitat de la calçada, i de no ser per la perícia del conductor que portava darrere a la millor ara no estava parlant-li a vostè, però gràcies a Déu sí queestic parlant-li a vostè...

I vaig cridar al 112 precisament per fer palesa la situació d'inseguretat que estava patint eixa calçada. Això, unit a la falta de llums adequades que té eixa autovia, i que tindrà en el futur perquè segons informen de la seua conselleria els tècnics als alcaldes que criden a informar-se, als alcaldes de la zona que lògicament estan preocupats i criden a informar-se què passa amb l'enllumenament de l'autovia, i els diuen que, si bé estan en el projecte els trams que no són en la *serrania*, perquè ja hem quedat este matí que els de la *serrania* no passa res perquè com són poquets, encara que se maten en els accidents no passa res, doncs que eixa part que està en el projecte d'enllumenament no s'executarà. Això és el que informen als alcaldes els tècnics de la seua conselleria. Si és cert, aleshores ens donarà la raó al que debatíem este matí. Si no és cert, jo li demane que els desautoritze, als tècnics de la seua conselleria que estan informant que en esta concessionària, en el peatge en ombra, el que dure la concessió, no se va a executar l'enllumenament de la CV-35. Això és el que estan informant als alcaldes els tècnics de la seua conselleria.

Per tant, nosaltres el que diguem és que la situació de la CV-35 s'ha tornat insostenible. La conselleria ha de posar, en fi, la seua voluntat i també les seues accions a acabar en esta situació que, com diguem, és insostenible. Quant a seguretat vial, i no només és la taxa de mortalitat la que s'ha de mesurar, sinó també la taxa de sinistralitat i el mateix perjudici que estan patint tots els ciutadans i ciutadanes que agafen o que han d'agafar esta carretera. No només són molèsties, també són perjudicis. Falta de planificació? Per suposat, perquè, a més, ens hem de desdejunar en els últims dies, almenys en la premsa, que encara no saben què fer amb el transport públic vinculat a esta via, si serà un trolebús o bus guiat, que sembla que és més modern anomenar-lo aixina, però és un trolebús, si serà un ferrocarril, que ni els seus alcaldes estan al costat de la conselleria quan vostès estan plantejant estes qüestions.

I vaig a fer una cita, home!, perquè com este matí el debat ha sigut molt enriquidor, voldria dir també, i això no m'ho tinga en compte, però com és una cosa que havia quedat pendent este matí i no tenia dret a rèplica, a mi no m'interessa en absolut insultar Aristòtil, encara que no estiga d'acord en què en les quatre proposicions, no sil·logismes sinó proposicions que va formular se va deixar fora la més important, que era la del *no todo*. Però, en tot cas, això ja ho discutirem el portaveu del PP i jo si vol ell i té un temps en un àmbit més distès sobre les proposicions d'Aristòtil.

Però jo vaig a anomenar-li un article del senyor Baltasar Bueno gens sospitós de connivència amb esta *ralea* que som nosaltres de gent no... en fi, de massa sublevada, però

Baltasar Bueno, que si no m'enganye va ser el cap de comunicació de la diputació, mentre el senyor Giner tenia l'honor de presidir la diputació i jo l'honor de treballar per a la diputació quan ell era president, deia el següent de la CV-35, dia: «La CV-35, una autovia bananera. A fuerza de ver Canal 9 por obligación soy un adicto a dicha tele. Estaba convencido de que la CV-35, el proyecto de autovía de Ademuz, estaba ya concluida hasta Losa del Obispo –este artículo es de 8 de diciembre de 2007– y que tenía hasta televisión en color y los consabidos postes telefónicos de emergencia colocados.

»La triunfal carretera, que cada dos por tres el Consell nos vende como el gran logro de las últimas legislaturas del PP, está hecha un desastre, empastrada e inacabada a lo largo de nada menos que 70 kilómetros. El icono de la CV-35 que nos ha querido vender engañándonos cuando uno la pisa se desmorona y se convierte en la idea de que estamos en un territorio apache o en un país bananero, regido por un gobierno autónomo más bananero aún. –És del senyor Baltasar Bueno, insisteix, l'article.

»Las costosísimas campañas de publicidad que regala el Consell a los de la cuerda para amortiguar o silenciar, con las consabidas discriminaciones morales o delictuales, se deshacen como azúcarillo en el agua cuando uno transita por dicha vía. En estos momentos hay unos 70 kilómetros de autovía empantanados, con obras a mitad, paralizados, inacabados, llenos de cartelitos y avisos de peligro, bloqueados, sin estar abiertos al tránsito rodado y llenos de rayas amarillas en su asfalto. Son 70 kilómetros de laberintos, jeroglíficos, carreras de obstáculos, distorsionadas y provisionales rotondas, cabreos y accidentes, accidentes.

»No hay ni un solo tramo concluido y en funcionamiento, todo es provisionalidad. ¿La causa? No hay un duro, no hay dinero, se les acabó, se lo gastaron todo en publicidad, en fantasía, en humo, en nada. Y las empresas constructoras han tenido que parar. El aparato oficial dice que es debido a los sobrecostes, que no tienen razón de ser, pues para ello están los trámites de los presupuestos.

»El Consell no hace más que quejarse de que el estado no está construyendo el AVE y todas esas cosas, pero hace años que no acaba la autovia que vertebraba el deprimido interior de la capital: vivir para ver y oír.»

Bé, açò gens sospitós d'estar en la conspiració sublevatòria és el que dia el senyor Baltasar Bueno en l'any 2007 d'esta autovia i, el que és pitjor, és absolutament subscribible, sense que servisca de precedent, en l'actualitat. I tot açò adreçat, com sempre, d'anuncis de coses que no se sap quan arribaran. Ara les barreres per als motoristes, ara el trolebús, ara el ferrocarril apegat a la carretera, encara que sabem que no n'hi ha terreny –i acabe, senyor president– no n'hi ha terreny afectat per a fer eixe ferrocarril.

Senyor conseller, un poquet més de compromís i un poquet menys de fum venut que no té després una sòlida qüestió darrere.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyora Oltra.

Pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula el senyor Giner.

El senyor Giner Giner:

Moltes gràcies, senyor president.

Senyories.

Honorable senyor conseller.

Jo li agraiïc molt sincerament la seua compareixença. Açò pareix que siga un recurs dialèctic a l'ús habitual que sols fer-se, però en esta ocasió respon estrictament a la realitat. Perquè, en contra del que ha escoltat vosté i com que este matí vosté no estava ací, la seua compareixença jo crec que ha sigut tremendament aclaridora i que ha vingut a refermar els arguments que hem sustentat des del Grup Parlamentari Popular. Ha hagut, per tant, una sintonia clara en les argumentacions, en tot el que ha sigut els fonaments que hem aportat al debat com, per altra part, no podia ser d'altra manera.

Però, a pesar d'eixa coincidència, ací s'ha volgut dir tot el contrari. Jo volia iniciar la meua intervenció dient-li que estiga molt tranquil, perquè la realitat és que la seua compareixença ha sigut tremendament il·luminadora respecte al que ha suposat el debat este matí entorn a la CV-35 que ha plantejat el Grup de Compromís. I, a pesar d'això, a pesar que es reiteren les mateixes argumentacions, a pesar de tot, seguix insistint-se en el que jo este matí he vullgut ser prudent i he vullgut obviar i qualificar com calia determinades argumentacions, però ara *visto lo visto* jo ja no tinc ningun dubte a dir que són manipuladores i profundament demagògiques... (*El micròfon comença a fer un fort soroll*) Fins i tot l'aparell se rebel·la, senyora Mònica. (*Remors*) Quan vosté es meneja...

El senyor president:

Senyories

El senyor Giner Giner:

És el mateix d'este matí. És que li ho dic perquè jo este matí quan l'aparell s'ha rebel·lat jo no estava dient res. (*La senyora Oltra parla amb el micròfon desconnectat*)

El senyor president:

Continue, senyor Giner, a vore si ja va bé el seu aparell.

El senyor Giner Giner:

Gràcies, senyor president.

Però, mire, senyor conseller, ací cal concloure una cosa: que mal han d'estar alguns grups perquè en les seues argumentacions polítiques han de recórrer a articles... (*Remors*) No, a Aristòtil no, que el recurs a Aristòtil, ara li parlaré d'ell. Joestic parlant ara dels grups que han de recórrer a determinats articles periodístics de persones que, en l'ús legítim de la seua llibertat, expressen les opinions que consideren oportunes, però que estan precisament en les antípodes ideològiques del que representen estos grups. Que mal han d'estar per a poder recórrer a fonamentar les seues argumentacions a persones que si d'alguna cosa són representatives és d'estar ideològicament en les antípodes d'estos grups! Però, bo, açò és el que n'hi ha. I després del que hem vist en el debat este matí i el que hem vist ara, a pesar d'eixe recurs dialèctic que els ciutadans... Mire, és que no fa tant de temps que eixos ciutadans es van poder manifestar i al govern de La Generalitat li van donar un recolzament, al grup que sustenta el govern de La Generalitat li van donar el recolzament que li van donar i a altres grups també els van donar el recolzament que els van donar.

En definitiva, a pesar de tot això, senyor conseller, hem avançat alguna cosa. Este matí predominava la incredulitat, *no se creían nada*. Ara ja és el *azar*, en valencià «la sort». Xe, alguna cosa hem avançat. Si les coses van bé, és l'atzar;

ara, si van mal, la mala gestió del govern. I ací seria d'aplicació allò de què passe el que passe, el que diuen els italians, *porco governo*, però sense fonament de cap tipus. Este matí, com ara, vostés han negat l'evidència. Jo he escoltat un digne representant portaveu d'un altre grup parlamentari respecte a les obres, *si empezaban, si paraban, si se paralizaban, si se retrasaban*. I jo dic, xe, li està fallant el subconscient; està parlant, indubtablement, de l'AVE. Però, no, estava parlant del mateix que este matí, curiosíssimament.

Clar, reproduïxen els mateixos arguments. Bé, això d'«arguments», per dir alguna cosa, em disculpen vostés. Els mateixos arguments, per dir alguna cosa, que este matí. I, clar!, ocorre el que ha d'ocórrer, que reincidixen en els mateixos errors, en les mateixes frases fetes, en el mateix. O per què s'estan fent les obres? Si és que al final és molt senzill. La CV-35, era una carretera amb molt de trànsit, conscient d'això responsablement el govern de La Generalitat escomet unes obres que, com totes les obres del món, i jo ho he dit també este matí, ocasionen trastorns, ocasionen molèsties, tenen els seus problemes, però este estiu, i ningú ha dit abans de l'estiu ni després de l'estiu, han parlat que este estiu eixes obres estaran finalitzades i suposaran una millora substancial, substancial d'eixa CV-35.

I, per últim, i acabe, senyor president, vostés insistien i jo m'he atrevit a llançar allò del carronyerisme, però, xe, insistir o no voler acceptar que inclús índex que ha baixat la mortalitat i que han baixat els accidents més greus no significa res, crec que alguna cosa denotaran. En última instància, jo li agraiïc a vosté, senyor conseller, la seua compareixença, i al seu govern l'interés per resoldre un problema que durant molts anys ha sigut un problema de molta gent que ara sofriran unes molèsties, però que després tindran un servici que somiaren des de fa temps.

Moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Giner.

Per a donar resposta conjunta a tots els grups, té la paraula el senyor conseller.

El senyor conseller d'Infraestructures i Transports:

Gracias, señor presidente.

Vamos a ver, señorías.

Señor Godoy, ha empezado hablando de un tema de azar y la verdad es que, sinceramente, la verdad es que no puedo entender, puede haber suerte, puede haber suerte en un período de tiempo limitado, pero cuando estamos hablando de unas obras que, como usted mismo está diciendo, se están prorrogando mucho en el tiempo y hay datos que se han podido comprobar, si no me equivoco, desde el año 2006, o sea, ya no puede ser azar.

Los datos que nosotros vamos sacando, le gusten o no son esos. La accidentabilidad ha bajado, en lo que se refiere a muertes y a heridos graves, y esa es la realidad. Y no creo que aquí juegue mucho la suerte, porque, desde luego, y no quiero ser agorero, es muy probable que, bueno, siempre se puede producir algún accidente, como el que no hace demasiado tiempo se produjo, pero por una imprudencia de un conductor. Pero yo espero que como las obras se finalizarán en un plazo relativamente breve, en unos pocos meses, pues no aumenten estos índices de accidentes que hasta ahora, le guste o no le guste, y con suerte o sin suerte, son muy inferiores a los que había antes de que se iniciaran las obras.

Duda también de todas estas estadísticas que tenemos y las encuestas, en el sentido de que duda de que el tiempo

del recorrido sea inferior o el mismo del anterior a las obras. Esto es lo que nos dan los datos después del último estudio, a finales de enero, en el que nos insisten en que el tiempo de recorrido no se ha aumentado desde el inicio de las obras; obras que, como muy bien ha dicho el señor Giner, son obras que se hacen por la necesidad de que una autovía, que tiene un tráfico densísimo, pues se amplíe y se ponga en unas mejores condiciones de seguridad vial y sobre todo de tiempos de recorrido.

Me dice que se han ejecutado laberintos y, bueno, pues para hacer las obras de desvío y las obras que, como también ha dicho... Las obras son siempre molestas, son siempre molestas y las obras también generan desviaciones de tráfico. Lamentablemente acaba de contar una anécdota la señora Oltra en cuanto al susto que se dio con los separadores que se habían volado. No suele ser habitual, yo no dudo que le hubiera pasado esto, pero, afortunadamente, pues lo puede contar y no ha sido... También es verdad que estos separadores normalmente están siempre con el peso suficiente para que no se puedan desplazar. Quiero decirle que también, y creo recordar que en esos días que usted me comentaba los vientos fueron casi huracanados y que eso también, a lo mejor, influye en que en alguna ocasión pueda haber alguna desgracia de este tipo. Afortunadamente esos días, con esos vientos tan intensos, pues normalmente la gente va mucho más atenta a la carretera y va con mucha más precaución y por eso, probablemente, no solamente pudieron evitar el accidente sino que además pudieron avisar al 112 para que se repusieran esos separadores.

En cualquier caso, laberintos en carreteras en obras, insisto, señor Godoy, suelen haber cuando se intenta hacer esa serie de obras manteniendo el servicio de la propia carretera, porque si no es imposible la ejecución de la misma.

Yo sí que le quiero hacer hincapié en los atrasos que me dice que son injustificados. Y aquí uno un poco con la reclamación de la señora Oltra, en el sentido de que dice que hubo una velocidad antes de las elecciones, que parece que se aceleró muchísimo, y después que se empezaron a atrasar las obras. Probablemente, y como muy bien ha dicho, yo en esas fechas no estaba en el gobierno valenciano, pero muy probablemente, y por lo que hemos estudiado el tema, esos primeros proyectos por los que se inició la obra, eran unos proyectos que estaban muy bien acabados y se ejecutaron con mucha celeridad o con pocos problemas. Y después hemos dicho por activa y pasiva que ha habido una serie de causas por los que se ralentizó la ejecución de la obra. En ningún momento la obra, insisto, estuvo parada totalmente, como lo han dicho en sus intervenciones. Pero sí que es muy probable que se ralentizara debido a lo que hemos dicho siempre, había muchos problemas en redactar algunos de los proyectos de algunos tramos. También el señor Godoy ha hablado de que estas actuaciones se tienen que separar por tramos. Hemos dicho en primera intervención que son siete tramos los de esta primera fase. O sea, se ha separado por tramos, eh. O sea, no, no, no está inventando nada ni... O sea, realmente dice, lo lógico hubiera sido que este tipo de actuaciones se separara por tramos, pues hay siete tramos, ni más ni menos. Después en ese café más distendido, que estoy dispuesto a tomármelo con usted, podemos ver el plano en el que podremos comprobar los diferentes tramos que ha habido a lo largo de esto.

Entonces, como decía, pues ha habido problemas. Después esos primeros tramos pues los proyectos parece que estaban perfectamente hechos, y por eso la actuación iba bien; y después empezaron a haber problemas con la redacción de muchos de los proyectos.

También a partir de ahí empezaron problemas de desvío y reposición de servicio en algunas zonas. Porque yo recuerdo que con los regantes hubo unos problemas muy importantes, y es por eso por lo que hubo que parar la obra.

Aparte también, y lo he comentado, y no lo quiero ocultar, hubo un momento que había un enfrentamiento con la propia concesionaria que reclamaba una serie de actuaciones, las cuales nosotros no estábamos dispuestos a asumir. Y eso nos ha llevado a que yo personalmente tuviera con la empresa más de cuatro o cinco reuniones, pero mi equipo técnico han sido reuniones interminables. Con lo cual no se puede decir que aquí ha habido dejación de funciones ni absolutamente nada. Porque realmente se ha estado trabajando para llegar a una solución y para llegar a estos plazos, que también hay que ser muy sibilino para decir que yo me comprometí a que en verano estaría la carretera y, efectivamente, bueno, a lo mejor no va a ser el 20 de junio, pero yo creo, y ya lo he dicho, que a primeros de julio prácticamente toda la actuación va a estar acabada, y confío en que así sea.

Y lo que no hay derecho es que se diga que ahora mismo las obras están a un ritmo lentísimo. No hay derecho. Cuando he dado la relación que voy a repetir, porque muchos de los tramos que me ha nombrado su señoría, y me refiero al señor Godoy, son precisamente los que he nombrado en mi intervención, que prácticamente están acabados, están acabados, y que algunos de ellos incluso se pusieron en servicio ayer.

En cualquier caso, creo que ha habido por parte de esta *conselleria* la inquietud total para que esta actuación, actuación en la que coincido con todos ustedes, importantísima, fuera, llegara a buen fin, y en el tiempo lo más corto posible, porque sabemos lo molestas que son las obras.

En cuanto al tema de la seguridad hemos tenido la misma inquietud que ha tenido cualquier usuario y cualquiera de sus señorías. Se les han enviado continuamente un montón de notificaciones diciéndoles que pusieran todos los medios posibles para que la seguridad fuera, tuviera una prioridad absoluta. Y hemos denunciado a veces algunos de los problemas que detectábamos en esas visitas que hemos hecho a la CV-35. Porque le aseguro, señoría, que desde esta misma mañana que he pasado por esa carretera, he ido varias veces, y yo mismo, junto con mis técnicos, hemos recorrido toda la longitud, ni mucho menos lo que decía este señor, Baltasar Bueno, en su recorrido de 70 kilómetros, porque creo que la actuación no llega a 50, pero hemos ido detectando los sitios que podrían ser susceptibles de una mejor señalización. O sea que le puedo asegurar, señoría, que hemos estado encima totalmente de la obra.

Yo le voy a repetir, muy rápidamente, las actuaciones que se han puesto últimamente en marcha, aparte de esas primeras iniciales que dicen que fueron rapidísimos y que, por lo visto, eran debido a las elecciones. Pero el enlace de La Eliana ya se ha abierto al tráfico, las dos rotondas que configuran el enlace de La Eliana. La vía colectora izquierda del parque tecnológico y que quita..., precisamente ha hecho referencia a la cantidad de vehículos que circulan por ahí, 20.000 diarios teníamos calculados. Ayer mismo se han abierto las dos calzadas del tramo Llíria-Casinos por sentido de circulación, y solamente falta el acabado de firme. También las vías colectoras de la Poble de Vallbona, que también ha comentado que se van a abrir brevemente al tráfico durante este mes de abril, que van a conectar Poble de Vallbona y su polígono industrial con la autovía. Esto se va a hacer este mes. Este mes también se va a terminar el acondicionamiento del tramo Casinos-Losa del Obispo.

Yo, sinceramente, creo que decir que ahora mismo las obras están a un ritmo lento, pues yo creo que no es decir exactamente lo que están reflejando las obras en estos momentos. Porque una vez definido el acuerdo y el..., el -voy a ver-, el..., una vez que se hizo el informe y se le autorizó la prórroga y valoramos nosotros las obras, que ahora le voy a decir que era, quería saber su señoría las actuaciones que han supuesto la modificación o la ampliación de plazo de la prórroga que va a suponer esta nueva prórroga que, como les he dicho al principio, era hasta el 31 de julio.

Entonces, les voy a concretar para que tengan clarísimo que en ningún momento se ha tenido en consideración las actuaciones que pedían los concesionarios. Solamente hemos tenido en cuenta las mejoras que hemos pedido nosotros, es decir La Generalitat, por razones de interés público. Y en este sentido, en esta resolución hemos tenido en cuenta: el tratamiento de las fisuras del firme en los tramos 1 al 4; mejoras de los sistemas de contención de vehículos en todos los tramos; mejora del trazado de conexión de los tramos 5 y 6 para aumentar la velocidad del proyecto del tramo; mejora del trazado, firme y drenaje del carril bici del tramo 3, que hemos considerado que había que mejorarlo en los proyectos. Y después hemos entendido que por causas sobrevenidas en la reposición de servicios, ha habido también un gasto añadido, y me estoy refiriendo a las comunidades de regantes, que a su vez originaron unos retrasos.

En definitiva, la valoración de estas mejoras técnicas y constructivas que ha pedido la Conselleria de Infraestructuras y Transportes asciende a 21,3 millones de euros, que va a acometer la concesionaria. Y en contrapartida hemos ampliado el plazo de la concesión, 15 meses, que es la suma de las dos prórrogas.

No haga esos aspavientos porque le puedo asegurar que eso es el coste de esos proyectos. Si supiera usted lo que pedía la concesionaria, entonces no resoplaría, se pondría las manos en la cabeza.

En cualquier caso, ya quiero terminar esta mi primera intervención de réplica diciéndole al señor Godoy que no hay duda de que hemos trabajado en el tema y dice que hay que coger el problema y el toro por los cuernos. No tenga la menor duda de que hemos lidiado, pero mucho, y creo que se ha llegado a un muy buen acuerdo, y además hemos podido cerrar esa prórroga con el convencimiento total de que si no surge nada en el último momento, pues se podrán cumplir esos plazos.

Y, en principio, pues yo no sé si me queda... Ah, bueno, pues solamente hacer una mención de la señora Oltra al transporte. Nosotros en la CV-35 teníamos considerado, y de hecho la Dirección General de Transportes estaba viendo la solución de un transporte de vía exprés, o bien con guía óptico o con autobuses. Ahora me consta, de esta misma semana o de la semana anterior, que los alcaldes están mirando la necesidad o la posibilidad de que sea un tranvía, pues es un tema que tendremos, y tendremos una reunión con todos los alcaldes que han tenido esta reunión. Pero nosotros consideramos que por el volumen, vamos, por las necesidades y volumen de pasajeros que podría mover esa línea, es más que suficiente con una vía exprés, y creemos que... Pero, de todas maneras, estamos dispuestos a escuchar a estos alcaldes de los diferentes municipios.

En cualquier caso, nuestro compromiso y nuestro trabajo es intentar hacerle el seguimiento a estos concesionarios para que las obras acaben en el plazo que hemos comentado antes durante el mes de julio y, si es posible, a primeros de julio, para que podamos disfrutar el verano con la CV-35 en condiciones.

Gracias.

El señor president:

Sí, muchas gracias, señor *conseller*.

Para formular una pregunta concretamente dirigida al señor *conseller*.

Sí, señor Godoy.

El señor Godoy García:

Bien, pues vayamos por partes.

Señor *conseller*, ciertamente parece que la han dividido en los tramos, ¿no faltaba más! Yo no he dicho si la han dividido o no la han dividido por tramos. Yo he dicho si la han ejecutado o no la han ejecutado priorizando determinados tramos, que ya podían desde hace mucho tiempo estar puestos en funcionamiento. Y por qué no han priorizado ustedes aquellos tramos que más circulación tienen y los que más problemas se presentan. Si es que era imposible -usted sabe que no-, que se podían no solamente haber dividido las unidades de obra y haber ejecutado de una manera que esos tramos se hubieran puesto en marcha, en lugar de tener todas las obras empantanadas tantísimo tiempo.

Mire, usted ha dicho algo que yo creo que tendrá usted que ir pensándolo. No sé ya quien tiene la culpa. Porque al final nos ha hablado que la redacción de los proyectos que tuvieron problemas. Pero, claro, la redacción de los proyectos, después de haber licitado unas obras, la redacción de los proyectos tiene problema, algún responsable habrá, ¿verdad?, ¿y serán ustedes, no? (*El conseller parla amb el micròfon desconnectat*) No, pero alguien será el responsable de la redacción de los proyectos, y a ver qué problemas tienen y por qué no los habían previsto. Que podían tener uno o dos y le pusieron unos plazos diferentes a la obra. Porque los plazos al fin y al cabo no hacen más que prorrogarlos, pero los plazos dependerán de alguna autoridad administrativa, ¿no serán de Madrid!

Después les ha echado la culpa a los regantes, que hubo problemas con los regantes. No sé qué problemas tuvieron ustedes con los regantes tan grandes que no podían predecir, si no era simplemente problemas de pagarles más o pagarles menos. No sé exactamente. O si es que hubo otros problemas. Lo que sé es parece que lo valoraron mal y que después han sido ellos los que ha tenido la razón. Pero, en fin.

Dice después -a otro que le echa la culpa-, dice, «es que también hubo problemas con la concesionaria». Muy bien, hubo problemas con la concesionaria, pero nos dice que la prórroga en modo alguno se debe a haber hecho modificados que haya pedido la concesionaria, sino a modificados que han salido de la propia *conselleria*, dice «de la Generalitat valenciana», señor *conseller*, está en el *Diario de Sesiones*, ¿eh?, y no me dejará mentir el *Diario de Sesiones*. Ha dicho usted: «Nuevas actuaciones de modificados que han supuesto la prórroga son las mejoras pedidas por la Generalitat valenciana, no por la concesionaria». Son palabras de usted.

Y, a continuación, claro, si eran mejoras pedidas por la Generalitat valenciana, pero, ¿cómo no las previeron ustedes en su momento? Las cosas se modifican, esos modificados se hacen y se prorrogan las obras cuando surgen imprevistos. Es que estamos picando ahí, creemos que era tierra y resulta que la concesionaria ha encontrado ¡que era piedra!, y realmente se analiza y, claro, es que esto ha surgido, tenemos que pagarle más, y se hace el modificado.

Entonces, eso no cuadra. Pero, además, es que los modificados no son modificados de pequeña cuantía. Yo no sé si para usted es mucho o es poco dinero 21,3 millones de euros. Yo creo que es una cuantía importante, ¿verdad? Es importante, es importante.

Y me dice usted que, además, como consecuencia de esto han ampliado el plazo de la concesión quince meses. O sea, que les vamos a estar pagando quince meses más, pero antes me ha dicho que no eran modificados que hubiera pedido la empresa, sino la Generalitat valenciana.

El senyor president:

Señor Godoy, vaya concluyendo.

El senyor Godoy García:

Termino, termino.

Después, la verdad es que yo sentía rubor ante el argumento este de que es que hay menos congestión de tráfico, por lo visto, que el tiempo recorrido sigue siendo el mismo y que, la verdad, y que..., y no sacaría pecho de que hubiera habido más o menos accidentes. Han bajado los accidentes en toda España, pero el problema no es ese, señor *conseller*. Son las condiciones de seguridad vial que se presentan y son deficientes, son deficientes, a veces hay más y a veces hay menos accidentes, pero no saquen ustedes pecho por eso.

El senyor president:

Gracias, señor Godoy.
Señora Oltra, tiene usted la palabra.

La senyora Oltra Jarque:

(*Inoïble*) ... amb la vènia del president.

I la veritat és que a mi sí que m'agradaria que la compareixença del conseller fóra il·luminadora, ¿eh?, però que il·lumine la CV-35, ¿eh?, que té prou problemes d'il·luminació. (*Veus*) Per això, però vosté ha votat en contra, senyor Giner, si haguera votat a favor, estariem més il·luminats...

El senyor president:

Senyories, per favor, dirija's a la presidència o al senyor conseller.

La senyora Oltra Jarque:

La veritat és que jo crec que hem donat en el clau quan el grup majoritari en Les Corts en el que s'escuda és en els vots obtinguts en les eleccions autonòmiques, que ningú dubta, perquè, si no, no estaria vosté ahí de conseller, ¿veritat?, compareguent, sinó que n'hi hauria una altra persona, i els que estiguérem preguntant serien també unes altres persones, ¿no? Però quan el grup majoritari s'escuda en els vots obtinguts, que és una *perogrullada*, (*remors*) doncs, evidentment, és que l'oposició ha donat en el clau.

Com *perogrullada* és també que els índexs de sinistralitat mortal i de ferits greus, que són els que vostés han donat, perquè supose que no s'atreix a donar els índexs de sinistralitat d'accidents, perquè segurament hauran pujat. Eixe se'l guarda en el calaix, i me pareix molt bé, supose que és el seu paper: el meu paper és desemascarar-lo. Perquè, efectivament, és normal, si el trànsit va a deu per hora, accidents mortals, el que se diu mortals, no n'hi han molts, lògicament. El problema és que els accidents mortals estan provocats precisament per les obres i se donen a hores on no se va a 10 per hora. (*Sona un timbre; veus*)

El senyor president:

Señorías, por favor, absténganse de hacer comentarios.
Gracias. (*La diputada Oltra Jarque parla sense micròfon*)

Pot continuar, senyora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

Per tant, vosté se guarda els índexs de sinistralitat, perquè han pujat i trau pit en els índexs de sinistralitat mortal que, com dic, a 10 quilòmetres per hora, doncs, afortunadament encara ningú es mata al volant, però, efectivament, la sinistralitat mortal que n'hi ha, està provocada per les obres i seria evitable si l'execució haguera seguit més ràpida i millor, si l'enllumenat fóra millor, si la senyalització fóra millor, perquè ací anem a la bateria de coses que, efectivament, encara m'he deixat jo en la primera intervenció, i és que vostés han tingut reclamacions de municipis per danys i perjuís que ha provocat la concessionària.

Vostés... Bé, mire, vosté ara ha donat una dada i l'ha donat ací i constarà en el *Diari de Sessions*, del que més m'alegre, perquè eixe café que vosté s'anava a fer amb el senyor Godoy, que, si de cas vosté me permet, m'hi apunte, perquè ja que no m'hi ha convidat, m'hi apunte ho, doncs, eixe café li'l pague jo, home, si les obres estan en la primera quinzena de juliol. (*Veus*) No, ell s'ha jugat un café i un café li pague jo, jo no vaig a donar més que el conseller.

El senyor president:

Senyories, senyories...

La senyora Oltra Jarque:

Per tant, eixe café que vosté vol fer-se, li'l pague jo, si en la primera quinzena de juliol estan les obres de la CV-35 acabada. Com constarà en el *Diari de Sessions*, me podrà vosté reclamar, o jo a vosté. Evidentment, si no estan acabades, el pagarà vosté, si és que accepta este repte.

Per tant, problemes que ha tingut de reclamacions com la Pobra de Vallbona, per tala d'arbres monumentals, més de dos anys de fase d'execució, amb els perills que això suposa i encara, ja li dic, ahí està el café *in albis*. Manifestos, manifestacions, automanifestacions durant la CV-35 perquè concloguen les obres... Segurament, els haurem també incitat des de l'oposició. Expropiacions de terrenys ¡que no s'han pagat! No ha tingut vosté problemes amb els regants, ha tingut problemes amb propietaris que volen que els paguen els seus terrenys, evidentment, legítimament, i no se'ls han pagat. I embussos i taps en hores punta que, evidentment, són segurament la causa de la sinistralitat mortal, que no de la sinistralitat, que són coses de diferent natura.

Sibil·lins no som quan plantegem que les obres no estaran finalitzades –acabe, senyor president, ja sé que estic abusant de la seua paciència–, quan les obres no acabaran en (*el president diu: «Moltes gràcies.»*) juliol, per això m'ha jugat el café.

I en tot cas, jo li demane una altra vegada, que vosté és conseller, no mos diga frases com «si usted supiera lo que pedía la concesionaria»... Senyor Flores, vosté és el conseller, ¡pose-li vosté els límits a la concessionària!, que per a això està vosté governant.

Moltes gràcies. (*Veus*)

El senyor president:

Moltes gràcies, senyora Oltra.

Té la paraula el senyor conseller, per a tancar la compareixença, ara sí, per (*inintel·ligible*) ...

El senyor conseller d'Infraestructures i Transport:

Pues, sí, sí, le puse los límites a la concesionaria, le puedo asegurar que ejercí total y absolutamente como *conseller*.

Bueno, señor Godoy, este tema de priorizar los tramos, probablemente algún tramo que nos hubiera interesado acabar antes, pues, podía estar afectado alguno de los proyectos que tendrían problemas. En cualquier caso, desde luego, o me he expresado mal o puede ser que lo haya dicho, pero, efectivamente, yo lo que quiero dejar muy claro que en esos..., en ese incremento de presupuesto que ha habido, solamente son proyectos aceptados que se han solicitado por la *conselleria*.

Lo que sí que quiero aclarar muy bien es que no..., usted lo que demuestra es un desconocimiento total del pliego del concurso para la adjudicación de esta concesión, puesto que eran los concesionarios los que tenían que presentar los proyectos definitivos, ¿eh?, y el retraso ha surgido por los proyectos definitivos, que hemos considerado que a lo mejor han presentado los concesionarios un proyecto y, después, los técnicos de la *conselleria* los han supervisado, y en muchas ocasiones se los han devuelto, porque incumplían lo que se les exigía, los mínimos que se les exigían. Pero eso es a lo que me refiero, los proyectos.

Los proyectos nuestros de mejora por interés público, se han solicitado en tiempo y en forma y no han producido y no han sido los causantes de esa segunda prórroga. Y eso que quede muy claro y que conste en el acta de sesiones: no tienen nada que ver las mejoras que nosotros hemos pedido, para eso... Igual que me está diciendo que la..., que ¿qué problema había con los regantes?, ¿qué deja de haber...? Pues, entre otras cosas, con los regantes el problema era la reposición de los servicios. ¿Cuál es el problema? Que si un regante tiene unas tuberías de un diámetro de un metro y medio y pide que se le repongan de cinco metros, pues, hay un diferencial importante de costo, ¿verdad? Pues, ese es el problema, esa discusión que se puede tener con el regante... Es decir, oiga, yo le sustituyo las tuberías o las canalizaciones por el diámetro que había y no por uno que aumenta tres veces el volumen, que me parece muy bien, pero que cuesta mucho más dinero. Y esas son esas discusiones.

Igual que ha hecho referencia la señora Oltra en cuanto a las expropiaciones de terreno. Esto es cosa del concesionario, el concesionario es el que se hace cargo de todas esas expropiaciones. Si hay alguna persona que todavía no haya recibido el dinero o esté recurriendo el precio que les han ofrecido, es un tema total y absolutamente del concesionario, que tendrá que darle solución el concesionario.

En definitiva, lo que sí que quiero decir es que la redacción de los proyectos era la obligación de la concesionaria, ahí es donde se ha..., bueno, donde ha surgido el retraso principal, aparte de ese tramo que se presentó de mejora por parte de la concesionaria voluntariamente, que es el tramo de la A-7 y que eso sí que depende del estado, en el que hubo un retraso muy importante y que, por cierto, aprovecho para decirle, porque no se lo pude decir en mi anterior intervención, que llegó a decir el señor Godoy que en ningún momento nos habíamos puesto en contacto con el ministerio para darles el proyecto de conexión de la A-7, si lo recuerda usted bien. Tengo que decirle que esto es la

contestación del Ministerio de Fomento al proyecto de la conexión con la A-7, ¿eh? Esto es la contestación. Es decir, que sí que nos pusimos en contacto con ellos, y nos contestaron devolviéndonos el proyecto y pidiéndonos modificaciones.

En cualquier caso, ya para terminar, sí que, señora Oltra, le acepto el café. (*Veus*) Yo creo que la... ¿Eh? Le acepto el café, o estaré encantado..., me daría pena invitarle a café, pero, ¿por qué?, por los usuarios, que creo que se merecen el que tengan esta actuación terminada. A mediados de julio, con seguridad, en las condiciones que se han pactado con ellos, excepto el tramo de la conexión de la A-7, estará terminada la CV-35, y soy consciente de que una autovía en obras, pues, genera problemas y genera perjuicios a los usuarios, pero una vez terminadas las obras yo creo que todos los valencianos y, sobre todo, los usuarios de esta CV-35, podrán disfrutar de una autovía en condiciones y con unas medidas de seguridad más que aceptables.

Muchas gracias.

El senyor president:

Muchas gracias, señor *conseller*.

Espero que entre unos y otros, pues, avisen también al presidente de la comisión, para que pueda dar fe de los hechos. (*Veus*)

Compareixença del conseller d'Infraestructures i Transport per a explicar les mesures adoptades després de conèixer l'informe del perit ferroviari, ratificat el dia 3 de desembre, davant la titular del Jutjat 21 de València, en relació amb l'accident de metro del dia 3 de juliol de 2006

El senyor president:

Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el número 18: compareixença del conseller d'Infraestructures i Transport per a explicar les mesures adoptades després de conèixer l'informe del perit ferroviari, ratificat el dia 3 de desembre davant la titular del Jutjat 21 de València, i que segons els nostres informes –els informes del grup parlamentari que (*inintel·ligible*) ...– diu que la simple programació d'una valisa que ja existia al túnel del metro entre la plaça d'Espanya i Jesús hauria evitat que el tren poguera assolir la velocitat de més de 80 quilòmetres que va produir el descarrilament, compareixença sol·licitada pel Grup Parlamentari Socialista.

Té la paraula el senyor conseller.

El senyor conseller d'Infraestructures i Transport:

Gracias, presidente.

Señoras y señores diputados, el motivo de esta compareixença es para dar respuesta a la solicitud formulada por el Grupo Socialista sobre las medidas que la *conselleria* ha adoptado... –espérate, a ver si me he equivocado de pregunta, espera..., (*rient*) que llevaba preparada la..., (*veus*) ¿cuál es?, ¿la número...?, (*veus*) del accidente de metro, sí, sí, sí, sí que es, sí (*veus*)– tras conocer el informe del perito ferroviario, ratificado el 3 de diciembre del 2007 ante el titular del Juzgado número 21 de Valencia.

La primera cuestión que quiero destacar se refiere al propio texto del Grupo Socialista, que al referirse al informe del perito dice textualmente: «La reprogramación de

una baliza que ya existía en el túnel del metro entre la plaza de España y Jesús habría evitado que el tren pudiera alcanzar la velocidad de más de 80 kilómetros por hora que produjo el *descarrilo*.» Y quiero destacar este texto, porque en la fecha de solicitud de la comparecencia, el 30 de enero del 2008, ya se había producido la ratificación del perito ferroviario ante el juzgado y ya se había dictado por el juzgado un auto, de 17 de diciembre del 2007, en el que, cito textualmente, se dice: «Como ya se indicó en anteriores resoluciones, dicha baliza no tenía por función limitar la velocidad a la entrada de la curva donde aconteció el siniestro, pues, tal como indicó el perito, de haber sido esa su función, la baliza tenía que haber sido colocada mucho antes.» Folio 5.

Igualmente, el auto, en su folio 6, dice: «Asimismo, el perito despejó cualquier duda en orden a dejar claro que la programación de la baliza 1.680 cumplía con la finalidad para la cual se colocó la misma –puntos suspensivos– y que no existía ningún indicio de que ese día no hubiese funcionado correctamente.»

Por último, el auto del 17 de diciembre concluye en el mismo folio seis: «También indicó el perito que dicha baliza podía haber sido programada para mantener una velocidad máxima de 60 kilómetros/hora en vez de los 80 kilómetros, manifestando que tal vez –tal vez– dicha programación hubiese evitado el descarrilamiento –esa baliza en otro sitio, por supuesto–, si bien no llegando a asegurarlo con rotundidad, dado que el sistema de frenado, el FAP, actúa cuando se sobrepasan los 10 kilómetros por hora sobre la curva de frenada, por lo que se hubiese actuado sobre el freno del tren cuando este hubiese alcanzado los 70 kilómetros por hora. Y conforme indicó en su primer informe y en la ratificación del segundo, el vuelco se produce a 65 kilómetros por hora.»

Disculpen sus señorías de esta extensa cita literal, pero es que dado que en el momento en que se solicita la actual comparecencia, 30 de enero de 2008, ya era de dominio público el auto del 17 de diciembre de 2007, en el que se dice lo que les acabo de leer, no hubiera estado demás que los diputados que plantean la comparecencia hubieran redactado la solicitud de esta conforme a los últimos datos conocidos, y no con los datos anteriores a la ratificación del perito y al auto, que además vuelve a archivar el procedimiento.

Dicho esto, el *conseller* que les habla podría dar por terminada su primera intervención, pero por respeto a los diputados proponentes y a la comisión, no voy a hacerlo, sino que voy a continuar mi exposición.

Es sobradamente conocido que el informe del perito a que se refiere la comparecencia se produce en el marco de un procedimiento penal abierto a raíz del desgraciado accidente del 3 de julio de 2006.

Incoadas diligencias previas en el Juzgado de Instrucción número 21 de Valencia y practicadas las correspondientes actuaciones, el juzgado dictó auto, de fecha 15 de marzo, archivando el procedimiento por extinción de la acción penal por fallecimiento del maquinista.

Contra ese auto se interpusieron diversos recursos de reforma, que fueron estimados parcialmente mediante el auto del 13 de junio de 2007, que acordó la práctica de una serie de diligencias complementarias, entre ellas, la ampliación del informe pericial.

Una vez practicadas dichas diligencias complementarias, el juzgado, mediante el auto del 15 de diciembre de 2007, determinó por segunda vez el archivo del procedimiento. Contra ese auto se interpusieron varios recursos de reforma que han sido desestimados mediante un nuevo auto del 26 de febrero de 2008.

Finalmente, contra ese último auto de febrero de 2008, se ha interpuesto recurso de apelación, que en la actualidad está pendiente de ser resuelto por la Audiencia Provincial de Valencia.

Dicho esto sobre el procedimiento penal en curso, voy a referirme a las medidas adoptadas por la *conselleria*.

Sus señorías piden que informe sobre las medidas adoptadas tras conocer el informe del perito ferroviario, ratificado el 3 de diciembre de 2007 ante el titular del Juzgado número 21 de Valencia.

A la vista de lo que les he leído al principio de mi intervención y recogido en el auto del 17 de diciembre de 2007, creo que resulta lógico que La Generalitat no ha adoptado ninguna medida específica relacionada directamente con dicho informe.

Y no se han adoptado medidas específicas ya que de la ratificación del informe pericial y del auto del juzgado del 17 de diciembre de 2007, no se deriva en ningún momento una actuación que debiera haberse corregido por FGV.

Sin perjuicio de lo anterior, también es conocido que La Generalitat viene desarrollando en esta línea un conjunto de medidas que se basan en el plan de actuación para la modernización de la línea 1, presentado en el 2006, antes del accidente, y que ha sido objeto de diversas respuestas parlamentarias, como bien sabe su señoría.

Entre los elementos y mejoras en materia de seguridad incorporadas en la línea 1 a partir del 3 de julio de 2006, voy a referirme a cuatro grandes bloques. Me refiero a mejoras en las instalaciones de seguridad ferroviaria, renovación del parque móvil, sistema de comunicación y mejora de infraestructuras.

Dentro de las mejoras de las instalaciones de seguridad ferroviaria, por lo que se refiere a las balizas de control, se ha ampliado el sistema FAP, frenado automático puntual, en la línea 1, tanto en túnel como en superficie, con una inversión de 1,1 millones de euros. Y está prevista la instalación del sistema en un nuevo enclavamiento, en Rocafort, y otra ampliación del sistema FAP en la línea 1, todo ello con una inversión de más de 385.000 euros.

Otra de las mejoras en la seguridad ferroviaria es el control de tráfico centralizado, CTC, ya incorporado en toda la línea 1, y que representa una inversión de más de 300.000 euros.

Además, se ha concluido las obras de la nueva línea de energía a 2.200 voltios para sistema de seguridad del tramo Torrent-Villanueva de Castellón, que ha supuesto una inversión de 600.000 euros.

En otro orden de cosas, y por lo que se refiere al programa de mejora de pasos a nivel, durante el 2007 y 2008 se han terminado obras de supresión de pasos de Alginet, Torrent y Benaguasil, con una inversión de más de 8 millones de euros.

Se encuentran en ejecución otras seis actuaciones en Picassent, Masalavés, Carlet, Benimodo, Picanya, Burjassot y Benifaió, con una inversión de 20 millones. También está en ejecución en estos momentos el soterramiento de las vías en Valencia, en Benimàmet, que implica la supresión de tres pasos a nivel, con una inversión de 23,4 millones de euros.

Está adjudicada la mejora del paso a nivel en el municipio de Alberic, con una inversión de cerca de 1 millón de euros, y está en licitación una pasarela peatonal en Benaguasil, que supondrá una inversión de más de 280.000 euros.

En cuanto a la renovación del parque móvil que presta servicio en la línea 1, ya han sido retiradas la totalidad de las unidades de la serie 3.600, Babcock Wilcox. Y en cuanto a las unidades de la serie 3.700 UTA, se irán retirando paulatinamente conforme se vayan incorporando las nuevas unidades de la serie 4.300.

Actualmente, ya están prestando servicio 16 nuevas unidades de la serie 4.300, con una inversión en torno a los 50 millones de euros y que llegarán a un total de 40 unidades en el 2010.

Por lo que se refiere a los sistemas de comunicación, hemos de referirnos al sistema de radiotelefonía tren-tierra, que ya se ha puesto en servicio en toda la línea 1, con una inversión de casi 2 millones de euros.

También hemos finalizado la instalación del sistema de videograbación digital, con más de 300 cámaras distribuidas en 32 estaciones subterráneas. El sistema, controlado desde el puesto de mando de Valencia Sud, tiene capacidad de conectarse de manera inmediata si salta el dispositivo de alarma o detecta alguna situación no prevista. Este sistema de videograbación digital ha supuesto una inversión de más de 400.000 euros.

Además, FGV está incorporando un sistema de videovigilancia interno en los nuevos trenes y tranvías que se están incorporando, y que permite al maquinista visualizar los movimientos del interior de las unidades a través de una pantalla instalada en la cabina, reforzando la seguridad en el interior de los trenes. En la actualidad, los nuevos trenes de las líneas 1, 3 y 5 de Metrovalencia ya disponen de este dispositivo.

Por último, en cuanto a las mejoras de infraestructura de la línea 1, en el 2007 se han terminado las obras de renovación en los últimos tramos que quedaban: Lliria-La Eliana, Bétera-Seminari y Alberic-Villanueva de Castellón, que ha supuesto una inversión de 10 millones de euros. Con estas tres obras hemos concluido la renovación de todo el trazado en superficie de la línea 1.

Para el futuro inmediato y a grandes rasgos, le diré que para el año 2010, con la nueva línea 2 o con la prolongación de la línea 1 hasta el nuevo hospital de La Fe, se prevé un aumento notable de frecuencias de paso por los tramos subterráneos.

En este sentido, el Consell, en su reunión del 14 de marzo de 2008, ha aprobado la autorización del gasto del sistema de conducción automática de trenes, el sistema ATO, en los diferentes tramos subterráneos de la red de FGV, con una inversión que asciende a 32 millones de euros.

En definitiva, señorías, con todo lo dicho, creo que queda claro el esfuerzo inversor que La Generalitat está llevando a cabo en la línea 1, así como nuestro compromiso para la equiparación de nuestros líneas de metro a las explotaciones más modernas de España y de Europa.

El señor president:

Muchas gracias, señor conseller.

Por parte del grupo parlamentario que ha pedido la comparecencia, tiene la palabra el señor Godoy.

El señor Godoy García:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señor *conseller*.

En efecto, el día 2 de enero solicitamos, desde el Grupo Parlamentario Socialista, la comparecencia de su persona para que explicara las medidas adoptadas tras conocer el informe del perito ferroviario, don Andrés Cortabitarte López, ratificado el día 3 de diciembre ante el titular del Juzgado número 21 de Valencia.

He de reconocer que las noticias aparecidas en esos días en los medios sobre dicho informe, que en esos momentos aún no había llegado a mis manos, a mí me causaron en-

tonces, y me siguen causando ahora, consternación y alarma por la situación existente con anterioridad al accidente.

Mire, uno de los medios consultados decía lo siguiente. Titular: «El perito dice que la baliza de la línea 1 se podía haber utilizado para frenar el metro». Texto: «La ampliación del informe pericial que las acusaciones solicitaron al Juzgado de Instrucción número 21 de Valencia que investiga el accidente del metro ocurrido el 3 de julio de 2006, con 43 pasajeros muertos, concluye que la baliza 1.680 existente entre las estaciones de Plaza España y Jesús, podría haberse programado para que el tren limitara su velocidad a 60 kilómetros/hora.»

Tendrá que reconocer conmigo, señor *conseller*, que la noticia, aunque esperada, produce sin duda alguna profunda preocupación y un tremendo sentimiento de amargura ante una tragedia que, en opinión de muchos, era una tragedia que podía haberse evitado.

La información periodística continuaba, y termino con ella, en estos términos: «Esta mejora, refiriéndose a la reprogramación, que impide a cualquier metro superar los 80 kilómetros por hora, se realizó dos meses después del trágico suceso, según los responsables de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, para evitar la alarma social.» Veremos que es una reproducción exacta del mismo informe que tengo aquí y que podré leérselo posteriormente.

Señor *conseller*, yo creo que lo que realmente produce alarma social es que si se podía haber realizado antes del accidente, no se realizara. Las informaciones que durante esos días nos llegaron, todas ellas bastante ajustadas a la literalidad del informe, como posteriormente he podido comprobar, manifestaban a quienes querían leerlas que el informe pericial ampliado de cincuenta folios explica que, textualmente, «la baliza intermedia número 1.680, supervisaba el 3 de julio de 2006 una curva de frenado 400 metros, para posteriormente controlar una velocidad constante durante 100 metros». Esta afirmación significa que la baliza 1.680 solo protegía la estación de Jesús, para evitar que un tren entrara en ella a más de 40 kilómetros por hora, pero que no podía frenarlo si superaba esa velocidad en la curva donde descarriló la UTA 3736. Yo creo que eso también lo ha dicho usted.

Todos sabemos que después del accidente se instalaron un conjunto de nuevas balizas y se reprogramaron en algún caso las existentes. Aunque yo le he preguntado a usted directamente por las medidas de seguridad que se adoptaron, y se lo he hecho en pregunta escrita, y no me ha querido usted responder ni las balizas que se reprogramaron ni dónde se pusieron cada una de las balizas. Me ha respondido otras cosas.

La diferencia en el punto del accidente entre antes y después de septiembre de 2006, en que se adoptaron nuevas medidas por parte de FGV es, según el perito, lo cito textualmente, que antes las curvas de frenado empezaban a la velocidad máxima, 80 kilómetros por hora, y ahora a 60 kilómetros por hora.

Pues, bien, con posterioridad a las informaciones periodísticas, llegó a mis manos el informe del perito de 12 de noviembre de 2007. Es verdad que aunque de naturaleza ciertamente muy técnica, sus consideraciones y conclusiones finales yo creo que resultan suficientemente comprensibles y quisiera subrayar en esta comisión los textos principales, para finalmente extraer algunas consecuencias y realizar también algunas preguntas.

Dice el perito en sus consideraciones que, del conjunto de las comprobaciones y análisis efectuados, se deduce que los telegramas que estaban programados en las balizas número (*inintel-ligible*) ... el día 3 de julio eran por un lado, la

velocidad máxima autorizada en este trayecto, que era 80 kilómetros por hora, y por otro, la protección contra el rebase en parada. La velocidad máxima autorizada, prosigue el informe, fue cambiada posteriormente, en octubre de 2006, tras el accidente, a 60 kilómetros por hora. Alguna razón tendrían ustedes y me gustaría que me la explicara. Si estaba programada antes del accidente a 80, después a 60, por algo lo harían.

Con respecto a las balizas intermedias número 1.680, continúa el perito, el día 3 de julio prescribían y prescriben actualmente la supervisión de una curva de frenado en 400 metros para, posteriormente, contra una velocidad constante durante 100 metros. La diferencia entre antes y después de septiembre del 2006 es que, antes, las curvas de frenado empezaban a la velocidad máxima, 80 kilómetros, y ahora a 60, permaneciendo la velocidad final de la curva a la misma velocidad de 40 kilómetros por hora. *(Veus)* Y dice más: finalmente, en septiembre de 2006, se instalaron un grupo de balizas de número 1.645 –son otras que se han instalado, yo tampoco había obtenido ese conocimiento cuando le pregunté a usted, no lo tengo en su respuesta escrita– que tienen implementado un telegrama que prescribe una velocidad máxima autorizada de 60 kilómetros en todo el trayecto, e introduce una primera curva de frenado en 37 metros con velocidad final a 35 kilómetros por hora, y manteniendo esta velocidad en 123 metros, como limitación de velocidad permanente, otra segunda curva de frenado, en 463 metros, empezando a 160 metros de la baliza, con velocidad final a 35 kilómetros por hora, etcétera, etcétera.

En conclusión, lo que a mi entender dice el perito con toda claridad, lo dice textualmente, es que con los cambios introducidos en la programación de las balizas 1.660 y 1.680 con posterioridad al día 3 de julio de 2006, se ha limitado la velocidad máxima autorizada del trayecto entre la plaza de España y Jesús, para que no se puedan rebasar los 60 kilómetros por hora. Entonces sí que se dispara la curva de frenado. Yo así lo entiendo. *(Veus)*

Pero el informe no queda ahí. También revela el perito que la seguridad era manifiestamente mejorable en ese punto, pues dice que con la nueva baliza número 1.645 instalada con posterioridad al día 3 de julio de 2006, una posterior, además de limitar también la velocidad máxima del trayecto a 60 kilómetros por hora, también controla la limitación de velocidad prescrita de 40 kilómetros por hora, utilizando un criterio de funcionamiento tal que, limitando la curva de frenado en ese punto a 35 kilómetros por hora y cuando el maquinista sobrepasa en 5 kilómetros la velocidad permitida, acuse sonido y luz intermitentemente, por activación de los correspondientes testigos, y si se sobrepasa en 5 kilómetros más –se llega a 50–, se ejecutaría el frenado de emergencia automáticamente. Es algo que han puesto ustedes nuevo y entiendo que es una nueva medida de seguridad. Por algo lo haría, y me gustaría también el conocer...

Finalmente, Cortabitarte responde a la pregunta de si la baliza 1.680 existente entre las estaciones de plaza de España y Jesús es susceptible además de limitar la velocidad de entrada en el andén, de programarse para que un tren en la distancia que existiese pudiese limitar la velocidad a 60 kilómetros por hora. Es en el andén, ciertamente. La respuesta de Cortabitarte es tajantemente afirmativa.

Señor *conseller*, sabe perfectamente que el Grupo Parlamentario Socialista nunca ha entrado en la materia de responsabilidades penales, y ahora tampoco. Sabe perfectamente que no hemos sido parte en esta causa en los tribunales, no hemos acusado ante los tribunales, que hemos sido siempre

respetuosos con los tribunales, pero también defensores del derecho de las víctimas a un juicio justo con todas las garantías procesales, porque estamos en un estado de derecho. Y, personalmente, ante cualquier sentencia, siempre he realizado las mismas manifestaciones en mi respeto por la justicia, que debe actuar en este asunto hasta sus últimas consecuencias, y yo creo que eso usted lo compartirá.

Pero lo que sí que hemos pedido desde el primer día ha sido la responsabilidad política de los políticos gestores principales de FGV, y la hemos pedido en estas Corts. Nunca se sustanció tal responsabilidad política, ni una comparecencia del *president* en estas Corts, ni una dimisión, ni siquiera el inicio del más mínimo expediente administrativo sobre esta materia, que conozcamos, ni se ha aceptado nunca la realización de una auditoría por parte de peritos independientes de los sistemas y elementos de seguridad de los elementos fijos y móviles de FGV. Desconocemos cuál ha sido la reacción de la *conselleria* ante este último informe, porque no nos lo ha aclarado, si se han adoptado medidas adicionales de seguridad o no, porque usted nos ha dicho las medidas que ya venían adoptándose, ¿no?, si existen puntos en condiciones similares de seguridad a aquel en que se produjo el accidente en la línea 1, si existen y si están protegidos ya todos esos puntos, o si queda algún punto similar sin protección.

Nos gustaría también tener, y voy terminando, una fecha de implantación ya segura del sistema de seguridad más avanzado. Nos ha dicho el 2010: yo creo que tengo una respuesta de usted que me dice en el 2009. Me gustaría que eso nos lo aclarara.

Y termino. *(Veus)* De la ampliación del informe pericial se deducen sin ningún género de duda los siguientes extremos, se lo digo en tres puntos, porque así lo dice ahí: que las balizas 1.660 y 1.680 no estaban programadas para proteger un descarrilamiento en la curva anterior al andén de la estación de Jesús ante un exceso de velocidad superior a 65 kilómetros por hora; dos, que dichas balizas pudieron haberse programado para evitar un siniestro como el acaecido, por lo menos en la parte delantera...

El señor *president*:

Senyor Godoy.

El señor *Godoy García*:

...y que, sin embargo –termino, señoría, lo siento mucho–, con posterioridad al accidente las balizas se han programado de otro modo y se han puesto balizas adicionales, señor *conseller*.

Bien, ¿siguen ustedes pensando que no hay ninguna responsabilidad política?

El señor *president*:

Muchas gracias, señor Godoy.

¿Grups que desitgen...? Sí, pel grup del Compromís... *(Veus)*

Té la paraula la señora Oltra.

La senyora *Oltra Jarque*:

Gràcies, senyor president.

En relació amb esta compareixença, al Grup Parlamentari Compromís ens preocupa molt que les dades objectives

aportades per pèrits independents no siguen tingudes en compte per part de l'administració de justícia –i això no vol dir no respectar la justícia– a l'hora de resoldre els recursos presentats pels familiars (*veus*) de les víctimes d'este gravíssim accident.

Ens preocupa inclús més que la seua negativa a veure el que és evident, i és que la falta d'inversions en la xarxa de metro i, particularment, en la línia 1, ha estat la causant directa i última de la mort de 43 persones i altres 47 ne van resultar ferides. Tenim dret a discrepar de la decisió judicial i, com dic, no és una falta de respecte, però forma part del dret, en un estat de dret, a discrepar d'algunes decisions, i compremem i recolzem els familiars que persisteixen per justícia a demanar que s'aclarixquen les causes i responsabilitats en este cas.

I discrepem perquè la base de la ratificació del dictamen, pericial per part del pèrit es va produir en termes molt diferents dels manifestats per la instructora en la seua resolució d'arxiu. Així ho entenen els familiars de les víctimes de l'accident, així ho entén el nostre grup parlamentari, així ho entenc jo com a diputada i també com a treballadora de la justícia. Podem i hem d'insistir en el fet que la magistrada va fer una incorrecta interpretació de la ratificació que va fer el pèrit d'ampliació del seu informe, perquè la seua conclusió, que el descarrilament era un risc previsible i evitable, no es pot sostindre sobre la base d'allò que s'ha afirmat pel senyor Cortabitarte, que es el pèrit del cas.

Molt al contrari, queda clar de l'informe pericial que després ha seguit ratificat, que si s'haveren programat les balises com ho estan des de després del sinistre, com explicava abans el senyor Godoy, si les balises hagueren estat programades com ho estan ara, el comboi mai haguera bolcat. (*Veus*) Més encara, atés que eixa programació era possible abans de l'accident, a cost pràcticament zero, i, a més, la direcció de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana tenia constància reiterada i suficient dels riscos d'eixe tram, per la qual cosa és de lògica establir que la responsabilitat penal no és en absolut en el conductor, per molt que conduïra amb excés de velocitat, perquè esta no és la causa directa de l'accident, sinó la ineficàcia dels sistemes que han d'impedir que estos puguen conduir per damunt de les velocitats recomanades. I crec que vosté i jo ja hem parlat en alguna ocasió d'esta qüestió.

Hem d'insistir, tal com l'ha fet constar en els seus recursos els familiars de les víctimes, que va haver-hi una omisió, un desistiment per part de la direcció d'FGV al no instal·lar mecanismes de seguretat existents en un lloc assenyalat reiteradament pels mateixos maquinistes com a vulnerable. Per este mateix motiu, és rebutjable el segon arxiu dictat.

De l'ampliació de la pericial es dedueix sense cap gènere de dubtes, per manifestacions contundents del pèrit, que les balises 1.660 i 1.680 no estaven programades per a protegir un descarrilament en la revolta anterior a l'andana de l'estació de Jesús davant d'un excés de velocitat superior a 65 quilòmetres per hora. Igualment, queda clar que les dites balises van poder haver-se programat per a evitar un sinistre com el succeït.

I, finalment, queda clar que després de l'accident s'han programat les balises de tal manera que hui l'accident no es podria repetir, encara que es produïren excessos de velocitat –errades humanes, que sempre existixen– per qualsevol causa. I que quan es van programar les balises, no es va tindre en compte el traçat de la línia i, en concret, que s'entrava en una revolta. Si ara es pot, ¿per què abans no es podia? Eixa és la pregunta que nosaltres ens fem.

Eixes conclusions són oposades a les plantejades per la

magistrada davant de l'informe del pèrit, encara que estes afirmacions s'arreguen tal qual en l'informe pericial i no deixen cap dubte sobre les condicions i causes per les quals es va produir el sinistre.

La línia argumental que ha sostingut el Consell que hagueren seguit necessàries mesures addicionals i tecnologies no disponibles per a evitar el sinistre, és falsa, senyor conseller, i senc molt dir-li-ho així. Ara sabem que amb la tecnologia existent, sense inversions addicionals més que la reprogramació d'una balisa a cost zero, l'accident era evitable. Esta mesura va ser sol·licitada pel comitè de seguretat (*veus*) fins a l'extenuació. Pel que fa a la responsabilitat, es torna a qui la té, és a dir, la direcció d'FGV i, en última instància, al president de La Generalitat.

Des del nostre punt de vista, esta línia d'investigació no pot abandonar-se, perquè és la que determinarà si va haver-hi o no responsabilitat penal per part del Consell.

Defenem des del Grup Parlamentari Compromís que la ratificació del dictamen pericial es va produir en termes molt diferents dels manifestats per la instructora en la seua resolució. I la pregunta de per què no es va programar des d'un principi la balisa perquè mai el tren poguera aconseguir els 65 quilòmetres per hora, està sense respondre, i eixa li pertoca al Consell, (*veus*) i ara a vosté. Perquè l'única resposta possible posa el Consell en el centre de responsabilitats d'este accident, més bé, les responsabilitats polítiques.

Per a les víctimes i per al nostre grup, FGV té una responsabilitat que s'ha d'investigar, una responsabilitat en la imprudència, la qual ha de qualificar-se com a greu, i no lleu, atés que la falta de diligència és extrema a l'afectar una activitat d'altíssim risc. No ens cap cap dubte respecte a quines persones concretes de la direcció, bé per comoditat bé per desídia, ja que la regulació correcta de les balises era fàcil, no van actuar, i per això estem davant d'una omisió voluntària.

Senyor conseller, ens preocupa l'erràtica actuació de la justícia, sí, però sobretot, i en este cas, ens preocupa (*veus*) l'actitud del Consell...

El senyor president:

Senyor Oltra, gràcies.

La senyora Oltra Jarque:

...–acabe de seguida, senyor president–, ens preocupa quan jo lligc el cap de setmana, i vosté ho ha reiterat ací, que dintre de poc no n'hi hauran conductors. El primer que vaig pensar és, bé, ja no tindran, la culpa, a qui tirar-li-la, si n'hi ha un altre accident, que esperem que no n'hi haja, i l'altra que és, a la millor, que volen vostés evitar les vaques, que tant els estan preocupant en els últims temps.

Però, en tot cas, ens preocupa l'actuació del Consell, que no vol assumir eixes responsabilitats polítiques, coneixent com coneixen la realitat que eixa reprogramació de balises haguera evitat l'accident i, per tant, el que nosaltres demanem és que es pot esmenar l'administració de justícia apel·lant, però la falta de voluntat del Consell, la manca de voluntat política, acabe, senyor president, no es pot esmenar sense voluntat.

Moltes gràcies, senyor president.

El senyor president:

Gràcies, senyora Oltra.

Pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula el senyor Maluenda.

El senyor Maluenda Verdú:

Senyor president, moltes gràcies.

En primer lloc, jo vull agrair la compareixença del senyor conseller, que ve a parlar-mos, una volta més, i dic «una volta més», perquè són ja distints els membres del Consell de La Generalitat que al llarg de la passada legislatura han parlat d'esta qüestió, d'este lamentable i desgraciat accident que som els primers en lamentar.

Però per al Grup Parlamentari Popular, este tema mereix el màxim respecte, i el que lamentem també és que no mereixca el mateix respecte per a la resta de grups parlamentaris, que tracten de fer la demagògia constantment sobre esta qüestió. Ha dit molt bé el senyor conseller, quan s'ha referit a l'*auto* del dia 17 de desembre, que ja se coneixia quan el 30 de gener de l'any següent va presentar el Grup Parlamentari Socialista la seua iniciativa que mai tindria d'haver presentat, mai tindria d'haver presentat, perquè vostés no admeten la realitat. El Grup Parlamentari Socialista no admet la realitat. Vol buscar-li els tres peus al gat. I el gat no té tres peus, són quatre i a més són potes. I vostés el que intenten és fer una campanya electoral. Per això ho van presentar el 30 de gener perquè s'acostava una campanya electoral, i volien convertir el lamentable i trist accident, com van voler convertir-lo abans en les sessions autonòmiques en un altre 11-M. Però el poble valencià va ser suficientment seriós i conseqüent per a no fer-los cas en eixa crida demagògica que vostés volien fer per a obtenir rendibilitat política.

Ací se va crear una comissió d'investigació que jo vaig tindre l'honor de presidir. I van passar per ella quantitat d'experts que van donar el seu criteri. I només hi va haver una persona que va mantindre una tesi que vostés tracten d'explotar. La majoria de les persones, dels experts i tècnics que van passar per la comissió van dir el contrari del que vosté dien, van deixar ben clar que només un excés de velocitat va ser el culpable d'eixe trist i lamentable accident.

Però no solament és que vostés no accepten, amb una falta de respecte a estes Corts, les decisions d'eixa comissió d'investigació, sinó que després, posteriorment se produïx una investigació judicial. I dóna la casualitat, i ja veuen vostés, que les conclusions del poder judicial són coincidents amb les que van adoptar anteriorment estes Corts. Però tampoc les accepten, no les accepten en absolut. I quan hi ha un pèrit que fa una manifestació i hi ha un *auto* que determina clarament que no hi ha ninguna responsabilitat, vostés continuen de la mateixa manera, intentant traure un rèdit electoral, cosa que és molt trista i que afortunadament el govern de La Generalitat està fent actuacions constantment per a millorar la seguretat de totes les línies del metro de València. Cosa que no fa Renfe, que hauria de fer en els trens de rodalies, que s'utilitzen els mateixos sistemes de frenada que s'utilitzen en la línia 1 del metro, i que vostés estan criticant. Sí, el FAP. I en alguns trens de rodalies ni tant sols s'utilitza el FAP. No obstant, no mos preocupem d'això, no mos preocupa la seguretat dels valencians i de les valencianes. El que els preocupa és traure rendibilitat el electoral a un trist, i lamentable i desgraciat accident.

I mire, jo entenc el que la senyora Oltra ha dit, que ha tractat d'alguna forma d'impulsar el Consell perquè s'agiliten tots eixos plans que el conseller mos ha notificat que estan... Jo amb això coincidisc amb vosté. Clar que sí! Volem més i major i quant ans seguretat en les línies del metro per... tal. Per tant, les actuacions que està duent a efecte la conselleria pense que són molt importants. I això sí, l'instem, senyor conseller, que no repare en dedicació, que

no repare en inversió, que continue endavant en eixos projectes tan importants que són els que li donen la seguretat als viatgers. I que ahí estem tots en eixa línia.

Per tant, pensem que s'està actuant correctament, senyor conseller. Però no hem de dormir-mos, no hem de confiar-mos, hem de continuar impulsant eixes actuacions que en definitiva el que li donen és la seguretat als viatgers, que sí que saben el que estan fent, sí que ho saben, perquè estan beneficiant-se d'eixes actuacions de seguretat. I la demagògia de voler obtenir rendibilitat electoral d'una forma carronyera –he de dir-ho–, carronyera políticament crec que és una cosa que està destinat a altres grups parlamentaris que pense que no són conseqüents amb el sofriment que el poble valencià va tindre i té encara en estos moments, per això mostrem la nostra solidaritat amb els familiars de les víctimes, i ells, no obstant, l'únic que volen, el Partit Socialista especialment, l'únic que volen és traure rendibilitat d'un fet trist, lamentable i desgraciat.

Res més i moltes gràcies.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Maluenda.

Per a donar contestació a tots els grups, té la paraula el senyor conseller.

El senyor conseller d'Infraestructures i Transports:

Gracias, presidente.

Señorías. Yo, mire, señoría, yo creo que aquí se está intentando hacer un juicio paralelo a una cosa que, bueno, que para esto hay unos señores, y ya hemos dicho que ahora mismo está pendiente, pendiente, únicamente del último recurso de apelación, que se presentó en el último auto, en febrero de 2008, y está pendiente de ser resuelto por la Audiencia Provincial.

Yo, la verdad, es que, sinceramente, yo estoy totalmente de acuerdo con el señor Maluenda en que se intenta sacar partido de un lamentable accidente, que la verdad es que no tiene, yo creo, que ningún sentido. Porque además ha citado el tema de cercanías. Por ejemplo, las cercanías que hay Alicante-Elche o Alicante-Murcia, que el señor Godoy estoy seguro que conoce perfectamente, a mí me gustaría que me dijera en qué condiciones está. Yo estuve allí, en la estación de Elche, en una de las estaciones había que apartarse cuando pasaba un tren a toda velocidad porque la succión..., hay un vigilante jurado ahí apartando a la gente. A mí casi se me lleva el tren; pues, a un niño pequeño, horroso.

Vía única, sin sistemas de frenado, sin sistemas de comunicación. Pero mucho peor todavía, a gasoil en unas estaciones que no tienen ningún tipo de ventilación y la gente medio asfixiada ahí dentro. O sea, que lo es lo que estábamos diciendo. Estábamos intentando sacar un partido de una cosa que por activa y pasiva todo el mundo ha dicho que esto es un tema que ha sido debido a un error humano. Y aquí estamos intentando sacarle un rédito o una ventaja política que, la verdad, es que sinceramente, señorías, pienso que es lamentable.

En cualquier caso, el señor Godoy me ha hecho tres preguntas que la conclusión eran tres afirmaciones. Las balizas no estaban programadas. La baliza estaba programada para lo que estaba programada. Y lo dicen en el... eso, estaba programada para la entrada en la estación, y funcionaba, y se dice claramente que en principio no tiene ninguna duda de que hubiera fallado esa baliza. O sea que estaba funcionando perfectamente para lo que estaba programada.

¿Se podía haber programado? Esa baliza no, quizá otra sí. Pero ya dicen que en el mismo sitio no. Habría que haberla puesto en otro sitio, como efectivamente dice: ¿por qué se han puesto nuevas balizas? Pues se han puesto nuevas balizas, sin duda, porque la línea 1 de Metrovalencia es la más antigua, la que tiene la infraestructura y superestructura más antigua, y desde luego no tiene nada que ver con las nuevas líneas 3 o 5 que tienen una tecnología mucho más avanzada. Y es por eso por lo que antes incluso del accidente se había procedido a un plan de modernización de esa línea 1, que creo que estamos cumpliendo. Y ahora le daré fechas.

En cualquier caso, me parece muy duro, me parece muy duro que en un tema tan importante como éste de la seguridad del metro se realicen este tipo de afirmaciones. Antes había hecho referencia a un informe del perito ferroviario que se encuadra en un procedimiento judicial y que las diversas resoluciones del juzgado han ido concluyendo, como he dicho ahora, hace un momento, en el archivo del mismo.

Además, como también se ha indicado en el informe, si se hubiera programado esa baliza —que no podía ser esa, que debía de ser otra— a 60 kilómetros por hora, parece que como salta a los 70, pues tampoco hubiera evitado el accidente, porque parece que se ha contrastado que el accidente fue el vuelco a los 65 kilómetros. Y por eso el perito dice que no puede asegurar, por mucho que se le haya insistido al perito para decir, «oiga, ¿se hubiera evitado el accidente?» Pues no, no lo podía asegurar ni teniendo una baliza programada para disminuir esa velocidad.

Yo, sinceramente, la verdad es que yo creo que lo que estamos haciendo ahora es intentar modernizar esa línea, cumpliendo... Ese plan de modernización era hasta el 2010. Y hoy me ha sorprendido leer en algún medio que habían compromisos para terminar este plan de modernización en el 2007... No, en el 2007 lo que nos habíamos comprometido era terminar la infraestructura viaria, y la infraestructura viaria se terminó en diciembre del 2007, como he dicho antes, en La Eliana, se terminó toda la infraestructura viaria, la de superficie.

En el 2009, por supuesto que se va a establecer el sistema ATO, de conducción automática, pero se va a establecer porque ya lo que hemos hecho, aprobar hace un mes escaso en el Consell el que me autorizaran sacar a licitación un presupuesto de más de 32 millones de euros para implantar este sistema novedoso, que no está en la mayoría de los metros de otras ciudades europeas. No, señora Oltra, no ponga esa cara porque la línea 1 del metro en su momento, en su momento, la línea 1, cuando fue el desgraciado accidente había..., sigo diciendo que en cercanías están en muchas peores condiciones que como estaba la línea 1, pero las líneas de metro de Barcelona estaban, varias de sus líneas, en unas condiciones mucho más precarias, porque son líneas que tienen años, y poco a poco han ido adecuando.

Aquí se puede decir lo que se quiera. Yo he tenido discusiones «qué pena que hubiera ese paso a nivel, que lo hubierais quitado...», ocho meses después. Que efectivamente después ha desaparecido y se ha soterrado el paso. Lamentablemente ocho meses antes ha habido un accidente y ha habido una víctima. Y después, «es que esto si se hubiera...». Es que no se puede hacer todo al mismo tiempo, se tiene que hacer en la medida de lo posible. Y desde luego siempre intentando cumplir las garantías. Antes los pasos a nivel aquí no estaban ni mecanizados. Ahora no queda en toda la Comunidad Valenciana un paso que no esté mecanizado. Y estamos intentando suprimir, en la medida de lo posible, pues sobre todo los más preocupantes, los

más peligros y en donde suelen haber más incidentes. Pero no se puede hacer todo de golpe.

Entonces, yo, de verdad lo digo, es lamentable que se intente hacer política con un accidente que por activa y pasiva pues parece que se han incumplido una serie de requisitos, en este caso la velocidad límite que le marcaría la señal al conductor del mismo, y entonces ha habido un accidente fatal que es una pena, desde luego, para todos los familiares, que es difícil vivir con una pérdida de ese tipo.

En cualquier caso, yo no me quería alargar más en esta primera contestación. Y sí decir que nuestra obligación era..., sobre todo se está achacando continuamente por qué esa reprogramación o por qué esa nueva baliza no se puso antes del accidente. Pues, sinceramente, porque el plan de modernización, tal y como estaba el metro, cumplía las medidas de seguridad. Si el conductor hubiera ido a la velocidad que tenía que haber ido no hubiera pasado nada, como había sucedido durante..., ahora no recuerdo los años que tiene la línea ésta, pero durante un montón de años no había habido ningún accidente. ¿No se cumplió una serie de cosas? Ha habido un fallo humano y, lamentablemente, esta persona no nos va a poder explicar qué es lo que le sucedió para no respetar esa señal. Pues, bueno, lo que estamos haciendo, y no nos achachen ahora diciendo que se podía haber evitado, porque dos meses después se puso la baliza. ¡Hombre! Es lógico que se tenga una sensibilidad especial en esa modernización de línea 1, pues en todas las curvas que puedan ser similares o parecidas y tal, yo creo que, vamos, lo más lógico es intentar limitar la velocidad en la medida de lo posible para que no pueda ocurrir en ninguna ocasión más un desgraciado accidente.

En cualquier caso insisto en que el tema está sub iúdice. Y, desde luego, lo que sí que me sorprende, señora Oltra, es que usted haga comentarios diciendo que la interpretación de la jueza en lo que se refiere al informe del perito es..., no sé exactamente qué palabra ha utilizado, pero poniendo en entredicho esa interpretación de la jueza. Yo creo que debe llevar mucho cuidado con esto.

Y, en cualquier caso, nada, pues a la espera de sus réplicas.

El señor president:

Gràcies, senyor conseller.

Per a formular preguntes o aclariments. Senyor Godoy.

El señor Godoy García:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señor *conseller*, lo que ha dicho tiene muy poco sentido, esto de que aquí la oposición lo que tratamos es de traer este tema aquí porque nos merece poco respeto y porque queremos sacar rédito electoral. Hace cuatro días, el 9 de marzo, hubo elecciones en España, que ganó el Partido Socialista, los ministros están tomando ahora posesión, tenemos las elecciones muy lejos. Se respeta poco, se respeta poco, señorías, cuando ante estos informes pues lo que se intenta es meterlos debajo de un armario o debajo de una alfombra para que no se puedan debatir o se deban discutir en este lugar que estamos los representantes de los valencianos. Y tenemos que hacernos eco y discutir y tratar sin estar acusando de carroñerismo ni demagogias, discutir y tratar los temas de seguridad que importan a los valencianos.

En segundo lugar, por supuesto, debatimos responsabilidades políticas. Las responsabilidades penales se sustancian en los tribunales.

Y yo, señor *conseller*, si quiero ser claro. Mire usted, éste es el informe de (*inintel·ligible*) ... Ésta es, la página que le voy a leer es la página 49. La página 49 que son las conclusiones: «Primera, con los cambios introducidos en la programación de las balizas 1.660 y 1.680, con posterioridad al día 3 de julio de 2006, se ha limitado la velocidad máxima autorizada del trayecto entre plaza de España y Jesús a 60 kilómetros/hora.» Se ha limitado, se ha limitado, no puede pasarla.

«Segundo, –antes sí porque pasó a 85... a 80– con la nueva baliza de nombre *x* y de número 1.645 instalada con posterioridad al día 3 de julio de 2006, además de limitar –esa es nueva– también esa velocidad máxima del trayecto a 60 kilómetros/hora, también controla la limitación de velocidad prescrita de 40 kilómetros/hora.» También la controla, como la controlaban, señor *conseller*, por si usted no lo sabe, en los semáforos y en los pasos a nivel; sin embargo, en las curvas peligrosas no la estaban controlando, no las controlaban, en la curva.

Bueno, pues esa cuestión es lo que yo le he preguntado. ¿Existe todavía algún punto, existe todavía algún punto que tenga una limitación de velocidad, y que ustedes que pueden introducir las órdenes en las balizas, para que la limitación, su cumplimiento no dependa solo de la voluntad del maquinista o no dependa de las condiciones físicas que pueden fallar, sino de las condiciones técnicas existentes? ¿Existe algún punto donde se pueda producir todavía un accidente similar o no existe? Eso es lo que yo quiero, señor *conseller*, que nos diga.

Y, segundo, vuelvo de nuevo..., ustedes no investigan responsabilidades penales, pero sí que dilucidan responsabilidades políticas. ¿Sigue pensado que no tienen ninguna responsabilidad política que dilucidar? (*So per interferència d'un telèfon mòbil*)

El senyor president:

Muchas gracias, señor Godoy.
Señora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

Gràcies, senyor president.

La veritat és que estos debates sempre són difícils, no només per a vosté, senyor *conseller*, sinó també per als que estem en este costat.

A mi no sé..., supose que cada un diu el que creu convenient que ha de dir. Asseverar que l'oposició ha estat intentant convertir l'accident de metro en un 11-M, em pareix que... només la frase... no vaig a entrar ni en juís de valor, però només la frase, jo crec que si un la llig dos vegades no la diria una altra vegada, eh?

Dir que intentem traure rendibilitat electoral de l'accident quan estem a anys llum d'eleccions a la vista... (*veus*) No, home,...

El senyor president:

Señorías, por favor.

La senyora Oltra Jarque:

...anem a vore, estem debatent ací un tema i, a més, jo vull que vostés entenguen per què estem traent este tema a la palestra, en este cas, per una iniciativa del Grup Socialista, però nosaltres també hem treballat sobre este tema.

I és que al final també un té la sensació que l'accident més greu de la història d'Europa, quant a ferrocarrils soterrats se

referix, sembla que ha quedat en l'oblit també dels valencians i valencianes d'una manera que a mi me deixa un poc estupefacta. I jo crec que li deguem també a les víctimes i a la memòria de les víctimes el que se sàpiga tot el que va passar, i que n'hi haja responsabilitats polítiques en este tema. Perquè efectivament vosté té raó, senyor *conseller*, si vosté no hauria d'estar fent esta compareixença! Si el que hauria d'estar assegut ahí, no està assegut ahí, i a vosté no li toca esta part... Sí, en això té raó, però resulta que vosté està en el mateix govern o almenys sustentats pel mateix partit en el qual estaven els responsables d'açò. Que efectivament quan n'hi ha un peritatge que diu que eixe accident era evitable, jo no me vull posar en la pell dels familiars de les 43 víctimes. Jo no me vull posar en la pell dels familiars de les 43 víctimes perquè me resulta molt difícil.

I, efectivament, ací estem per parlar de persones, i jo estic convençuda que tots tenim eixe pesar per les persones, però és que ací no n'hi ha hagut ni una dimissió ni un... «oiga, disculpen.» És que n'hi ha hagut ni un «oigan, disculpen.» Quan un s'assabenta que només en una reprogramació d'una balisa, ni tan sols en una inversió addicional, si només reprogramant el que ja n'hi havia, este accident podia haver segut evitat, i me diuen: «Bé, però el pèrit no ho assegura el cent per cent.» ¡Clar!, si jo fóra pèrit també diria: «No sé, si en eixe moment n'hi ha un terratrèmol, n'hi ha un moviment de terra, igual haguera descarrilat igual a 60 quilòmetres per hora.» Al cent per cent mai ningú pot assegurar res..., o cau un meteorit... (*Veus*) Senyor Maluenda, l'he escoltat...

El senyor president:

Senyories, per favor. Per favor.

La senyora Oltra Jarque:

...a vosté.

Per tant, clar, jo entenc... entenguen vostés també l'angoixa de la gent que diu: «Bé, i per què no se va reprogramar eixa condemnada balisa com havia d'estar reprogramada? Per què no?» I això és el que s'està preguntant, i s'està esperant que algú del govern diga: «¡Bueno, pues lo sentimos, oigan!» (*Veus*) Només això, si és tan fàcil com això, senyor Flores, si no s'està demanant el món, no s'està demanant el món.

I permeta'm vosté que jo discrepe d'algunes decisions judicials, igual és deformació professional, els que mos dediquem a treballar en açò tenim el vici...

El senyor president:

Senyora Oltra.

La senyora Oltra Jarque:

...–i acabe de seguida– tenim el vici de criticar les decisions judicials. Això no vol dir que no les respectem, que no les acatem, que no pensem que tinguen la seua fonamentació. Perquè si pensara que eixa resolució no té fonamentació, doncs seria per a posar una denúncia per prevariació. Evidentment que crec que està fonamentada, però jo no compartisc eixe fonament.

Per tant, permeta'ns, per favor, que fem la nostra política, i que li demanem al Consell que ens diga efectivament això: «Oigan, disculpen.» Que ho diga, no a nosaltres, a les víctimes. «Sí, se podia haver evitat i no vàrem ser el suficientment previsors.» Això és el que s'està demanant, només que això.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyora Oltra.

Per a tancar la compareixença, té la paraula el senyor conseller.

El senyor conseller d'Infraestructures i Transport:

Muchas gracias, presidente.

Efectivamente, señoría, para mí esta no es la comparencia más agradable que pueda tener. Pero yo creo que sí, mi obligación es estar hoy aquí y contestar las preguntas de su señoría y, desde luego, intentar dejar clara la responsabilidad de mi antecesor en un suceso tan desgraciado como este.

Entonces, yo insisto... yo puedo entender que se quiera aclarar absolutamente los hechos, qué es lo que ocurrió. Que se intenten buscar responsabilidades si las hubiera, pero creo que ya se ha dicho por activa y pasiva que no hay responsabilidades, y que no se pueden buscar más, sobre todo con una persona que ya ha fallecido, que es lo que parece que indican todas las sentencias y todos los informes que han habido.

Yo, la verdad, es que sinceramente lamento que se vuelva a insistir en que eso se podía haber evitado poniendo una baliza que ahora hemos puesto, yo estoy de acuerdo, vuelvo a decir, señor Godoy; se ha puesto ahora, pues se habrá limitado más la velocidad, yo no soy un técnico. Ahora le voy a contestar sobre las curvas y yo creo que en estos momentos, vamos, estoy convencido de que no hay ningún tipo de peligro y que se ha intentado controlar todo. Pero me están diciendo... ahí, lo que dicen los peritos y todo el mundo es que el tren o la línea 1 y toda su curva cumplían las medidas de seguridad que se exigían entonces a una línea de metro. Y es por eso... porque, además, creo... y le quiero recordar que esa línea de metro, yo creo que la inauguraron con un Partido Socialista, y esa línea de metro en esas condiciones, (*so per interferència d'un telèfon mòbil*) yo le encuentro mucho más peligro que ese accidente hubiera pasado al inicio o a la inauguración del tema que a los no sé cuantos años que ha estado circulando el tren, perdón, que a los años que ha estado circulando.

En cualquier caso, (*veus*) en cualquier caso, señorías, lógicamente, se han puesto las medidas de seguridad a posteriori pero por la modernización que la propia línea conllevaba, teniendo una escrupulosa sensibilidad, pues supongo que en las curvas, en esa curva y eso. Yo no se lo puedo negar, porque es que yo lo hubiera hecho, yo habría puesto una especial sensibilidad en esto. Es igual que lo que he comentado de... de carreteras y curvas que se han reconducido por la cantidad de accidentes que habían, pero antes ha habido a lo mejor 40 muertos en ese mismo cruce, hasta

que se ha quitado el cruce o se ha *semaforizado* o... ¡Vamos!, yo... la verdad es que esto es querer hacer...

Y, sin embargo, a mí lo que sí que me preocupa es que hay líneas de cercanías que están en unas condiciones que, sin ningún control con vía única, pueda haber algún problema precisamente de fallo humano, de no atender la parada debida, y encontrarse dos trenes de frente y tener un accidente grave. Y eso, eso está ocurriendo y lo hemos denunciado no sé cuantas veces, pero no se hace caso.

En cualquier caso, ahora mismo, señoría, no existe ningún punto que pueda ser peligroso, entiendo. Y el sistema ATO que se pondrá en funcionamiento a lo largo del 2009, con lo cual creo que terminaremos la modernización de toda la línea 1 a lo largo del 2009, ya con la implantación de ese sistema ATO. Ese sistema ATO, en todo lo que es subterráneo, controla totalmente la velocidad y entonces evitará cualquier problema, es un cosa añadida más. Pero después insisto en que entramos que a lo mejor está más abierto en las mismas curvas y de repente hay un sabotaje y pone alguien una piedra sobre una vía, pues a lo mejor sigue habiendo otro vuelco. Pero nosotros pondremos las medidas.

En el año 2009 creo que terminaremos, un año antes de lo... de lo que nos habíamos comprometido, y a lo mejor nos falta que nos sirvan algunas de las unidades, de esas 20 nuevas del material móvil pero, en cualquier caso, lo que sí que les puedo asegurar a sus señorías es que de los 431 millones de euros que en principio estaba estimada esa modernización de la línea, ahora mismo ya tenemos comprometidos, es decir, ya ha sacado a licitación y adjudicados, más de 450 millones de euros; es decir que hemos cumplido con creces nuestras estimaciones de inversión. Vamos a seguir y vamos a poner todas medidas, y creo que también debemos de resaltar que las líneas de metro que están quedando –de Metrovalencia– en esta ciudad empiezan a ser muy reconocidas en el resto de España y en Europa, y así lo he podido comprobar, en algunos congresos internacionales las líneas modernas... hay una accesibilidad total y, si Dios quiere, a final del año 2009 tendremos una línea 1 no solamente completamente segura sino accesible y, desde luego, nada... que no tendrá nada que envidiar a ninguna línea de cualquier otro país. Seguro que no.

Muchas gracias.

El senyor president:

Muchas gracias, señor *conseller*.

Le agradecemos su comparencia de la tarde, y señorías se levanta la sesión.

(*S'alça la reunió a las 19 hores i 10 minuts*)