

Per tant, és evident que cal buscar solucions i no pot estar permanentment sense donar solucions perquè, a més a més, eixes obres corresponen al tercer fil que no és el corredor que volem, que no soluciona els colls de botella i que tampoc ha servit per a guanyar temps, com es veu perfectament.

Des de la conselleria (*inintel·ligible*) ... set vegades, set cartes tant als responsables d'ADIF, de Renfe, com del ministeri, i fins ara no n'hi ha contestació satisfactòria, no n'hi ha cap tipus de contestació.

També hem demanat que, almenys, amb caràcter immediat s'augmente el servei de llançadora entre Castelló i València per a donar un mínim de servei a les persones, tampoc n'hi ha cap tipus de solució al respecte.

Lamentem, també, que foment no haja fet ni cas a la solució de les rodalies que n'hi ha entre Castelló i Vinaròs que, evidentment, és molt més difícil anar de Vinaròs a València, costa més del doble, que anar de Madrid a València, la qual cosa no vertebrava este país i dificulta la convivència i el treball normal de les persones cada dia.

Per tot això i per acabar amb la mala gestió i la falta d'inversions, i per a assumir també més capacitat de millorar les coses, li anuncie que La Generalitat sol·licitarà en breu la transferència de les competències en rodalies com ara han fet altres comunitats autònomes.

Tenim dret en el nostre estatut i ho anem a exercir.

Moltes gràcies. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Moltes gràcies, president.

A continuació, escoltarem la pregunta de control del Grup Ciudadanos al president del Consell.

Per això, té la paraula el seu síndic Alexis Marí.

Quan vosté vullga.

El senyor Marí Malonda:

Gràcies, president.

Puestos a apuntarnos a los grupos de música yo apostaré más, también, por Seguridad Social que es un grupo valenciano y ¡dónde lo va a comparar usted con Depeche Mode! (*veus i aplaudiments*), es como querer comparar corrupción y transparencia. Dicho esto, al turrón.

President, mire, hace más de una década, en plena etapa de proyectos megalómanos del Partido Popular, se plantearon distintas soluciones para dotar de unos servicios públicos de transporte modernos y de calidad a las áreas metropolitanas de Castellón y Alicante que eran las ciudades que más carencias tenían a este respecto.

Mire, en Alicante la media y corta distancia en ferrocarril es en la actualidad la única que vertebrava y cohesionava verdaderamente el territorio porque llega a todas las comarcas, no solo a las capitales de provincia y porque da un medio de transporte a los que no tienen recursos económicos para tener un vehículo o prefieren un medio de desplazamiento más sostenible.

Sin embargo, y a pesar de estas promesas, la media y corta distancia han sufrido un deterioro masivo en los últimos años hasta el punto de que el Consell se planteó eliminar la línea de Tram que une Benidorm y Denia, o los recortes –que sabemos– indiscriminados provocando un aluvión de poblaciones que pedían al Consell mantenerla por el servicio público que ofrece.

De ahí, la necesidad de seguir reivindicando las inversiones en media y corta distancia como el Tram de la provincia de Alicante que depende del gobierno que usted dirige, señor Puig.

En una provincia donde se ha malgastado el dinero en negocios ruinosos como Terra Mítica, en proyectos desgraciadamente fallidos como Ciudad de la Luz, resulta que no hemos sido capaces de invertir en el Tram lo suficiente como para poder recorrer una distancia que en coche dura apenas cuarenta minutos, por ejemplo el tramo Altea-Alicante, supone esto una hora y tres cuartos.

Por lo tanto, tampoco hemos sido capaces de llevar un *trenet* de Alicante al aeropuerto del Altet a pesar de que dicho aeropuerto es uno de los que más turista recibe de toda España. (*Veus*)

El senyor president:

Un segon, senyoria.

Senyories, demane silenci per a poder escoltar la pregunta del síndic del Grup Ciudadanos.

El senyor Marí Malonda:

No le ha gustado lo de Seguridad Social.

El senyor president:

Continue vosté, senyor Marí. (*Veus*)

El senyor Marí Malonda:

President, las últimas inversiones en el Tram se han llevado a cabo por cuestiones de seguridad pero no hay inversiones que repercutan en una mejora de la calidad del servicio que los ciudadanos vayan a percibir, además tampoco hay un proyecto real para unir Denia y Gandía en tren.

Las consecuencias de semejante despropósito es que, una vez fuera de la capital de la provincia de Alicante, estando

en cualquier comarca de las Marinas, es imposible desplazarse a la capital de la Comunidad Valenciana en ferrocarril y se ve condenado a usar el coche o autobús, bonita manera de incentivar el transporte público más sostenible.

Yo le invitaría, no, le voy a invitar a que se tome un *Trinaranjus* de naranja, por eso de la naranja, le invitaré con mi amigo Josep Nadal, con Rosa, con Toni Woodward para que usted compruebe *in situ* la situación en la que nos encontramos.

En cuanto a Castellón, se apostó por un servicio de trolebuses como el de los años sesenta, todo un ejemplo de modernidad, que uniera la capital de La Plana con el norte hasta Benicàssim y con el sur hasta Burriana, de forma que se vertebrara el territorio uniendo las poblaciones costera más importantes del área de influencia de Castelló, facilitando el transporte de estudiantes, trabajadores, etcétera, de esa zona.

Mire, la realidad es que ocho años después de la inauguración de la primera fase del Tram de Castellón nos encontramos con que se han invertido más de cien millones de euros en completar dos fases –que la línea recta suman 15 kilómetros de ida y vuelta– en un servicio de transporte que en palabras del anterior alcalde de Castellón –leo textualmente– «era único en Europa por su eficiencia y sostenibilidad al ser eléctricos». Claro ejemplo de la sensatez que demuestran los europeos respecto de nuestros gobernantes dado que el autobús del Tram cuesta 850.000 euros frente a los 150.000 euros de un autobús normal.

Mire, hace un año la *conselleria*, dirigida por la hoy síndica del Grup Popular, anunciaba a bombo y platillo que el proyecto continuaba y que la línea del Tram llegaría hasta Burriana solicitando para ello los fondos necesarios de la Unión Europea.

Pero ¿cuál es la realidad a día de hoy, señor Puig? Su *consellera*, señor Puig, anunció hace unos meses que no se podría llevar a cabo este proyecto ya que no se había llevado a cabo el plan de movilidad comarcal necesario para que la Unión Europea libere los fondos destinados a este tipo de proyecto. Una vez más –la herencia, tendré que decirlo lo de la herencia recibida, ¿no?– una vez más, en lo que concierne a Castellón, unos por otros y la casa sin barrer.

Las consecuencias de la mala gestión y la poca inversión pública han provocado que el sistema de transporte público en el área metropolitana de Alicante y Castellón ofrezca un servicio poco eficiente y de baja calidad que afecta cada día a cientos y cientos de viajeros.

Teniendo en cuenta todo lo que le he relatado, señor Puig, le preguntaría: ¿qué mejoras tiene previsto implantar el Consell para mejorar el servicio público de transportes en las áreas metropolitanas de Alicante y Castellón?

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Marí.

President del Consell, té vosté la paraula.

El senyor president del Consell:

Moltes gràcies, senyor president.

Muchas gracias, señor Marí.

Efectivamente, la movilidad en las áreas metropolitanas forma parte nuclear de lo que son las necesidades de calidad de vida de las personas. Efectivamente, cada día miles y miles de personas están dependiendo de que haya una movilidad adecuada para vivir mejor.

Por tanto, necesitamos una buena planificación, superar los localismos y facilitar el desarrollo económico y social. Voy a referirme a las áreas por las que usted me ha preguntado.

Respecto a la Plana de Castelló, sabe que aglutina a más de cuatrocientos mil habitantes; el área metropolitana de Alacant agrupa solo el área más de cuatrocientos sesenta, si sumamos Elx setecientos cincuenta mil habitantes. En esta zona contamos, en ambas zonas, núcleos turísticos, zonas de gran importancia económica industrial, universidades públicas, puertos, en el caso de Alicante un aeropuerto de primer nivel.

Estamos hablando, por tanto, de dos áreas con valor estratégico por lo que hay que atender unas demandas urgentes de transporte público de calidad en estas zonas.

Para mejorar el transporte metropolitano en todas nuestras áreas es necesario una cuestión fundamental, y es establecer un marco de financiación estable que vaya más allá, incluso, también, de una legislatura porque las inversiones no pueden estar condicionadas simplemente por una legislatura porque son inversiones de gran magnitud y hay que tener una mirada más allá de lo que son cuatro años.

Pero estamos en un problema fundamental, y no es por hablar siempre de lo mismo, pero tenemos un problema grave de relación en ese sentido con lo que son los presupuestos generales del estado. De los 297 millones de euros anuales en subvenciones estatales al transporte metropolitano de España, 246 millones van a Madrid, Barcelona y Canarias; otros 51 millones de euros al resto de los noventa municipios con transporte urbano subvencionado por el estado. Nada para Castellón, nada para Alicante.

Falta financiación estatal y falta planificación, en estos momentos España es el único país de la Unión Europea que no cuenta con regulación estatal que establezca las bases y criterios necesarios para regular y organizar criterios de financiación del transporte público.

Pero, efectivamente, esta es la parte que le corresponde al estado pero, efectivamente, tiene una responsabilidad La Generalitat.

La Generalitat, en el marco de sus competencias, ha tomado las siguientes medidas:

En primer lugar, a lo largo de este año se licitará y se iniciará la redacción de los planes de movilidad urbana sostenible

de las áreas de Castellón y Alicante-Elche; dichos planes se elaborarán de forma concertada con los municipios del ámbito, abarcarán a todos los modos de transporte, principalmente el uso urbano, interurbano, Tram, desplazamientos también en bicicleta, y estarán apoyados en un sólido proceso de participación ciudadana.

Pero hasta que se aprueben estos planes, el Consell está mejorando los servicios de transporte público que son de su competencia. En concreto, en cuanto al área de Castelló se han mejorado los horarios del Tram de Castelló en el cual se amplía de cuatro a cinco los viajes y se reduce la frecuencia de espera el 20%; se ha aumentado la frecuencia de paso de los vehículos eléctricos y la ruta de la universidad al Grao los días laborales y, de este modo, también se pasa de cuatro a cinco viajes por hora y sentido; de igual manera, el Tram ya no pasará por el parque Ribalta como ha dicho (*veus*), no, no ha pasado nunca porque no les dejaron, es que (*rient*), ¡vamos a ver!, es que es una broma (*aplaudiments*), dice «no ha pasado nunca», ¡claro que no!, no pasará, no pasará porque no les han dejado. Bien.

Entonces, pues, vamos a cumplir por supuesto la sentencia y vamos a cumplir también con la disponibilidad de lo que quiere hacer el nuevo Ayuntamiento de Castellón.

En concreto, respecto ahora al transporte metropolitano de Alicante, en breves días se firmará un convenio con el Ayuntamiento de Alicante para normalizar la situación que viene prorrogándose desde el año 2001.

Refuerzo de la línea 23, Alacant-Sant Joan-Mutxamel, atendiendo a la solicitud del ayuntamiento se está también estudiando la posibilidad de la creación de servicios exprés en horas punta de la línea 23.

Renovación de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera, caducadas desde hace más de una década, para reforzar la compatibilidad del transporte escolar, nuevas áreas también de atención sanitaria.

Además, estamos realizando actuaciones para solucionar los problemas de previsión y falta de planificación que dejó el antiguo gobierno, como es el caso del túnel de la *serra Grossa* de Alicante, una obra fundamental y necesaria para acabar con el cuello de botella que supone para el área metropolitana de Alicante y para la propia ciudad. (*Aplaudiments*) Y en estos momentos, en estos momentos sabe que cuenta con una sola vía mientras que la duplicación permitirá aumentar las frecuencias y mejorar el servicio. Sin embargo, estas obras se paralizaron en 2013 como consecuencia de esa política que destinó dinero a esos grandes eventos y no destinó dinero a lo que les importaba a las personas,

Y por ello, señor Marí, quiero anunciarle hoy que en los presupuestos del año que viene se incluirá una partida para reanudar y definitivamente acabar las obras del túnel de la *serra Grossa* d'Alacant, de la línea L9, de la línea Alicante a Denia, para acabar con el cuello de botella que supone y eso significará una mejor calidad de vida de los ciudadanos de Alicante.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Moltes gràcies, president.

Senyor De Miguel, té vosté la paraula.

El senyor De Miguel Martínez:

Gracias.

Señor Puig, tal y como ha dicho, el problema es de financiación, porque son inversiones que se tienen que hacer a lo largo plazo y demás... ¿No se oye? ¿Ahora, sí? Sabemos que es un problema de financiación, y no vamos a entrar en el modelo de financiación y demás que se tiene que cambiar y todo esto, porque está claro, pero es cierto que la Unión Europea tiene fondos disponibles para este tipo de proyectos, pero que no se liberan si no hay un plan de movilidad comarcal para que se puedan liberar estos bonos.

Entonces, la *consellera*..., la señora Bonig, cuando era *consellera*, dice que dejó preparado este plan para poder recibir los fondos. La *consellera* Salvador dice que los deberes no los dejaron hechos. Entonces, ¿tiene previsto que a corto plazo se redacte este plan de movilidad comarcal de Castellón para que la Unión Europea libere esos fondos, ya que La Generalitat evidentemente no los tiene?

Gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Gràcies, senyor De Miguel.

Consellera.

La senyora consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori:

Senyoria, la veritat és que quan este govern vam arribar en el mes de juny ens vam posar a treballar immediatament en com millorar la connectivitat i la mobilitat en la província de Castelló i sabíem que hi havien fons Feder, aixina ens ho van traslladar els tècnics, i ens vam posar a treballar. ¡Oh! ¡Sorpresa!, quan ens vam apercebre que no estava fet i redactat el pla de mobilitat comarcal preceptiu per presentar el projecte a Europa. No sé si ara Europa ens donaria els fons tampoc, perquè, evidentment, amb els titulars que tenim avui en la premsa sobre la lupa que està posant Europa en esta comunitat per la corrupció heretada de l'antic govern del Partit Popular, doncs tenim la mirada més encara en aquestes actuacions.

Li he de dir que hi ha una falta absoluta de planificació per part del govern anterior, especialment en la província de Castelló: el Tram/troleibús, el troleibús que tenim en Castelló, que evidentment nosaltres ho haguérem fet d'una altra manera. Però li he de dir que no estem només ací per evidenciar la falta de planificació i la falta d'inversió per part

del govern anterior; en este cas, en la falta de connectivitat de Castelló i la seua àrea metropolitana. Li he de dir que estem analitzant altres fórmules més eficients per connectar Castelló i la seua àrea metropolitana, perquè li he de dir que el sistema Tram/troleibús, que ha tardat quinze anys en connectar Castelló amb el Grau, per descomptat no és la solució. Li he dir, amb tota la prudència, amb tot el rigor i amb tota la seguretat, que estem treballant per connectar el més prompte possible Castelló i la seua àrea metropolitana amb uns altres mitjans que no siguen aquests, perquè, evidentment, als fons Feder no arribem, perquè havia d'estar acabada tota la infraestructura en l'any 2018 i els deures que havia d'haver fet el govern anterior no se van fer.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, consellera.

Senyor Woodward.

El senyor Woodward Poch:

Buenos días.

Desde el inicio de esta legislatura, el Consell puso como prioridad el denominado tren de la costa o, al menos, en reivindicar esta obra al Ministerio de Fomento, y hoy lo han vuelto a remarcar ustedes.

Según ha informado en su intervención, la reivindicación al ministerio ha sido en el tramo de Gandía a Oliva especialmente, volviendo a olvidarse del tramo hasta Denia, tan necesitado para la comarca de la Marina Alta. Y mi pregunta, tras su apreciación, es si el Consell va adoptar en los próximos presupuestos del 2017 de alguna cantidad para esta obra, sabiendo que la parte que le corresponde a la comunidad es algo más de quinientos cincuenta millones, como ha dicho usted. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Woodward.

Consellera.

La senyora consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori:

Gràcies, senyor president.

Senyoria, per descomptat que en el nou govern tenim noves prioritats i aixina ho hem evidenciat al reprendre les obres del túnel de la serra Grossa en Alacant, fonamental per a la vertebració del territori i d'Alacant, tres anys suspés perquè l'Eige no podia pagar. No podia pagar el túnel de la serra

Grossa i sí podia pagar cent milions d'euros de la fórmula 1. *(Aplaudiments)* Això era la política del Partit Popular.

I, senyoria, tren de la costa. El tren de la costa és una prioritat per a este govern. Però vosté coincidirà amb mi que és una competència del Ministeri de Foment –tenim dèficit inversor, infrafinançament en la Comunitat Valenciana, quasi no podem ni assumir el cost i les despeses de les nostres infraestructures–, que ho complisca el Ministeri de Foment i el Govern d'Espanya. Ho hem demanat per activa, per passiva, en persona, per carta. Amb esmenes del pressupost general de l'estat ho hem reivindicat. El grup majoritari que sustenta el Govern d'Espanya va votar en contra d'estes esmenes i tenim 400.000 euros en 2015 per a estudis, no executat; 157.000 euros, este any. Ara l'estudi es veu que ha de ser més curt, de 400.000 euros han passat a 157.000. Ja vorem què passa.

Mire, ¿sap què? Avui, en algun mitjà de comunicació s'arplega un titular: «Nos toman el pelo.» És cert, el Ministeri de Foment i el Govern d'Espanya ens prenen el pèl als valencians. Este govern anem a mantindre no una actitud submissa, una actitud reivindicativa, siga qui siga el president del Govern d'Espanya, sempre defensant l'interés públic i l'interés dels valencians i les valencianes. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, consellera.

A continuació, senyories, anem a donar pas a la pregunta de control que formula el Grup Podemos-Podem. Li done la paraula al seu síndic, il·lustre Antonio Montiel, al qual demanaria que l'escoltàrem en silenci i respectuosament.

Quan vosté vullga.

El senyor Montiel Márquez:

Senyor president, bon dia.

Membres del govern.

Abans de fer la pregunta, permeta'm un minut per a agrair a..., que la preocupació del Grup Popular en les declaracions d'aquest modest diputat. Mire, el que jo tractava d'explicar és una cosa que vaig dir per escrit en un article que vaig publicar en un mitjà de comunicació el 2 d'octubre de 2005 que s'anomenava «Estatuto triste». Jo ja sé que vostés no me lligen, però... Mire, per cert, un poquet després, continuant en la mateixa estela, vaig publicar un article en novembre de 2009 que se dia «La dimisión de Camps». Me mantinc en el que vaig dir en relació amb l'Estatut i me mantinc en demanar la dimissió de Paco Camps, perquè me pareix que és una vergonya que esta persona continue representant els valencians i les valencianes. *(Aplaudiments)* I, mire, vagen amb compte, vagen amb compte perquè, a més, parla de presentar-se a les primàries del PP, o siga, que vagen amb compte.

Senyor president, ¿quina és la situació actual de les plantilles de personal de les diferents empreses, fundacions i