

demasiado lento. Yo aquí quiero decirles que, por favor, que tengan mucho cuidado y que cuiden con mucho cariño este tema porque no sabemos qué nos vamos a encontrar.

Miren, tenemos noticias aquí –como bien usted ha dicho–, esta noticia es de 2008, y dice que «el Consell no había reforzado el talud pese anunciarlo hacía tres años, desde el 2004», por eso digo que el reparto es para más de un grupo en este parlamento; en el 2011 dicen «siete años al borde del abismo»; en el 2012 un reportaje del programa de Medi Ambient, de radiotelevisión valenciana, sobre el Benillup dice, «el poble que mira el cel», del 2012. Y, bueno, en este diciembre pues todos los periódicos se han hecho eco. (*Soroll de papers*) La cuestión es que esto es Benillup, y este es el barranco, y aquí están las casas, ¿eh?, a punto de caerse, a punto de caerse.

Entonces, tenemos que analizar, correcto, porque tenemos que ser responsables, se debe analizar, pero a ver si nos ponemos a la tarea ya no vaya a ser que las cosas se caigan.

Miren, me voy a pasar al valenciano, voy a decirles para finalizar que anem a donar-los un espentonet, però no cap al precipici, per favor.

Gràcies. (*Aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyora García.

Senyora consellera.

Quan vullga.

La senyora consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural:

Gracias, señora García.

Desde luego, esta *conselleria* ha asumido el compromiso de atajar el problema, y desde luego ya hemos tenido una reunión técnica para ver qué se puede hacer y la primeras conclusiones son que, en primer lugar, la competencia de la *conselleria* estrictamente se limita a dirigir, coordinar e impulsar las actuaciones en virtud de las competencias en materia de restauración hidrológico forestal.

No obstante, teniendo en cuenta la competencia municipal y ante la previsible falta de recursos del municipio, que Sax es un municipio pequeño, entendemos también que debe exigirse la implicación de la Diputación de Alicante, al menos en cuanto a la financiación de las actuaciones.

También, como primera actuación de nuestros técnicos, ya están proponiendo, y han propuesto y valorado la redacción de un estudio geotécnico cuyas conclusiones determinarán el tipo de actuación y, por tanto, la implicación de las distintas administraciones públicas, que recuerdo son la Confederación Hidrográfica del Xúquer, la *conselleria* y la Diputación Provincial de Alicante.

El coste de este estudio, que estimamos en 100.000 y 200.000 euros, podría ser asumido en primera instancia por nuestra *conselleria* que –insisto– es la única que hasta el momento se ha ocupado de algo en esta cuestión.

La *conselleria* se compromete a liderar y asumir el impulso y promover las conversaciones y reuniones necesarias para dar una solución definitiva a este problema, pero ello requiere –insisto– la implicación y hay que tener claro que esta solución solo puede darse de una manera conjunta y coordinada y que los vecinos de Benillup nos necesitan a todas las administraciones. (*Se sent una veu que diu: «¡Molt bé, molt bé!»*)

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera:

Gracias, *consellera*.

Pregunta número 702, que formula la diputada María Sandra Martín Pérez, del Grup Parlamentari Socialista, a la consellera de vivienda sobre la supressió de punts negres en les carreteres.

La senyora Martín Pérez:

Gracias, vicepresidenta.

Los datos de siniestralidad del pasado 2016 nos arrojan datos estremecedores. La Comunidad Valenciana registró en este año pasado un total de ciento dieciséis muertes en accidentes de tráfico, un total de ciento nueve accidentes mortales. Este es el balance provisional ofrecido por la Dirección General de Tráfico de víctimas mortales en las primeras veinticuatro horas tras el siniestro, desde el 1 de enero del 2016 hasta el 28 de diciembre del pasado año. (*Veus*)

Tanto en accidentes mortales como en fallecidos en carretera la comunidad lidera los mayores incrementos. La comunidad, tristemente, encabeza este aumento de muertes. A este respecto, los Automovilistas Europeos Asociados atribuyen el incremento de esta siniestralidad precisamente a la falta de inversión en la red viaria.

Sin abstraernos en ningún caso de la tragedia personal que supone la pérdida de vidas humanas, esto también hay que tenerlo en cuenta que se traduce en un elevado coste económico para nuestra comunidad frente al que es necesario actuar. Y sabemos, porque así se ha puesto de manifiesto por parte de nuestro gobierno autonómico, tanto por la *conselleria* como por el propio directoral general de Obras Públicas, Transportes y Movilidad en los últimos meses, que se va a actuar precisamente sobre esta preocupante situación.

Se ha marcado la seguridad vial como un reto y, precisamente, la eliminación de estos puntos negros que son causa de una multitud de accidentes es una prioridad, como bien ha quedado de manifiesto, para esta *conselleria*.

De esta manera, desde la *conselleria* ya se han anunciado sus actuaciones y se ha anunciado que estas se centrarán en aquellos

tramos de concentración de accidentes tanto en la conservación como en el mantenimiento de las carreteras, porque de eso sí que sabemos, porque se ha puesto de manifiesto por muchas asociaciones, que esto es precisamente una de las causas que hacen que se aumente el número de accidentes.

Pero no podemos tampoco obviar cuestiones importantes como son la infrafinanciación que sufre esta comunidad, como es la falta de inversiones reiteradas por parte del gobierno central, y como ha sido el abandono progresivo y reiterado de las carreteras de la Comunidad Valenciana por el anterior gobierno del Consell. O sea que esto no viene de ahora, esto viene de un abandono de mucho tiempo. *(Soroll de papers)*

Pero a pesar de ello, y a pesar de la importante deuda heredada por la *conselleria*, se está haciendo frente porque –como les he dicho anteriormente– es una prioridad, como bien han dejado claro en muchas de sus intervenciones y en sus actuaciones. De hecho, nos encontramos en los presupuestos de este año, para este año 2017, que se van a destinar más de 57 millones de euros a la conservación de carreteras, siendo destinados 25 de estos millones a carreteras.

Incluidos, otra vez, en la herencia del PP, es decir se va a invertir en carreteras, en su mantenimiento y en el arreglo de muchos de estos puntos negros a pesar de tener que seguir con el lastre de pagar pues como es el caso de la autovía de la Plana, la carretera entre Castellón-Torreblanca, la famosa avenida de Denia que son diez años los que se va a estar pagando, bueno, pues a pesar de eso esta *conselleria* invierte e invierte en seguridad vial y en la eliminación de puntos negros.

Consellera, como esta es la voluntad que ha quedado clara y manifiesta de favorecer la seguridad en nuestras carreteras, es por lo que yo le pregunto, ¿qué actuaciones se están realizando desde la *conselleria* en relación a la supresión de los puntos negros en las diferentes carreteras de la Comunidad Valenciana?

Gracias.

La senyora vicepresidenta primera:

Gracias, senyora Martín.

Consellera.

Quan vosté vullga.

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

Gràcies, senyora presidenta.

Senyoria, la seguretat viària i la reducció de la sinistralitat en les carreteres valencianes es per a nosaltres una prioritat i, per tant, afirmem que no és tolerable la pèrdua de vides humanes en accidents de circulació.

Per això hem posat en marxa el Pla director de seguretat viària de la Comunitat Valenciana, presentat al mes de

desembre, amb una visió integrada que agrupa matèries com la mobilitat, l'urbanisme, l'educació viària, la investigació, la salut i l'actuació d'emergències, un pla director que s'articula per mitjà de la coordinació entre diferents conselleries i entitats públiques i hem de dir que no té precedents un pla d'estes característiques a la Comunitat Valenciana, i que fomenta la participació ciutadana per a aconseguir l'objectiu de reduir l'accidentalitat en la nostra xarxa viària.

Tots sabem que el deteriorament de les carreteres és una de les causes que influïxen en els accidents, per això tenim previst que la inversió en manteniment i conservació de carreteres augmente per al pressupost en els pròxims quatre anys un 38%. El pressupost de La Generalitat de 2017 per a manteniment i conservació és de 57,2 milions, el que suposa un increment del 15% respecte de l'any 2016.

I ací sí que voldria matisar que el pressupost de 2016, dels 47 milions que tenien previstos per a manteniment i conservació, 9,2 s'han destinat a actuacions singulars en matèria de seguretat viària, i concretament el 50% del pressupost del 2017 l'anem a dedicar també a inversions i actuacions concretes en matèria de seguretat viària. En eixe mateix contemplem diferents actuacions específiques de millora de la seguretat viària, com per exemple la CV-141 a Peníscola, en els accessos a Foios i Meliana, o l'accés de *(algú tus)* Sant Miquel de Salines per la CV-95.

Centrant-nos en l'eliminació de punts negres –que planteja sa senyoria i com vosté coneix–, la DGT elabora un informe anual al respecte i assenyala els que s'ubiquen en les carreteres de la Comunitat Valenciana, sent l'últim de 2015.

La DGT definix tècnicament com punt negre «aquell emplaçament pertanyent a una calçada d'una xarxa de carreteres en què durant un any natural s'hagen detectat tres o més accidents amb víctimes, morts o ferits amb una separació màxima entre l'un i l'altre de cent metres».

A més dels punts negres i prenent com a base la normativa europea, La Generalitat utilitzem també el concepte de «tram de concentració d'accidents», que són aquelles zones on es produïx un nombre d'accidents superiors a la mitjana dels trams amb característiques semblants.

La majoria dels punts negres estan localitzats en glorietes o en els trams de connexió entre ells o en els accidents que es produïxen moltes vegades per desorientació del conductor i impliquen normalment danys materials. En estos casos les mesures que s'estan adoptant consistixen en millorar l'adherència del paviment, la visibilitat, retirant vegetació i cartellera publicitària i reforçant la senyalització per a una millor percepció de la glorieta.

Respecte a altres casos cal citar, per exemple, en la CV-35, l'autovia del Túria, en el PK-4335, calçada d'arribada a València; en col·laboració amb la DGT es va a instal·lar un radar de tram per a evitar altes velocitats en la CV-50, Tavernes de la Vallidigna; Lliria, PK-88, intersecció en creu, es va redactar un projecte per a la reconversió d'aquesta intersecció; o en la CV-85, Ontinyent-Villena-Yecla, PK-85, carretera convencional, que fins al 2014 no s'havien produït accidents en este tram i s'està estudiant la problemàtica i la possible modificació de la senyalització de perill.

Com veuran, no sols estem treballant de forma concreta per a eliminar els punts negres de la nostra xarxa de carreteres complint, a més, amb la Resolució 538/2009, aprovada per estes Corts, sinó que hem fet de la seguretat viària una de les prioritats de la nostra acció de govern.

I ahí, doncs, també demanaríem la implicació i que també el Ministeri de Foment i el Govern d'Espanya donaren un pas en este sentit en la seua xarxa de carreteres al seu pas, en este cas, per la Comunitat Valenciana per a treballar en la línia que està treballant el govern valencià.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyora consellera. *(Aplaudiments)*

Anem a passar a la pregunta número 703, que formula el diputat Antonio Estañ, del Grup Parlamentari Podemos-Podem, al Consell sobre les línies del Pativel per a protegir el litoral.

Senyor..., un momentet i ja està. De seguida, açò... Senyor Estañ, quan vullga.

El senyor Estañ García:

Gracias, presidenta.

Bona vesprada, consellera.

La semana próxima acaba el plazo para presentar alegaciones al Pativel. Un plan que, como planes que han llevado a cabo otras comunidades antes que nosotros, trata de establecer una cierta ordenación de usos del litoral, dado el desastre producido por la especulación inmobiliaria y dada también la importancia estratégica a todo los niveles que tiene el litoral, a nivel económico, social y medioambiental.

El objeto de este plan, si bien es concreto, toca de lleno, lo que ha sido algo fundamental, en lo que ha sido nuestra comunidad, sobre todo en lo que debe dejar de ser, y nos plantea hacia qué modelo debería transitar, abandonando un modelo basado en la construcción y el turismo residencial y el modelo socioeconómico derivado del mismo, marcado por la estacionalidad, por la precariedad y, también, por la corrupción y la destrucción del territorio, convirtiendo así la riqueza de nuestro clima, nuestro medio y nuestra costa en una novela de Rafael Chirbes.

Los datos son conocidos –no voy a extenderme–: somos la comunidad con el litoral más urbanizado de todo el país, más del 50% de los primeros 500 metros de costa están urbanizados; además, los grandes tenedores de vivienda vacía, mostrando así que el urbanismo no ha sido una forma de atender a las necesidades de la población, cuidar el territorio y mejorar las condiciones de vida, sino una forma de promoción económica, siendo riqueza para unos pocos y miseria para unos muchos.

No proteger lo que queda ahora, tras estos años de fiesta y destrucción, pues no solo es insostenible a nivel social y medioambiental, sino que es estúpido a nivel económico, porque no se genera un valor añadido a costas a las que les sobra cemento y no teniendo en cuenta los costes de este modelo, como digo, ambientales, en infraestructuras, pero también en modelo laboral, en dependencia de la coyuntura internacional y en vulnerabilidad ante el cambio climático, entre otras.

Ante esta situación, las administraciones que potenciaron esta visión tienen ahora limitaciones tanto legales como económicas, como presenta el Pativel. Legales, por las sucesivas leyes que garantizan la seguridad jurídica de promotores por encima del interés general. Y económicas, como consecuencia de las posibles indemnizaciones que tendrá que afrontar la administración si quiere comprometer dicha seguridad.

El Pativel es cierto que reclasifica suelo urbanizable en varias hectáreas, basándose en criterios, a nuestro modo de ver, presididos por una excesiva aproximación turística, y se encuentra además con estas limitaciones para construir ese modelo alternativo..., paralizar planes..., construir más allá de la rapiña. No presenta, por tanto, una memoria económica, no teniendo en cuenta estas posibles indemnizaciones, pero tampoco la presenta teniendo en cuenta los costes de que diversos planes, totalmente desproporcionados, se lleven a cabo.

Un ejemplo práctico es el de cala Mosca. Digamos..., este es el último kilómetro del litoral de Orihuela, que es un litoral, como puede verse, ampliamente castigado, que presenta ahora mismo otro plan de 1.500 viviendas, y que algo inteligente sería entender que mantener un kilómetro de litoral no lleno de cemento añadiría un valor al resto de situaciones, en lugar de meter 1.500 casas más sin posibilidad de atenderlas.

Hay muchas calas *moscas* en nuestro territorio, que la gente se va a encargar de defender, y así se lo anticipo, pero necesitamos tener una administración detrás que verdaderamente impulse una salida de este modelo caminando hacia uno sostenible social y medioambientalmente que no convierta nuestra tierra en un crematorio.

¿Qué va a hacer *conselleria* para superar estos límites?

Gracias. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyor Estañ.

Senyora consellera.

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

Gràcies, senyora presidenta.

Senyoria.