

Vosté, la pregunta en concret que me formula és que si tenim recepció de l'obra de l'estació d'autobusos de Benidorm. La resposta a esta pregunta és que en els arxius de l'actual conselleria no tenim constància de la recepció de l'obra de l'estació d'autobusos de Benidorm.

En tot cas, com molt bé ha dit, es tracta d'una obra licitada i adjudicada per l'Ajuntament de Benidorm i que els documents últims que tenim són un document del regidor d'Urbanisme del 27 de juliol de 2007 on diu que hi ha... adjunta una sèrie de documentació que, en funció de la normativa vigent en aquell moment, nosaltres només teníem competència per a autoritzar l'explotació. El director general de l'època, Vicente Dómine, firma el 13 d'agost de 2007 que la documentació rebuda és correcta i ahí acaba la funció i la competència que tenia la conselleria.

Com vosté ha dit, esta obra es va adjudicar a l'empresari Enrique Ortiz. Es va fer una modificació substancial del projecte, tan substancial que implicava que calia tornar a licitar, cosa que no se va fer i, com molt bé ha dit vosté, el Tribunal Suprem, en l'any 2012, va acabar anul·lant aquesta adjudicació.

En 2014 tenim constància que l'ajuntament i l'empresa inicien una tramitació per a resoldre de mutu acord aquest contracte.

També recentment en eixa comissió d'investigació en l'Ajuntament de Benidorm ha eixit eixe *papelito* de 70 milions d'euros que el nou adjudicatari havia de pagar a l'adjudicatari cessant perquè es va anul·lar l'adjudicació per part del Tribunal Suprem i altres qüestions que d'alguna manera aombren aquest procediment.

Pel que correspon i compet a la conselleria, nosaltres, en estos moments..., l'adjudicació de l'obra i la licitació era competència de l'ajuntament. Nosaltres no entrem, perquè en la normativa vigent en el seu moment, en l'any 2007 i posteriorment, l'única competència que teníem era autoritzar l'explotació i si se complia eixa documentació, i això sí es va complir.

Ara bé, la llei ha canviat. La llei mobilitat de l'any 2011 marca que la construcció i l'explotació d'este tipus d'estacions de caràcter intermodal ha de ser concertada. Tenim l'exemple de l'estació de Santa Pola, on hem signat un conveni amb el ajuntament per a procedir a la gestió d'aquesta estació d'autobusos.

¿Què passarà en el cas de Benidorm? En primer lloc, l'ajuntament ha de resoldre amb l'empresa eixe contracte i ha d'iniciar una altra vegada el procés de licitació d'aquesta estació d'autobusos.

¿En quin marc? En el marc de la nova llei de mobilitat de l'any 2011 i, per tant, ahí ho farem, si l'ajuntament vol eixa fórmula, a través de la fórmula de concertació a través d'un conveni com tenim el precedent recent de Santa Pola.

Però en estos moments nosaltres no podem fer més que esperar que l'ajuntament resolga i iniciar la nova licitació en el marc del nou marc de la llei de mobilitat.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, consellera.

Passem a la pregunta 1.225, que formula la diputada Rosa María García, del Grup Parlamentari Ciudadanos, a la consellera d'habitatge també.

Senyora García, quan vullga.

La senyora García González:

Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señora *consellera*.

La pregunta que le hacemos hoy desde el Grupo Ciudadanos tiene que ver con las medidas que aplica La Generalitat en colaboración con el resto de administraciones para la gestión, prevención y conservación de la carretera CV-70 en los meses de invierno.

Somos conocedores del plan de viabilidad invernal del pasado año, que fue presentado por anterior delegado de gobierno, el señor Moragues, a finales del 2017. Y teniendo en cuenta que esa carretera es de su competencia y viendo que el invierno se acerca, hemos querido recuperar esta pregunta que hicimos en enero para conocer cuáles son los planes del Consell, en colaboración con el resto de administraciones en esta materia, para que se produzca la mayor coordinación y el mínimo impacto en los ciudadanos.

La pregunta es la siguiente: ¿cuáles son las medidas de gestión, prevención y conservación de la carretera CV-70 adoptadas y previstas por la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio durante los meses de invierno? *(Aplaudiments)*

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

Gràcies.

Gràcies, senyora presidenta.

Senyoria, les mesures de gestió, prevenció i conservació durant el mesos d'hivern, en concret de la carretera CV-70, Alcoi-Benidorm, que connecta l'interior muntanyenc amb litoral alacantí, són les mateixes que s'apliquen a la resta de la xarxa viària de La Generalitat per a eixos mesos.

Tots els anys, a principi de desembre, s'inicia la campanya d'hivern, que dura fins a abril de l'any següent, per a actuar davant d'incidències per neu i gel en les carreteres de La Generalitat.

Així es posa en marxa un dispositiu en màquines llevaneus, tones de material fundent, màquines auxiliars i personal de La Generalitat i de les empreses encarregades de la conservació integral de la xarxa viària de La Generalitat per a resoldre les incidències hivernals, especialment nevades i presència de gel en la calçada.

Este dispositiu està coordinat a nivell global des del Centre de Coordinació d'Emergències de La Generalitat i, en l'àmbit de la conselleria, des del centre de seguretat viària de La Generalitat –el Cegesev– que fa un seguiment continu, recull la informació d'incidències en les carreteres i la comunica d'immediat al serveis territorials d'obres públiques de la conselleria, al temps que col·labora amb l'estat i les diputacions provincials, perquè estiguen previnguts, puguen distribuir els mitjans existents de la millor manera i comencen a actuar ràpidament en les zones afectades per nevades i pluges importants, i netejar les carreteres o prendre les mesures que calguen per a tornar-les a les condicions normals de servei.

En la majoria dels casos, la normalitat torna a les poques hores o en uns dies en funció de la intensitat dels fenòmens meteorològics.

Però si es produïxen casos excepcionals, com el temporal de gener de 2017, que va donar lloc a un real decret del govern central per a pal·liar els danys en la Comunitat Valenciana i altres comunitats autònomes, la conselleria continua posant els mitjans adients per a restablir la situació el més prompte possible.

Moltes gràcies.

La senyora vicepresidenta primera:

Señora García.

La senyora García González:

Gracias.

Señora *consellera*, mire, cuando registramos la pregunta en el mes de enero, no fue porque tuviésemos conocimiento de una actuación diferente al resto de carreteras, sino porque hasta nosotros llegó la preocupación de un colectivo que transita diariamente con sus vehículos industriales por un tramo de esa CV-70, concretamente el tramo que va desde Alcoy hasta Benimantell, un recorrido de 37 kilómetros.

Le decía, *consellera*, que un colectivo nos avisa de su preocupación y también de su estupor por las actuaciones que se vienen realizando por parte de los diferentes dispositivos que intervienen en las carreteras cada vez que hay alerta de bajada de temperaturas, y que consisten en echar sal de manera indiscriminada y con una periodicidad de una vez cada dos días o día sí, día no, como prefiera.

No voy a negar ni a contradecir declaraciones que hacen técnicos y expertos en esta materia cuando afirman que el cloruro sódico –la sal–, el agente de deshielo más utilizado en todo el mundo, no supone un impacto medioambiental si es utilizada de forma responsable.

También somos conscientes de que la seguridad para los conductores en nuestras carreteras debe ser una prioridad absoluta. Con ese tema, ninguna broma.

Sin embargo, nos parece que una gestión más eficiente iría en beneficio de los conductores y del medio ambiente. Porque lo que le preguntamos, señora Salvador, es si se está actuando de forma responsable.

Me explico: cuando en las carreteras hay nieve no hay nada que objetar; cuando hay escarcha, sabemos que las zonas sombrías, si no hay viento, se humedece y convierte en hielo, pero en las zonas a las que le da el sol, eso no pasa. ¿Por qué entonces se abusa del uso de sal indiscriminadamente? Eso es lo que nos preocupa.

Nos preocupa por dos motivos principalmente. El primero, que es malo para los vehículos, ya que la corrosión causada por la sal de la carretera produce daños en las carrocerías, en la pintura, en las llantas de los vehículos y, además, puede producir una mayor oxidación en otras partes del coche como amortiguadores, tubo de escape, frenos y radiador. Eso para las empresas de transporte no es ninguna broma tampoco. Es importante para ellos.

En segundo lugar, es malo para el medio ambiente, porque el uso responsable del cual hablan los expertos del instituto de la sal pasa por una planificación de las estructuras viarias que cuente con el tipo de vegetación más adecuada para usar en los laterales de los viales que sea adecuada para convivir con la sal o bien diseñar las carreteras para que la sal no se deslice hacia los cursos de agua cercanos.

Como no parece que la CV-70 cuente con ninguna de las dos opciones, desde mi grupo –Ciudadanos– le preguntamos si se va a revisar la gestión, prevención y conservación de esta carretera para que la utilización de la sal cumpla con su cometido de asegurar la circulación en buenas condiciones sin que su derroche cause problemas medioambientales y si se han contemplado desde su *conselleria* actuaciones diferentes para conservar las carreteras en esos meses de invierno.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera:

Gracias, señora García.

Quan vullga.

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

Gràcies, senyora presidenta.

Mire, com vosté comprendrà, esta consellera confia en la capacitat professional dels tècnics que té la conselleria per a saber com es combaten els efectes que té la meteorologia en les nostres carreteres i, per tant, nosaltres seguirem amb el protocol que hem portat a terme fins ara en l'àmbit del manteniment i la conservació de les nostres infraestructures viàries i, especialment, en els protocols que s'apliquen per a fer front als temporals i el protocol que s'aplica per a la conservació i manteniment de les carreteres durant l'hivern.

En el cas d'aquesta zona, jo sí que vull destacar que el que sí que hem fet és incrementar el nostre pressupost per al manteniment i conservació. El contracte que estava vigent entre 2014 i 2018 era de 18,4 milions d'euros. El que nosaltres hem aprovat i que ha entrat en funcionament ja en setembre, 2018-2022, hem augmentat a 25 milions d'euros el pressupost per a esta zona de manteniment i conservació.

En el cas de la CV-70, els temporals de gener, perquè vosté me fa una menció específica a aquesta carretera, vam invertir un milió d'euros. Va haver problemes pel lliscament de talussos i per això vam tardar uns mesos més en restablir la circulació en aquesta carretera per la intensitat del temporal, específicament en la mateixa. I si vosté ho considera, ens pot passar eixa informació de l'institut de la sal i nosaltres..., jo la traslladaré als tècnics de la conselleria i que puguen fer un estudi al respecte.

Moltes gràcies. (*Aplaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, consellera.

Passem a la següent pregunta, que és la 1.570, que formula la diputada del Grup Parlamentari Ciudadanos Mercedes Ventura al conseller d'educació.

Senyora Ventura, quan vullga.

La senyora Ventura Campos:

Muchas gracias, vicepresidenta.

Buenas tardes, señor Marzà.

Usted sabe que la brecha de género en la carrera académica investigadora es un hecho irrefutable.

En el informe de «Científicas en cifras 2015: estadísticas e indicadores de la desigualdad de género en la formación y la profesión científica», presentada en el 2017 por el ministerio de economía, se muestra un claro ejemplo del porcentaje de mujeres de la categoría profesional de catedráticas que supone únicamente un 21% y el índice denominado techo de cristal hay que indicar que es de 1,86%, lo cual indica que existe más dificultades para la promoción de las mujeres que en el caso de los hombres para llegar a la posición más alta en la carrera investigadora y docente.

Entre las posibles causas podría estar ser madre, porque en las acreditaciones, como usted sabe tanto, las del ministerio, la ANECA, como la de la conselleria, la de La Generalitat, la AVAP, pues no contempla el parón que hacen las mujeres cuando son madres o en la crianza de los hijos. Ni cuenta en estos parones de investigación el hecho..., ya no solo de ser madre, sino de la paternidad o la enfermedad.

Y en este caso lo más lamentable es que un gobierno que dice ser feminista o, sobre todo, intenta luchar contra ese techo de cristal, pues no reparan en la misma. Pero tampoco reparan en los programas de Grisolia y le voy a poner un ejemplo.

Esto ya no es *El Mundo Today*. Esto es una realidad de la Comunidad Valenciana, porque en el hecho de ser madre o de ser padre, ambos tienen derecho a un parón en su vida laboral, para dedicarlo al bienvenido y a la crianza de sus hijos. Y así, esas excedencias no son contempladas, y no se contemplan esos aspectos, por lo tanto no se puede garantizar una igualdad de oportunidades.

Para que en la cámara lo conozcan, cómo se bareman estas subvenciones del programa de Grisolia, indicar que se evalúa

el currículum de las personas solicitantes en los últimos seis años, sin tener en cuenta si en esos años ha habido un parón por maternidad o paternidad, o por alguna enfermedad, lo que va a repercutir en la producción científica de las personas afectadas, que estarían, como saben ustedes, en una clara desventaja con quienes hubieran trabajado durante ese período completo.

En este sentido, señor Marzà, le quiero preguntar si va a incluir usted en estas subvenciones, por ejemplo, en el programa Grisolia, y ya me extendiendo, no era la pregunta, pero en el (*inintel·ligible*) ... en esos parones de la maternidad y paternidad, o crianza o enfermedad, en los baremos de los resultados científicos de las personas solicitantes.

Muchas gracias.

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies.

El senyor conseller d'Educació, Investigació, Cultura i Esport:

Gràcies, senyora presidenta.

Gràcies també, senyora diputada.

El cert és que compartim evidentment, com no pot ser d'una altra manera, que existeix un biaix de gènere. Hi ha un sostre de vidre que hem de trencar, i per tant este govern està fent i l'està trencant des del primer moment en tots els seus àmbits d'actuació. I també pel que fa a la política científica.

De fet, sincerament, jo sé que vosté sap la resposta que li vaig a donar, perquè vosté ha parlat amb la directora general, i per tant sap quina és la voluntat d'esta conselleria, igual que sap d'on naix la pregunta que vosté em fa.

I és precisament d'una situació que una ciutadana va preguntar i que va muntar i va fer una plataforma de Change.org per a desenvolupar i dir que volia que es tingueren en compte.

I resulta que eixa plataforma es va crear el dia 5 de setembre i el dia 27 la mateixa ciutadana la va tancar escrivint baix que estava molt contenta de la predisposició del treball de la direcció general de la nostra conselleria, i que estava completament en la mateixa línia del que ella estava reclamant.

I per tant, estem en la mateixa línia del que ha suscitat la seua pregunta. Per tant, estic segur que compartirà que este és el govern que més està fent per la igualtat de gènere en política científica. Entre altres qüestions perquè des del primer moment hem incorporat la política de la perspectiva de gènere, pel que fa també a la política científica.

Entre altres qüestions, en la visibilitat de les dones investigadores, en afavorir la conciliació i en alguns dels aspectes que vosté estava demanant i que alguns d'ells ja estan. En concret, al programa Grisolia, al qual vosté feia referència, s'amplia el període màxim d'obtenció de la titulació, si hi ha un permís de maternitat, paternitat o cura de dependència.