

més recents que ha dut a terme el ministeri: en informació pública està la regeneració de les platges situades en la desembocadura del riu Serpis i el port d'Oliva; en licitació, el contracte de servei per a l'execució de treballs tècnics i ambientals en les platges del Saler i la Garrofera; ja firmat, el contracte de serveis per a la redacció del projecte constructiu per a l'estabilització de la platja de la Torre, a Almassora. Estes són sols algunes de les actuacions que hi ha en marxa per part del ministeri.

Des de la conselleria sempre transmetem al ministeri totes les demandes que ens canalitzen els ajuntaments, però també les que detectem els mateixos serveis de la Generalitat Valenciana. És més, en aquestos pressupostos hem destinat un total de 31 milions d'euros, el que suposa un 7,7% més que l'any passat.

Per tant, com pot vore, senyoria, s'estan donant passes per aconseguir les millors platges i que estiguen protegides enfront de la regressió. Però, sens dubte, cal fer molt més i quan més prompte millor. I, des d'esta conselleria, farem tot el possible per aconseguir-ho.

Gràcies. *(Aplaudiments)*

#### **El senyor president de les Corts Valencianes:**

Moltes gràcies, consellera.

Passarem a la penúltima d'esta sessió de ple, que formula la il·lustre diputada Estefania Blanes a la consellera de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

Quan vosté vullga, senyoria.

#### **La senyora Blanes León:**

Gràcies, president.

Consellera, benvinguda.

Ha acumulat ací un muntó de preguntes. Bé, li formule les preguntes que teniem pendents.

El port de la Carrasqueta és un dels punts negres més perillosos de les carreteres valencianes i s'ha convertit en un dels més perillosos de l'estat espanyol, una situació que va posar de manifest la Direcció General de Trànsit en l'informe de 2020, quan el va incloure entre els 100 punts negres més perillosos per a motoristes de l'estat i va comptabilitzar 22 accidents amb motocicletes entre 2015 i el 2020, entre els quilòmetres 20,6 i 23,3 de la CV-800, és a dir, en només dos quilòmetres; accidents que continuen succeint-se, malauradament. En 2022, quatre persones que anaven en motocicleta van perdre la vida en tres accidents de trànsit registrats en tan sols cinc quilòmetres, entre el 22 i el 27 de la CV-800. I són una vintena ja de morts en els últims cinc anys en tota la CV-800.

És cert que gran part important de la perillositat d'una carretera té molt a veure amb el comportament de les i els

usuaris, evidentment, i, per tant, depén d'una responsabilitat individual de cadascuna. Però també és cert que hi ha molts aspectes importants sobre els quals les administracions públiques poden incidir directament i que, al seu torn, incideixen sobre la major o menor sinistralitat d'un tram concret de la carretera: la correcta senyalització de cada un dels trams o de cada una de les corbes, el control, la presència de cossos i forces de seguretat, les mesures fixes de control de velocitat i de distància, també el manteniment i la conservació de les mateixes carreteres, així com els elements de seguretat, com baranes de seguretat que siguen segures i efectives o elements separatius de carrils, rotondes, etcètera.

Per a abordar precisament aquesta qüestió de seguretat, casualment, el dia que anàvem a substanciar aquesta pregunta ací, al ple, es va publicar als mitjans de comunicació una reunió entre la subdelegació de govern, la Guàrdia Civil i la prefectura provincial de trànsit, l'alcalde de Xixona i la policia local d'aquesta localitat, on anunciaven que es declarava com a via protegida per a ciclistes.

Ara, si ens pot explicar un poc més què es preveu, perquè creem que encara no està..., queda pendent de la senyalització i que, per cert, és cert que ens va estranyar que no estiguera present cap membre de la conselleria de territori, ja que la competència administrativa d'aquesta servei és de la Generalitat.

D'altra banda, als pressupostos generals per al 2023 es preveuen 3,6 milions per a la millora de seguretat viària i ampliació de la secció transversal de la CV-800. No obstant això, aquesta inversió es destina al tram entre Alacant i Xixona que, amb les dades en la mà, no es correspon precisament amb el tram de major sinistralitat de la CV-800 i és un tram que necessita realment inversions en seguretat viària amb una partida pensem que específica.

En definitiva, encara que ningú pot negar que la seguretat viària, com diem, en les carreteres és tasca de tota la societat i de totes les administracions públiques, des del nostre grup entenem que l'administració autonòmica, com a administració titular, és la principal responsable de la conservació, el manteniment i la seguretat de la CV-800 perquè el punt negre del port de la Carrasqueta presente les millors condicions possibles per tal d'evitar i disminuir aquesta sinistralitat.

Per això li formulàvem aquesta pregunta que és que quines mesures han posat o tenen previst implementar per a la millora de la seguretat viària en la CV-800.

Moltes gràcies, consellera. *(Aplaudiments)*

#### **El senyor president de les Corts Valencianes:**

Moltes gràcies, senyoria, per esta formulació de la pregunta que, seguidament, serà contestada per la consellera de política territorial.

Quan vosté vullga, consellera.

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

Gràcies, senyor president.

Senyoria, se m'han acumulat preguntes, efectivament. Sap que la setmana passada estava en una grip prou important i no vaig poder estar aquí; però, bé, avui agafaré totes les preguntes i, com veu, estic adoptant-les.

Bé, senyora Blanes, la seguretat viària és el criteri principal que guia l'actuació de la conselleria en qualsevol actuació que fem, bé siga de transport, en metro, aeroport, bus o tramvia o de qualsevol infraestructura.

Hem de ficar un poc de context perquè, per a garantir la seguretat de les nostres carreteres, cal tindre en compte dues qüestions bàsiques: garantir unes bones condicions de la carretera, bon estat del ferm, la senyalització; i disposar dels mitjans necessaris per a fer un control de l'ús de les carreteres que, en aquest cas, és de competència de la Direcció General de Trànsit, és a dir, de l'estat. Això implica, pel que fa a la conselleria, l'obligació de tindre les nostres vies en condicions adients, des del punt de vista material, el que implica disposar de les carreteres amb un bon estat, un traçat d'acord amb les seues característiques orogràfiques i una bona senyalització.

Doncs bé, en la passada legislatura vam aprovar el Pla director de seguretat viària de la Comunitat Valenciana, el qual es desplega mitjançant programes biennals de seguretat viària, com l'actual, 2022-2023, que estem executant a hores d'ara i que compta amb una inversió de 41 milions d'euros. Eixa és la directriu bàsica en la qual seguim per a totes les carreteres, com, per exemple, la de la CV-800, entre Alacant i Xixona, en la qual, com deia, se situa el conegut com a port de la Carrasqueta. En aquest port de muntanya, en concret, totes les administracions implicades, tant l'Ajuntament de Xixona com la Generalitat i l'estat, de qui depén tràfic, hem anat treballant perquè... conscients de la problemàtica que hi ha en eixa carretera, motiu pel qual s'han produït diverses reunions per a tractar-ho.

Per ficar algun exemple, en aquest cas concret, del treball i de la coordinació que estem fent totes les administracions, l'Ajuntament de Xixona ha mantingut diverses reunions conjuntament amb la subdelegació del govern, la conselleria i la Direcció General de Tràfic. He de dir-li que la conselleria també ha format part d'alguna de les reunions. I, a més, vull destacar l'última reunió que van tindre des de l'ajuntament amb la subdelegació de govern, tràfic i la Guàrdia Civil, on van arribar els següents acords:

S'està treballant per la CV-800 com a ruta protegida per a ciclistes, el que implica una nova senyalització en la zona.

Es pretén millorar la seguretat amb la utilització de drons, d'un helicòpter i de major presència de la Guàrdia Civil de trànsit per a controlar la circulació de la carretera.

A més, per part de la conselleria, ja tenim en licitació l'obra de millora de la seguretat vial en la CV-800, amb una inversió de 3,4 milions d'euros, que té com a objectiu donar resposta a una reivindicació de la ciutadania i incrementar la seguretat de la carretera, sense oblidar els beneficis que també suposarà per als veïns i veïnes; donarà un vertader

impuls a la zona. Si volem aconseguir el desenvolupament econòmic pel que tant estem també treballant en tota la comunitat, necessitem també accessos còmodes, ràpids i segurs i vies que faciliten el desplaçament quotidià o per, també, atraure turisme.

Com pot vore, senyora Blanes, estem treballant en la millora de les condicions de la seguretat viària de totes les carreteres, i en este cas, també, de la CV-800, sempre de la mà dels ajuntaments i de l'estat per a arribar a un consens i trobar la millor solució possible.

Gràcies. *(Aplaudiments)*

## El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, consellera.

Senyories, i ara anem a donar pas a l'última pregunta d'este ple, llarg i, segurament, amb tota garantia, podem dir que l'última pregunta d'esta legislatura en la sessió de control. Per tant, tindrà la il·lustre diputada Estefania Blanes l'honor de formalitzar-la i l'honorable consellera de contestar-la, Rebeca Torró.

## La senyora Blanes León:

Gràcies, president.

I, bé, tenim eixe honor de tancar les sessions de control. Encantada de poder debatre amb vosté una vegada més.

Bona vesprada de nou, consellera.

I per a Unides Podem, Esquerra Unida, que la gestió siga pública i directa, sense privatitzacions, i que es faça des de l'administració més pròxima a la realitat social que pretén resoldre són elements claus per a facilitar els encerts i minimitzar els possibles errors en la gestió del transport públic, perquè les decisions que es prenen a Madrid sobre mitjana distància o sobre rodalies afecten, realment, a centenars de milers de valencians i valencianes. Per exemple, aquest mateix dimarts, el govern de l'estat ha clausurat definitivament el tram ferroviari entre Tarancón i Utiel, la qual cosa suposarà el desmantellament de les vies i el tancament de la línia de mitjana distància Madrid-Aranjuez-València, que ha vertebrat històricament les comarques en risc de despoblació de províncies com València o Conca. Estem, i ja ho hem manifestat moltes vegades, totalment en contra d'aquesta decisió, perquè va contra els interessos dels valencians i valencianes.

També és cert que no entenem per què la conselleria no ha al·legat contra aquest tancament i ha reivindicat l'ampliació de la CV-3 fins a Camporrobles, encara que estem a temps, consellera, abans que desmantellen les vies, estem a temps de parar-ho. Si la gestió ferroviària fora autonòmica, segurament la decisió hauria sigut diferent, perquè sabem de la necessitat d'aquest servei.

Tampoc s'entén que la situació de línies de mitjana distància, com València-Xàtiva-Alcoi, que transcorre íntegrament pel