

Comentarios al Proyecto PGE – 2015 en la Comunidad Valenciana

Ministerio de Fomento y otros



COMENTARIOS AL PROYECTO PGE – 2015

INVERSIONES REGIONALIZADAS COMUNIDAD VALENCIANA

Ala vista del Proyecto de Presupuesto para el año 2015, y haciendo hincapié en sus Inversiones Regionalizadas y la participación de la Comunidad Valenciana en las mismas, observamos:

- Inversiones Regionalizables — 11.267.990.000 €
- Inversión. C. Valenciana ————— 776.070.000 € — (t% ≅ 6'90)

Si bien los 776,070 M€, inicialmente asignados, supone un incremento del 26'5% frente a las inversiones de 613,290 M€ inicialmente presupuestado para el presente ejercicio 2014, cuando el incremento medio a nivel nacional ha sido del 14,3% (11,268 M€ 2015 / 9,855 M€ 2014), tal incremento lo consideramos claramente insuficiente a nuestras necesidades y justas reivindicaciones.

La inversión regionalizada asignada, que supone el 6,90%, un año más, es claramente discriminatoria, considerando tanto nuestro peso poblacional (10,67%); nuestra aportación al PIB nacional (9,50%); y finalmente, en negativo, nuestro índice de riqueza, que alcanza tan sólo el 87,5% PIB/hab./nacional... ..., y por lo tanto requiere de inversiones para ayudarnos a alcanzar el 100% del PIB/hab./nacional. De hecho faltan 428 M€ para que la inversión sea acorde con nuestra población.

Luego para mejorar nuestra competitividad y nuestra recuperación económica (en el año 2000 nuestro PIB/hab./C.V. era el 99,20% de la media nacional) y crear empleo, tenemos evidentemente que reforzar las Inversiones Productivas, con retorno económico y social... ... Situación que evidentemente no se ve favorecida con las insuficientes Inversiones contempladas en este Proyecto de PGE-2015 para la Comunidad Valenciana, y que firmemente pedimos se revise al alza.

Pasamos a analizar aunque no sea exhaustivamente las Inversiones Ferroviarias y Viarias (Carreteras – Logísticas) contempladas por el Ministerio de Fomento para la Comunidad Valenciana, y muy someramente (aunque sólo sea a título enunciativo) las del Ministerio de Agricultura, Agua y Medio Ambiente y las de los Ministerios de Interior y Cultura.



MINISTERIO DE FOMENTO

⇒ INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1.- Eje Mediterráneo Valencia – Castellón – Tarragona

Analizado los Presupuestos de ADIF para el año 2015 en la Comunidad Valenciana, que totalizan **365,253 M€** (*) y que suponen, por sí solos, el 47% de la totalidad de la Inversión de la Comunidad Valenciana, presentan tal inconcreción y falta de detalle, que hace muy difícil su análisis. No obstante advertimos unas deficiencias notorias.

→ Si la Adaptación al ancho UIC (tercer carril) de la línea Valencia – Tarragona debe finalizar y hacerse operativa para tráfico de mercancías para finales del año 2015, se observa:

a) Que los **118 M€** asignados al trazado de mercancías (Valencia → Castellón) para el 2015 son insuficientes.

b) Es inasumible y contradictorio que exista en los PGE – 2015, una programación plurianual para la implantación UIC – mercancías de **238 M€, aplazada a los años 2016 → 2017 → 2018** (23 M€ - Valencia y 215 M€ - Castellón).

c) **Se están licitando una serie de obras y suministros, en este pasado septiembre 2014** (suministro de vías, travесas polivalentes mono bloque, sistemas de control de tráfico ERTMS, etc.) por importe superior a 50 M€ entre Valencia – Vandellós, cuya secuencia de fechas de presentación, contratación y plazo de suministro y montaje, fijadas contractualmente, **nos lleva irremediamente a una finalización posterior a la mitad del año 2016.**

d) Las obras del eje mediterráneo UIC adjudicadas en 2013 y 2014 (vía y catenaria Valencia Norte – Sagunto / Sagunto – Castellón; vía y electrificación Castellón – Vinaroz; y seguridad y comunicación Almussafes – Castellón) – quizás por dificultades técnicas de adaptación del proyecto al mantenimiento de tráficos existentes, u otras causas que desconocemos –, están prácticamente paralizadas.

De los 215 M€ adjudicados (Valencia – Castellón, Vinaroz – Tarragona), de los cuales debían ejecutarse ya en 2014 (cumpliendo anualidades) alrededor de 100 M€, apenas se lleva ejecutado el 20% de lo previsto... .. **¡El atraso parece irrecuperable!**

(*)

<u>Valencia – 35,725 M€</u>		<u>Castellón – 92,697 M€</u>		<u>Alicante – 236,531 M€</u>	
- Adaptación ancho UIC	26,616 M€	- Adaptación ancho UIC	91,746 M€	- LAV Levante	236,531 M€
- LAV Levante	4,896 M€	- Otras actuaciones puntuales	0,951 M€		
- Conexión Vara de Quart – Fte. San Luis...	1,480 M€				
- Otras actuaciones PPNN	2,433 M€				
- Prolongación Túnel Serrería	4,300 M€				



- e) El Tramo Castellón – Tarragona y su conversión en ancho UIC conservando el ancho ibérico (ambos anchos para mercancías) simultaneándolo con viajeros, según hemos podido comprobar, en los Tramos Castellón – Vinaroz (vía y electrificación) y Subtramos Castellbisbal – Martorell y Martorell – San Vicenç de Calders, ya en Cataluña pero imprescindibles para hacer operativo el Tercer Carril – Eje Mediterráneo, están prácticamente paralizados... .. **¿Seguimos manteniendo, con estas incertidumbres reales, la fecha de finales del 2015 para hacer operativo el UIC – Mercancías, entre Almussafes – Valencia – Tarragona?... .. ¡francamente, lo consideramos inviable!**

2.- Eje Mediterráneo Valencia – Alicante / Monforte – Elche – Murcia

Los **236,531 M€** asignados en los PGE – 2015 para el LAV Levante presenta la misma inconcreción y falta de detalle, de actuaciones y tramos, que venimos observando en todas las referencias de ADIF.

Lo consideramos insuficiente, e igualmente hacemos una serie de observaciones al mismo:

- a) No entendemos a qué obedece que para esta actuación LAV – Levante, en la provincia de Alicante, exista en la programación plurianual de inversiones, **28,287 M€ aplazados a los años 2016 → 2017 → 2018.**
- b) Tenemos constancia fehaciente, por el progreso de su ejecución y planificación de las **obras de infraestructuras** de la Línea LAV, Monforte – Elche – San Isidro – Túnel de Callosa – Orihuela – límite t.m. Murcia, **que no la finalizaran como mínimo hasta junio 2015** (pendientes de aprobación de Complementarios del túnel de Callosa, Modificados de Aspe, y adjudicación y posterior ejecución nueva estación AVE de Elche, etc., etc.).
- c) Este mismo mes de octubre 2014 se ha licitado, todavía, el Montaje de vía de los tramos Monforte – Túnel de Callosa del Segura – Murcia (\cong 70 M€). Queda por licitar aún, la Catenaria, control de tráfico ERTMS, Centros de transformación, etc... .. **Superestructura toda ella supeditada, lógicamente, a la finalización de la infraestructura.**
- d) Siguiendo con LAV Valencia – Alicante, falta duplicar el subtramo (6 kms.) de vía única L'Alcudia Crespins – Xativa, y existen obras sin resolver entre L'Alcudia Crespins y el Nudo de la Encina, con graves problemas técnico-económicos (reiniciados el pasado Septiembre-2014)... .. No hay incluida cantidad alguna, ni en Valencia ni en Alicante, para estas actuaciones y sus **Superestructuras y Comunicaciones** (hasta enlazar con la línea LAV, en servicio, Madrid – Albacete – Monforte – Alicante).

¿Para cuándo se prevé que entrarán en servicio el AVE Regional (Alicante – Valencia – Castellón (→ Cataluña)?... .. ¿Sigue el Ministerio de Fomento con la fecha de Diciembre 2015, reafirmada por la Ministra este pasado 14 de Octubre?



- e) Recuperando nuevamente el Eje Mediterráneo UIC – Mercancías, y tomando para el 2015 – ó más bien para 2016 ó 2017 – la operatividad de la línea UIC – Mercancías en el tramo Valencia - Tarragona
- ¿Para cuándo se acometerá y se dotará de inversiones el trazado Valencia – Almussafes / La Encina – Alicante / Monforte – Murcia de mercancías UIC a través de un tercer carril?
 - ¿Se piensa usar el actual trazado tradicional Renfe: Valencia – Játiva – Mogente – La Encina – Villena – Alicante, etc., incorporando al mismo, traviesas polivalentes, tercer carril, etc.?
 - ¿Se usará, por el contrario, las líneas LAV actualmente en ejecución también para mercancías?
 - ¿Para cuándo, y en qué Presupuestos del ADIF se piensan dotar recursos económicos para estas importantísimas inversiones pendientes Valencia – Alicante, tanto ancho UIC tercer carril mercancías, como la superestructura LAV para el AVE regional?

Entendemos que ante estas graves incertidumbre e incumplimientos, en plazos y anualidades, que se están produciendo en la Comunidad Valenciana, tanto en el trazado del Eje Mediterráneo **UIC – Mercancías**, como en el trazado **LAV – Castellón – Valencia – Alicante (AVE Regional)**, **se hace IMPRESCINDIBLE el mantener, con toda URGENCIA, una Reunión técnica – económica entre Representantes del ADIF – MINISTERIO DE FOMENTO – EMPRESARIADO VALENCIANO** para fijar con certeza, dotaciones económicas y planificación detallada, los plazos parciales y finales de ambas Actuaciones, así como la creación de una Comisión mixta de Seguimiento trimestral,

3.- Acceso ferroviario a Puertos (Castellón – Sagunto y Valencia), Plataformas Logísticas y Tren Sagunto – Teruel - Zaragoza

- ✓ En el documento de Necesidades mínimas de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana, remitido a la Ministra de Fomento (21.07.2014), establecíamos como prioritaria la Conexión ferroviaria ancho UIC a los puertos de Castellón (Dársena Sur), Sagunto, Valencia y Alicante, así como las Plataformas intermodales conectadas al Corredor Mediterráneo Castellón / Grao; Sagunto / Parc Sagunto; Fuente San Luis / Valencia; La Costera / Vall d'Albaida; Alicante / Elche / Villena / Vega Baja / Alicante.
- ✓ Recordamos el Consejo de Ministros de Transportes de la U.E. (Milán – 17.09.2014), en donde la Ministra Ana Pastor dijo (“entresacado de su discurso”)
 - *Hay que seguir apostando por las Redes Transeuropeas de Transporte y por la financiación de infraestructuras que tienen “retorno social y económico” porque son clave para la cohesión y vertebración de los estados y regiones, y hacer más Europa... .. y por ello y ante la convocatoria de unos 8.000 M€ para la Red Transeuropea... .. “España va a presentar un paquete de proyectos muy importantes para obtener financiación autonómica”... .. (sic)*



- La Ministra igualmente habló y se refirió, en Milán, al “Fondo financiero de accesibilidad terrestre – portuaria creado en España, con fórmulas ágiles y efectivas, que den respuesta a las necesidades portuarias... .. utilizando los recursos generados por los propios puertos... .. etc., etc. (sic)
- ✓ Dado que ninguna de nuestras peticiones de Accesos ferroviarios a los recintos portuarios y Plataformas logísticas han sido atendidas en los PGE – 2015, ni siquiera figuran en la programación plurianual anualizada (2016 → 2017 → 2018), como a continuación exponemos.

Desearíamos se nos informara desde el MINISTERIO DE FOMENTO, que proyectos de Mejora a Accesos a Puertos, Centros logísticos y Estaciones intermodales ferroviarias, que AFECTEN DIRECTAMENTE A LA COMUNIDAD VALENCIANA, están preparando en el Ministerio, para presentar en Bruselas, antes del mes de Febrero 2015, para acceder a los fondos comunitarios (> 8.000 M€) en esta primera convocatoria .

- Actuaciones que, recordamos, a través del Mecanismo “Conectar Europa” (MCE) y la Agencia *Innovation & Networks Executive Agency* (INEA), contará con un 20% (determinados “cuellos de botella” hasta el 40%) de costes subvencionables.
 - Pasamos repaso a las inversiones previstas, en estos apartados de **ACCESOS PORTUARIOS**, en el Proyectos PGE – 2015:
- a) El acceso ferroviario a la Dársena Sur del Puerto de Castellón** (Puerto de Castellón que presentó en el 2013 el record de España de incremento de tráfico +7,5%)

Necesita urgentemente la conexión ff.cc. ancho mixto UCI/Ibérico, de su dársena Sur con el Eje Mediterráneo, valorada en **50 M€**, que contaría con financiación mixta (50% Dirección General Ferrocarriles / ADIF y 50% con recursos propios de la Autoridad Portuaria Castellón). Tiene la DIA integral, aprobada por MAGRAMA en julio 2014 y solicitada la redacción del proyecto constructivo, por Encomienda de Servicio, a INECO,... .. Con estos antecedentes, y para la redacción del Proyecto disponía ya en los PGE -2014 de:

<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
170.000 €	2.610.000 €	455.000 €

Programación que solicitábamos adelantar, y así poder iniciar en el 2015, el proceso de Licitación y Concurso de Obra.

Pues bien, en los PGE – 2015 se anulan y figura:

<u>2015</u>	2016	<u>2017</u>	<u>2018</u>	→ resto de anualidades
---	1.671.000 €	3.672.000 €	4.835 €	

¡Inaudito pero cierto! **Incluso ha desaparecido para 2015 inversión para iniciar el proyecto constructivo.**



b) Acceso ferroviario al Puerto de Sagunto

El acceso ferroviario con declaración ambiental (DIA) favorable (MAGRAMA 20.02.2014), supone una inversión en ancho mixto UIC / Ibérico para sus 4,6 kms. hasta enlazar con el Eje Mediterráneo en Sagunto, supone una inversión de 22,5 M€.

Sin contar con el tráfico proveniente del Eje ferroviario Zaragoza – Teruel – Sagunto, se estima que en el año 2017 tendríamos en el Puerto de Sagunto 1 Mtm. de tráfico ferrocarrizable.

Pues bien, la Inversión prevista en los PGE – 2015, y su programación plurianual es NULA.

- Sí figura – entendemos identificar – el desdoblamiento de la CV-309 y accesos a Parc Sagunto, ya que en los PGE – 2015 y las inversiones de la Autoridad Portuaria Valencia (APV) figura:

Valencia – Puerto Sagunto. Mejora Accesibilidad terrestre y la Vialidad en el Puerto

<u>Prespto.</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	
22,541 M€	1,500	0,450	5,000	5,000	→

¿No debería corresponder la inversión de este desdoblamiento de la CV-309, a la Dirección General de Carreteras y no a la APV? Ello nos induce a la duda de si estamos identificando correctamente esta actuación viaria.

c) Mejora de la Conexión ferroviaria Sagunto – Teruel - Zaragoza

En la Dirección General de Ferrocarriles – Organismo (17.40) figuran el Proyecto 2006/17/40/0805 Línea Teruel – Sagunto (EI) y el Proyecto 2013/17/40/0761 Estudio de Mercancías Zaragoza – Sagunto, **ambas actuaciones con inversión NULA.**

- Esta línea, que actualmente mantiene 20 limitaciones de velocidad a 30 kms/hora (9 entre Z-TE y 11 entre TE-V), y para la que solicitábamos **42,81 M€** (7,8 M€ de inversión para la Comunidad Valenciana y 35,01 M€ correspondientes a Aragón), que le permitiría el hacerla operativa e ir a cargas hasta 22,5 tm/eje, aumentar la longitud de los trenes a los 750 m. e incrementar la velocidad hasta 50 kms. /hora, **no ha sido atendida.**
- Frente a esta petición, los PGE – 2015 tan sólo recogen en la Comunidad de Aragón 3,1 M€ (2,6 M€ para 2015 y 0,5 M€ para 2016) para instalar el sistema GSRM entre Zaragoza y Teruel.
- Lejos quedan las peticiones de electrificación de la línea (180 M€) que permitiría convoyes con cabezas tractoras más potentes (mayor carga y mayor velocidad).



d) Mejoras ferroviarias y viarias al Puerto de Valencia y Zona logística intermodal Fuente San Luis

- Ni en las inversiones previstas en la Dirección General de Ferrocarriles, ni en las del ADIF, ni en ninguno de los proyectos y actuaciones de la Entidad **Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A., de los PGE – 2015**, se recoge la implantación del tercer carril ancho internacional UIC, entre la Fuente San Luis – Puerto de Valencia.

d.1.) Los accesos viarios directos a los terrenos de la futura Plataforma Logística – limitada por la V-30 (Marginal derecha río Turia), V-31 (Pista de Silla) y carretera Fuente de En Corts (junto a Mercavalencia) – son actualmente inexistentes.

Con cargo a la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITSA), y con denominación, proyecto 0584S, **Acondicionamiento márgenes y sistema contención V-30**, se asignan **1,483 M€** (1,029 M€ en 2015 y 0,454 M€ en 2016) para actuaciones puntuales de vialidad en la V-30.

– En cuanto a la Dirección General de Carreteras 17.38/453B/61, proyecto 2009-17-38-1189, **Mejora de la capacidad de la V-31**, se asignan **547.000 €**, divididos en 10.000 € (2015) y 537.250 € (2016), igualmente para mejoras puntuales de seguridad vial.

– Evidentemente, semejantes escasas inversiones, en nada responden a nuestra petición de Mejora integral al acceso portuario a través de la V-30... .. ni a la necesidad de unos accesos viarios, a la prevista Zona Logística Intermodal de Fuente San Luis.

d.2.) Paso inferior (falso túnel) Xirivella y Conexión de A-3 y V-30

La Dirección General de Carreteras recoge esta obra, en el Programa 17.38-453B-60/2015-17-38-3662, con las siguientes anualidades:

<u>Importe</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
12 M€	0,500 M€	2,500 M€	5,000 M€	4,000 M€

Solicitamos, dado su escaso presupuesto, importante valor añadido para el transporte mercancías al Puerto de Valencia, altísimo IMD > 65.000 vehículos y presión de los operadores de contenedores portuarios, una **nueva reprogramación de esta obra**, para ejecutarla entre 2015 y 2016, bien mediante “contracción de anualidades”, bien mediante el Método Alemán.

d.3.) La Consellería de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana, CITMA – ADIF – APV – M^º FOMENTO tienen suscrito un Protocolo (que ni siquiera Convenio) para desarrollar la **Plataforma Logística Multimodal de Fuente San Luis**, y posteriormente gestionarla en régimen CPP.



El empresariado valenciano desconoce el alcance, plazos de desarrollo, financiación de las obras, y demás pormenores de esta actuación LOGÍSTICA. ES IMPRESCINDIBLE el darla a conocer y hacer partícipes a los posibles Operadores Logísticos, máxime si se piensa desarrollar por el sistema de Colaboración Público Privada.

4.- Prolongación túnel ferroviario SERRERÍA – Valencia

Para la **Prolongación sur del túnel de Serrería en la ciudad de Valencia** figura una previsión de **inversión en 2015 de 4,300 M€** (no tiene continuidad programada plurianual en 2016 y años posteriores)

- a) El estudio de viabilidad de la Prolongación del Soterramiento se licitó en abril 2014 por 356.375 €, se presentaron las Ofertas en junio 2014 y se adjudicaron el pasado 8 de octubre por 159.396 € y tiene un plazo de entrega de 8 meses.
- b) La Consultoría adjudicataria (LKS – INES) dispondrá hasta junio 2015 para informar sobre la viabilidad de las obras, analizando factores económicos, sociales, urbanísticos, hidrogeológicos, geotécnicos y medio ambientales.
- c) El túnel ferroviario que atraviesa la Avenida Serrería y que se ejecutó y puso en servicio en 1991, y a dejó prevista una doble embocadura sur ó “pantalón” para mantener en servicio la línea ff.cc. mientras se acometieran las “obras de ampliación”. Ampliación que ya estaba recogida en el PGOU de Valencia – 1988.
- d) Esta prolongación del soterramiento del ff.cc., bajo el cauce del antiguo rio Turia, camino de las Moreras, para emerger de nuevo bajo la Autopista del Saler V-15, así como el desmontaje del actual trazado, incluido el Puente metálico, **lo valoramos en unos 100 M€, inversión** que no está programada plurianualmente y que habría que complementar a los 4,3 M€ para los año 2016 y siguientes.
- e) El Ayuntamiento de Valencia, a través de cargas urbanísticas en los PAI₅ Avenida Francia; las Moreras II, y Sector Grao, ha llegado a percibir hasta unos 15 M€.
- f) Es pues URGENTE que el Ministerio de Fomento se decida, tras este estudio de viabilidad, sobre el “desbloqueo y la ejecución de esta obra”. Infraestructura clave para conexas la Avenida Francia y Paseo Alameda con la Marina Real y Fachada Marítima de Valencia.



⇒ INFRAESTRUCTURAS VIARIAS/CARRETERAS

Del análisis pormenorizado de las inversiones y sus ratios de inversión regionalizada de Carreteras para la Comunidad Valenciana deducimos que son “manifiesta y necesariamente insuficientes”, a saber:

	<u>Año 2015</u>	<u>Nacional</u> (M€)	<u>C. Valenciana</u> (M€)	<u>C.V. / N</u> (t%)
A - Ministerio de Fomento - CARRETERAS		2.091,72	132,914	6,35%
• Creación de Infraestructuras		1.154,00	(*) 69,331	6,00%
• Mantenimiento y Conservación		937,72	(*) 63,583	6,78%
A₁ - D. G. Carreteras		1.721,26	113,646	6,60%
• Creación de Infraestructuras		864,54	52,267	
• Mantenimiento y Conservación		856,72	61,379	
A₂ - SEITSA		370,46	19,268	5,20%
• Creación de Infraestructuras		289,46	17,064	
• Mantenimiento y Conservación		81,00	2,204	

(*) Cantidades que quedan reducidas a 45,877 y 52,867 respectivamente por causa de saldo de deudas de ejercicios vencidos y no son Inversión para actuaciones en 2015 (págs. 14 y 15)

1.- Carreteras en ejecución “al ralenti” que, bien finalizan en 2014, bien necesitan una mayor inversión para imprimirles un ritmo normal.

■ **N-340 tramo; Peñíscola-Benicarló Vinaroz (18’2 Kms)**

Aunque figuran con anualidades para **2015 (18,190 M€)** y una programación para **2016 (4 M€)** el avanzado nivel de ejecución de la obra (que debería haber finalizado en el 2012) y la petición cursada por la Contrata, a una contracción de anualidades, hacen que solicitemos que en los PGE-2015 se dote de anualidad suficiente para finalizar la obra en el 2015.

■ **V-21 Tramo Carraixet- Puzol (tercer carril) (14’5 Kms)**

Esta obra finalizó y se inauguró – con presencia del D.G. de Carreteras -el pasado 15 de Julio, sin embargo figura como inversión para el año 2015, de 2.737.500 €. Quizás obedezca este importe a una liquidación o revisión de precios “pendiente de pago”. **Es evidente que los 2’738 M€, NO SON INVERSIONES A REALIZAR PARA 2015.**

■ **N-332. Duplicación de la variante de Benidorm (8’37 Kms)**

La situación es idéntica. En el PGE-2015, figura con una inversión de 2.938.060 €. La obra finalizó y se puso en servicio en Abril 2014 (Semana Santa). El importe consignado obedece al importe de la Liquidación de obra y a la Revisión de precios (téngase en cuenta que los últimos índices oficiales publicados en el BOE-29/09/14) son los de Diciembre 2012)

ES EVIDENTE QUE LOS 2’938 M€ NO SON INVERSIONES A REALIZAR EN 2015



- **Ampliación tercer carril A-3 Buñol –Valencia**

Esta obra de 82'106 M€ de ejecución fue adjudicada en Diciembre 2009 y tenía prevista su finalización contractual Junio 2012, por sucesivos reajustes de anualidades, finalmente finalizará en Diciembre 2014.

Así está previsto y programado por el Contratista y por la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V.

Luego la anualidad prevista en los PGE-2015 y por importe de 13.210.000€ y que figura en el SEITTSA (Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre) no es ciertamente obra a ejecutar, sino un posible pago de obra, liquidación ó revisión de precios atrasados y devengados en el 2014.

Es evidente que los 13'210 M€ NO SON INVERSIONES A REALIZAR EN 2015.

- **Ronda Sur de Elche (8'2 Kms) Conexión N-340/CV-581**

La situación es idéntica a la V-21 de Valencia (Puzol-Carraixet) y Duplicación de la Variante de Benidorm. Esta obra de ronda Sur de Elche, tras múltiples paralizaciones y aplazamientos por reajuste de anualidades, finalizará (hoy está a falta de pequeños remates) en Diciembre 2014. Luego la inversión que figura para el 2015 por importe de 4.568.380 € no obedece a obra a realizar...sino a un pago aplazado de liquidaciones (i/daños y perjuicios por paralizaciones, guarderías, etc.) y revisiones de precios.

Es evidente que los 4'568 M€ NO SON INVERSIONES A REALIZAR EN 2015.

- **Autovía A-33, Tramo A-31/A-35. Variante Font de la Figuera (12'5).**

Esta obra que se inició en Julio 2008 por un importe de 94'325 M€ y tenía prevista su finalización en Enero 2012, está sufriendo como otras muchas de la Comunidad sucesivos aplazamientos y “suspensiones temporales”

En los PGE-2015 todavía presenta el siguiente nivel de Inversiones programadas:

<u>2015</u> 5'130 M€	<u>2016</u> 23'084 M€	<u>2017</u> 25'084 M€	<u>2018</u> 19'020M€
-------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------

- Es evidente que no podemos admitir nuevos aplazamientos y prolongaciones hasta el 2018! Hay que aumentar la anualidad (inversión prevista) del 2015 para intentar cuanto menos finalizarla en el 2017.
- No es de recibo que mientras esta obra de la A-33 está “cuasi paralizada” – con lo que “cuesta” al erario público- y se programe su finalización hasta el 2018 (con 5 años de retraso frente al inicial plazo contractual) se haya licitado este mismo año (BOE 10/01/2014) y adjudicado (julio 2014) la Autovía A-33 entre Cieza-Fuente la Higuera (3 tramos) continuación de Fuente la Higuera en la provincia de Murcia por un importe de 96'986 ...



2.- Carreteras actualmente paralizadas (2014) y que a la vista de los PGE-2015 piensan reanudarse.

N-332 Variante Sueca-tramo Cullera y Favara (13'00 Kms)

Esta obra, adjudicada en marzo 2007 por 114'549 M€, tenía una fecha finalización Diciembre 2011. En octubre 2010 con un 12'77 % (14'63 M€) ejecutado “al ralenti” se cursó por parte de la Administración un Acta de suspensión temporal.

La programación plasmada en los PGE-2015 es

<u>2015</u> 8 M€	<u>2016</u> 23'646 M€	<u>2017</u> 23'646 M€	<u>2018</u> 40'900	<u>2019</u> Otros restos
---------------------	--------------------------	--------------------------	-----------------------	-----------------------------

Si esto se cumple por parte de la D.G. de Carreteras (no se ha incumplido en años anteriores...anualidades que a mitad de ejercicio presupuestario desaparecieron), tras cinco años se dará continuidad a la Autovía A-38 (Valencia-Gandía).

- No obstante falta la “isla” variante de Xeraco (16M€) para proseguir y enlazar con la Xeresa-Gandía Sur ya en servicio e ir conformando la Autovía A-38.

Acceso viario Sur al Puerto de Gandía (Variante de la N-337 de 4'8Kms)

Esta obra que en su día se adjudicó por 22M€ - en los PGE-2015 está considerada con un coste total de 31'755 M€, quizás incluya expropiaciones?- en el año 2011, cuando se llevaban ejecutados 1'5 M€ fue afectada por un Acta de Suspensión temporal del Ministerio de Fomento.

Dado que el tráfico al Puerto de Gandía discurre por un tramo urbano y “mezclado con el tráfico de mercancías portuarias y con el tráfico turístico y vacacional (Playa de Gandía) su reanudación ha sido bien recibida, no así la programación de sus anualidades, que incomprensiblemente la alargan hasta el 2018.

<u>2015</u> 4'00M€	<u>2016</u> 3'00 M€	<u>2017</u> 3'762 M€	<u>2018</u> 8'419M€
-----------------------	------------------------	-------------------------	------------------------

3.- Carreteras incluidas entre las Infraestructuras Viarias prioritarias y cuya iniciación está prevista para 2015.

Mejora de la seguridad vial en diversos tramos de la N-340 entre Alcalá de Xivert y Santa Magdalena de Pulpis (2'095 M€)



- **Ídem Ronda Sur de Castellón (1'025 M€) –SEITTSA-**

<u>Coste Total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
2'095 M€	1'453 M€	0'642 M€
1'025 M€	0'711 M€	0'314 M€

- **Tercer carril en V-21 entre Bº Carraixet y Valencia (UPV)**

Una vez finalizado el 3^{er} carril de la V-21 entre Puzol- Carraixet, y con ello solucionada la congestión de tráfico de esta vía- penetración Norte a Valencia- no es de recibo que los 4 Kms que restan por finalizar, hasta Valencia ciudad por un importe de **19'9M€**, se programen a 4 años de duración.

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
19'9 M€	0'100 M€	1'800 M€	9'00 M€	9'00 M€

- Esperemos que realmente se licite e inicie en el 2015, y que se reajusten las anualidades para finalizar no más allá del 2017

- **Paso inferior (falso túnel) Xirivella y conexión de la A-3 y la V-30**

Esta actuación ya la hemos recogido en la Mejora de accesos al Puerto de Valencia. En los PGE- 2015 está recogido con la siguiente programación:

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
12 M€	0'500 M€	2'500 M€	5'00M€	4'00M€

Dado su presupuesto manejable en lo económico el altísimo IMD (> 65.000) que soporta este actual cruce (doble bucle) invadiendo el casco urbano de Xirivella, el importante valor añadido en favor de los transportistas y operadores logísticos portuarios, etc., solicitamos una nueva programación para ejecutar esta obra en 2 anualidades (2015 y 2016) bien con cargo a los presupuestos ordinarios, bien por el Método Alemán

- **N-332 Duplicación de la Variante de Torrevieja (15 M€)**

- **Nuevo enlace entre la N-332 en el extremo Sur de la variante de Torrevieja y la autonómica CV-95 (0'509 M€) – SEITTSA-**

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
15 M€	1 M€	5 M€	5M€	4 M€
0'590 M€	0'409 M€	0'185 M€	-	-



→ Finalmente con cargo a los presupuestos de **SEITSA** tenemos una serie de pequeñas actuaciones y obras Menores:

■ **Glorieta de acceso a Redoban desde la CV-95 (Orihuela)**

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
1'138 M€	0'789 M€	0'349 M€

■ **Mejora de la Seguridad Vial en N-332 en Calpe (pk. 168 a 196) y pasarela metálica sobre la N-332 para acceso a la estación de FGV.**

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
1'083 M€	0'751 M€	0'332 M€

■ **Glorieta de incorporación entre la CV-6131 y la N-340 en Guadasequis (Valencia)**

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
0'648 M€	0'449 M€	0'199M€

■ **Mejora y glorieta de incorporación intersección N-332 y acceso al Peaje AP-7 en Sollana (Valencia)**

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
0'670 M€	0'465 M€	0'205 M€

■ **Acondicionamientos de márgenes y sistemas de contención en la V-30 de ambas marginales (río Turia) acceso al Puerto de Valencia.**

<u>Coste total</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
1'483 M€	1'029 M€	0'454 M€

4.- **Carreteras incluidas entre las Infraestructuras prioritarias y que no se ha previsto su inicio en el 2015 ni tiene programadas inversiones en años posteriores** (únicamente figuran con pequeñas dotaciones para Estudios de ingeniería y Proyectos de viabilidad)

	<u>2015</u>
N-232 Barranco de la Bota – Morella (Sur)-Puerto Querol (2'5 Kms)	100.000 €
N-232 Barranco de la Bota - Masía de la Torreta (12'8 Kms)	100.000 €
N- 232 Masía de la Torreta - Morella (Sur) – (7'5 Kms)	100.000 €
CV-10 Vilanova Alcolea- Les Coves Vinromá (13'6 Kms)	100.000 €
CV 10 Les Coves Vinromá – Salzadella (14 Kms)	100.000 €
CV 10 Salzadella – Traiguera (18'3 Kms)	100.000 €
A-7 La Jana – Perelló (TA) 62'9 Kms)	100.000 €



	<u>2015</u>
N- 332 Variante de la Safor – Gandía – (11 Kms)	5.000 €
N -220 Acceso Aeropuerto Valencia-tramo enlace Manises con enlace V-30	10.000 €
A-7 Circunvalación exterior Valencia (Duplicación Bypass 106 kms)	5.000 €

	<u>2015</u>
A-7 Tercer carril Tramo Monteagudo Orihuela	5.000 €
A-7 Tercer carril por calzada entre Crevillente (enlace con la AP-7) y enlace Orihuela/Benferri (17 kms)	5.000 €
N- 332 Duplicación Accesos Aeropuerto de Alicante. Tramo N-332/A-70 (4'5 Kms)	100.000 €

5.- Conservación, Explotación y Seguridad vial en las Carreteras de la Comunidad Valenciana (61'380 M€) + (2'204 M€ SEITTSA)

- En el Proyecto de Presupuestos PGE-2015 (Sección 17 Ministerio de Fomento) Programa 453 C figuran los Proyectos 1986/17/04/0985 y 2001/17/38/0985 que se refieren a actuaciones de Conservación, Explotación, Rehabilitación de firmes y Seguridad Vial, por un importe (6 actuaciones) de **50'662 M€**, más en el mismo Programa y Proyecto 2006/17/38/6912, figura la Concesión A-31 Tramo Bonete-Alicante con un gasto (no inversión) para 2015 de 10'716 M€. **(Totalizado 61,379 M€)**
- Entendemos que el abono aplazado por peaje en sombra, que se convino en Nov-2007 por el Ministerio de Fomento para mejorar los trazados – incluso duplicar en algunos tramos – y con un periodo de pago de 19 años, de las Autovías de la 1ª generación – como es el caso que nos ocupa con la A-31 que discurre entre Atalaya del Cañavate – La Roda – Bonete- Alicante, no debe figurar como inversión.

El tramo Bonete (km124) – Alicante (Km-235) – su amortización (peaje en sombra ó pago diferido) **NO ES PROPIAMENTE UNA INVERSIÓN PARA CONTABILIZAR EN 2015 PARA LA COMUNIDAD VALENCIANA.**

<u>Coste total (2008)(*)</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
211'338 M€	10'716 M€	13'128 M€	13'397 M€	13'652 M€

(*) Grupo Constructor Ortiz Hermanos (Madrid)

... .. hasta el año 2026

6.- CONCLUSIONES / INFRAESTRUCTURAS VIARIAS (Carreteras)

- Existen inversiones por importe de 23'454 M€ como hemos venido analizando en Carreteras, que no se refieren a obra nueva a ejecutar en el año 2015, sino más bien a pago de Liquidaciones, Revisiones de precios, etc. de obras ya finalizadas en el presente 2014. **Este importe 23'454 M€ será DEUDA, no INVERSIÓN.**
- En el apartado de Conservación, Explotación y Seguridad vial de las Carreteras del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana, para el año 2015, como acabamos



de explicar **Existen 10'716 M€ que igualmente no supondrán INVERSIÓN para el año 2015, sino un PAGO DE DEUDA APLAZADA.**

- ✓ Así pues, la Inversión del Ministerio de Fomento Carreteras + SEITSA (Sector Público Administrativo + Sector Público Empresarial) que en los PGE-2015 están valorados en **132'914 M€** (113'646 M€+ 19'268 SEITSA), en rigor, la inversión para obras nuevas y proseguir con las en ejecución, ha de quedar disminuido en **34'170 M€** (23'454 + 10'716) que está dedicado a saldar deudas y pagos aplazados.

✓ **Luego en 2015 la INVERSIÓN se reduce en el Ministerio de Fomento – CARRETERAS – tan sólo 98'744 M€ (132'914 - 34'170)**

El desglose quedaría en:

Obras en ejecución (anualidad 2015)	23'320 M€
Obras paralizadas que se reanudan (anualidad 2015)	12'000 M€
Obras nuevas a iniciar en el 2015 (8 pequeñas actuaciones y 3 de un importe mediano) con un total de 55'632 M€) (anualidad 2015)	7'656 M€
Obras de Conservación, Explotación y Seguridad Vial en 2015 en la totalidad de la Comunidad Valenciana	52'867 M€
Estudios y Proyectos y otros varios para obras futuras (anualidad 2015)	2'901 M€

7.- ADDENDA

Tenemos entendido por manifestaciones, en acto público, del anterior Secretario de Estado – hoy Ministro de Justicia – que en la Ley de Acompañamiento a los PGE – 2015, se preveía autorizar una Inversión adicional para el Ministerio de Fomento en Infraestructuras viarias por el **sistema de pago aplazado “Método Alemán”** por importe aproximado de unos 1.300 M€, en los cuales se podrán incluir – como mínimo – 2 obras de la Comunidad Valenciana.

- N-332 (Provincia de Castellón)
Barranco de la Bota-Morella Sur – Puerto Querol 51'40 M€
- N-332 (Provincia de Alicante)
Reanudación Variante de Benissa 15'00 M€

⇒ Solicitamos incluir en la Provincia de Valencia si ello se confirma (Activar ejecución de 2 obras a iniciar en 2014 e iniciar el Bypass)

- **Paso inferior de Xirivella y conexión A-3 /V-30** 12'00 M€
- **Tercer Carril V-21 entre Barranco Carcaixent/Valencia** 19'90 M€
- Iniciar actuaciones en los primeros tramos de la Duplicación del Bypass de **Circunvalación de Valencia** (¿) M€



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

En plan muy superficial, vamos a repasar las inversiones de este Ministerio y su Sector Público Empresarial en la Comunidad Valenciana.

Ministerio Sector Público Administrativo	28'873 M€
(*) Acuamed	58'374 M€
(*) Seiasa	3'509 M€
Suman	90'756 M€

Solamente destacar de las inversiones del propio Ministerio, las referentes a:

- ✓ **Dirección General del Agua (2'075 M€)** destinada a la red de apoyo y vigilancia de las policía de aguas, sin ninguna inversión en obras.
- ✓ **Dirección General de Sostenibilidad y Costas (6'848 M€)**, destinada a finalizar actuaciones en marcha en las Playas de Alicante, y Altea (3'258); en Castellón (0'800 M€) y en protección del litoral en las playas de Valencia (0'600 M€)... y para mobiliario de edificios, adquisición de equipos de transporte y Estudios-técnicos para Deslindes DPMT etc.- (2'190 M€) (**)

⇒ Confederación Hidrográfica del Júcar (3'043 M€)

Cifra tan ridícula que sobra cualquier comentario. De ella solo destina como Inversión en obras de Adecuación y Encauzamientos de cauces naturales, protección y regeneración de enclaves naturales y conservación de la red básica de regadíos (1'542 M€).

El resto se destina a adquisición y reparación de equipos informáticos, colaboraciones técnicas exteriores, equipos de control de Calidad de aguas y otras inversiones en equipos de locomoción.

⇒ Confederación Hidrográfica del Segura (0'425 M€) Sin comentarios! La misma cifra lo dice.

⇒ Canales de Taibilla (12'260 M€)

Esta inversión está dedicada a finalizar las Estaciones de tratamiento de agua potable de Alicante, Torrealta y La Pedrera, así como a finalizar el pago pendiente del Abastecimiento de aguas a Guardamar del Segura. **No hay previsto el iniciar en el 2015 ninguna nueva actuación.**

(**)

	<u>Alicante</u>	<u>Castellón</u>	<u>Valencia</u>
ACUAMED	18'486 M€	9'849 M€	30'039 M€
SEIASA	1'370 M€	0'829 M€	1'310 M€



⇒ ACUAMED

- A los abastecimientos de Alicante, Mutxamel, El Campello, finalizar y mantener la Desaladora de Torrevieja, dedica (13'634 M€) y al Plan de restitución Territorial de recursos hídricos, dedica (3'795 M€) en 2015 y otros (7'713 M€) para el 2016. **Totalizan los (18'486 M€), sin incorporar ninguna nueva actuación.**
- En la Provincia de Castellón, se dedican **(9'849 M€)** a finalizar el pago y liquidaciones de la Desaladora de Oropesa; las conducciones de agua desalada de Oropesa a Benicásim; a finalizar la planta de osmosis de Moncófar y a liquidar económicamente los pagos pendientes de la Regulación del Río Belcaire en Vall d'Uixó.

No hay previsto el iniciar en el 2015 ninguna actuación nueva.

- En la Provincia de Valencia se destinan a inversión un total de **(30'03 M€)**. La reutilización de las aguas depuradas de Pinedo para la Albufera Sur; la finalización y reanudación (hoy paralizado) del Colector Oeste de la Albufera (6'878 M€) ; la finalización del encauzamiento de la Rambla Gallinera (11'875 M€→2015) y (11'165 M€ →2016)
- Es denotar que la conducción Júcar Vinalopó tiene previsto

<u>Previsto</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
	5'649 M€	6'683 M€	3'175 M€

Que dado que la obra está finalizada y operativa...estas inversiones se deben tanto a liquidaciones y revisiones de precios pendientes como a los Contratos de Mantenimiento, Manejo y Bombeo de este trasvase.

⇒ INCUMPLIMIENTOS

Entre los graves incumplimientos y falta de inversión, que presenta este Ministerio en los PGE – 2015 (MAGRAMA + ACUAMED + SEIASA), destacamos la ausencia de una serie de obras en la provincia de Valencia.

- **Modernización del Canal Júcar Turia (65 M€)**

Si bien el anterior Ministro Arias Cañete, como el Secretario de Estado de Agua y Medio Ambiente en su última visita (Julio 2014) a la Acequia Real de Júcar – a la vez que reconocían el incumplimiento flagrante y ausencia de inversiones en el 2014 –, si se comprometieron públicamente a incluir unos 50 M€ para los PGE – 2015. **¡SE HA INCUMPLIDO LA PROMESA Y DEFRAUDADO A 40.000 REGANTES!**

Nuevamente- así llevamos 3 legislaturas – se aplazan estas inversiones, a través de una Programación plurianual, al 2018.

<u>Coste total Previsto</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
61'000 M€	-	-	49.999 M€	10.572M€



▪ **Finalizar la Modernización de regadíos tradicionales pasándolos a goteo en 20.500 hectáreas de la Ribera del Júcar (225 M€)**

Persiste el incumplimiento por parte del MAGRAMA de satisfacer, mediante inversiones, a **USUJ** (Unión Sindical de Usuarios del Júcar) de la **sentencia del T.S. (20/04/1983)** y firma del **Convenio de Alarcón (23/07/2001)**, cediendo el sistema Hidráulico de Alarcón-Contreras – Tous y su gestión a la C.H. Júcar y, en compensación por los pagos pendientes de abonar a la USUJ, el coste de la construcción de la Presa de Alarcón, Modernizando con cargo al MAGRAMA los regadíos de la Ribera del Júcar.

- 190.572 hanegadas de la Acequia de Carcagente
- 53.700 hanegadas de arrozal desde Antella a Albal

Existen numerosos sectores con obras inacabadas, deterioradas por falta de uso, sujetas a robos, expolios y actos vandálicos (valvulería, elementos electro-mecánicos, etc.)

NADA SE RECOGE EN LOS PGE -2015

▪ **Plan Global frente a las inundaciones en la Ribera del Júcar y eficiencia en los riegos (750 M€)**

Recoge el ejecutar las **Presas de Estubeny** (río Sallent), **Presa de Montesa** (río Canyoles) y **Presa del Marquesado** (río Magro); **Mejora del drenaje de los Barrancos** de acceso a la marjal (Bº de la Murta), Duch, Estany de Cullera y filtros verdes de la Albufera y **acondicionamiento de los afluentes del Río Júcar** entre Carcaixent y la AP-7 (río verde, Barranco de la Casella, Bº Vilella, Bº Estret y Bº Barxeta)

(⁺⁺) **Todas las actuaciones se han valorado, a nivel anteproyecto, en unos 750 M€ de inversión.**

Transcurridos ya 32 años (1982-2014) de aquella devastadora gota fría que produjo el 20-10-1982 la mayor inundación jamás conocida en España por el desmoronamiento y **rotura de la Presa de Tous** y tras 14 años de espera desde la firma del Convenio entre Jaume Matas y Eduardo Zaplana (2000→2014) **los 200.000 habitantes residentes en las 19 poblaciones de la Ribera del Júcar (Albalat de la Ribera, Alberic, Algemesí, Alcira, Benicull del Xuquer, Benimuslem, Carcaixent, Corberá, Cullera, Favara, Fortaleny, Guadasuar, Llaurí, Masalavés, Polinya del Xuquer, Riola, Sollana, Sueca, Tavernes de la Vallidigna) esperaban ver ya, definitivamente, redactados los proyectos constructivos por parte del Ministerio (MAGRAMA) Vs C.H. Júcar y algunas de las obras en proceso de Licitación.**

Firmado el Convenio en el año 2001 y transcurridos 14 años de olvido y abandono – tanto por parte del Gobierno Central (Aznar-PP, Zapatero-PSOE y Rajoy-PP) como por parte de la Generalidad Valenciana (Zaplana ,Camps y Fabra -PP) – **SEGUIMOS SIN SIQUIERA RECLAMAR JUDICIALMENTE (si procede) Y SIN ACOMETER NINGUNA ACTUACIÓN EN LOS PGE – 2015.**

<p>(⁺⁺) Presa Sellent Presa Montesa Presa Marquesado</p>	}	200 M€ (Valoración s/proyectos básicos C.H. Júcar)	}	545'63 M€ (Valoración s/proyectos básicos de la C.H. Júcar)
<p>Acondicionamiento río Júcar entre Albalat de la Ribera y la AP-7 Ídem entre A-7 y Límite t.m. Alcira Ídem entre límite t.m. Alcira y Carcaixent Adecuación margen Izdo. Río Júcar y río verde Acondicionamiento Barrancos Casella Vilella y Estret Ídem Bº Barxeta y afluentes y canal interceptor</p>	}	<p>57'90 M€ 73'40 M€ 181'90 M€ 97'22 M€ 39'07 M€ 96'14 M€</p>	}	



MINISTERIOS DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

MINISTERIO DEL INTERIOR- SIEPSA

MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

En este repaso breve, sólo citaremos aquellas inversiones en infraestructuras turísticas, culturales, de seguridad ciudadana/ penitenciaria, que insistentemente vienen siendo solicitadas por los ciudadanos valencianos y, año tras año, ignoradas por el Gobierno Central (PP → PSOE → PP)

▪ Parador de Turismo de Morella (17'8 M€)

- Iniciada su ejecución en julio 2009, con el túnel de acceso al aparcamiento y la rehabilitación del Convent de Sant Francesc.
- En marzo de 2012 el ministro Jose Manuel Soria, ante el déficit de 1.000 M€ que presentaba la Sociedad Estatal “Paradores de Turismo de España” paralizó y rescindió las obras en marcha de los Paradores de Morella (Castellón), Cangas de Narcea (Asturias), Molina de Segura (Guadalajara), Cangas de Onis (Asturias) y Muxía (La Coruña).
- Habida cuenta que Paradores de Turismo de España ya ha salido del ámbito estatal (100%), se ha saneado, y ya comienza a retomar las obras iniciadas y en su día paralizadas incluso está licitando ampliaciones los de la “Costa Brava” y otros, entendemos que en el Parador de Morella, en donde ya se había invertido y ejecutado obras, por importe de 3'8 M€ cuando se ordenó la paralización, es el momento de licitar y dotar económicamente su reanudación.

▪ Rehabilitación y ampliación (5ª fase) del Museo de Bellas Artes San Pío V

<u>Importe total Previsto</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
14.185.610 €	4 M€	2'2 M€	2'3 M€	3'0 M€	2'00M€

- Es evidente que esta pinacoteca, reconocida como la más importante del país en tablas góticas de los siglos XIV y XV **no puede mantener por más de 4 años con sus fachadas e interiores llenas de lonas, andamios y sujetas a las incomodidades de una obra. Actuación que no supera apenas los 14 M€. EXIGIMOS UNA ACELERACIÓN.**

▪ Obras de Ampliación, Climatización y Consolidación de fachadas de Museo Nacional de Cerámica González Martí – PALACIO DOS AGUAS – Valencia.

<u>Importe total Previsto</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
11.000.000 €	0'3 M€	0'3 M€	0'4 M€	1 M€	4 M€



- No cabe sino unas reflexiones semejantes a las del Museo Pio V.
- Es evidente que no se puede y debe “comprimir el tiempo de intervención de estas obras... .. **no podemos estar 6 ó 7 años** – con las incomodidades que ello comporta para el visitante y turista y la propia estancia del edificio. – **con este Museo Nacional “patas arriba”**.”

■ **Centro Penitenciario Levante II (Siete Aguas-Valencia) 103 M€**

- Esta obra promovida por SIEP (Sociedad de Infraestructuras y Equipamientos Penitenciarios) dependiente del Ministerio del Interior, se inició en marzo 2010, y tenía un plazo de ejecución de 45 meses , finalizando en Dic-2013
- Tras sucesivos aplazamientos, retraso de anualidades, paralizaciones parciales, etc., etc. en los PGE-2015 presenta la siguiente programación.

<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
8'452 M€	45'026 M€	32' M€	20'129M€

- Solamente solicitamos que se mantenga la fecha del 2018 y que esta programación sea la definitiva.
- El mantenimiento y guardería (vigilancia) de toda la infraestructura, talleres de prefabricados, comedores, talleres de ferralla y plantas de hormigón preparado, etc., etc. de la obra (inicialmente planificada para ejecutarla en 45 meses)... .. **está comportando unos gastos indirectos con cargo final para la Administración (≡ contribuyente) que habría que valorar, también políticamente, antes de aplazar hasta el 2018 esta gran obra carcelaria.**

■ **Adaptación del Antiguo Cuartel de Zapadores a Centro de Recogida y EXTRANJERÍA (25 M€).**

- Este proyecto redactado desde 2009, en cada legislatura viene siendo re-programado, desprogramado y anulado “sine die”
- Dado el estado más que precario, de este Centro de internamiento, y en el que sólo se atienden a “obras de emergencia”... .. ante las intermitentes caídas de cascotes de la fachada, desplome de falsos techos, etc....y ante evidentes y denunciados problemas de hacinamiento y de salubridad de estos internados – extranjeros ilegales – se hace imprescindible el acometer estas obras.



DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA INVERSIÓN REAL EN EL PROYECTO PGE – 2015

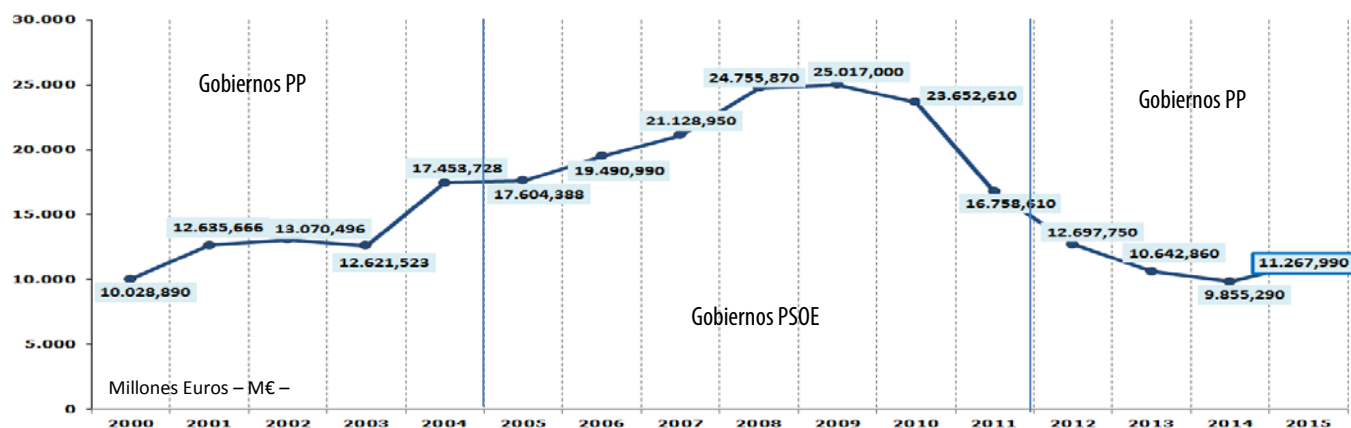
Millones de euros	SECTOR PÚBLICO ADMINISTRATIVO (Estado, OOA, Seg. Soc., Agenc. Est. y Otros Org. Públicos)				SECTOR PÚBLICO CON PRESUPUESTO ESTIMATIVO (Soc. Merc. Estatales, Ent. Públ. Empr. y Fund. Estatales)					SECTOR PÚBLICO ESTATAL (Administrativo, Empresarial y Fundacional)			
	COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Mº Fomento Mº Agr., Alim. y M. Amb.	Resto de Ministerios	TOTAL	% s/Total Reg.	PUERTOS, AENA, ADIF Y SEITSA	Sociedades de Aguas	Resto de Entidades	TOTAL	% s/Total Reg.	Mº Fomento Mº Agr., Alim. y M. Amb.	Resto de Ministerios	TOTAL
País Vasco	18,15	11,47	29,62	0,9	313,54	0,03	20,99	334,55	4,2	345,59	18,57	364,17	3,2
Cataluña	144,46	24,27	168,73	5,1	704,38	53,25	145,93	903,56	11,3	1.022,29	49,99	1.072,29	9,5
Galicia	208,96	21,88	230,84	7,0	937,67	145,22	72,05	1.154,94	14,5	1.311,56	74,22	1.385,78	12,3
Andalucía	576,52	60,98	637,50	19,3	907,42	152,70	260,55	1.320,66	16,6	1.773,94	184,22	1.958,16	17,4
Principado de Asturias	109,32	5,71	115,03	3,5	171,98	29,69	16,74	218,40	2,7	318,84	14,59	333,43	3,0
Cantabria	113,17	4,83	118,00	3,6	77,98	12,48	21,07	111,53	1,4	207,32	22,22	229,53	2,0
La Rioja	75,94	3,79	79,73	2,4	1,12	8,28	5,74	15,14	0,2	87,15	7,71	94,87	0,8
Región de Murcia	123,13	6,71	129,84	3,9	178,76	43,64	72,99	295,39	3,7	407,41	17,82	425,23	3,8
Comunitat Valenciana	143,46	20,76	164,23	5,0	467,69	58,37	85,78	611,85	7,7	713,64	62,44	776,07	6,9
Aragón	229,42	8,32	237,75	7,2	71,67	20,50	66,69	158,86	2,0	369,67	26,94	396,61	3,5
Castilla-La Mancha	300,47	14,54	315,01	9,5	18,13	22,57	214,81	255,50	3,2	351,86	218,65	570,51	5,1
Canarias	18,64	6,75	25,40	0,8	225,04	0,00	17,49	242,53	3,0	243,73	24,20	267,92	2,4
C. Foral de Navarra	24,36	3,88	28,25	0,9	38,29	23,91	5,80	68,01	0,9	91,52	4,73	96,25	0,9
Extremadura	104,09	11,85	115,94	3,5	204,69	33,17	14,54	252,39	3,2	351,73	16,60	368,33	3,3
Illes Balears	23,31	4,68	27,99	0,8	106,05	0,00	4,40	110,45	1,4	129,36	9,08	138,45	1,2
Comunidad de Madrid	133,13	357,15	490,28	14,8	217,66	5,80	267,46	490,92	6,2	485,61	495,60	981,20	8,7
Castilla y León	313,33	35,15	348,48	10,5	1.163,92	100,33	131,53	1.395,77	17,5	1.655,41	88,85	1.744,26	15,5
Ceuta	14,51	2,70	17,20	0,5	4,79	5,10	2,44	12,32	0,2	24,39	5,13	29,53	0,3
Melilla	15,65	10,92	26,57	0,8	8,76	0,00	0,08	8,84	0,1	24,41	11,00	35,41	0,3
TOTAL REGIONALIZABLE	2.690,03	616,34	3.306,37	100	5.819,53	715,02	1.427,07	7.961,62	100	9.915,44	1.352,55	11.267,99	100
No regionalizable	406,18	1.214,79	1.620,98		48,59	1,37	138,25	188,21		465,56	1.343,62	1.809,18	
Extranjero	0,01	26,19	26,19		0,00	0,00	0,00	0,00		0,01	26,19	26,19	
TOTAL	3.096,22	1.857,32	4.953,54		5.868,11	716,40	1.565,32	8.149,82		10.381,00	2.722,36	13.103,36	



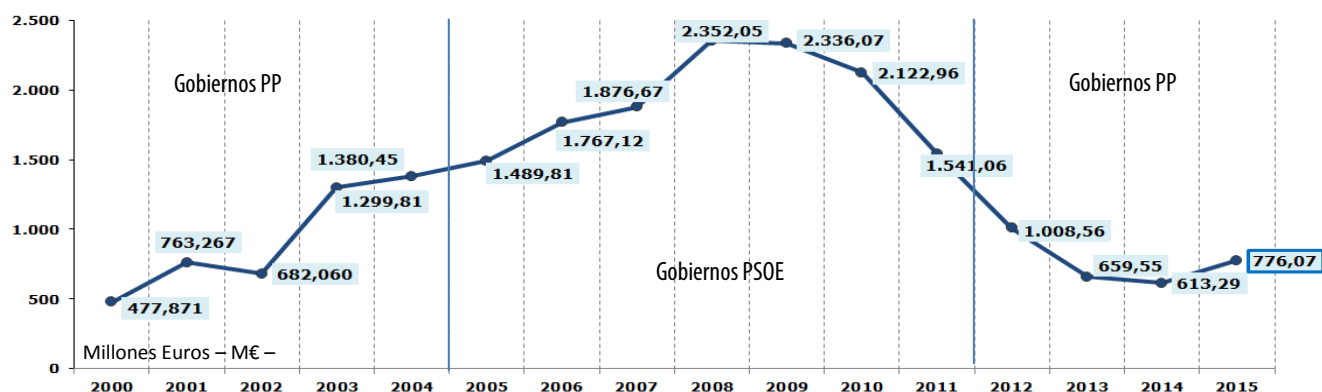
INVERSIONES DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL REGIONALIZABLES

Año 2000 → Año 2015

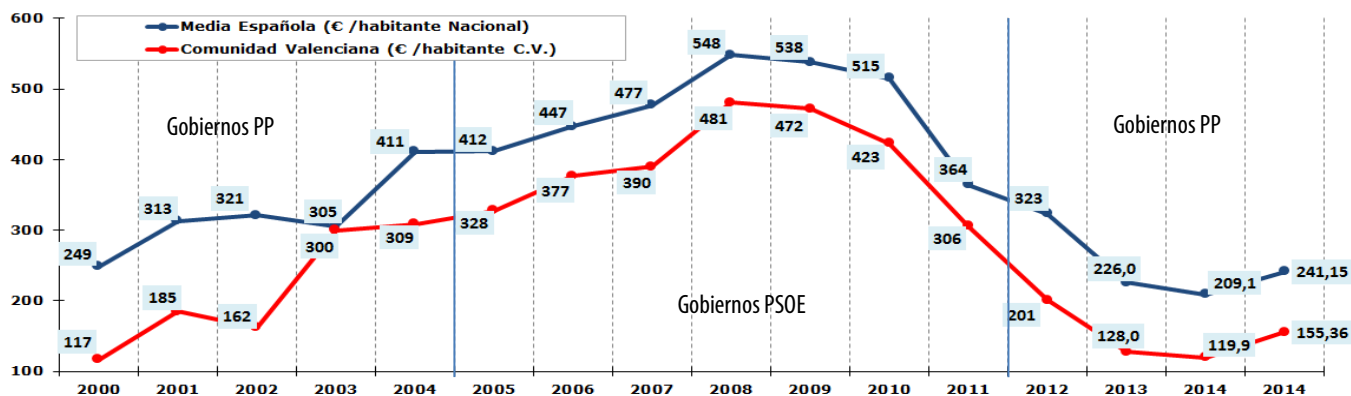
INVERSIÓN NACIONAL REGIONALIZABLE



INVERSIÓN ADMINISTRACIÓN CENTRAL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA



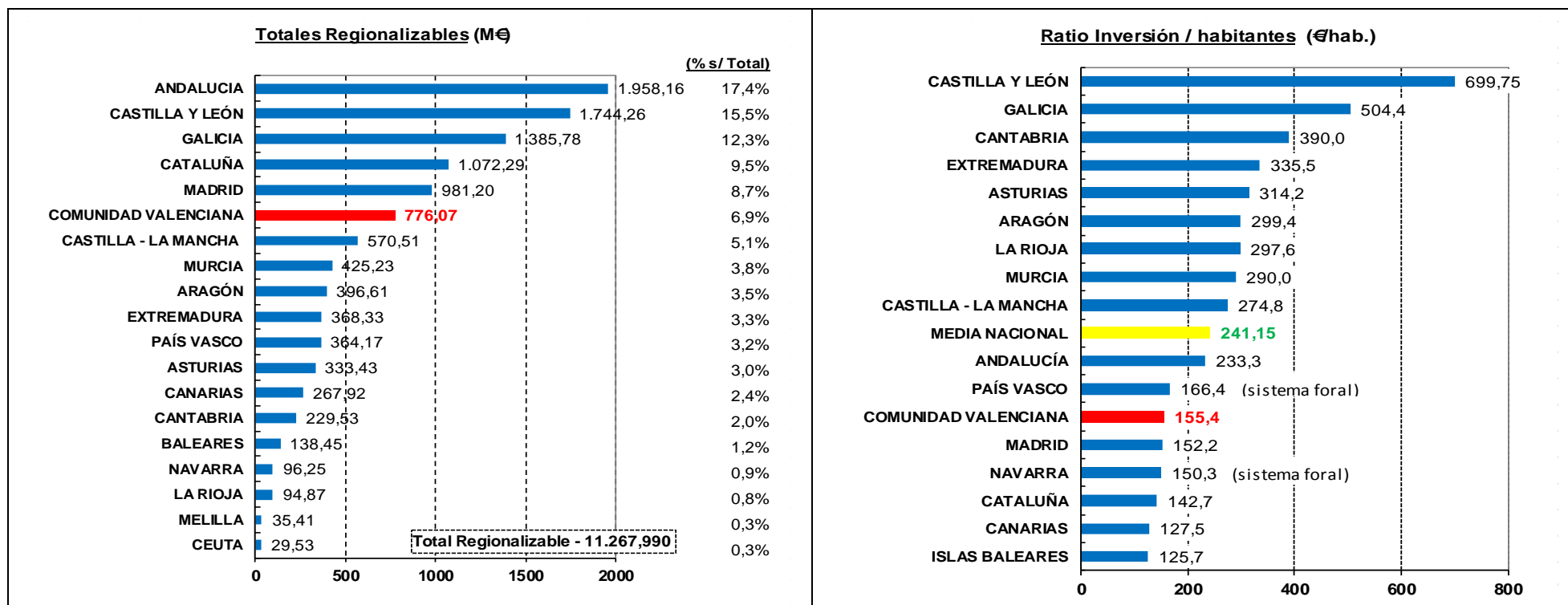
RATIO EUROS/HABITANTE



$$\text{DÉFICIT DE INVERSIONES PRODUCTIVAS} \quad \left(\sum_{2000}^{2015 (P)} = 6.540 + 428 \right) = 6.968 \text{ M€}$$



DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL – INVERSIÓN ESTATAL 2015 (provisional)



+ 26,50 %

Aumento de la Inversión

- Con 776,07 millones en la Comunidad Valenciana, la Administración Central piensa invertir 163 millones más que tenía previstos para el actual 2014.
- Si bien seguimos ocupando el puesto 12º en inversión / cápita.

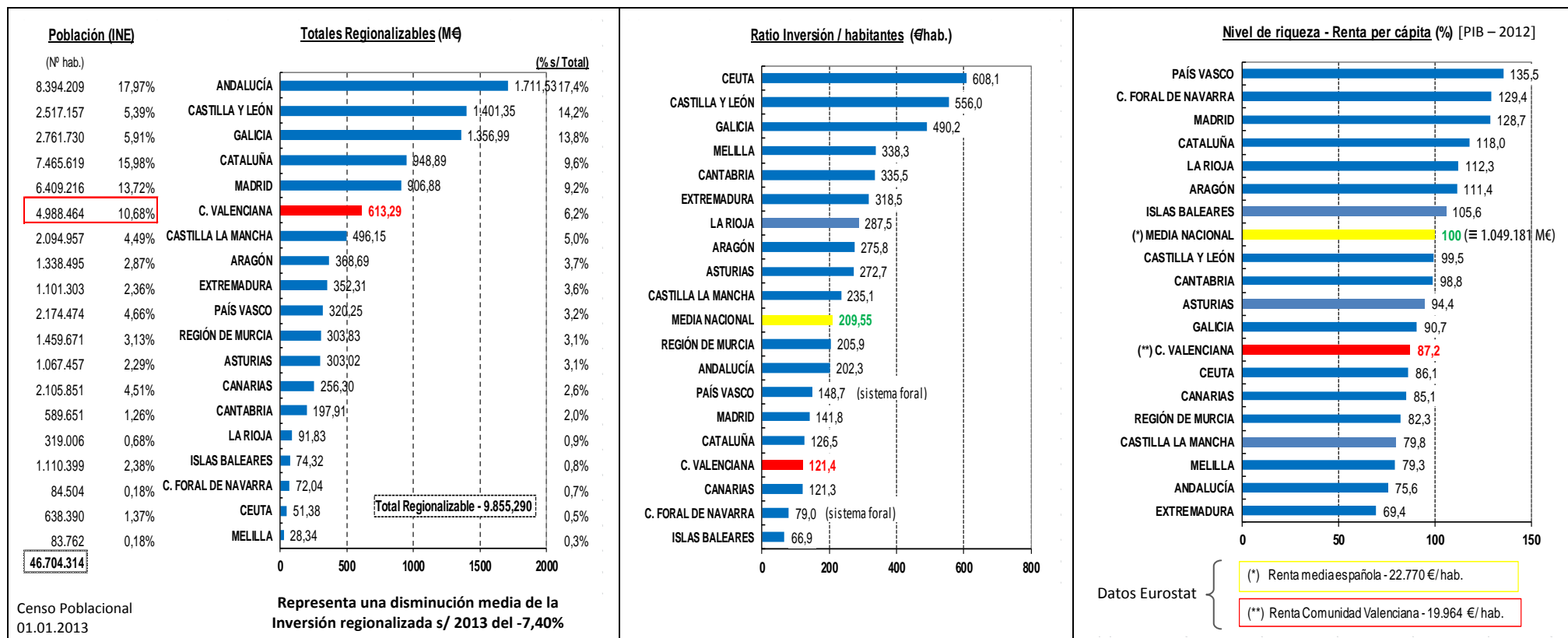
- 86 €/ hab.

Menos que la media española

- A cada valenciano le corresponderían 155,40 euros de inversión frente a 241,5 €/hab. de media nacional.
- La Comunidad Valenciana, para igualarse con la inversión media nacional, debería incrementar su inversión en **+ 470 M€**



DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL – INVERSIÓN ESTATAL 2014



- 7,1 % Recorte de la Inversión

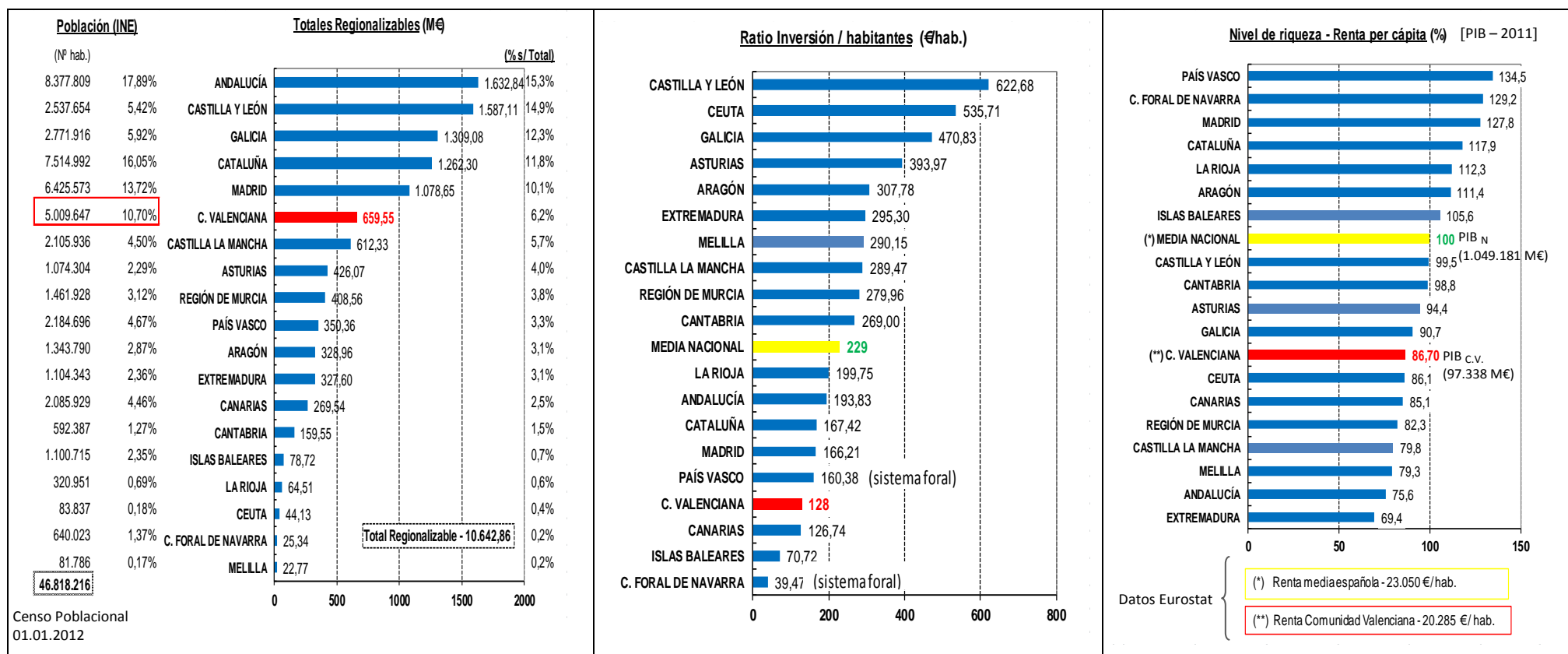
- Con 613,290 millones, la Comunidad Valenciana sufrió un nuevo castigo entre las grandes autonomías sobre la inversión del 2013 (659,55 M€), y cuando inversión en el 2012 ya sufrió una reducción del -35%.

- 88,15 €/ hab. Menos que la media española

- A cada valenciano le corresponden 121,45 euros de inversiones en los PGE – 2014, frente a los 209,55 de media nacional.
- La Comunidad Valenciana debería haber recibido **+ 440 M€** para igualarse con la inversión media española.



DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL – INVERSIÓN ESTATAL 2013



- 35 %

Recorte de la Inversión

- Con 659,55 millones, la Comunidad Valenciana sufrió el mayor castigo entre las grandes autonomías sobre la inversión de 2012 (1.008,56 M€). Cuando la inversión ha bajado una media del -16,18% 12.697,75 (2012) → 10.642,86 (2013)

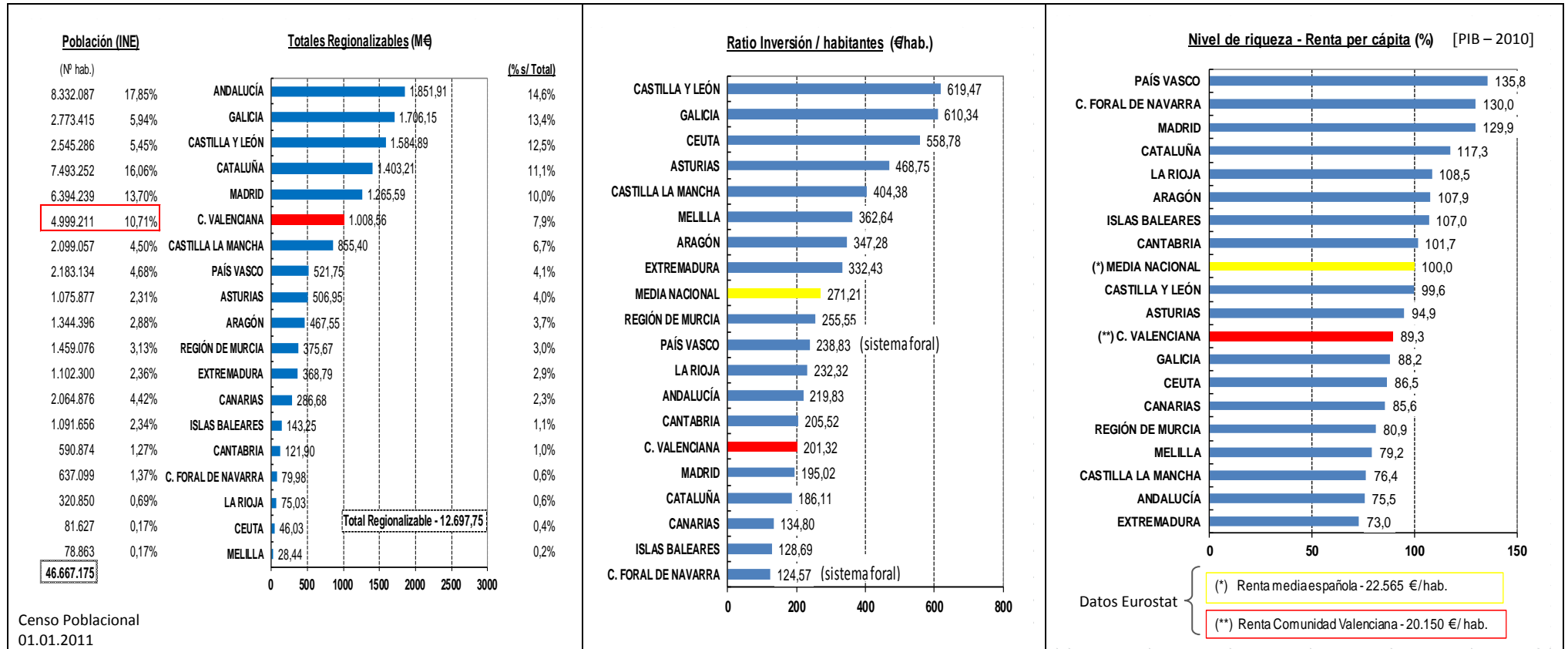
- 101 €/ hab.

Menos que la media española

- A cada valenciano le correspondieron 128 euros de inversiones en los PGE – 2013, frente a los 229 €/hab. de media nacional
- La Comunidad Valenciana debería haber recibido **+ 483 M€** para igualarse con la inversión media española.



DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL – INVERSIÓN ESTATAL 2012



- 34,46 % Recorte de la Inversión

- Con 1.008,56 millones, la C. Valenciana sufre el mayor castigo entre las grandes autonomías sobre la inversión de 2011 (1.538,96 M€). Cuando la inversión ha bajado una media del - 24% 16.708,91 (2011) → 12.697,75 (2012)

- 70.- € Menos que la media española

- A cada valenciano le corresponden 201,32 euros de inversiones en los PGE – 2012, frente a los 271,21 de media nacional