

Prioridades de Infraestructuras en la Comunidad Valenciana

Cámaras
Comunidad Valenciana

CIERVAL

AVE
asociación
valenciana de
empresarios

GEC
CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS
DE CASTELLÓN

CEV

COEPA
CONFEDERACION EMPRESARIAL
DE LA PROVINCIA DE ALICANTE

fecoval

**Cámara de Contratistas
de la Comunidad Valenciana**

Antecedentes

- El pasado 6 de Mayo de 2014 tuvo lugar una reunión, promovida por la Delegación del Gobierno, entre el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Rafael Catalá Polo y los firmantes de este documento, con participación de la, en aquellas fechas, Delegada del Gobierno, Paula Sánchez de León y la Consellera de Infraestructuras, Transportes y Medio Ambiente, Isabel Bonig Trigueros.
- En dicha reunión y al evidenciar el empresariado la falta de Inversión Estatal en general, y en materia de infraestructuras en particular, que viene sufriendo la Comunidad Valenciana, surgieron diferencias de criterio con el propio Secretario de Estado, acerca de si la inversión que el Gobierno destina a la CV se corresponde o no, con nuestro peso económico, y poblacional, cuáles son nuestras cifras comparativamente con el resto de España y si se a la hora de decidir inversiones en materia de infraestructuras se atienden o no criterios de racionalidad económica y social.
- Los representantes empresariales acordamos analizar la situación actual e histórica y unificar criterios en cuanto a la prioridades en materia de infraestructuras para hacerlas públicas ante la sociedad valenciana y trasmitirlas al Ministerio de Hacienda y al Ministerio de Fomento.
- Todos los firmantes pedimos pactos de Estado a nuestros gobernantes, por el bien del país y de la Comunidad Valenciana y vamos a predicar con el ejemplo.
- El empresariado de la Comunidad Valenciana tiene la firme intención de escenificar acuerdos y trasladar propuestas de forma conjunta, en algunas materias clave desde la perspectiva del mundo empresarial. En esta caso prioridades sobre las infraestructuras, (viarias, ferroviarias, logísticas, transporte e hidráulicas) pero en un próximo futuro consensuaremos necesidades en otro tipo de infraestructuras no tangibles (telecomunicaciones I+D+i, formación, energía, etc.) e incluso sobre la que sin duda es el principal cuello de botella para nuestro despegue definitivo de nuestra región y sin el cual es imposible nuestra viabilidad financiera: el cambio de modelo de financiación autonómica.

Cifras y hechos en materia de infraestructuras: la realidad de la Comunidad Valenciana

- Parece que los datos así lo van apuntando, que hemos salido de la recesión y es ahora ya cuando hay que sentar las bases para superar la crisis que tan profundamente ha azotado a los españoles en general y a los Valencianos en particular. La inversión en infraestructuras, razonables, estratégicas y rentables, es una palanca magnífica de competitividad y de generación de empleo.
- Las inversiones en infraestructuras favorecen las inversiones productivas, aumentan la productividad del tejido industrial, manufacturero, hortofrutícola y su transversalidad (transporte y logística).
- Por el contrario, las carencias en infraestructuras, pueden suponer un importante cuello de botella, y lastrar la productividad y nuestros niveles competitividad, retrasando la consolidación de la recuperación sólida de la actividad económica y la ansiada generación de empleo.
- Las inversiones a acometer, lejos de motivaciones cortoplacistas y electorales, deben obedecer a criterios técnico-económicos, de eficacia, eficiencia, gran valor añadido y capacidad de retorno.
- La licitación pública en España ha disminuido -77,35% entre 2007 y 2013. Hemos pasado de 40.354,75 M€ (2007) a 9.141,806 M€ (2013).

La licitación pública en la Comunidad Valenciana ha disminuido hasta un -88'17% entre 2007 y 2013. Hemos pasado de 4.978,19 M€ (2007) a 589,011 M€ (2013). La bajada supuso diez puntos porcentuales por encima de la media Nacional.

- Pero es más, mientras en el 1^{er} cuatrimestre 2014 la Administración Central ha aumentado su licitación +94'47 % (2.580'675 M€ 1^{er} cuatrimestre, frente 3.980'983 M€ (año 2013) / 3 cuatrimestres \equiv 1.326'99 M€) aquí, y en la Comunidad Valenciana la Administración Central, ha licitado 43'107 M€ 1^{er} cuatrimestre (2014) frente a 340'75 M€ (año 2013) /3 cuatrimestres \equiv 113'58 M€, lo que representa una disminución (-62%).
- El déficit de inversión del Estado en la CV en el periodo 2000-2014 alcanza los 6.450 M€.
- La inversión regionalizada para la CV en los Presupuestos Generales del Estado para el actual 2014 es de 605,80 M€ (sólo el 6,2% del total Nacional: 9.787 M€) y que supone una inversión de 121'4 €/hab. frente a una media nacional de 209'55 €/hab y un máximo que alcanza Castilla León de 556 €/hab, ó Galicia con 490'2 €/hab.

- Si consideramos el Ratio \equiv Inversión/habitante C.V en los últimos quince años en todos ellos ha sido claramente discriminatoria. Por ejemplo en el último quinquenio 2010-2014 tenemos una media de inv/hab/año que ha oscilado entre un máximo de 684'974 €/hab (siempre copado por Castilla-León, Galicia, Asturias, etc., una media alcanzada por las CC.AA de 315'280 € hab/año, y siempre figurando en los "vagones de cola" la Comunidad Valenciana con 237'648 €/hab.
- La **rentabilidad de la inversión pública en infraestructuras ejecutadas** en la Comunidad Valenciana es superior a la alcanzada en otras comunidades autónomas que han sido mucho más beneficiadas de la asignación de recursos presupuestarios con este fin.
- Algunas cifras de la **contribución dela Comunidad Valenciana al conjunto de España:**
 - Aporta el 9,6% del PIB nacional.
 - Supone el 10,7% de la población de empresas.
 - Supone el 10,5% de la cuota de la población de personas
 - Las empresas valencianas facturan el 9,4% del total del sector secundario español (alcanzando cifras mucho más altas en productos cerámicos -94 %-, textil-confección, cuero y calzado -25,8%-, productos minerales no metálicos -28,5%- y otras industrias manufactureras -13%-).
 - La Comunidad Valenciana es también un territorio protagonista en el sector turístico, pues acoge a 5,9 millones de turistas, que suponen el 9,8% del total nacional.
 - Las exportaciones regionales equivalen al 10,1% del total español; y al 8,3% en el caso de las importaciones.
 - La Comunidad Valenciana es igualmente decisiva por su localización física, que la hacen un actor logístico de primer orden. El Puerto de Valencia fue en 2012 el único español incluido en el *top five* por tráfico de contenedores de Europa (4,47 millones de TEU).

Propuesta

- **Objetivo 10-10-10**
 - **10 prioridades de consenso en materia Infraestructuras** (o conjunto de infraestructuras).
 - **10 años plazo de ejecución** para lo cual es necesario que en los **5 próximos años entren licitadas no menos del 75% de las obras.**
 - **10% del presupuesto estatal** tanto por vía presupuesta como extrapresupuestaria (CPPs) se destine a la Comunidad Valenciana (al menos), en consonancia con nuestro PIB (9,5%) y nuestra población (10,67%), incluso superando este porcentaje para ir "recuperando" el agravio histórico sufrido.
- Proponemos un **mapa de prioridad de actuaciones en materia de infraestructuras**, con las siguientes consideraciones:
 - Son prioridades de conformidad con la situación actual y no excluyentes.
 - Tienen como objetivo vertebrar, mejorar la competitividad, potenciar nuestros sectores industriales, el turismo y contribuir a que España y el sur de Europa se conviertan en un nodo intermodal de referencia global.
- El decálogo que se presenta a continuación es sin perjuicio de aquellas infraestructuras ya iniciadas pero que van al ralentí por falta de dotación presupuestaria, como por ejemplo:
 - Autovía A-33, Cruce A-3/A-35/A7/ Fuente la Higuera.
 - Activar las obras paralizadas
 - Variante de Cullera-Favara N-322 para su conversión en A-38 (Gandía Valencia)
 - Acceso sur al Puerto de Gandía (variante N-337)
 - Finalización CV-10 hasta la provincia de Tarragona
 - Etc.

Mapa de prioridades: Decálogo

Infraestructuras ferroviarias

1. **Corredor Mediterráneo.** Estricto cumplimiento de plazos convenidos con el Ministerio de Fomento en los trazados Barcelona–Tarragona–Castellón–Valencia–Alicante–Murcia del Corredor Mediterráneo de mercancías (tanto en ancho UCI-internacional, como en ancho Ibérico) como pasajeros (en UCI-larga distancia AVE y cercanías Ibérico), incluyendo la prolongación sur del túnel de Serrería en la ciudad de Valencia.
2. **Conexión Ferroviaria Sagunto-Zaragoza.** Obras de mejora de la actual conexión Ferroviaria Sagunto-Zaragoza, acometiendo ya las Infraestructuras necesarias (trazados pendientes, obras de fábrica) telecomunicaciones, etc. para alcanzar una explotación comercial rentable.
3. **Conexión Ferroviaria en ancho UCI, a los principales puertos de la Comunidad Valenciana.**
 - a. Castellón. Acceso Dársena Sur.
 - b. Sagunto
 - c. Valencia.
 - d. Alicante.
4. **Plataformas intermodales igualmente conectadas al Corredor Mediterráneo.** Castellón/Villareal; Sagunto/Parc Sagunt; Fuente San Luis/Valencia; comarcas centrales de Valencia (La Costera/Vall d'Albaida), Alicante-Elche; Villena y Vega Baja/Alicante.
5. **Iniciar el Tren de la costa.** Gandía-Oliva-Denia y desde Alicante a Benidorm y Alicante-Torrevieja.

Infraestructuras viarias

6. **Corredor viario de la Comunidad Valenciana,** que permita estructurar y conectar los espacios productivos del norte al sur de la Comunidad.
7. **Mejora de accesos y conexión de las zonas productivas** con las principales vías de comunicación.
8. **Mejora de accesos a los puertos y aeropuertos.**
9. **Mejora de acceso a las principales zonas turísticas.**

Infraestructuras hidráulicas

10. **Solucionar el déficit hídrico estructural** que padece nuestra Comunidad.

Siguientes actuaciones

- a) Seguimiento: creación de un grupo de trabajo mixto de seguimiento que lanzará propuestas de forma anual y controlará su implementación en PPGEE y PPGVA.
- b) Petición de reunión conjunta y urgente de todos los aquí presentes, para trasladarle las propuestas a:
- la Ministra de Fomento y, en su defecto, al Secretario de Estado de Infraestructuras
 - El Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas y, en su defecto, a la Secretaria de Estado de Presupuestos