



CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

NUESTRAS CARRETERAS HAY QUE CONSERVARLAS ADECUADAMENTE...DE
LO CONTRARIO SE PUEDE INCURRIR EN UN DELITO PATRIMONIAL O COMO
MÍNIMO GRAVE IRRESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN.

- Licitación pública rehabilitación y mantenimiento regionalizado por CCAA
Evolución (2007 → 2015)
- Evolución licitaciones Administraciones (Nivel Nacional)
Nivel Autonómico C.V, 2007 → 2015
- Bases de Conservación Mº Fomento – C. Valenciana en Inversiones en
Conservación de Carreteras.

Valencia 5 octubre 2016

NUESTRAS CARRETERAS HAY QUE CONSERVARLAS ADECUADAMENTE...DE LO CONTRARIO SE PUEDE INCURRIR EN UN DELITO PATRIMONIAL O COMO MÍNIMO GRAVE IRRESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN.

- En esta época de grave crisis económica que se inició en el año 2007, perdura y se presume que nos acompañará hasta el 2020 como mínimo, **donde el equilibrio de los presupuestos de todas las Administraciones se ha situado en el eje de la política económica, la inversión en Infraestructura ha soportado un excesivo ajuste** pasando de 40.354'75 M€ de licitación en el 2007 a tan sólo 10.236'568 M€ en el 2015 (Bajando un -74'63%). Estas cifras referidas al **Mº de Fomento** se traducen en 12.122'82 M€ (2007) a nivel Nacional a tan sólo 3.544'019 M€ (2015) que supone **una baja del -70'76%**, y concretando en la **D.G Carreteras y Seittsa** supone una **baja del -79'45% (7,781'11/1.598'62)**
- El recorte del gasto público es absolutamente necesario por el Programa de Estabilidad y Crecimiento y los ajustes de Déficit impuestos por la U.E para reducir nuestro déficit público, (-3'10 % para el 2017 y -2'2 % para el 2018) aumentar nuestra competitividad y salir de la crisis con crecimiento económico y recuperación del empleo. Pero no es menos cierto que el éxito o el fracaso de las consolidaciones fiscales está ligado al mantenimiento de unos adecuados niveles de inversión pública.

En el caso de nuestro país, incrementar la inversión en el 1% del PIB supondría aumentar el empleo entre 180.000 a 200.000 puestos de trabajo, autofinanciándose las inversiones en infraestructuras en un 58% en concepto de ahorro de prestaciones al desempleo, mayor recaudación del IRPF, cotizaciones sociales e IVA. Asimismo, generaría un aumento del PIB. del 0,35% en el corto plazo y del 0,85% en el medio plazo.

- Si no se adoptan medidas en el sentido de propiciar ahorros significativos en gastos de carácter no productivo, (ello comportaría “adelgazar” las estructuras -“evitando duplicidades e ineficiencias” - político/administrativas de las diversas Administraciones (Central, Autonómica, Local) tarea harto compleja, si no se exploran nuevos caminos de ingresos sustitutorios para compensar los ajustes (aumentando los “ya cuasi confiscatorios impuestos” actuales que recaen sobre el ciudadano), **si no se acude a la financiación público-privada (CPP) intensificando a la vez el pago por uso de ciertas Infraestructuras viarias, se pondrá en cuestión la supervivencia de un sector empresarial clave para la economía nacional y que “dinamiza y aumenta la productividad” de la industria, logística, exportación agrícola y manufacturera, movilidad de vehículos y personas, etc.**
- El Sector Público y muy en concreto el Ministerio de Fomento deberá, más pronto que tarde, incrementar sus ingresos y afectarlos a la creación y muy especialmente a la conservación de infraestructuras (Carreteras y Zonas Logísticas Intermodales). En este sentido y con unos PP.GG.EE restrictivos, debe jugar un papel determinante **la tasa por uso de las infraestructuras viarias** que ahora son libres para los usuarios.

No es tarea fácil, habrá que estudiar el impacto que supone sobre la carga impositiva de los usuarios y ciudadanos, analizar la compensación que se otorga al sector del transporte por carretera, y buscar los mecanismos legales para afectar estos ingresos a un gasto finalista.

- La Unión Europea está promoviendo la aplicación de una política de tarificación por uso de infraestructuras con una doble finalidad. Primero, que los usuarios contribuyan a sufragar los costes de construcción, mantenimiento y explotación de la red de carreteras. (también los vehículos extranjeros) Y segundo, fomentar que los vehículos internalicen los costes externos (contaminación, ruido, etc.) que producen, a fin de incentivar la innovación tecnológica en la fabricación de vehículos que permita minimizar la afección al medioambiente. (vehículos eléctricos ó híbridos)
- Pero no solo habrá que actuar del lado de los ingresos, también los gastos tendrán que racionalizarse. Después de lo ocurrido estos últimos años, donde se ha puesto en evidencia algunas inversiones fallidas...por ejemplo líneas de AVE sin viajeros, costosísimas estaciones “de diseño” sin apenas pasajeros, aeropuertos cerrados, etc.etc.... **deberemos mirar con lupa la eficiencia de nuestras inversiones y su rentabilidad económica y social.**

Será importante la aplicación de criterios de análisis coste/beneficio para la priorización de las actuaciones. Y al tiempo, aplicar criterios de estudio realistas del “Value for Money” (VfM), que incluyan no solo los conceptos de coste-eficacia, sino los beneficios derivados de una adecuada recuperación económica parcial a través de mejoras de eficiencia y de una adecuada retribución de la financiación requerida.

- Si nos preguntáramos por dónde empezar a disponer de esas mayores dotaciones de inversión, la respuesta inmediata sería por la Conservación de nuestras infraestructuras y particularmente, de la red viaria que tanto esfuerzo nos ha supuesto crear. **No se puede descapitalizar nuestro patrimonio. Las generaciones que lo han hecho posible, y el compromiso con las generaciones futuras nos deben “obligar” a conservar adecuadamente las Infraestructuras ejecutadas** No podemos permitir que una inversión en Conservación no realizada a tiempo, incremente los costes de la reparación y deterioro hasta hacerlos inviables e insoportables en el futuro.
- Atender a la conservación del Patrimonio infraestructural existente, es una necesidad que hay que atajar sin dilación. Si se aplicara la regla de oro de la Conservación – **debe invertirse en ello anualmente el 3% del valor patrimonial de la red de Carreteras, estimado en torno a 175.000 millones de euros-** supondría invertir anualmente solo en **Conservación de las Carreteras 2.100 millones de euros en la Red Estatal** y unos 5.125 millones en la totalidad de la red nacional (Red Estatal, Autonómica y Local ≡ Diputaciones).
- **Reitero y Repito, las Carreteras no toman vacaciones, soportan tanto los rigores del verano (en tráfico) y las inclemencias del invierno (mayor deterioro asfáltico), están abiertas las 24 horas del día y los 365 días del año.**

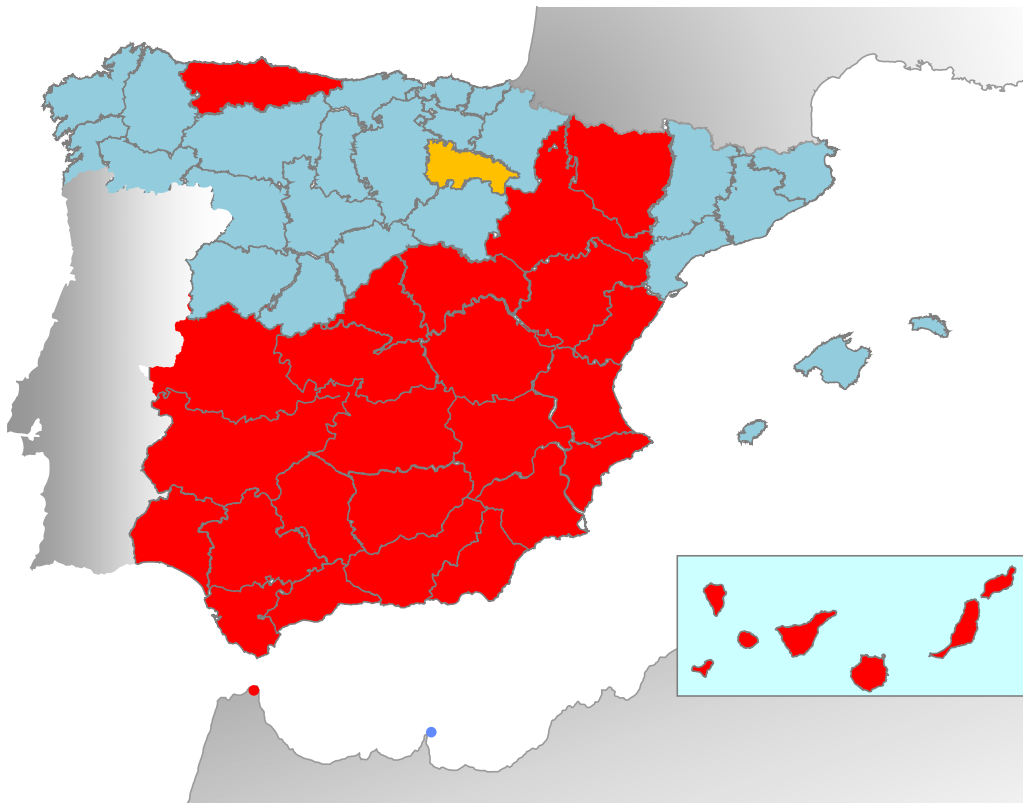
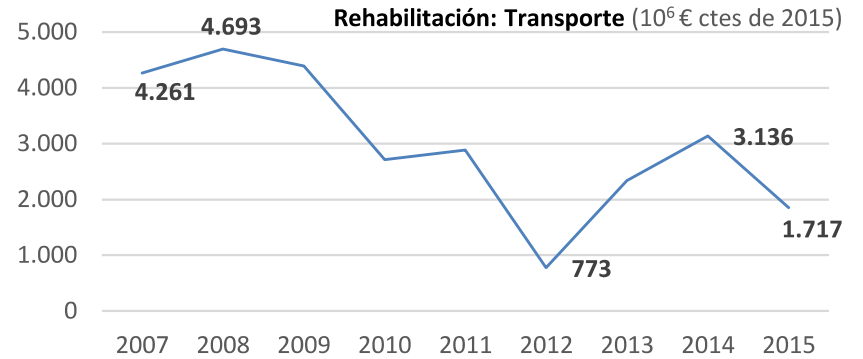
Una Conservación preventiva adecuada “y a tiempo “evita el deterioro...y la gran reparación.



Licitación pública rehabilitación y mantenimiento (regionalizado por CCAA)

Mantenimiento: Transportes

- 2015/2014 Reducción del - 45%
- Incremento desde mínimos (2012) del + 122%
- Reducción desde máximos (2008) del - 63%



Variación licitación 2014/2015
■ > -20% ■ 0 / -20% ■ > 0

Rehabilitación: Transporte	2007	2014	2015	VAR 15/14	VAR 15/07
EXTREMADURA	89	426	33	-92%	-63%
NO REGIONALIZABLE	33	676	69	-90%	107%
MURCIA	66	99	27	-73%	-60%
CA VALENCIANA	327	155	56	-64%	-83%
CANARIAS	52	141	60	-57%	15%
ANDALUCIA	629	406	182	-55%	-71%
CEUTA	0	7	3	-55%	---
ASTURIAS	96	126	57	-55%	-40%
MADRID	270	129	75	-42%	-72%
CASTILLA-LA MANCHA	295	134	79	-41%	-73%
ARAGÓN	157	98	60	-38%	-62%
LA RIOJA	26	18	15	-18%	-44%
CATALUÑA	1.070	268	270	1%	-75%
ISLAS BALEARES	27	51	58	15%	111%
CASTILLA Y LEÓN	533	134	185	38%	-65%
CANTABRIA	72	36	50	39%	-30%
PAÍS VASCO	203	95	144	51%	-29%
GALICIA	247	117	213	83%	-14%
MELILLA	9	0	1	203%	-86%
NAVARRA	58	21	79	279%	36%
Total	4.261	3.136	1.717	-45%	-60%

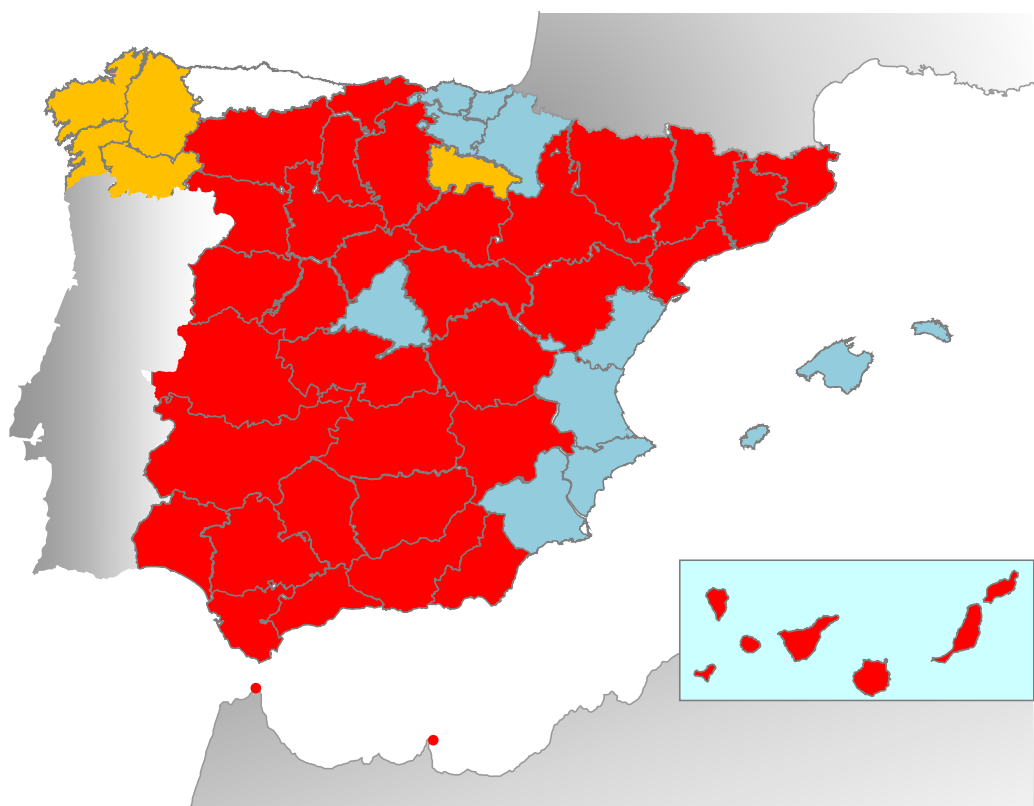
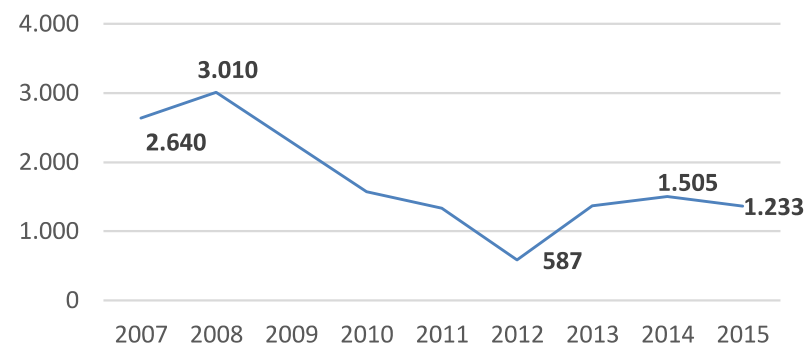


Licitación pública rehabilitación y mantenimiento (regionalizado por CCAA)

Rehabilitación: Transpo., Carreteras (10⁶ € ctes de 2015)

Mantenimiento: Transportes, Carreteras

- 2015/2014 Reducción del - **18%**
- Incremento desde mínimos (2012) del + 110%
- Reducción desde máximos (2008) del - 59%



Variación licitación 2014/2015

■ > -20%
 ■ 0 / -20%
 ■ > 0

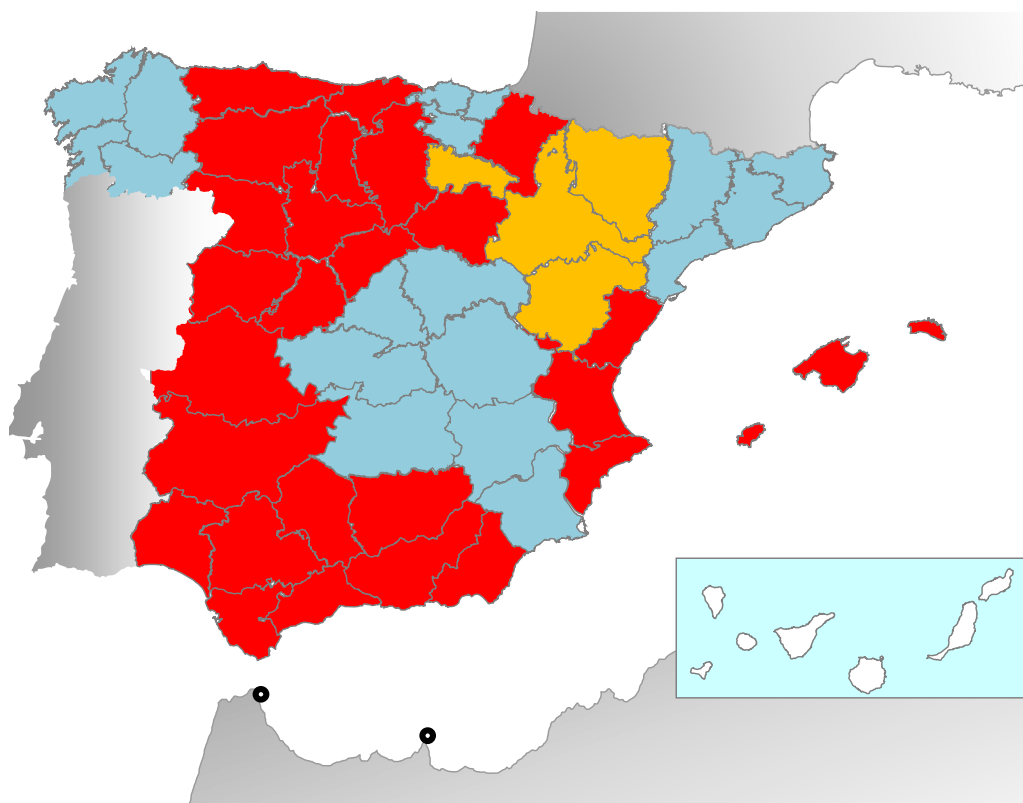
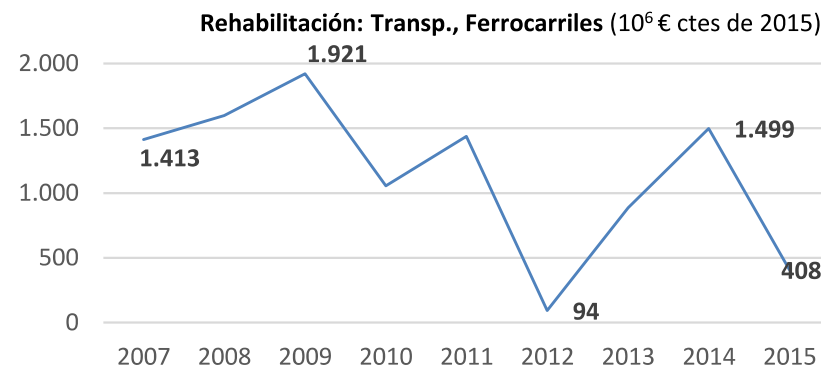
Obra Nueva: Transporte, Carreteras	2007	2014	2015	VAR 15/14	VAR 15/07
CEUTA	0	5	0	-96%	---
MELILLA	65	98	24	-76%	-63%
ANDALUCIA	203	96	35	-63%	-83%
ARAGÓN	89	89	33	-63%	-63%
CANARIAS	37	131	56	-57%	52%
CANTABRIA	179	119	51	-57%	-71%
CASTILLA Y LEÓN	139	133	73	-45%	-47%
CASTILLA-LA MANCHA	453	249	147	-41%	-68%
CATALUÑA	152	93	55	-40%	-64%
EXTREMADURA	24	2	1	-21%	-94%
GALICIA	26	18	14	-18%	-45%
LA RIOJA	327	113	111	-2%	-66%
ISLAS BALEARES	240	91	135	49%	-44%
MADRID	373	111	168	51%	-55%
MURCIA	127	63	102	62%	-20%
PAÍS VASCO	55	25	43	75%	-22%
CA VALENCIANA	20	23	25	8%	25%
NAVARRA	71	19	51	165%	-28%
NO REGIONALIZABLE	56	21	79	279%	41%
ASTURIAS	4	0	0	---	-100%
Total	2.640	1.505	1.233	-18%	-53%



Licitación pública rehabilitación y mantenimiento (regionalizado por CCAA)

Mantenimiento: Transportes, Ferrocarriles

- 2015/2014 Reducción del - **73%**
- Incremento desde mínimos (2012) del + 334%
- Reducción desde máximos (2009) del - 79%



Variación licitación 2014/2015

■ > -20%
 ■ 0 / -20%
 ■ > 0

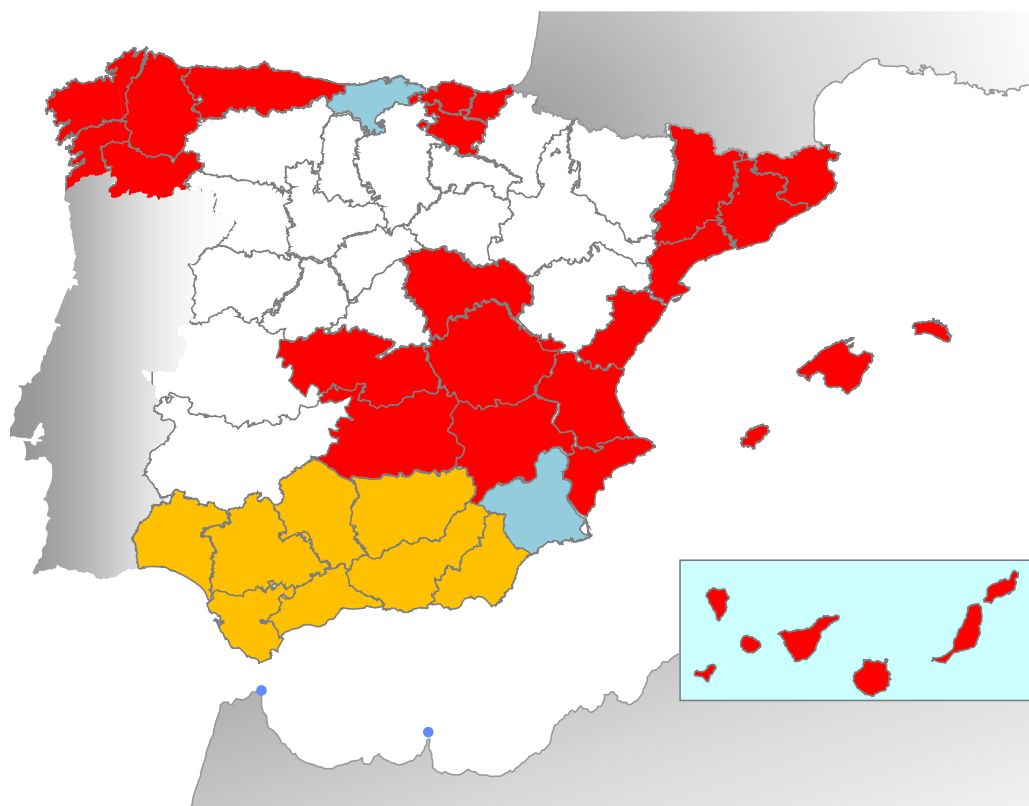
Obra Nueva: Transporte, Ferrocarriles	2007	2014	2015	VAR 15/14	VAR 15/07
NAVARRA	2	0	0	-100%	-100%
EXTREMADURA	0	337	0	-100%	---
ASTURIAS	16	104	4	-96%	-73%
ANDALUCIA	141	124	6	-95%	-96%
CANTABRIA	13	11	1	-95%	-96%
CA VALENCIANA	121	31	2	-95%	-99%
NO REGIONALIZABLE	10	667	68	-90%	606%
ISLAS BALEARES	0	0	0	-41%	-84%
CASTILLA Y LEÓN	159	22	17	-24%	-89%
ARAGÓN	5	5	5	-6%	-9%
LA RIOJA	0	1	1	-3%	221%
CATALUÑA	648	135	145	8%	-78%
MADRID	66	33	40	22%	-40%
PAÍS VASCO	71	28	40	46%	-43%
CASTILLA-LA MANCHA	157	0	6	1301%	-96%
MURCIA	0	0	2	1448%	324%
GALICIA	1	1	72	6532%	7404%
CEUTA	0	0	0	---	---
MELILLA	0	0	0	---	---
CANARIAS	4	0	0	---	-100%
Total	1.413	1.499	408	-73%	-71%



Licitación pública rehabilitación y mantenimiento (regionalizado por CCAA)

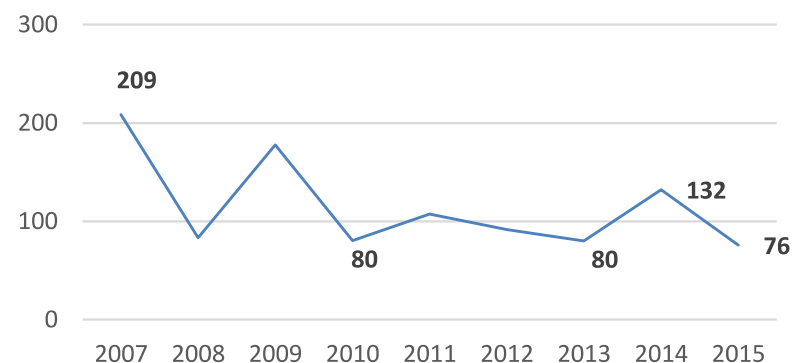
Mantenimiento: Transportes, Puertos

- 2015/2014 Reducción del - **42%**
- Mínimo de la serie en el 2015
- Reducción desde máximos (2007) del - 64%



Variación licitación 2014/2015
■ > -20% ■ 0 / -20% ■ > 0

Rehabilitación: Transportes, Puertos (10⁶ € ctes de 2015)



Obra Nueva: Transporte, Puertos	2007	2014	2015	VAR 15/14	VAR 15/07
CASTILLA-LA MANCHA	0	0	0	-100%	---
NO REGIONALIZABLE	0	7	0	-99%	---
ISLAS BALEARES	7	21	5	-78%	-36%
GALICIA	5	25	6	-78%	2%
PAÍS VASCO	5	4	1	-75%	-80%
CANARIAS	12	10	5	-54%	-60%
CA VALENCIANA	28	5	3	-39%	-89%
ASTURIAS	9	3	2	-34%	-77%
CATALUÑA	95	20	15	-28%	-85%
ANDALUCIA	36	33	29	-12%	-20%
CEUTA	0	2	3	25%	---
MELILLA	6	0	1	203%	-77%
MURCIA	0	0	1	236%	---
CANTABRIA	4	0	6	4306%	57%
ARAGÓN	0	0	0	---	---
CASTILLA Y LEÓN	0	0	0	---	-100%
EXTREMADURA	0	0	0	---	-100%
LA RIOJA	0	0	0	---	---
MADRID	1	0	0	---	-100%
NAVARRA	0	0	0	---	---
Total	209	132	76	-42%	-64%

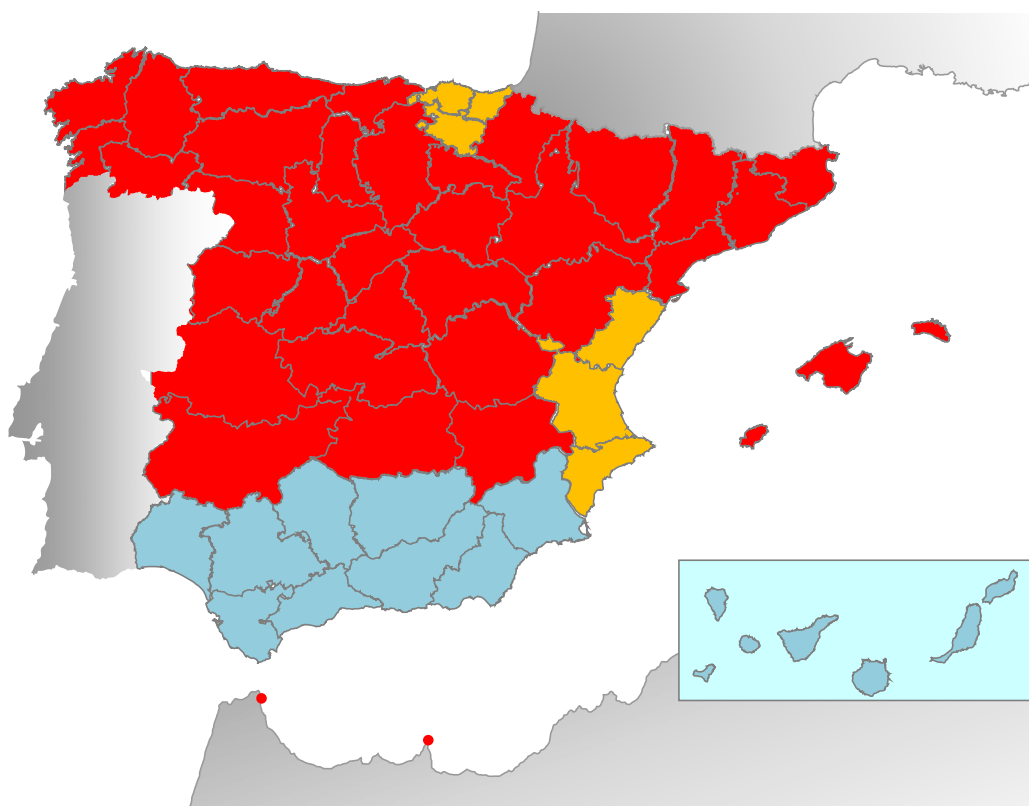
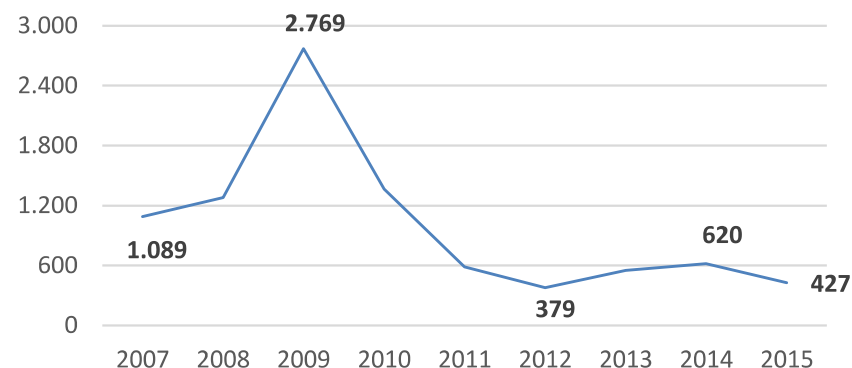


Licitación pública rehabilitación y mantenimiento (regionalizado por CCAA)

Mantenimiento: Urbanizaciones

- 2015/2014 Reducción del - 31%
- Incremento desde mínimos (2012) del + 13%
- Reducción desde máximos (2009) del - 85%

Rehabilitación: Urbanizaciones (10⁶ € ctes de 2015)



Variación licitación 2014/2015

■ > -20%
 ■ 0 / -20%
 ■ > 0

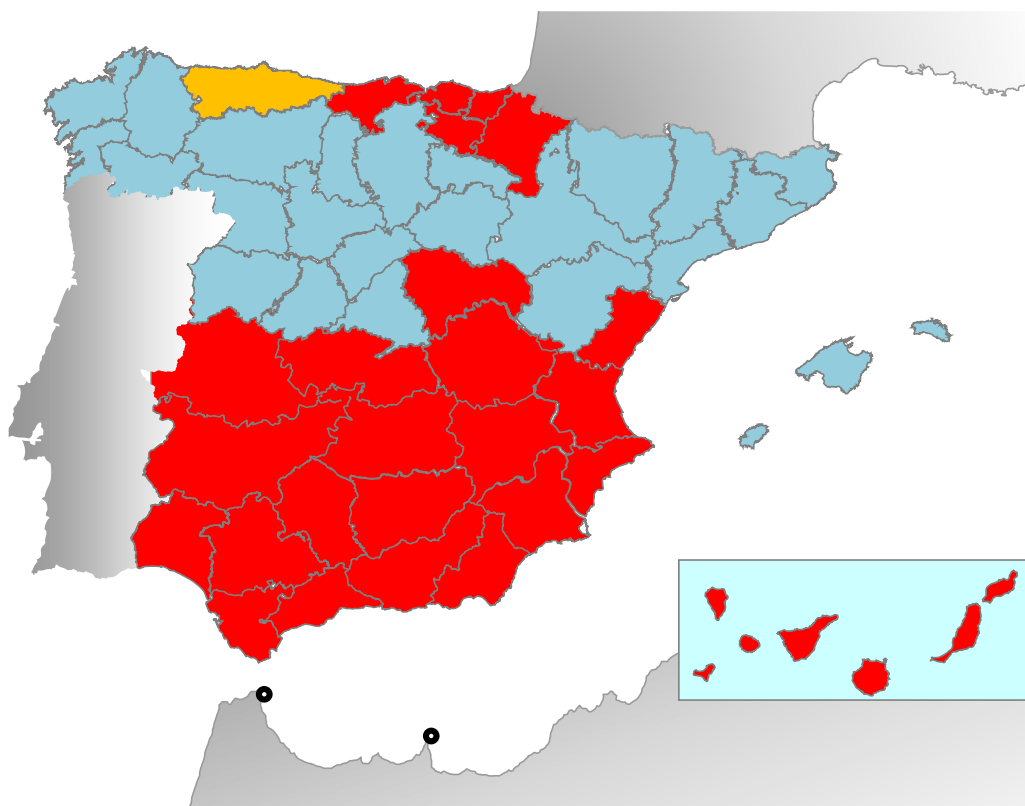
Rehabilitación: Urbanizaciones	2007	2014	2015	VAR 15/14	VAR 15/07
LA RIOJA	6	9	1	-85%	-75%
CEUTA	2	2	1	-77%	-66%
ISLAS BALEARES	9	21	7	-68%	-30%
CASTILLA-LA MANCHA	21	16	6	-64%	-73%
MELILLA	5	3	1	-63%	-75%
ASTURIAS	41	38	15	-61%	-64%
CANTABRIA	7	24	10	-59%	38%
NAVARRA	30	11	5	-58%	-85%
MADRID	173	88	42	-52%	-76%
ARAGÓN	64	16	8	-50%	-88%
EXTREMADURA	23	13	7	-43%	-69%
CATALUÑA	171	129	74	-43%	-57%
GALICIA	57	52	30	-42%	-47%
CASTILLA Y LEÓN	74	31	24	-24%	-68%
PAÍS VASCO	67	31	26	-16%	-62%
CA VALENCIANA	96	30	25	-16%	-74%
CANARIAS	46	26	28	6%	-40%
ANDALUCIA	161	71	87	23%	-46%
MURCIA	37	8	31	266%	-15%
NO REGIONALIZABLE	0	0	0	---	-76%
Total	1.089	620	427	-31%	-61%



Licitación pública rehabilitación y mantenimiento (regionalizado por CCAA)

Mantenimiento: Obras Hidráulicas

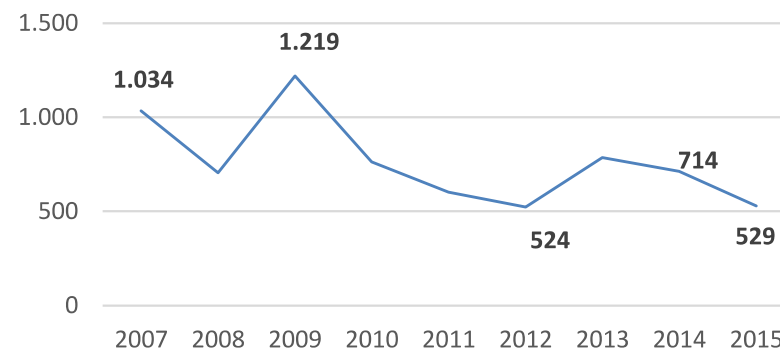
- 2015/2014 Reducción del - **26%**
- Incremento desde mínimos (2012) del + 1%
- Reducción desde máximos (2009) del - 57%



Variación licitación 2014/2015

■ > -20%
 ■ 0 / -20%
 ■ > 0

Rehabilitación: Hidráulicas (10⁶€ ctes de 2015)



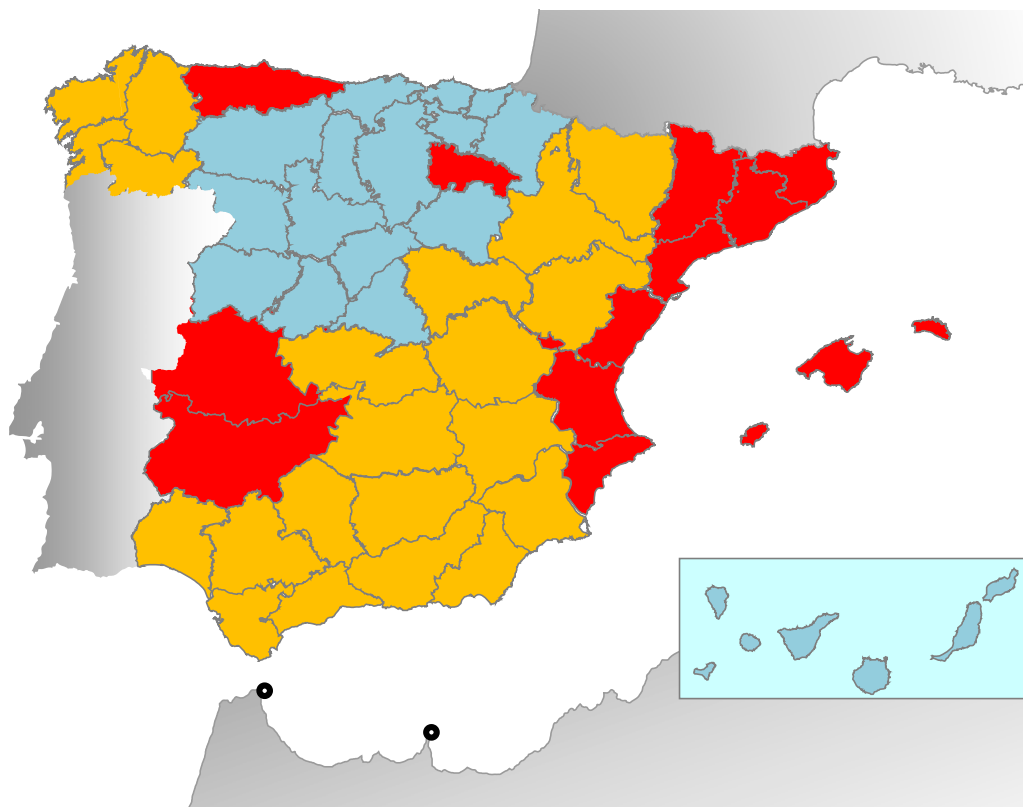
Rehabilitación: Hidráulicas	2007	2014	2015	VAR 15/14	VAR 15/07
MURCIA	5	57	8	-85%	55%
CANTABRIA	2	34	8	-77%	224%
ANDALUCIA	101	242	70	-71%	-31%
EXTREMADURA	105	18	10	-48%	-91%
PAÍS VASCO	35	40	23	-43%	-35%
NAVARRA	12	10	6	-40%	-51%
CA VALENCIANA	115	23	14	-39%	-88%
CANARIAS	8	28	18	-34%	125%
CASTILLA-LA MANCHA	121	8	6	-31%	-95%
ASTURIAS	19	24	23	-7%	21%
LA RIOJA	3	2	2	7%	-29%
MADRID	72	131	141	8%	97%
GALICIA	31	25	32	29%	2%
ISLAS BALEARES	11	22	39	78%	265%
CASTILLA Y LEÓN	122	32	77	142%	-37%
CATALUÑA	184	10	28	176%	-85%
ARAGÓN	39	9	25	188%	-35%
NO REGIONALIZABLE	50	0	1	440%	-97%
CEUTA	0	0	0	---	-70%
MELILLA	0	0	0	---	---
Total	1.034	714	529	-26%	-49%



Licitación pública rehabilitación y mantenimiento (regionalizado por CCAA)

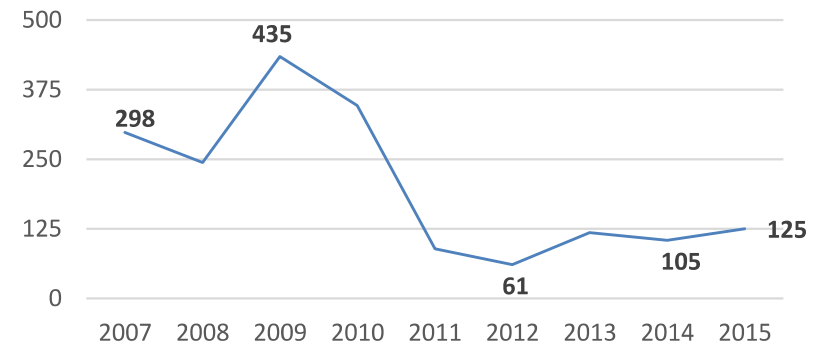
Mantenimiento: Medio Ambiente

- 2015/2014 Aumento del + **19%**
- Incremento desde mínimos (2012) del + 105%
- Reducción desde máximos (2009) del - 71%



Variación licitación 2014/2015
■ > -20% ■ 0 / -20% ■ > 0

Rehabilitación Medio Ambiente (10⁶€ ctes de 2015)



Rehabilitación: Medio Ambiente	2007	2014	2015	VAR 15/14	VAR 15/07
CATALUÑA	23	16	5	-69%	-79%
EXTREMADURA	16	11	4	-67%	-77%
LA RIOJA	1	5	2	-63%	64%
ISLAS BALEARES	2	2	1	-59%	-58%
CA VALENCIANA	6	12	6	-53%	-2%
ASTURIAS	4	2	2	-21%	-57%
ANDALUCIA	94	14	11	-20%	-88%
ARAGÓN	4	1	1	-19%	-83%
MURCIA	4	3	3	-15%	-19%
CASTILLA-LA MANCHA	2	6	5	-10%	123%
GALICIA	24	2	2	-5%	-92%
PAÍS VASCO	8	6	7	31%	-13%
CANTABRIA	2	1	1	49%	-29%
NO REGIONALIZABLE	0	3	5	76%	---
CANARIAS	3	3	5	103%	54%
MADRID	28	5	15	223%	-48%
CASTILLA Y LEÓN	73	15	49	238%	-32%
NAVARRA	4	0	3	1428%	-34%
CEUTA	0	0	0	---	---
MELILLA	0	0	0	---	---
Total	298	105	125	19%	-58%

EVOLUCIÓN LICITACIONES ADMINISTRACIONES (NIVEL NACIONAL)

	<u>2007</u>	<u>2015</u>	<u>Δ 2015/2007</u>
(*) AGE	16.282'78 M€	4.963'778 M€	-69'52%
CC.AA.	13.128'46 M€	2.636'663 M€	-79'92%
ADMON LOCAL	10.943'51 M€	2.636'128 M€	-75'91%
SUMA TODAS ADMÓN	40.354'75 M€	10.236'568 M€	-74'63%

	<u>2007</u>	<u>2015</u>	<u>Δ 2015/2007</u>	
(*) MINISTERIO FOMENTO	12.122'82 M€	3.544'02 M€	-70'76%	
D.G. CARRETERAS+SEITTSA	7.781'11 M€	1.598'62 M€	-79'45%	(más que la media de la AGE)

LICITACIONES COMUNIDAD VALENCIANA

	<u>2007</u>	<u>2015</u>	<u>Δ 2015/2007</u>	
(*) AGE	2.173'768 M€	140'79 M€	-93'52 %	(más que a nivel nacional)
G.V	1.886'712 M€	146'985 M€	-92'21%	
ADMON LOCAL	917'71 M€	144'721 M€	-84'23%	
SUMA TODAS ADMÓN	4.978'19 M€	432'503 M€	-91'31%	

	<u>2007</u>	<u>2015</u>	<u>Δ 2015/2007</u>	
(*) MINISTERIO FOMENTO	1.704'145 M€	99'712 M€	-94'15 %	
D.G. CARRETERAS+SEITTSA	856'971 M€	40'427 M€	-95'28 %	(16 puntos porcentuales más de baja que la media Nacional)

LICITACIÓN EN CONSERVACIÓN C.V. (Carreteras)

<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016 (a 31 agosto)</u>
16'189 M€	42'425 M€	22'582 M€	25'271 M€	25'368 M€

Los 1.850 Kms de Carreteras del Estado en la C. Valenciana y los 2.850 Km de la Autonomía tienen un déficit de inversión en Conservación de 375 M€ (a razón de 78.900 €/kms) record de déficit inversor a nivel Nacional, de las cuales 146 M€ corresponden al ESTADO.

BASES DE CONSERVACIÓN Mº FOMENTO – C. VALENCIANA

Prov. Castellón

COEX-Sector CS-1 Base Villareal N-340 (pk-965'500) 32 personas	<u>5.568.733 €</u> 12/12/12 → 11/10/2016 (48 meses)
COEX- Sector CS-2 Base de Peñíscola N-340 (pk-1038) 17 personas	<u>5.507.472 €</u> 21/07/2015 → 21/07/2018 (36 meses)
COEX- Sector CS-3 Base La Losa Autovía A-7 (pk-289) 33 personas	<u>5.500.000 €</u> 14/12/2012 → 15/10/2016
<u>SUMA PARCIAL</u>	<u>16'576 M€</u>

Prov. Valencia

COEX-Sector V-1 Base BY-Pass (Autovía A-7 kms 328)0 92 personas	<u>16.137.738 €</u> 21/03/2012 → 21/09/2016
COEX- Sector V-2 Base polígono industrial REVA Ribarroja de Turia Conservación A3 39 personas	<u>8.467.539'72 €</u> 26/03/2012 → 02/08/2016
COEX- Sectores V-3 Base Puerto Cárcer- Conservación. (A-7 pk 391') A-7, A-35, N-344 (Fuente la Higuera). 42 personas	<u>11.547.840 €</u> 21/02/2012 → 20/09/2016
COEX- Sectores V-4 y V-7 Base de Utiel (N-III kms 262'-) N-330 hasta Ademuz N-III hasta Contreras N -330 hasta Cofrentes-Ayora 38 personas	<u>5.576.756 €</u> 03/03/2014 → 03/03/2018
COEX-Sector V-5 Base Xeresa (N-332 pk -229'500) Conservación, N-332; N-337; N-332 a A-38 pk, 0'000 al 15'300 y del 35'400 al 38'400. 41 personas	<u>5.937.918 €</u> <u>01/04/2015 → 31/03/2019</u>
COEX – Sector V-6. Base del Rebollar-Requena (A-3 pk-297) Mantener A-3 y N-III 44 personas	<u>11.618.248 €</u> <u>02/08/2014 → 01/08/2018</u>
<u>SUMA PARCIAL</u>	<u>59'287 M€</u>

Prov. Alicante

COEX-Sector A-1 Base Vistahermosa (pk-6'500 A-70) 41 personas	<u>9.195.838 €</u> 28/07/2015 → 27/07/2018)
COEX- Sector A-4 Base de Torrellano (N-340 kms 731'050) Conservación Alicante → Alcoy 48 personas	<u>12.446.940 €</u> <u>19/08/2014 → 18/08/2018</u>
COEX- Sector A-5 Base de Castalla Conservación A-77/A-77 ^a /CV-80 N-340 (pk 786 al 807 km) 45 personas	<u>17.520.483 €</u> 11/02/2012 → 10/05/2017
<u>SUMA PARCIAL</u>	<u>39'163 M€</u>

Inversión Media en Conservación 31'500 M€/año (17.100 €/kms Carreteras M^o Fomento en la CV)
(teniendo en cuenta los contratos plurianuales)

Como quiera que según estudios – contrastados- tanto de SEOPAN/ANCOP/CAMARA DE CONTRATISTAS; ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA; RACE; COLEGIO ICCP CAMINOS la inversión mínima en Conservación debería suponer una media de 95.000 /100.000 €/kms/año

El déficit de inversión en Conservación en los 1.850 kms de las Carreteras de la AGE (Ministerio de Fomento) en la Comunidad Valenciana asciende a (95.000 – 17.100 €/km/año) unos 145 M€/anuales

En los PGE-2016 figuraban 63'579 M€ que como mucho se consumirán unos 35 M€ (los 31'500 M€ en Bases fijas de Conservación preventiva- **más las reparaciones puntuales y URGENTES por falta de una mayor e intensa conservación preventiva** por parte del Ministerio de Fomento y a pesar de la labor encomiable de los Técnicos de la Demarcación de Carreteras, que ocasiona graves deterioros, como las Reparaciones que supusieron en 2015 el Viaducto de Contreras; las adecuaciones que se están haciendo en los Túneles de la Ollería; Obras de emergencia y gran reparación en el Puente Fernando Reig de la N-340 en Alcoy; Sustitución de Apoyos dañados en la estructura sobre el/río Turia en la carretera N-330; Reparaciones en la estructura del Bco.de la Bota N-232..

En las 12 Bases de Mantenimiento COEX trabajan actualmente unas 627 personas de media mensual a lo largo de las 24 horas equivalentes a 981.076 horas acumuladas/año.