



PROBLEMÁTICA ECONÓMICO POLÍTICA EN LA QUE ESTÁ SUMIDA LA COMUNIDAD VALENCIANA

Para situarnos en la realidad, conviene recordemos que las Autoridades Europeas, ante los desequilibrios económicos que venía presentando el Reino de España y para evitar el Rescate (1), nos impusieron una serie de condiciones.

- Modificación del artículo 135 de la C.E., introduciendo Principios de Estabilidad Presupuestaria en nuestro Ordenamiento Jurídico (aprobado el 11/11/2011 por el Parlamento a instancias del Gobierno de Zapatero con el apoyo de todo el Grupo parlamentario del PP de Rajoy).
- Adhesión al Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza de la Unión Europea.
- Creación de la AIReF (Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal), cuya finalidad es el obligar al Gobierno a la “intervención” prevista en el artículo 19 de la Ley Orgánica 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (aprobada ya por Rajoy con el apoyo del PSOE) en casos de incumplimientos (déficit, deuda, pago proveedores, etc.) de las Comunidades Autónomas y Administraciones Locales.
- AIReF es la primera en rechazar por “artificiosos” los PGE-2016 y los PGV-2016 (han inflado en 1.300 M€ los ingresos “por venir” de las transferencias del 2016, de la Administración Central).

⇒ En la X Legislatura de Rajoy, la Comunidad Valenciana la hemos cerrado con los siguientes Ratios:

• 10,65% Población	{	4.947.428 hab. C.V.
		46.464.500 hab. N.
• 9,35% PIB C.V. / N.	{	97.429,7 M€ C.V.
		1.041.830 M€ N.
• 6,94% Inversión Regionalizada (2015)	{	783,33 M€ C.V.
		11.282,020 M€ N.
• 7,95% Inversión Regionalizada (2016) - s/ PGE-2016	{	879,23 M€ C.V.
		11.092,496 M€ N.

(1) Todo ello aparte del rescate financiero que sólo ha afectado a la Banca Española (Plan de Saneamiento y Reestructuración de la Banca ≡ Cajas de Ahorro) y no a otros Sectores de la Economía, y que ha supuesto un préstamo de unos **65.000 M€** que nos ha transferido el Eurogrupo, y es administrado por FROB.



- 2015
Σ ≡
2012
- En la X Legislatura, de Rajoy, hemos dejado de recibir para **INVERSIONES REGIONALIZADAS -1.780 M€ menos que la media española.**

Hemos recibido, en esta X Legislatura, 3.064 M€ (Inversión), cuando Galicia con 2,739 M.hab., ha recibido 5.758 M€, y Castilla-León, con 2,485 M.hab., ha recibido 6.317 M€. Luego la Comunidad Valenciana, con similar población, ha recibido **-9.011 M€ de Inversión que ambas Comunidades.**

- 2015
Σ ≡
2000
- Nuestro **déficit en INVERSIONES** por parte de la Administración Central (2ª Legislatura Aznar + Zapatero + Rajoy) alcanza los **-6.968 M€** que, con los PGE-2016 recientemente aprobados, llegaría a **-7.267 M€.**

- En la Legislatura de Rajoy tan sólo hemos alcanzado el **4,57% de LICITACIÓN** de la Administración Central / C.V. (mal futuro nos espera... .. si no hay licitación, no ha lugar a inversión en los sucesivos PGE).

- 40.085 M€ es la Deuda de la Comunidad Valenciana** (3^{er} trimestre 2015)

≡ 41,14% s/ PIB_{CV-2014} (97.429,7 M€)

≡ 15,95% s/ Deuda Total de todas las CC.AA. (251.252 M€)

- 2014
Σ ≡
2008
- En los 7 últimos años hemos alcanzado los **15.256 M€ de exceso de Déficit**, sobre límites marcados por el Ministerio de Hacienda (25.638 M€ de déficit real frente a los 10.835 M€ autorizados)... .. por lo tanto la deuda irá irremediablemente “in crescendo”.

Sirva de ejemplo y muestra, como en el año 2014 la Generalitat Valenciana gastó 14.200 M€ e ingresó 10.400 M€, teniendo un déficit, solamente en un año, de 3.800 M€. **Es decir, por cada 100 € que gastamos tuvimos que pedir prestados 27 €.** Financieramente este camino nos lleva a la Quiebra.

BAJO NIVEL DE RIQUEZA E INFRAFINANCIACIÓN COMUNIDAD VALENCIANA

- Todo ello además cuando nuestro nivel de Riqueza ≡ **PIB_{CV} es de 19.693 €/hab_{CV}** que supone tan sólo el 87,87% de la Riqueza ≡ **PIB_{N/hab} ≡ 22.412 € / hab. / español** (la C.V. tiene una riqueza que está 12,13 puntos porcentuales por debajo de la media.

Por encima de la Media	}	Madrid	30.755	€/hab.	(137,23%)	s/ media N
		País Vasco	29.277	""	(130,63%)	""
		Navarra	27.709	""	(123,63%)	""
		U.E. – 28	27.400	""	(122,25%)	""
		Cataluña	26.624	""	(118,79%)	""
		Aragón	24.713	""	(110,26%)	""
		Rioja	24.601	""	(109,77%)	""
		Baleares	23.498	""	(100,38%)	""
		ESPAÑA	22.412	€/hab.	(100%)	""



Por debajo de la Media	Castilla-León	21.063	€/hab.	(93,98%)	s/ media N
	Cantabria	20.237	""	(90,30%)	""
	Asturias	19.727	""	(88,20%)	""
	C. Valenciana	19.693	""	(87,87%)	""
	Galicia	19.661	""	(87,72%)	""
	Andalucía	16.577	""	(73,86%)	""
	Extremadura	15.457	""	(68,96%)	""

Seguimos estando en el pelotón de los torpes

- Con todo este “hándicap” y bajo nivel de riqueza, encima la **Financiación** para atender los Servicios Básicos (Educación – Sanidad – Bienestar Social) presenta su Saldo Negativo de **-12.400 M€ desde 2002 → 2013** (último cierre real Mº Hacienda).

Este Déficit de Financiación ya supone el 50% de la Deuda Autonómica generada en este mismo periodo (2002 → 2013).

Pues bien, el Gobierno de Rajoy, ante esta gravísima situación, a pesar de haber incumplido la Comunidad Valenciana reiteradamente la LOEPSF (Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera), cuyo modelo de reparto venció en Dic.-2014, no ha querido resolverla (mienten cuando dicen que no han podido!!).

- Fundamentalmente debido a esta Infr FINANCIACIÓN hemos estado en una situación de permanente humillación ante el total de los españoles.
- Nos negamos a ser permanentemente una Comunidad Subvencionada a través del FLA y Pago Proveedores. Mecanismo FLA (Fondo de Liquidez Autonómica) a través del cual hemos recibido 26.120 M€ hasta Diciembre 2015.

¡Queremos cañas y aparejos para pescar,... no que se nos regale el pescado!, encima ¡ayuda pregonada a voz en grito”... para quedar como unos “mantenidos” ante el resto de los españoles,... cuando lo que se nos da... es lo que en justicia se nos debe.

- Por otra parte, el Estado de las Autonomías, consagrado por la Constitución Española, se nos ofreció como una Estructura política/administrativa y de gestión, más eficaz y eficiente, descentralizadora, próxima al ciudadano y garante de una justicia distributiva de los recursos de la Administración. La Comunidad Valenciana, al carecer de Autonomía Financiera por la evidente infr FINANCIACIÓN... “saltan por los aires los principios Constitucionales”... quizás haya que replantearnos ó bien devolver COMPETENCIAS ó bien EXIGIR por todos los medios legales, parlamentarios, estatutarios, (incluso, si ha lugar, ocupando la ciudadanía la calle pacíficamente) una EQUITATIVA DISTRIBUCIÓN DE LA FINANCIACIÓN E INVERSIONES.

No se trata de hacer cuestión de victimismo (del que a veces nos acusan otras Autonomías, ignorantes de nuestra realidad), sino impartir justicia en la distribución de los impuestos que pagamos todos los españoles.



- Dicho lo cual, y en clave del actual Gobierno de la Generalitat Valenciana, ello no es óbice para que el ejecutivo tripartito – salido del Pacte del Botanic – comience a gobernar. Y, creando un clima ciudadano y empresarial propicio, atraeremos a la inversión financiera (propia y ajena) que ayude a potenciar nuestro tejido industrial, manufacturero, turístico, exportador, etc... .. **creador de puestos de trabajo.**
- El Político se convierte en Estadista – que es lo que necesitamos – cuando comienza a pensar en las próximas generaciones y no sólo en las próximas elecciones (Winston Churchill).

Pedimos, a nuestro poder ejecutivo, que huya de la manipulación de la opinión pública, de todo viso de demagogia y frivolidad en sus propuestas a la ciudadanía... .. y menos aún, que no caiga, abandone y erradique el rencor y el resentimiento en cualquiera de sus acciones de gobierno, que no hace sino dividir a la sociedad valenciana.

El Poder Ejecutivo ha de gobernar pensando en el presente y en el futuro, dejar a la Judicatura para que juzgue las malas conductas pasadas y posibles reprobables conductas futuras.

Si el Presente de nuestros actuales gobernantes se centra EXCLUSIVAMENTE (y pasa a ser su LEITMOTIV) en juzgar el pasado... .. perderemos nuevamente el FUTURO.

- Conocedores de nuestros recursos escasos, tanto a nivel Nación como, sobre todo, a nivel Comunitat, (incluso ya cuando “esté regularizada nuestra financiación”), no caigamos en el error, y menos en el engaño, en ofrecer tanto sin tener garantías ni posibilidades de cumplimiento.

A estas alturas, pasado más de 6 meses del nuevo Gobierno de la Generalitat Valenciana, se debía tener ya preparado – nos tememos que el anterior Gobierno no lo hizo – un documento sobre nuestras necesidades de financiación “incardinadas” tanto en el reparto vertical (Gobierno Central y 17 Gobiernos Autonómicos) como en el reparto horizontal entre las 15 CC.AA. no forales.

Hace un mes escaso que recibimos el “último FLA de Rajoy – Montoro” (que de hecho ya no están)... .. y ahora qué?

INFRAESTRUCTURAS Y LOGÍSTICA

- **El PGV – 2016 alcanza 17.155 M€** (18.370 Consolidado Empresas Públicas). Al staff formado por Presidencia + 9 Consellerías, hay que añadir una 10ª Consellería Ficticia que ocupa un tercer lugar en gasto, **SERVICIO DE LA DEUDA, con 4.055 M€ (23,63% de los PGV)**. 1ª Sanidad ≡ 5.909 M€, 2ª Educación ≡ 4.295 M€.
- **Cada valenciano debe pagar 8.045 € de interés, en el 2016, por la deuda de 40.085 M€ de la Generalitat Valenciana.**
- Cualquier empresa con un ratio de apalancamiento del 233% (40.085 M€ deuda frente a 17.155 M€ cifra de negocio) estaría en quiebra y en trance de disolución. Máxime cuando, como hemos visto, vía Déficit anual, cada ejercicio incrementa la Deuda.



- Con esta Deuda y Déficit... .. y persistiendo en la Infr FINANCIACIÓN y la Infrainversión en Infraestructuras, prácticamente ninguna capacidad tiene la Generalitat Valenciana en llevar a cabo siquiera unas mínimas inversiones en Infraestructuras de transporte y movilidad, regeneración urbana, o Infraestructuras Sociales (sanitarias, educativas, judiciales, hidráulicas/depuración, etc.) y Conservaciones de nuestro patrimonio viario y patrimonial, que son de nuestra incumbencia y responsabilidad.

ANÁLISIS PGE – 2016 (VS) COMUNIDAD VALENCIANA

Año 2016 –	879,23 M€	(7,95%)	} Ratios de Inversión de la Administración General en la Comunidad Valenciana
Año 2015 –	783,33 M€	(6,90%)	
Año 2014 –	613,29 M€	(6,20%)	

	PGE - 2015	REAL – 2015	∇	PGE – 2016
ADIF	365,253	290,129	-75,124	464,745
PUERTOS DEL ESTADO	53,272	27,803	-25,469	61,704
PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	23,955	---	-23,955	3,502
etc., etc.				
ACUAMED	58,374	40,849	-17,525	34,255
SIEPSA	33,255	4,860	-28,395	34,370
TOTAL	634,745 M€	401,46 M€	-233,285 M€	701,389 M€

¡Vemos como toda la inversión prevista en la Comunitat – aun siendo inferior a la media nacional y a que nos debería corresponder por nuestro ratio / población –, además se retrasa su ejecución... .. y año tras año, al ejecutarse bastante menos de lo presupuestado, nos “venden” los mismos perros... .. pero con distintos collares!

VALENCIA LA GRAN OLVIDADA

- Toda esta situación no es sobrevenida, viene de lejos... .. y se cumple irremediablemente aquello de “quien siembra vientos, recoge tempestades”.
- Es evidente que no ha habido verdadero poder valenciano, ni en el Franquismo ni en la Restauración Democrática. Sin poder económico autóctono no hay poder político, ni pujanza financiera.
- Ya lo decía el prócer financiero y político valenciano Ignacio Villalonga (conviene recordarlo), **la Región Valenciana debe ser un espacio en el que se afiance una sociedad civil autóctona fuerte, similar a las de la Región Vasca y Cataluña, capaz de defender con poder y determinación los intereses valencianos frente al centralismo impuesto por Madrid.**
- La desaparición de nuestros Bancos, consecuencia de la incapacidad de la clase política valenciana y del tejido empresarial para gestionar las **NECESARIAS COMPLICIDADES Y PRESIONES con las que sanear y mantener el Sistema Financiero Valenciano**: Bancaixa, CAM y Banco Valencia, instrumentos



necesarios que – bien gestionados – eran fundamentales para relanzar el tejido productivo valenciano... ... La situación actual – de carencia de sistema financiero bancario autóctono – haría palidecer al fundador del Banco Valencia (D. Ignacio Villalonga).

- Éramos y seguimos siendo para Madrid EL LEVANTE FELIZ, LA PLAYA DE MADRID (Cullera y Gandía), BENIDORM la playa de Europa y pionera su “*top less*” de las Suecas e Inglesas... ... **El turismo está bien. Es fundamental para nuestra economía, ¡pero sin abandonar la Industria manufacturera, agroalimentaria, y logística intermodal, ligada a nuestros pujantes Puertos (Valencia, Sagunto y Castellón)!**
- Haciendo historia conviene volver la vista atrás y recordar la **Riada del Turia 14-10-1957**, que arrasó Valencia y la Comarca del Camp del Turia y se saldó con 81 personas desaparecidas... ... Pasan los meses tras la visita del Generalísimo a Valencia en la primera semana de la catástrofe, y sus promesas, y el Alcalde de Valencia y coronel en excedencia, **Tomás Trenor Azcárraga (II Marqués del Turia)** alza la voz y pide para Valencia “**Mi General, a Valencia no está llegando la ayuda económica prometida**”, en 1958 (8 de Octubre) cesó.
- El Director de Las Provincias, **Martín Domínguez Barbera**, en su artículo “Valencia la gran olvidada” denuncia igualmente el abandono Gubernamental que sufre Valencia, de ahí viene la represalia recortando drásticamente a Las Provincias el cupo de papel prensa... ... y tiene que dimitir para no perjudicar a LP. Le sigue José Ombuena. El mismo camino de dimisión tomó el Presidente del Ateneo Mercantil, **Joaquín Maldonado**.
- Finalmente se desvió el cauce para que no discurriera por el centro de la ciudad... ... creando el actual **Nuevo Cauce del Río Turia**... ... sus carreteras paralelas (hoy V-30) y ejecutando unos grandes colectores de pluviales... ... Toda esta gran Obra de Ingeniería fue sufragada en no menos el 25% de su coste por los valencianos (Ayto. 20% y Diputación 5%) con el sello de franqueo, sobre tasas en telégrafos, contribuciones y **gravámenes varios del PLAN SUR (que se inició en 1962)**. Se incrementó por parte del Ayuntamiento un 10% el impuesto sobre riqueza urbana, el 15% sobre riqueza rústica y pecuaria, el 40% la licencia fiscal, el 25% el consumo de gas y electricidad, el 3% la tasa sobre hoteles y restaurantes, el 10% el impuesto de lujo y el 100% las tasas sobre perfumes y dulces,... ... **Todo ello hasta recaudar 400 Millones de pesetas en 10 años**, que fue nuestra aportación... ... **Lo mismo y aún peor ocurrió con el Pantano de Alarcón, sufragado por los usuarios valencianos del Júcar.**
- Si pasamos revista a los 37 años ya transcurridos de Democracia, y con más de 200 Ministros de UCD/PSOE/PP, apenas hemos tenido 15 Ministros de “asignación” valenciana (de ellos 10 lo fueron en los gobiernos del PSOE). Recordemos a Ministros como: Abril Martorell, Lamo de Espinosa, Joan Lerma, Pedro Solbes, Bernat Soria, Leire Pajín, José M^a Maravall, Antonio Asunción, Vicente Albero, Fernández de la Vega, Carmen Albors, Eduardo Zaplana, José M^a Michavila, García Margallo, etc., que prácticamente nada hicieron por Valencia, quizás no se sintieran implicados en nuestra historia, problemática económica y “abandono que sufríamos por parte del Gobierno Central de turno”... ..., de ahí nuestra **INVISIBILIDAD VALENCIANA** (hasta hace apenas 5 años, ni se nos citaba) y sólo ahora, hemos “abierto Telediaris” para hablar de **CORRUPCIÓN** de nuestra clase política... ... **jencima GENERALIZANDO!**... ... y como si no hubiera habido EREs y fraudes de FORMACIÓN en ANDALUCÍA, casos GURTEL y PÚNICA en MADRID; casos PALAU y PUJOL en CATALUÑA, operación PODEMOS en GALICIA, etc., etc.



- A título de ejemplo, el Presidente Eduardo Zaplana que, tras una meteórica y programada carrera política, alcanzó la Presidencia de la Generalitat en Julio de 1995 (desbancando a Joan Lerma tras 12 años de Presidente de la G.V., 01-12-1982 → 03-07-1995), estableció un modelo de crecimiento basado fundamentalmente en el boom urbanístico, macro complejos de ocio (Terra Mítica, Ciudad del Cine, etc.)... .. **y una utilización perversa de las Cajas de Ahorro Valencianas puestas al servicio de las Empresas Públicas, Televisión Valenciana y al recurso de la Deuda.**
- Tras su salto programado a Madrid – en donde fue Ministro de Trabajo y Portavoz del Gobierno – cuál era su meta, en el 2002 (en 7 años al frente del Consell no consiguió ni siquiera utilizar en ningún discurso ni alocución pública el Valenciano... .. así mostró su “apego” a la Comunidad), dejó una Comunidad Gigante con pies de barro... .. un campo minado... .. que el Presidente Camps, ayudado de su homónimo Gerardo Camps al frente de Hacienda,... .. **con una gran dosis de ESTULTICIA E IRRESPONSABILIDAD** nos situaron en el Abismo económico y Degradación moral que conllevó a la Malversación de fondos públicos y a la Corrupción que nos invadió en el último decenio.

GOBIERNOS ESPAÑA Y GENERALITAT VALENCIANA

(Gobiernos de España que en mayor ó menor medida nos ha olvidado y defraudado; Gobiernos de la Generalitat Valenciana cuyo seguidismo y espíritu conformista nos han hundido en el económico y una Sociedad Valenciana que, cuanto menos por omisión... .., ha consentido tales injusticias)

Felipe González Márquez	1982 → 1996	(5 mayo)
José M ^a Aznar López	1996 → 2004	(16 mayo)
José Luis Rodríguez Zapatero	2004 → 2011	(20 Diciembre)
Mariano Rajoy Brey	2011 → 2015	(20 Diciembre)

Joan Lerma i Blasco	1982 → 1995	(3 julio)
Eduardo Zaplana	1995 → 2002	(10 julio)
José Luis Olivas	2002 → 2003	(10 julio)
Francisco Camps Ortiz	2003 → 2011	(20 julio)
Alberto Fabra	2011 → 2015	(20 mayo)

LA POLÍTICA ESPAÑOLA EN CLAVE VALENCIANA

Nuestros representantes políticos recientemente elegidos (32 Diputados y 9 Senadores) por la Comunidad Valenciana, quienes, junto con el resto de los parlamentarios españoles elegirán al Presidente del Gobierno de la XI Legislatura, es importantísimo lo que vamos a delegar en ellos. **Ni más ni menos que está en juego la viabilidad de nuestra Autonomía.**

De su capacidad de convicción, conocimiento de la realidad valenciana e integridad de sus convicciones, y de cómo, defiendan en el Congreso y en las Sedes Centrales de los Partidos, las justas reivindicaciones de



nuestra Comunidad que les trasmita documentalmente el Gobierno de la Generalitat, para que nuestra Comunitat sea viable, en cuanto a financiación e inversiones productivas, y consecuentemente luchen denodadamente por un Nuevo Modelo de Financiación, de ellos dependerá nuestro futuro.

Frente a esta dura realidad en que estamos sumidos, **los valencianos asistimos perplejos, a un cruce de acusaciones**, entre los que han desalojado el Palau de la Generalitat no más hace 6 meses y **apenas nada reivindicaron en financiación e inversiones al Gobierno Central “amigo”, y entre el nuevo Consell del tripartito, que carente de programa alternativo en lo económico, no hacen sino referirse a la herencia recibida** ¡por demás sobradamente conocida, cuando eran Oposición! - **y sí por el contrario, enarblando un programa iconoclasta y rupturista en lo educativo e identitario, que divide a la sociedad... .. y prometiendo mucho que no está en su mano cumplir ¿Es esta la nueva política? ¿Prometer sin tener garantías?**

Por el contrario, desde la Sociedad Civil y Tejido Empresarial EXIGIMOS YA, con vehemencia, que se comience a gobernar desde el CONSENSO y evitemos romper a una Sociedad que lo que quiere es avanzar hacia un futuro prometedor con identidad propia.

Los valencianos menospreciando las falsas promesas y discursos mágicos de imposible cumplimiento, ya que suponen un desmesurado incremento de gasto, discordantes con las imposiciones europeas de Estabilidad Presupuestaria, debemos exigir a los políticos que hemos elegido en las pasadas Elecciones al Congreso y Senado, representando a nuestra Comunidad, que tomando sus programas electorales, como un Contrato con los Valencianos y por encima de “obediencia al Partido” en aquello que nos perjudique como Región, se comprometan a:

- **Exigir al Gobierno y su Consejo de Política Fiscal y Financiera (CPFF) una financiación capaz de atender a los servicios básicos (sanidad, educación y dependencia) con igualdad de ratios que el resto de los españoles.**, ya que el “status quo” actual no puede proseguir...En cuando a la Deuda actual, tras una quita consensuada (hay precedentes en otras CC.AA.) y argumentos ciertos existen, hay que ir a una solución semejante al **PLAN HAMILTON** (que asumió el Tesoro del primer Gobierno Constitucional de EE.UU. en 1.790 tras la guerra de la Secesión y situación de quiebra de parte de los Estados Confederados) y **MUTUALIZAR LA DEUDA** resultante, que asumió el Tesoro Nacional... ..
- **Convenir igualmente con el Gobierno Central, un plan decenal 2016-2025 para dotarnos de unas Inversiones, sostenibles en el tiempo, para infraestructuras productivas en Transportes; Logística; Nodos intermodales (viarios, ferroviarios y portuarios) que hagan más eficiente nuestro tejido productivo y potencie nuestras exportaciones. Que los actuales 7.000 M€ que arrastramos de infra-inversión desde los tres últimos lustros (2000→2015), desaparezcan en 10 años. Inversiones viables económicamente y con capacidad de retorno.**
- **Plantear una dotación presupuestaria extraordinaria que “incentivada” por una imprescindible Colaboración Público-Privada (CPP)** se dedique a dotar a nuestra Comunidad Valenciana de Infraestructuras Sociales: (Educación: acabar con los “barracones”; Sanidad y Dependencia: dotar de plazas y camas, hoy insuficientes; Equipamientos de Justicia, tanto en edificios como en dotaciones informáticas, acordes a los ratios europeos); Potenciar las Cercanías ff.cc de proximidad; Aparcamientos disuasorios, etc., Acabar con los “cuellos de botella” y congestión de tráfico en los Accesos a las capitales de provincia y grandes urbes de la C.V.; Rebajar los elevados índices de siniestralidad viaria; Zonas Logísticas e intermodales (portuarias / viarias / ferroviarias).



- **Asumir una Política Hidráulica integral en la Comunidad Valenciana, pendiente y comprometida por MAGRAMA.** Depuración terciaria de las EDARs en todos los municipios, para evitar las sanciones europeas “que soportamos” por nuestro reiterado (en el tiempo) incumplimiento; Acometer el Plan Global de Defensa del Júcar, Modernizar los regadíos de la Ribera del Júcar y luchar contra la pertinaz sequía, ejecutando las Presas pendientes, y Acometer de una vez los trasvases necesarios y en su día paralizados. **Nuestro estrés hídrico (C.V.) es el mayor de Europa, un 72% de la superficie de la C.V. tiene un consumo de agua que supera el 40% del agua disponible.**
- En consecuencia, queremos de nuestros nuevos parlamentarios en las Cortes Generales (congresistas y senadores) – cualquiera que sea su “adscripción política” – concedores de la dura realidad de nuestra Comunidad, exijan al futuro Gobierno Central “sea monocolor ó de coalición” que nos ayude a superar los pasados “*anni horribili*” – en gran parte debidos a una Infr FINANCIACIÓN e Infrainversiones en Infraestructuras productivas – a recuperar nuestra autoestima, para que seamos nuevamente los valencianos, imprescindibles protagonistas de la recuperación española.
- **Lealtad a un partido no es Sumisión, pedir las Reivindicaciones justas no es Ruptura. Por encima de la Sumisión y Obediencia ciega están los intereses de los valencianos: FINANCIACIÓN e INVERSIONES.**

Hay que abandonar de una vez por todas el individualismo y meninfotismo tan característico de nuestro pueblo valenciano... .. Hagamos Región, País ó Comunidad (como quiera que lo denominemos) y con nuestra realidad cultural, lingüística e histórica diferenciadora y propia, permaneciendo en España, exigir lo que nos corresponde.

EL GRAVE PROBLEMA HIDRÁULICO

El intento de equilibrar la España seca con la húmeda es histórica, ya nace con los acueductos y presas romanas... .. con los regadíos musulmanes... .. con la creación del Tribunal de las Aguas (960 d.c.), por Abd al – Rahman III, para regular nuestros regadíos... ..

Los borbónicos Canales Imperiales de CASTILLA Y ARAGÓN; el regeneracionismo del Aragonés **Joaquín Costa** (1.846 -1.911); el Primer Plan Nacional de Obras Hidráulicas en la segunda República de Lerroux promovido por el ICCP **Manuel Lorenzo Pardo** (1.881 – 1.953), que culminó con la actual configuración de las Confederaciones Hidrográficas (CC.HH.) y el Plan de Riegos de Levante.

Más tarde en la dictadura de **Franco** se ejecuta la mayor red de Presas y Trasmases jamás conocido, y en lo referente a la Comunidad Valenciana, además de las Presas de Alarcón, Benageber, Contreras y el viejo Tous, se acometieron el Acueducto Tajo-Segura... .. y el primer intento del trasvase Ebro-Levante que fue **el Canal de 12 kms Xerta (TA) → Calig (CS)** y de ahí a Vinaroz-Benicarló. Se quedó en Ulldecona, lo inauguró Franco y quedaron sin hacer los 40 kms Ulldecona- Calig... .. **TODO QUEDÓ PARALIZADO POR FALTA DE RECURSOS.**

Por contra y en contraposición, llegada la Democracia y superado el Plan de Estabilización de Ullastres, sí se acomete el blindaje de la Cuenca del Ebro con el **PACTO DEL AGUA DE ARAGÓN** (año 1.992) que



incluye 145 actuaciones hidráulicas \equiv 3.200 M€. A los 80 embalses de la Cuenca del Ebro existentes, se compromete añadir 11 nuevos más de regulación, y 4 recrecimientos de presas. Con una reserva exigida de 6.500 Hm³.

Sí se aceptó y ejecutó el transvase Xerta – Senia hacia el norte para Consorcio de Aguas de Tarragona y Área Metropolitana de Barcelona.

⇒ **EXIGIMOS ante tamaña afrenta y trato discriminatorio:**

- Reanudar el Transvase iniciado por AZNAR (marzo 2004) \equiv 50m³/seg \equiv 1050 Hm³/año, y derogado por Zapatero y su Ministra Narbona (Agosto 2004)... .. y que, tras un gobierno con mayoría absoluta, **Rajoy ha sido incapaz de reanudar... .. y nuestros políticos valencianos RECLAMAR Y EXIGIR.**
 - Finalizar las obras de Modernización de riegos, pasándolos a goteo de 20.500 Hectáreas de la Ribera del Júcar valorados en unos 225 M€ (Pantano Alarcón: España estaba exhausta económicamente y los agricultores de la Ribera y otros titulares de aprovechamientos industriales / hidráulicos del Júcar en **1.942 forman (USUJ) la Unión Sindical de Usuarios del Júcar** y ejecutan a su costa el Pantano de Alarcón que finaliza en el año 1.970. El Tribunal Supremo, por sentencia del 14/02/1983, reconoce la Propiedad Privada de Alarcón... .. El 23/07/2001 no obstante los Usuarios del Júcar, renunciando a sus legítimos derechos, “solidarizándonos con España”, accedemos a la firma del Convenio Alarcón entre MAGRAMA/GV/USUJ (para la explotación del sistema hidráulico de Alarcón-Contreras- Tous, por parte de la CH del Júcar... .. corriendo a cargo del Estado una serie de obras en compensación: 190.572 haneg. Acequia Carcaixent; 53.700 haneg. Arrozal Antella - Albal, etc. **Obras que, año tras año, se han ido demorando y no están todavía finalizadas tras 15 años de la firma de Convenio transaccional de pago.**
 - Tras la **Rotura de la Presa de Tous (20/10/1982)** hubo que esperar a que se produjera otra nueva riada en el año 1.987 y nuevamente que se inundara toda la Ribera del Júcar, para acometer el **Tous Nuevo** (1.992-1996), la **Presa de Bellús** (río Albaida) y la **Presa Escalona** (río Escalona).
- Pasada la 2ª Legislatura de Aznar, las dos Legislaturas de Rodríguez Zapatero y toda la de Rajoy, quedan aún pendientes las mejoras, canalizaciones, defensas y drenaje de los Barrancos y ríos afluentes del Júcar anteriormente detallados... .., **200.000 habitantes pertenecientes a 19 pueblos de la Ribera de inundación del Júcar están reclamando las obras del Convenio firmado entre Jaume Matas y Eduardo Zaplana en el año 2002.**
- Modernización del Canal Júcar-Turía 40.000 regantes (65 M€) comprometido por Arias Cañete (julio 2014)... .. Abandonó el Ministerio, se fue como Eurodiputado e incumplió lo prometido, tanto él como la Ministra García Tejerina que le sucedió.
 - Plan global frente a las Inundaciones del Júcar (750 M€) Presa Estubeny (río Sellent), Presa de Montesa (río Canyoles), Presa Marquesado (río Magro- Montserrat) i/200 M€.



PREGUNTAS SIN RESPUESTAS – EJE FERROVIARIO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO (CM)

- Problemática que surge de la Implantación del tercer Carril en el actual Eje Mediterráneo, al ser un Corredor ferroviario prácticamente saturado (LD/MD/Cercanías/Mercancías)

AEE ancho europeo estándar \equiv UIC \equiv 1.435 m.m. a intercalar en el

IG Iberian gauge \equiv 1.668 m.m. introducido por Juan Subercase Krets (año 1783-1856)

LAV ó HSL (High Speed Line)

Si la implantación de ancho estándar o UIC en el CM, subtramo **Valencia Nord → Sagunto, Vía y electrificación**, tenía una fecha contractual de finalización de 3 Junio 2015 ¿Cómo es posible que hasta el Agosto 2015 -fuera ya de plazo - cuando ADIF sacara a Concurso el suministro de las traviesas necesarias para acometer el 3^{er} carril desde la Estación Renfe: Cabañal, y hasta Julio 2015 ni siquiera se hubieran adjudicado todavía los “**cupones mixtos**” necesarios para poder empalmar los dos tipos de carril (54 kgs/ml) y 60 kgs/ml) para la AV... .. cambios necesarios por su mayor inercia?... ..

¿Para cuándo se suministrarán la totalidad de los cambios de vía? ¿No es quizás la falta de una mayor coordinación entre los suministros de materiales a las Contratas, a cargo de Adif, que marcan inexorablemente el ritmo real de los trabajos y los tiempos y husos horarios y “cortes de vía”, impuestos por Renfe Operadora, para afectar en lo mínimo posible al tráfico y circulaciones de la línea, pero que a veces hacen imposible avanzar en el ritmo de las obras del 3^{er} hilo?

- Si definimos que AVE equivale a un servicio de ferrocarril de viajeros sobre ancho europeo (AEE ancho europeo estándar \equiv UIC \equiv 1.435 m.m.) y en la línea de alta velocidad (LAV) ó HSL (High Speed Line) tal como la define la U.E... .. y pensamos que no más de cuatro convoyes diarios serán los que salgan de Castellón, paren en Valencia en “plan rebote” y desde allí sin cambiar de tren lleguen, en AVE a Madrid ¿No es un contradios y operación absurda esta actuación de ADIF?

¿Alguien puede explicarnos el coste/beneficio de este ramal LAV sin continuidad ni hacia el Norte (→ Tarragona) ni hacia el Sur (→ Alicante)? ¿No pretenderán vendernos que esta actuación “en isla” confirma que el Corredor Mediterráneo avanza, ya que nada tiene que ver con el Corredor Mediterráneo (CM) de viajeros, Figueres → Barcelona → Tarragona → Castellón → Valencia... .. ni menos con el CM de Mercancías.

- En coherencia con el tercer hilo en el tramo VLC → CS (insisto una sola vía tendrá ancho europeo (UIC) entre las dos ciudades), Adif, acaba de anunciar que definitivamente **todos los kilómetros que separan Castellón de Vandellós (150 Kms) van a tener el tercer hilo solamente en una de las dos vías, la otra se mantendrá en ancho ibérico (IG Iberian gauge \equiv 1.668 m.m.).**

Es una obviedad, pero los trenes avanzan en ambos sentidos (norte → sur y sur → norte) (**¿no?**) ¿Puede pensar alguien que un AVE con ancho UIC pare en una estación intermedia a esperar que pase otro en sentido contrario? **Desgraciadamente, 150 kms de monovía de LAV – como piensan implantar – no tienen ninguna funcionalidad, es un nuevo Contradios ó actuación absurda de ADIF/FOMENTO.**

- Se nos venía hablando – ahora hace más de un año – (la noche del 14-15 Diciembre 2014, la ex-Ministra de Fomento, cambió de discurso) que el AVE Castellón → Valencia sería operativo al final de 2015 (quizás



se retrasará para Mayo 2016 – no es importante en si el retraso, salvo que indica la descoordinación reinante en el Ministerio)... .. y para finales del 2016 también se anunció el AVE REGIONAL.

¿Alguien en su sano juicio, y fuera de campaña electoral, puede justificar que el tráfico entre Castellón → Valencia → Alicante en LAV y velocidad AVE justifica la obra?.. .. independientemente de que nuevamente se han incumplido los plazos comprometidos.

El actual Euromed en ancho ibérico se mantiene con sus 3 horas y 15 min (mínimo) para el trayecto Valencia → Barcelona..... ¿Cuándo y cómo acortar este trayecto? ¿Alguien nos puede explicar cuándo se va a desbloquear los problemas técnicos, económicos / presupuestarios y de circulación en el tramo Castellbisbal → Martorell?... .. ¡Nudo gordiano de este Corredor!

- **Son multitud de preguntas sin respuestas, que también nos surgen en el trayecto Valencia → Xátiva → La Encina**, en donde por cierto se ha renunciado a ejecutar el intercambiador de La Teja (cuyo contrato se formalizó en mayo 2015 y a los 2 meses se ha desistido de su ejecución y anulado el contrato) y en dónde apenas hace unas semanas, se han licitado dos actuaciones en el tramo Torrente → Xátiva → Xátiva → Nudo de la Encina:

→ **Proyecto y obra para la electrificación a 25 KV línea aérea de contacto, sistemas asociados y telemando tramo Torrente → Xátiva** de la línea AV Valencia → Alicante (60 kms). Ofertas que se presentaron el pasado 24 de Agosto 2015 con un importe máximo de **25,214 M€** y un plazo de ejecución de 6 meses a partir fecha de contratación. Sólo recordar que este trazado de AV y ancho estándar fue iniciado en el 2002 con la colocación simbólica de la primera traviesa por el Presidente del Gobierno José M^a Aznar – cuando su imposición de Castilla – La Mancha y el VºBº del PP en el Gobierno de la Comunidad Valenciana, pretendía que el AVE en AV llegara a Valencia por el Sur : Madrid → Albacete → La Encina → Valencia (465 kms)...trazado que afortunadamente “aplazado” por el trazado Centro ya en servicio desde el 18 de Diciembre del 2011 Madrid → Cuenca → Valencia y de 363 Kms.

→ **Proyecto y obra de cambio de ancho tramo de 41 kms Xátiva → Nudo de la Teja (La Encina)** ofertas a presentar el 27 de octubre 2015 con un importe máximo de **5,033 M€**. Este tramo de 41'2 kms se encuentra en servicio en doble vía electrificada a 3 kv de cc y admitiendo circulaciones de hasta 220 kms/h. Actualmente en servicio en ancho ibérico (1.668 m/m), también cuenta con traviesas polivalentes (afortunada previsión!) para cambiar en pocas semanas y a través de esta adjudicación a ancho UIC (1.435 m/m).

En este tramo se reconstruirá la plataforma para vías de ancho ibérico que fue desmantelada en el año 1996 entre Mogente y La Encina, así como la duplicación de vías entre Mogente y Xátiva que será destinada a mercancías, trenes regionales y cercanías.- Una vez puesta en servicio esta doble vía en ancho ibérico, se desviarán todo el tráfico por la misma, y comenzará una segunda fase para adecuar la actual plataforma (que admite circulaciones hasta 220 kms /h) para el uso de trenes de pasajeros de alta velocidad. A.V. (300/350 Km/h) en doble vía ancho UIC.

- **Con todo este “rompecabezas” que requiere vías de solución rápidas y eficientes, surge la pregunta ¿Para cuándo estará operativo en su totalidad el trayecto Valencia → Xátiva → La Encina → Alicante (éste último tramo, en servicio desde el 17 Junio 2013, en doble vía y ancho UIC con circulaciones máximas hasta 300 Kms/h y ERTMS en niveles 1 y 2)?**



¿Para cuándo se iniciarán las actuaciones en los tramos tradicionales de vía Renfe 1.668 m/m La Encina → Alicante y Alicante → San Isidro, para convertirlos (actualmente, como decimos, en vía única ancho ibérico- Renfe) en ancho mixto, incorporando el 3^{er} carril (UIC) y habilitarlos para CM Mercancías?

Para finalizar estas reflexiones -que nos deben ocupar y preocupar en el plano temporal de la implantación -... cuatro últimas preguntas:

- **Las empresas habilitadas para el transporte de mercancías en el CM, Corredor que avanza, como vemos, tan lentamente** en la implantación del 3^{er} carril (1.435 m/m), en lugar de progresar de Norte → Sur, este 3^{er} carril se está abordando su implantación “por islas provinciales” – empresas como Logistren, Ferrovial, Transfesa Rail, Renfe mercancías, Comsa, Tracción Rail, y Continental Rail **¿disponen de material rodante, tanto vagones como locomotoras, adaptados al ancho mixto (ibérico /estándar) para operar en vías de ancho UIC?**
- Por el norte del CM, y en su conexión con Francia ¿para cuándo y cómo se resolverá el contencioso técnico económico -en cuando a insuficiencia de tráfico- y el jurídico -en cuanto a solucionar el concurso acreedores- que presenta el Consorcio concesionario **TP Ferro (Eiffage - ACS - ADIF - RFF Réseau Ferré de France) que explota los 40 kms de línea LAV Perpiñán → Figueras. Incluyendo el Túnel de Le Pertús de 8’3 Kms... .. Máxime con el retraso “sine die” de LAV Nimes → Perpiñán por parte de la SNCF francesa – sumada al retraso en la llegada del tráfico de Mercancías Sur Mediterráneo → Figueras.**
- Por el sur y en concreto en Valencia ciudad, en cuanto al colapso y saturación de circulación a cortísimo plazo **del túnel de Serrería, Nudo gordiano del tramo y punto débil del CM de Mercancías flujo Sur → Norte ¿cuándo está prevista su prolongación?**

¿Para cuándo se implementará y dispondremos del Anteproyecto del **Eje pasante por Valencia – Ciudad (G.V. Germanías → G.V. Marqués del Turia → Avda. Aragón → Avda. Blasco Ibáñez → Avda. Los Naranjos → Alboraya) para así liberar de Viajeros (AVE Alicante → Valencia → Castellón → Tarragona → Barcelona, Media distancia y Cercanías) el saturado Túnel del Cabañal, y dejarlo solamente para Mercancías procedentes del Sur, Parque Logístico Fuente San Luis (FSL) y Puerto Valencia y viceversa?**
- Finalmente nos podría responder la Ministra “en funciones” Ana Pastor el por qué la Agencia de Seguridad Ferroviaria, TAMBIÉN dependiente de su Ministerio, está retrasando la homologación de los Desvíos y otros aparatos de vía, a implantar en el tercer carril del CM? Por qué la Agencia igualmente no da su aprobación a que el Cercanías C-3 llegue a Valencia Nort, cuando la obra y su señalización acabó en Junio 2015?



INFRAESTRUCTURAS Y LOGÍSTICA

Existen varias prioridades igualmente en cuanto a Infraestructuras de transportes y movilidad (mercancías y viajeros), asociadas a una casi total carencia de zonas logísticas intermodales en la Comunidad Valenciana que faciliten el transporte de mercancías y la exportación.

- **Dotación presupuestaria suficiente para reemprender y acelerar Obras paralizadas**

- Autovía A-33, cruce A-31/A-35/A-7 Tramo Font de la Figuera (12'5 kms). Iniciada en Junio del 2008 con una finalización contractual en Enero-2012 y que tras varias paralizaciones y prórrogas, se pretende finalizar en el 2020 (**12'5 años para 97'91 M€**).
- Variante de Cullera –Favara (12'4 Kms). Iniciada en marzo del 2007 y con una fecha de finalización contractual Diciembre 2011. Con una serie de aplazamientos y Actas de suspensión, la última programación del Ministerio de Fomento prevé finalizarla en el año 2019 (**13 años para 114'549 M€**) eso es lo mínimo que tardará en finalizar la tan aireada autovía A-38, Gandía → Valencia.
- Acceso Viario Sur al Puerto de Gandía (Variante de la N-337 de 4'5 kms. . Iniciada en Junio 2008, por 22 M€, como todas las obras del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana, sufrió una “ralentización”, reajuste de anualidades y finalmente cuando apenas llevaban ejecutados 1'5 M€, Acta de Suspensión Temporal en octubre 2010. Se ha levantado en Febrero 2015 el Acta de suspensión temporal y se prevé finalizarla en el 2018 (¿)

Dado que el tráfico al Puerto de Gandía discurre por el tramo urbano “mezclado” con el tráfico de mercancías portuarias y el tráfico turístico/vacacional (playa de Gandía)...había que ACELERAR su ejecución presupuestariamente.....además dará servicio directo al Nuevo Hospital de La Safor-Gandía (**10 mínimo para 22 M€**)

- **Nuevos Accesos y Mejora de los existentes a los Puertos de Castellón y Valencia/Sagunto.**

- Usando los fondos **CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)** de cuyos 28.000 M€ a España nos ha correspondido 2.404 M€ (**financiando 882 M€ ≡ 36'62 %**) habría que incluir la cofinanciación de la Plataforma Intermodal de la Fuente de San Luis y sus accesos viarios desde la V-30 y V-31 así como los Accesos Ferroviarios al recinto de Valencia y Sagunto (APV) y los accesos ferroviarios y viarios a través del Polígono Petroquímico del Serrallo (Cs) a la Dársena Sur de la Autoridad Portuaria de Castellón (Port de Castelló)
- Igualmente acceder al **Fondo de Accesibilidad Portuaria** (puesto en marcha el 30/07/2015 dotado con 466'80 M€ hasta el 2019 y 113'7 M€ ya para el 2016.

- Acceso Viario a la Dársena Sur (Castelló Port) desde la CV-22 (12M€).
- Acceso ferroviario ffcc. a la Dársena Sur (Castelló Port) para conectar el Puerto en el Eje ffcc. Mediterráneo (70 M€).
- Nuevo Acceso ferroviario al Puerto de Sagunto (30 M€)Proyecto ya redactado en todos los informes favorables (DIA).....todo ello para enlazar con ffcc el recinto del Puerto con el Eje ffcc del Mediterráneo a la altura de la Estación de Sagunto y con el ferrocarril Zaragoza – Teruel .- Sagunto.



- Mejora integral acceso portuario de Valencia a través de la V-30 (marginales derecha e izquierda del nuevo cauce del río Turia).

A juicio de la Camara de Contratistas y con estudios de tráfico IMD, actuales y previsiones a corto y medio plazo y la necesaria separación de tráfico portuario y tráfico de agitación..... **las obras necesarias y en parte ya con proyectos puntuales ya redactados ascenderían a 120 M€.**

Tenemos un Gran Gigante portuario con pies de barro, falta de conexiones – sobre todo viarias con el exterior... .. es necesario e imprescindible un Acceso Viario Norte, y mientras esto llega acelerar las obras de ampliación y “cuellos de botella” de la CV-30, eliminando los tráficos de agitación metropolitana que usa la –V-30 como vía conectora.

Es notoria la falta de coordinación que ha existido entre la Autoridad Portuaria de Valencia (Puertos del Estado) y la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V... .. ambos dependientes del Ministerio de Fomento... .. y a su vez ajenos a los Planes Urbanísticos tanto del Ayuntamiento de Valencia como de su Área Metropolitana... .. **¡No se han hablado! ¡Es más, se han ignorado!... .. El Puerto ha crecido más y más sin contar con los otros... .. de ahí surge la Disfuncionalidad y Falta de Accesos adecuados.**

- **Acometer obras incluidas en el PITVI (2014/2024) de gran accidentalidad y que alcanzan un IMD superior al 100 % de la media nacional.**

→ Reanudación de la Variante de Benissa (N-332) paralizada en Mayo 2009 (27 M€).

→ **Ampliación de la N-332 Biela de Conexión a los accesos Aeropuerto de Alicante (4’75 kms) por 29’3 M€, para conectar N-332 y A-70.El Altet** – Alicante ya en Mayo 2015 ha alcanzado el 1 M pasajeros con un incremento interanual del 4’10 %...hoy en ida se tarda más desde el Altet a Benidorm ó Torrevieja (coche) que de Manchester a Alicante (Avión) Inaudito!!

El actual IMD \equiv 120.000 vehículos/día y su alta accidentalidad, hacen necesarios el evitar los cruces “bucles” y mezclas de tráficos metropolitanos de agitación, con los de largo recorrido. Es URGENTE Y PRIORITARIA acometer esta obra de desdoblamiento, debiendo comenzar por el segundo tramo (142’4 M€) que se podría licitar como CPP ó Método Alemán ó Peaje (tarifario ó “en sombra”).

→ **Desdoblamiento en varias y sucesivas fases de la Circunvalación exterior a Valencia (By-Pass) en su tramo norte.**

1^{er} Tramo CV-32/CV-35 (La Gombalda – Museros) con 10’62 kms y **101’81 M€**

2^o Tramo CV-35 (Autovía de Liria) hasta CV-370 (Eje de Turia Manises – Ribarroja), con 7’35 kms y **142’4 M€**

3^{er} Tramo CV-370 hasta A-3, con 4’52 Kms y **44’3 M€**

→ Variantes pendientes en la N-332, Favara, Bellreguart- La Alquería de la Comtesa – Palmera – Gandía – Oliva – Gata de Gorgos- Altea – etc.

Actualmente esta N-332 (que pretende convertirse en la Autovía A-38), que recorrerá el litoral con orientación norte-sur (Valencia – Pilar de la Horadada), es la única carretera nacional que pesar de



conectar la 3ª y 4ª Capital de las provincias de más población de España, en sus primeros 190 Kms, tiene apenas 100 Kms de autovía, **mantiene 90 Kms de trazado simple calzada en ambos sentidos sin mediana con exigüos arcenes y atraviesa el casco urbano de 11 poblaciones**

Soluciones a estas Variantes de población en la N-332 (Valencia – Alicante) por la costa, que en modo alguno puede aplazarse su ejecución, lanzando a la opinión pública y a los municipios el **“señuelo de la liberalización del Peaje de la AP-7 para el año 2019”**. Sin lugar a dudas creemos que el “fin de la Concesión actual Peaje” no supondrá su total liberalización, **sino que será sustituido por un nuevo Peaje Blando o “Euroviñeta”, reiteradamente exigida por la UE** y actualmente vigente en Alemania, Austria, Polonia, Suiza, República Checa, Eslovaquia y, recientemente, en Francia, en sus diversas modalidades. El nuevo concesionario contribuirá a los gastos de conservación de esta autovía – liberando al Estado y al Ministerio de Fomento de esta “carga” – y quizás asumiendo el nuevo concesionario, con la ejecución de “más conexiones” AP-7 / N-332. **Al fin y al cabo lo que proponemos es hacer más permeable la AP-7 y, consecuentemente, más apta para su uso (en tráficos y recorridos de agitación) por los habitantes de las poblaciones de la Safor y la Marina Sur**

Enlace con Oliva Sur

El proyecto de trazado de la “Conexión Sur de Oliva, Fase 1 de la Variante de la Safor” así como el Estudio de impacto ambiental para la conexión de los ramales de enlace con la AP-7 fue sometido a Información Pública por la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V. s/anuncio de BOE 17/01/2015.

Enlace en Estación de Servicio (E.S. San Antonio) Pedreguer, para facilitar el Acceso a Jávea y Gata de Gorgos, evitar el discurrir de la N-332 por la población y conectar directamente con la CV-374 a Jávea.

Enlace en Acceso Calpe

Enlace Altea Sur

La realidad se impondrá a nuestros deseos. ¡No vendamos falsas esperanzas a estos ciudadanos tan pacientes!, y que sea la nueva Concesionaria (Pública o Privada) la que acometa, y con cargo a un “peaje blando”, la conectividad entre la AP-7 con las poblaciones contiguas

→ Duplicación de la N-220 Aeropuerto Manises y V-30 (5'87 Kms) (70,680 M€)

En el BOE 26/02/2015 se declaró el DIA positivo al proyecto de Trazado N-220 (alternativa B)

→ Prolongación Sur en el Túnel de Serrería, hasta la CV-500

→ Duplicación Variante de Gandía (7'6 Kms) (57,786 M€)

En el BOE 29/10/2012 se declaró el DIA positivo y el Estudio Informativo fue aprobado en el BOE 04/06/2013

→ Mejora y Acondicionamiento del Puerto Querol N-232 – Barranco de la Bota – Masía de la Sorreta (12'80 Kms) y 61'40 M€, para proseguir con la Autovía A-68 (Vitoria – Logroño – Zaragoza – Alcañiz – Puebla Alcolea – Torre Miró – Puerto Querol – Vinaroz) (61,140 M€)

→ Ampliación a 3 carriles Autovía A-7 (tramo Crevillente – Orihuela – Beneferri) de 17 kms. con un IMD ≡ 45.000 vehículos/día



→ Prolongación de la A-7/CV-10 hasta límite provincia de Tarragona (45,9 kms)

13,6 kms. Vilanova d'Alcolea – Coves de Vinromá **(70 M€)**

14,0 kms. Coves de Vinromá – Salsadella **(70 M€)**

18,3 kms. Salsadella – San Mateu – Traiguera **(90 M€)**

INFRAESTRUCTURAS Y CONTENEDORES CULTURALES

No hay que olvidar temas igualmente importantes para Valencia y su reclamo Cultural y Turístico. El tener Museos “eternamente en obras”, porque las pocas inversiones en acondicionamientos y ampliaciones que se acometen se eternizan por falta de anualidades suficientes, dice muy poco a favor de la Ciudad (la gente, tanto autóctona como foránea, no distingue si la “propiedad” es del Estado ó de la Comunidad).

El Gobierno Central debe incrementar las inversiones en:

- Rehabilitación y ampliación (5ª fase) Museo de Bellas Artes San Pio V
- Ampliación y Consolidación del Museo Nacional de Cerámica González Martí
- Proporcionar las Subvenciones “equitativas y proporcionadas” al Palau de les Arts Reina Sofia

Recibiremos en este año 2016 una subvención del Ministerio de Cultura de 541.540 €, frente a 9'4 M€ (Teatro Real de Madrid); 7'1 M€ (Liceo de Barcelona); 1'6 M€ (Real Maestranza de Sevilla), etc. Somos los últimos, por detrás de Amigos de la Opera de Oviedo, Teatro Arriaga de Bilbao, Opera de Tenerife, etc., etc... .. Así viene sucediendo “año tras año”.

OTRAS INVERSIONES (MINISTERIOS DE INTERIOR Y TURISMO)

- Centro de Inserción para extranjeros de Monteolivete. Adaptación del Cuartel de Zapadores (Mº del Interior). Proyecto integral redactado ya en el año 2009... .. no acometido, salvo obras de reparaciones ineludibles.
- Reanudación Centro Penitenciario Levante II de Siete Aguas (paralizado desde 2014) y **con más de 60 M€ de inversión pendiente**. Debía haber finalizado en Diciembre 2013... .. y mientras tanto el Centro Penitenciario de Picassent, con una ocupación del 160%.
- Reanudación del Parador de Morella (iniciada su ejecución en 2009 y paralizado por el Ministro Soria) **con 17'8 M€ pendientes de ejecución**.



RECOMENDACIÓN FINAL

Para finalizar esta pormenorizada exposición de nuestra realidad económica y en paralelo hacer notar la carencia de infraestructuras necesarias y de alto valor añadido, manifestar que:

- **La Inversión en Infraestructuras en la Comunidad Valenciana ha disminuido en esta crisis un -67%** (año 2008 \equiv 2.352 M€ \rightarrow año 2015 \equiv 783 M€)
- **La Licitación Pública ha disminuido un -83%** (año 2008 \equiv 3.380 M€ \rightarrow año 2014 \equiv 579 M€)
- Que entre el año 2008 \rightarrow año 2014 **se han destruido en España 1.367.000 puestos de trabajo (empleos) en el subsector de Edificación** (burbuja inmobiliaria, crisis subsiguiente bancaria / crediticia, etc... .. quizá algo culpable el Banco de España “invigilando”).

Pero la destrucción de 369.000 empleos en la Obra Civil Pública es “enteramente achacable” a la Administración Central... .. al fijar sus Prioridades de Estabilidad Presupuestaria, Deuda y Déficit impuesta por Bruselas, en Reducción de la Inversión Productiva, y no por contra en la Reducción del Gasto Público... .. a la vez que no apostar decididamente por la Colaboración Público Privada (CPP).

- **Destrucción de Empleo que aquí en la Comunidad Valenciana ha supuesto una carga en el incremento del paro de no menos de 379.000 personas** (170.800 en edificación y otros 37.500 en Obra Civil).

Por último recordar, una vez más, que acudiendo a las Tablas Input-Output de la Contabilidad Nacional, cabe incidir en que cada **Millón (1 M) de euros de Inversión en Construcción y Obra Civil, genera 14'5 puestos de trabajo y su Retorno Fiscal** (IVA, IRPF, TASAS, NO PRESTACIONES DE DESEMPLEO, etc.) **es del 49% para el Tesoro Público**. Y su efecto arrastre nos dice que 1 € de Inversión en Obra Civil genera 1'92 € de actividad económica en otras ramas de la producción, frente a 1'83 € que genera la Automoción ó el 1'76 € que genera la Agricultura.

Las críticas y denuncias aquí expuestas, aun siendo objetivas como hemos pretendido, puede que no sean agradables, pero entendemos que son necesarias... .. para, una vez denunciadas, corregir comportamientos, actitudes y complicidades de la Clase Política y de la Sociedad Civil y Empresariado... .. necesarias para la Supervivencia de nuestra Comunidad Valenciana.

Valencia 30 de Diciembre 2015