CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

⇒ SITUACIÓN ACTUAL CRÍTICA

⇒ CONSECUENCIAS SOBRE LA ACTIVIDAD Y EL EMPLEO

⇒ SOLUCIONES Y PETICIONES A TRASMITIR A LA ADMINISTRACIÓN

Valencia – Mayo 2012

EL SECTOR CONSTRUCTOR Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

ÍNDICE

página

1. EL SECTOR CONSTRUCTOR EN LA COMUNIDAD VALENCIANA _____ **1**

Histórico – Datos de la Actividad media en el periodo (2005 → 2007)

2. PROBLEMAS APARECIDOS EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS _____ **3**

- Fuerte crisis económica general 3
  - Inmobiliaria
  - Financiera
  - Energética
- Plan de Consolidación Fiscal impuesto por la U.E. y su incidencia en el Sector Construcción 15
- Ajustes Fiscales y la Ley de Estabilidad Presupuestaria y su Reflejo en la Licitación Pública 19

3. NEGATIVAS CONSECUENCIAS 24

- Disminución de la Actividad Productiva en la Construcción
- Destrucción de Puestos de Trabajo
- Desaparición del Tejido Empresarial

4. MENSAJES Y SOLUCIONES A TRASMITIR A LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO 29

- Las Infraestructuras como generadoras de Empleo y de Ingresos Públicos 29
- Plan Nacional de Inversión en Infraestructuras Productivas 34
- Implementar un Plan Extraordinario de Inversiones en Infraestructuras en la Comunidad Valenciana 38

4.1. Aumentar de forma considerable la Inversión de Carreteras 41

4.2. Proseguir con la Inversión en Ferrocarril 45

4.3. Reactivar las Inversiones Hidráulicas 49

5. DIÁLOGO PERMANENTE CON LA ADMINISTRACIÓN 51

ANEXOS

ANEXO Nº 1 ——— **LICITACIÓN PÚBLICA ⇒ PRODUCCIÓN EFECTIVA**
(Evolución Histórica Año 2007 → Año 2011)

ANEXO Nº 2 ——— **EVOLUCIÓN AFILIACIÓN SEGURIDAD SOCIAL CONSTRUCCIÓN**
(Evolución Histórica Año 2005 → Año 2011)

ANEXO Nº 3 ——— **EMPLEOS Y RETORNOS FISCALES GENERADOS POR LA INVERSIÓN PÚBLICA**

ANEXO Nº 4 ——— **EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES PRODUCTIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.**
DÉFICIT DE INVERSIÓN PRODUCTIVA COMUNIDAD VALENCIANA

ANEXO Nº 5 ——— **INFRAESTRUCTURAS A GESTIONAR POR LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL – MINISTERIO DE FOMENTO (Carreteras y Ferrocarriles) – EN LA COMUNIDAD VALENCIANA, PENDIENTES Y AFECTADAS POR LA FALTA DE ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA**

ANEXO Nº 6 ——— **PROYECTOS Y OBRAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA (PARALIZADAS) Y SUSCEPTIBLES DE CONCESIÓN POR EL SISTEMA DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA – CPPS –**

ANEXO Nº 7 ——— **LA COMUNIDAD VALENCIANA EN LA ENCRUCIJADA: LOS DESEQUILIBRIOS ESTRUCTURALES DIFICULTAN LA RECUPERACIÓN**

1.- EL SECTOR CONSTRUCTOR EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

1.- EL SECTOR CONSTRUCTOR EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

- ✓ Para ponderar la importancia que el Sector Constructor ha venido teniendo en la economía valenciana, al igual que ha acontecido a nivel nacional, baste decir que Producción efectiva (en términos de C.N.), con datos medios del trienio 2005-2007, ascendió a un importe de 30.500 millones de euros, lo que supuso un VAB equivalente al 29,70% del PIB de la Comunidad Valenciana.
  Producción de Construcción, cuya participación correspondía el 74% al Subsector de Edificación y el 26% al Subsector de Obra Civil.

- ✓ Por otra parte, el Sector dio empleo directo a unos 274.600 trabajadores *(datos afiliación a la Seguridad Social Comunidad Valenciana)*, lo que supuso un 13,8% del empleo total generado en la economía valenciana, en ese periodo.

En los últimos 10 años (anteriores al 2007) el Sector Constructor y su VAB, fue responsable del 25% del crecimiento del PIB y del 40% del crecimiento del empleo, habidos en la Comunidad.

Asimismo aparte de la actividad directa, el Sector Constructor, induce actividad y crea empleo en otros Sectores. A saber, cada 1% de incremento, sobre el PIB, de inversión en construcción genera:

- 127.000 empleos directos
- 62.000 empleos indirectos en otros Sectores

} cada 10 M€ inversión ≡ 189 empleos

- 58% de retornos fiscales (0,58 / 1 € invertido en construcción). Autofinanciándose en un 58% en el corto plazo, que aumentaría al 80% a medio plazo

HISTÓRICO – DATOS DE LA ACTIVIDAD MEDIA EN EL PERIODO (2005-2007)

Actividad Productiva *(media anual)*	**30.500 M€**
- Obra Civil	8.100 M€
- Edificación	22.400 M€
Licitación Pública	**4.750 M€**
Incluye { - Administración General - Administración Autonómica - Administración Local	
Puestos de Trabajo *(afiliación S.S. Sector Constructor)*	**274.600**
Porcentaje sobre el PIB	**19,50%**
Porcentaje sobre el empleo total	**13,8%**

2.- PROBLEMAS APARECIDOS EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS

2.- PROBLEMAS APARECIDOS EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS

Después de más de una década de crecimientos sostenidos de la actividad del Sector, a partir del 2008 y sobre todo en el año 2009, comenzaron a aparecer una serie de problemas que, incidiendo directamente sobre el Sector de la Construcción, fueron creando una **situación** de creciente dificultad, que al día de hoy (2011/2012) **ha llegado a ser crítica**, dado que – a nuestro entender – no se han adoptado las medidas correctoras necesarias.

FUERTE CRISIS ECONÓMICA GENERAL

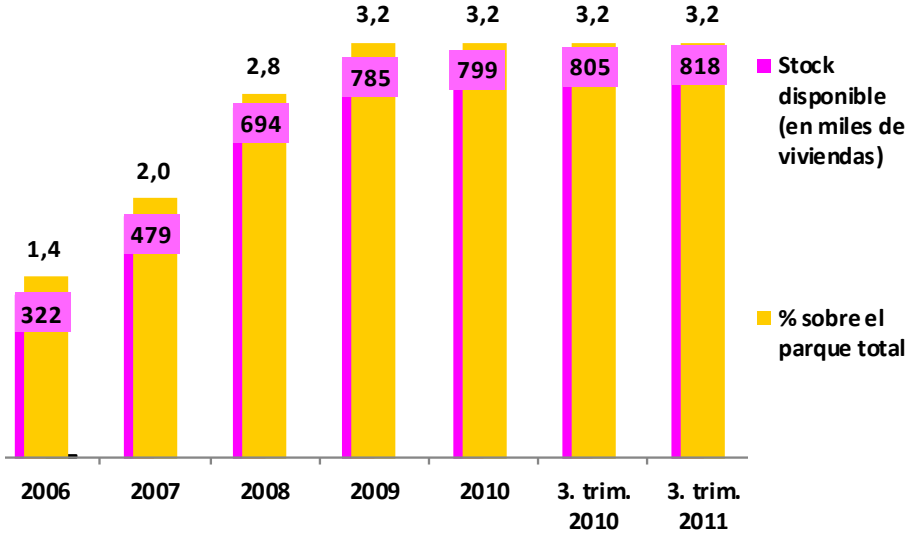
- **Inmobiliaria** —— Provocada por la explosión de la burbuja inmobiliaria, con un "stock" de viviendas sin vender en torno a 818.000 unidades *(según datos al 3er. Trimestre 2011)*. Si cabe más agudizada en la Comunitat Valenciana, tanto por la paralización casi total del mercado turístico de costa (nacional y extranjero), como por el endurecimiento del crédito hipotecario, con la consiguiente disminución de formación de nuevos hogares y la casi anulación del mercado de 2ª residencia.

De hecho en la Comunidad Valenciana el stock de viviendas disponibles se cifran en 209.700, que por lo tanto representan el 25,60% del total nacional.

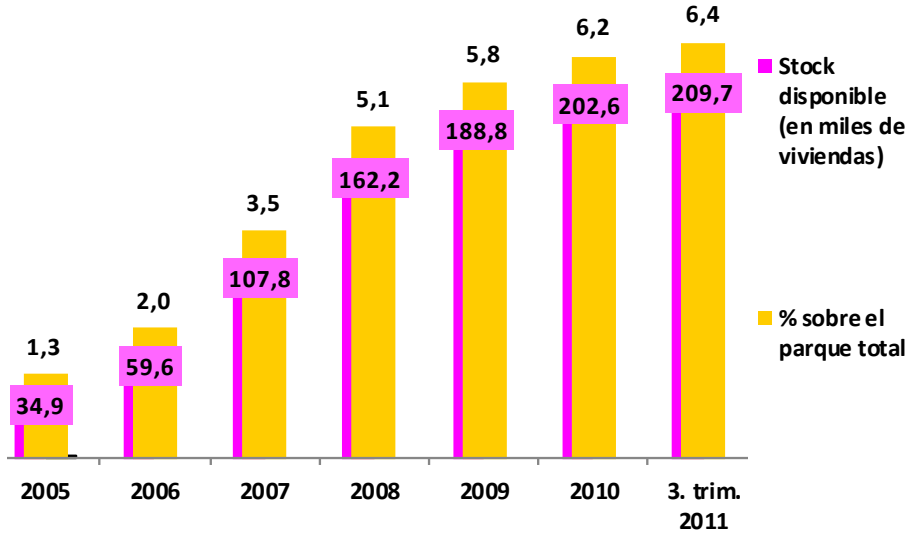
– Este durísimo ajuste (carencia de financiación, precariedad laboral, notable reducción de nuevos hogares y carencia en el mercado de viviendas en alquiler, de una renta aproximada de no más de 150-200 €/mes) ha hecho que de las 93.000 viviendas iniciadas en 2007 en la Comunidad Valenciana pasemos a 4.000 viviendas iniciadas en 2011.

  Stocks que, con las actualizaciones de los balances bancarios – respecto a sus inmuebles y suelo asumido en dación de pago – y saneamiento de activos, anunciadas por el Gobierno (Consejo de Ministros 3 febrero 2012) harán irremediablemente que disminuyan de precio… … y a medio plazo se active en mercado inmobiliario.

SITUACIÓN EN ESPAÑA



SITUACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA



- **Financiera** ——— La mayor aversión al riesgo en los mercados internacionales crediticios, ante el fuerte endeudamiento del Reino de España, *(según el European Banking Authority al Reino de España le vencen, solamente entre 2012 y 2013, unos 250.000 M€ de Deuda)*, unido a nuestro elevado Déficit, y a las constantes minoraciones del "*rating*" por parte de las Agencias de Clasificación – elevando nuestra Prima de Riesgo – está propiciando a que la Banca Española se vea forzada a suscribir (?) Deuda Soberana de la Administración Central.

- Los créditos (préstamos) totales dados por la Banca a 31.12.2011 ascienden a 1.770.250 M€, de los cuales un 16,85% (≡ 298.267 M€) están en créditos al **Sector Inmobiliario, cuyo índice de Morosidad alcanza el 20,91% en Dic. 2011 (≡ 62.366 M€)**. Todo ello frente a una Morosidad Global que a enero 2012, con un ratio del 7,95%, supone unos 140.000 M€, cifras que nos retrotraen a la Crisis del año 1992.

  Tasa de Morosidad tan elevada que está provocando una **disminución de crédito disponible en nuestras Entidades Bancarias, lo que conlleva a una Reducción de Crédito tanto hacia el Sector Empresarial como a los Hogares**.

- Finalizado el año 2011 (diciembre), la Deuda del conjunto de las Administraciones ha ascendido a **734.961 M€**, de los cuales el 76,12% (≡ 559.459 M€) corresponde a la Administración Central; el 19,06% (≡ 140.083 M€) corresponde a las Comunidades Autónomas y el 4,82% (≡ 35.420 M€) de los Entes Locales.

  Deuda que equivale al 68,5% del PIB, o sea que España necesitaría destinar el 68,5% de lo que produce (PIB) durante un año para saldar todas sus deudas.

- Concretándonos a la Comunidad Valenciana su Deuda asciende, a diciembre 2011, a 20.700 M€, equivalente al 19,9% (ratio deuda / $PIB_{C.V.}$). A todo ello el endeudamiento de las Empresas Públicas de la Comunitat, que no computan (según U.E.) en el cálculo de la Deuda, suponen otro 1,6% (≡ 1.650 M€).

- Pues bien, los intereses que España tiene en pagar por colocar esta Deuda en los mercados se ha disparado desde el comienzo de la crisis. Y el efecto no es en absoluto banal.

  Según datos del Sistema de Información Contable (SIC) de la Intervención General del Estado (IGAE) a finales de diciembre 2011, hemos tenido que desembolsar para **remunerar las emisiones de bonos y letras del Tesoro la cantidad de 22.018 M€**, valorados según el criterio de devengo.

  Como en el mismo periodo (año 2011) el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) ascendió en su parte proporcional del Estado a 33.544 M€ (*), la desconfianza de los mercados, elevando nuestra prima de riesgo (diferencia entre el bono español a diez años con respecto al alemán) **ha**

supuesto que la remuneración de los intereses de la deuda (22.018 M€) se haya comido el 65,64% de los ingresos por esos conceptos (**).

(*)

	Año 2010			Año 2011		
Renta de las Personas Físicas (IRPF)	Estado	CC.AA. CC.LL.	TOTAL	Estado	CC.AA. CC.LL.	TOTAL
	39.326	27.651	69.977	**33.544**	36.259	69.803

(en millones de euros)

(**) Coste de nuestro endeudamiento

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
IRPF Estado	39.953	41.451	48.626	43.413	30.432	39.326	**33.544**	(A)
Intereses deuda del Estado	17.831	15.619	14.539	15.929	17.650	17.947	22.018	(B)
% intereses sobre IRPF	49,60%	37,68%	29,90%	36,69%	58,00%	45,64%	**65,64%**	≡ (B)/(A)

(en millones de euros)

- Téngase en cuenta que cada 100 puntos básicos pagados de más, en la prima de riesgo de España, nos supone unos 12.000 M€/anuales, es decir, el 1,2% del PIB. Montante que hubiera permitido financiar sobradamente los 8.400 M€ de inversiones anuales, necesarias en Infraestructuras, y crear unos 160.000 empleos.

  De ahí el enorme esfuerzo que debemos hacer para bajar nuestro Déficit (≡ prima de riesgo) y nuestra opinión favorable, al Anteproyecto de **Ley orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera de las Administraciones Públicas** (Consejo de Ministros 27 enero 2012) que concreta la reforma Constitucional (artículo 135) tomada en octubre 2011 (Consenso PSOE y PP), que fortalecerá la confianza en la estabilidad de la economía española y reforzará nuestros compromisos con la U.E. Y establecerá que las Administraciones Públicas no podrán superar el valor de referencia del 60% del PIB para su Deuda. Consecuentemente el Estado, las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales, deberán fijar un techo de gasto en la elaboración de sus Presupuestos.

- Desgraciadamente y quizás castigando los "mercados" no sólo la **Deuda** del conjunto de nuestras Administraciones, sino el **Déficit** de Cierre del 2011 (-8,51% s/ PIB_N), y mayormente la **Baja Actividad de nuestra economía**, que no se le ve capacitada para generar ingresos con los que se disminuya el Déficit estructural, hace que nuestra **prima de riesgo, apenas a diez días (22 marzo) de hacerse públicos los Presupuestos Generales del Estado 2012 (30 marzo), haya alcanzado un diferencial de 358 puntos básicos frente al Bono Alemán (Bonos a diez años)**.

- **Energética** ——— Fuerte dependencia energética exterior, con importaciones de la totalidad del petróleo y gas. Con un debate nuclear abierto – que ajeno a planteamientos políticos – el Sector energético, el actual Gobierno y la Oposición deben consensuar, en aras a formular un "mix de generación" que garantice la potencia eléctrica necesaria para nuestro desarrollo sostenible, y a costes competitivos.

- Resaltemos que, puesto que importamos 1,44 millones de barriles diarios (unos 525 millones barriles/año), cada 10$ de incremento de precio del barril supone incrementar la factura por petróleo en 5.250 millones de $.

Al nivel de precios actuales , la factura se incrementaría, respecto al año 2011, en unos 16.000 M$ (11.530 M€), que supone mucho más que el crecimiento previsto en el cierre de los Presupuestos del 2011, que ciframos (avance) en un 0,7% del PIB_N… … esto sí que podemos calificarlo como **SHOCK ENERGÉTICO**

- Respecto al debate nuclear, además de abordarlo (*), debemos felicitarnos por la "rápida decisión" tomada por el nuevo Gobierno del PP sobre la ubicación del Almacén Centralizado de Residuos Nucleares en Villar de Cañas – Cuenca, tras 14 meses de indecisiones y elevados costes incurridos por parte del Gobierno del PSOE.

  Como Sector Constructor y Empresarial valenciano, lamentamos la postura negativa tomada por el Gobierno Valenciano, desestimando el informe de la Comisión técnica, que en primer lugar, eligió el emplazamiento de Zarra,

cercano a la CN-Cofrentes. Por un "puñado de votos de falsos ecologistas", y un debate y desgaste pasajero, fácilmente rebatible con una información clara y precisa dirigida a la ciudadanía, hemos rechazado unas Infraestructuras, unas fuertes inversiones, unos puestos de trabajo permanentes, y unas tasas… … que económicamente tanto nos hubiera reportado a la Comunidad Valenciana (construcción, industria auxiliar e inducida, etc., etc.).

(*)

La composición del "mix energético" a finales del 2011 arroja en España los siguientes datos:

Potencia Instalada (31.12.2011) ≡ 106.295 MW

Hidráulica	18,40%
Ciclo combinado	25,52%
Carbón	11,49%
Térmica fuel/gas	12,86%
Eólica	19,64%
Nuclear	7,32% (7.737 W)
Solar fotovoltaica/termosolar	4,75%

Potencia Generada (31.12.2011) ≡ 270.361 GWh

Hidráulica	11,73%
Ciclo combinado	19,69%
Carbón	13,71%
Térmica fuel/gas	15,65%
Eólica	15,04%
Nuclear	20,62% (55.748 GWh)
Solar fotovoltaica/termosolar	3,56%

✓ Estos números ponen de manifiesto la enorme fiabilidad y disponibilidad de las Centrales nucleares, con un rendimiento (ρ = 81,80%) altísimo, y ello a pesar de que la CN de Cofrentes, con una potencia instalada de 1.092 MW, produjo sólo 7.901GWh (ρ = 82,60%) debido a que en 2011 hubo una recarga de combustible y la Central estuvo parada 49 días.

Este rendimiento contrasta con el ρm de nuestra potencia instalada, que no llega al 30% (29,03%).

- ✓ Es fundamental conocer que la energía nuclear genera un tercio de la energía eléctrica que se produce en la Unión Europea, evitando así la emisión de 700 millones de toneladas de CO_2 por año a la atmósfera. Esta cifra equivale a que todos los coches que circulan por Europa (unos 200 millones) se retiraran de las calles.

CONSUMOS Y RESIDUOS DE URANIO, CARBÓN Y FUEL-OIL PARA UNA CENTRAL TIPO 1.000 MW DE POTENCIA INSTALADA

COMBUSTIBLE	CARBÓN	FUEL-OIL	NUCLEAR
Consumo medio por Kw/hora	380 gr	230	4,12 mg. uranio
Consumo anual	2,5 millones de toneladas	1,52 millones de toneladas	29,8 toneladas
Transporte anual	66 barcos de 35.000 toneladas o 23.000 vagones de 100 toneladas	5 petroleros de 300.000 toneladas + oleoductos	3 ó camiones
CO_2 millones de toneladas	7,8	4,7	0
SO_2 toneladas	39.800	91.000	0
NO_2 toneladas	9.450	6.400	0

Cifras y movimientos de transporte que ponen en evidencia el riesgo implícito (mareas negras, riesgos de tráfico marítimo y terrestre y manipulación, etc., etc.) que conlleva cada tipo de combustible.

- ✓ Las energías solares-fotovoltaicas y termosolares – se han llevado en el año 2010 (último dato disponible) unas primas de 3.000 M€, cuando han generado un 3,56% de la totalidad de la energía producida en España; mientras que la energía eólica, que ha generado un 15,04% del total, ha recibido tan sólo 1.500 M€.

¿Podemos seguir subvencionando, a costa de los Presupuestos Generales, estas energías limpias? ¿No se debería exigir a los operadores verdes que inviertan un alto porcentaje de sus márgenes comerciales en I+D+i – tecnología avanzada – para que a corto/medio plazo, dejen de recibir subvenciones y alcancen un alto grado de competitividad?

Frente a la mala prensa y escasísima información que tiene la Energía nuclear (o de haberla, es tendenciosa), ¿Sabe la opinión pública que el coste unitario de las energías renovables – especialmente las solares – es 3 veces superior al del resto?

- ✓ En una situación como la actual, de restricciones económicas, no sólo a nivel español, sino europeo y de globalización, deberíamos – a nuestro parecer objetivable – ampliar nuestra potencia eléctrica nuclear, bien erigiendo nuevas centrales, bien ampliando o anexionando nuevos reactores a los existentes.

El Gobierno británico (sirva de ejemplo), en las próximas décadas, va a ampliar su potencia, instalando 16.000 MW nucleares (a sus actuales 10.865 MW·instalados, que ya le suponen el 13,30% de su mix total).

- ✓ Finalmente indicar que instalar 1 MW nuclear supone una inversión de 3,75 M€. En concreto, ampliar la CN de Cofrentes, por ejemplo, en otros **1.000 MW supondría una inversión ¡a cargo de la iniciativa privada, sin aporte de subvención ni gasto presupuestario alguno! De unos 4.100 M€** y generaría "a pie de tajo" – sin incluir el valor añadido en industria auxiliar y equipos fuera del emplazamiento – **unos 35 millones de horas/hombre**.

  Es decir, pondríamos en marcha el trinomio:

  - Mayor eficiencia e independencia energética a menor coste unitario
  - Activación de la industria auxiliar (metalmecánica, eléctrica, etc.)
  - Aumento significativo del empleo en la zona, tanto en el Sector de la Construcción Obra Civil, como Auxiliar

PLAN DE CONSOLIDACIÓN FISCAL IMPUESTO POR LA U.E. Y SU INCIDENCIA EN EL SECTOR CONSTRUCCIÓN

A la serie de problemas que comporta la Crisis Económica General (Inmobiliaria, Financiera, Energética) que hemos analizado someramente, al Sector de la Construcción le afecta además y con gran virulencia, el **Plan de Consolidación Fiscal** por su repercusión en las **INVERSIONES** en Infraestructuras.

La evolución real del Déficit del Reino de España, con el cierre del ejercicio 2011, frente a los parámetros impuestos por la U.E., hizo que se negociara por el nuevo Gobierno del P.P. un nuevo plan de ajuste **para** 2012 y siguientes, que tendrá una gran repercusión negativa en el Sector.

Evolución Déficit s/ PIB comprometido con la U.E. (Datos 18 mayo 2012)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
+1,9%	-4,2%	-11,1%	-9,27%	-6,0%	-4,4%	-3,0%	-2,1%

(*) objetivo ampliado en abril 2011

Adm. Central – -4,7
CC.AA. – -1,3
Corp. Locales – -0,2
Seg. Social – 0,2

Previsto 2011 -6,0

Propuesta por España -5,30

Adm. Central – -3,5
CC.AA. – -1,5
Corp. Locales – -0,3
Seg. Social – 0,0

Real 2011 -8,90

Adm. Central – -5,1
CC.AA. – -3,29
Corp. Locales – -0,4
Seg. Social – -0,1

- ✓ En la **Comunidad Valenciana** el Déficit real fue el (-4,50%) frente a la media nacional del (-3,29%).

  Luego el esfuerzo inversor para pasar del (-4,50%) al (-1,50%) en el 2012 supone un 3,0% s/$PIB_{C.V.}$ (**esfuerzo para reducir el Déficit en unos ≈ 3.059 M€ adicionales**)

El Plan de Consolidación Fiscal impuesto por la UE en su globalidad (pero decidido por el Gobierno de España en sus componentes y agregados) **supone** reducir el déficit público del -11,1% del PIB (2009) al -2,1% del PIB en 2014 (**equivalente a 9,0 p.p. del PIB**).

Factores **Total a explicar**	s/ PIB **9,0 p.p.**	t% **100**
Subida de Impuestos	3,0 p.p.	33,3
Reducción de Consumo Público	3,1 p.p.	34,4
Caída OTC y TNK	1,7 p.p.	18,9
Reducción Inversión	**1,8 p.p.**	**20,0**
Caída Subvenciones y Prestaciones Sociales	0,5 p.p.	5,6
Aumento de Intereses	-1,1 p.p.	-12,2

Este cuadro macroeconómico de ajuste y consolidación fiscal, aun estando de acuerdo con él en su "necesidad y filosofía", como representantes del Sector Constructor no podemos aceptar de buen grado que el 20% del ajuste recaiga sobre la reducción en la Inversión de Infraestructuras en no menos que 1,8 puntos porcentuales del PIB. La Inversión Pública, que representa tan sólo el 6,5% del gasto total de las Administraciones Públicas, soporta, sin embargo, el 20% del ajuste, lo que supone multiplicar por 3 el esfuerzo teórico que al Sector Constructor – Subsector de Obra Civil - le correspondería.

Esta reducción de la Inversión se traduce en una serie de **Ajustes**:

- **Ajuste primero** ——— **Programa de Estabilidad 2010-2013** (29 enero 2010), que obliga a reducir la demanda pública de Infraestructuras en **23.500 M€** (constantes de 2010) al pasar el I_g desde 4,8% s/PIB (2009) al 2,9% (2013).
- **Ajuste segundo** ——— **Ajuste Fiscal (mayo 2010)**, que supuso otros **7.000 M€** adicionales entre 2010 y 2011, que conllevó a la rescisión de contratos y reprogramación de proyectos en curso y ejecución de + 700 M€ (agosto 2010).

- **Ajuste tercero** ——— **Programa de Estabilidad 2011-2014 (abril 2011)**, que proyecta una pérdida de negocio, a lo largo de los próximos 4 años, igual a 4,5 puntos del PIB y equivalente a **45.000 M€ de menor inversión pública**.

Tanto la literatura económica como la evidencia empírica son concluyentes: **Las Consolidaciones fiscales que han tenido éxito se han basado en la reducción del gasto no productivo**, **mientras que las se han basado en aumentos impositivos o en la reducción del gasto productivo, fundamentalmente en la inversión en infraestructuras han fracasado** (*)

(*) Alesina y Perotti (1997)
Hagen, Hughes-Hallet y Strauch (2001)

AJUSTES FISCALES Y LEY DE ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA Y SU REFLEJO EN LA LICITACIÓN PÚBLICA

Así pues, la actualización del Programa de Estabilidad Presupuestaria comprometido por el Gobierno Español con la Comisión Europea que, en abril del 2011, se amplió fijando un nuevo objetivo del Déficit Público del 2,1% para 2014, que ya "se venía descontando" desde finales del 2008 (salvo erróneas inversiones en el Plan FEIL), ha condicionado, y mucho, la política inversora de los años 2010 y 2011, y "de futuro" los próximos años, en materia de Infraestructuras.

La Inversión Pública, excluyendo Empresas y Entidades Públicas Empresariales, que de momento, y a efectos del Déficit, no computan para la U.E., se reducirá desde el 4,4% del PIB alcanzado en 2009, hasta el 2,6% considerado en 2014.

Finalizado el ejercicio 2011 de **Licitación Pública a nivel nacional**, según datos elaborados anualmente por la Cámara de Contratistas y de máxima fiabilidad, la situación queda reflejada en el siguiente cuadro, en donde podemos apreciar como a partir del año 2007 la Licitación Pública disminuye constantemente.

Analizamos primeramente la Licitación Nacional y a continuación la Licitación Autonómica.

LICITACIÓN PÚBLICA POR FECHA DE ANUNCIO. ORGANISMOS. PERIODO 2005 → 2011

(datos en millones de euros corrientes)

ORGANISMOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mº Fomento y Mº Medio Ambiente	10.562,22	13.788,63	14.543,67	15.939,69	10.665,80	4.789,74	5.812,18
Resto Administración General	1.226,41	1.978,99	1.739,11	1.362,40	1.554,62	692,23	625,28
Total Administración General	11.788,63	15.767,62	16.282,78	17.302,10	12.220,42	5.481,96	6.507,46
Comunidades Autónomas	12.226,76	16.049,74	13.128,46	13.033,21	11.956,95	9.229,09	3.595,12
Administración Local	15.240,52	14.883,96	10.943,51	9.476,66	14.923,02	11.498,14	3.715,40
Total	**39.255,91**	**46.701,32**	**40.354,75**	**39.811,96**	**39.100,39**	**26.209,20**	**13.817,98**

Pormenorizando a nivel nacional la Licitación de la Administración General del Estado tenemos:

ORGANISMOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total Administración General	11.788,63	15.767,62	16.282,78	17.302,10	12.220,42	5.481,96	6.507,46
Ministerio de Fomento	9.371,01	11.119,71	12.122,82	14.623,49	9.209,89	3.651,04	5.073,65
Carreteras	3.852,88	4.877,91	4.425,87	6.588,09	1.891,37	486,46	944,48
Dirección General Carreteras	*3.852,88*	*3.460,04*	*3.801,98*	*3.870,24*	*728,29*	*459,48*	*928,047*
SEITT	*---*	*1.417,87*	*1.343,89*	*2.717,85*	*1.163,08*	*26,98*	*16,432*

Estos datos no hacen sino dejar patente la alarmante disminución de la Licitación de las Administraciones Públicas, tanto a nivel Nacional, como muy especialmente a nivel de la Comunitat Valenciana.

⇒ **La Licitación, a nivel Nacional, de la <u>Administración General</u> ha pasado de 14.613 M€ (media 2005/2007) a 6.507 M€ a diciembre 2011, disminuyendo un -55,46%**

⇒ **El <u>Ministerio de Fomento</u>, a nivel Nacional, ha pasado de 10.871 M€ (media 2005/2007) a 5.073,65 M€ a diciembre 2011, lo que supone una disminución del -53,33%**

⇒ **Pormenorizando, a nivel Nacional, en <u>Carreteras</u> se ha pasado de 4.386 M€ (media 2005/2007) a 944,48 M€ a diciembre 2011, lo que supone un retroceso del -78,46%**

Estos datos particularizados, exclusivamente, a la Comunitat Valenciana arrojan las siguientes cifras.

COMUNIDAD VALENCIANA

LICITACIÓN PÚBLICA POR FECHA DE ANUNCIO. ORGANISMOS. PERIODO 2007 → 2001
(datos en millones de euros corrientes)

	2007	2008	2009	2010	2011
ADMINISTRACIÓN GENERAL	2.173,77	2.040,61	1.154,49	408,502	456,832
ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	1.886,71	858,43	678,43	610,98	220,96
ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	917,71	481,70	1.209,62	931,25	280,59
TOTAL	**4.978,19**	**3.380,74**	**3.042,54**	**1.950,73**	**958,38**

Pormenorizando a nivel Comunitat Valenciana la Licitación de la Administración Central tenemos

	2007	2008	2009	2010	2011
ADMINISTRACIÓN GENERAL	**2.173,77**	**2.040,61**	**1.154,49**	**408,502**	**456,832**
MINISTERIO DE FOMENTO	1.704,14	1.899,19	821,71	311,22	219,54
CARRETERAS	856,970	384,519	147,850	37,394	93,079
Dirección General Carreteras	804,376	353,273	49,022	37.394	93,079
SEITT	52,594	30,246	98,828	---	---

⇒ **La Licitación, a nivel de Comunidad Valenciana, la <u>Administración General</u> ha pasado de 2.173,77 M€ (año 2007) a 456,832 M€ (diciembre 2011), lo que ha supuesto una disminución del -78,98%** (frente al -55,46% a nivel nacional)

⇒ **La Licitación, a nivel de Comunidad Valenciana, del <u>Ministerio de Fomento</u> ha pasado de 1.704,14 M€ (año 2007) a 219,54 M€ (diciembre 2011), lo que supone una disminución del -87,12%** (frente al -53,33% a nivel nacional)

⇒ **Pormenorizando a <u>Carreteras</u>, licitadas en la Comunidad Valenciana, ha pasado de 856,97 M€ (año 2007) a 93,079 M€ (diciembre 2011), lo que supone un retroceso del -89,14%** (frente al -78,46% a nivel nacional)

<u>Nota</u>.-
Estos datos figuran, al máximo detalle, en el **Anexo Nº 1**

3.- NEGATIVAS CONSECUENCIAS

3.- NEGATIVAS CONSECUENCIAS

A la vista de los datos estadísticos e indicadores, manejados por la Cámara de Contratistas, y aún a pesar de los pasajeros e ineficaces – a nuestro parecer – efectos de los Planes FEIL (del Gobierno Central) y PIP (Plan especial de Inversión Productiva – Plan Confianza), las fuertes caídas de las inversiones por parte de las Administraciones Públicas (Estatal y Autonómica) se han traducido en:

- **Disminución de la Licitación en la Comunidad Valenciana en el 2011 en más de un -80,75% respecto del 2007, que consideramos como el último ejercicio normal, antes de la crisis** (4.978,19 M€ → 958,38 M€)
- **Disminución de la Actividad productiva efectiva en Construcción entre el 2007 → 2010 en más de un -73,80%** (35.500 M€ → 9.300 M€)
- **Destrucción de 164.400 puestos de trabajo en el Sector Construcción en el mismo periodo** (según datos de Afiliación a la S.S. en la Comunidad Valenciana)

  Pasando pues la Construcción de representar el 13,83% del empleo generado en 2007, a tan sólo el 6,67% del empleo y afiliación en el 2011.

Afiliación a la Seguridad Social (datos en miles de trabajadores)

	2007	2008	2009	2010	2011	PARO ∇ 2007 2011 afiliación
TOTAL OCUPADOS C.V.	1.985,3	1.923,1	1.742,6	1.692,0	1.651,3	-334.000 parados
CONSTRUCCIÓN C.V.	274,6	236,0	179,2	147,5	110,2	-164.400 parados
t%	**13,83%**	**12,27%**	**10,28%**	**8,72%**	**6,67%**	**49,22% Construc./total**

Nota.-
Datos de Afiliación que figuran con máximo detalle, en el **Anexo Nº 2**

Cifras estas, de empleo directo destruido (164.400 puestos de trabajo) que, adicionándoles los empleos indirectos e inducidos en otros Sectores (transporte, industria auxiliar, ferrallistas, carpinteros, industria del cemento, industria cerámica, electricidad, fontanería, etc.), no incluidos en el epígrafe 45 de la CNAE-93 – pero dependientes del Sector Construcción – y que podemos mayorar entre un 50% y un 60%, nos daría un total de más de **245.000 empleos destruidos** "por culpa de la Construcción" en el quinquenio 2007 → 2011.

DESAPARICIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL CREADO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS

A lo largo de este periodo de crisis económica, es decir de junio 2007 hasta diciembre 2011, según el boletín elaborado por Analistas Financieros Internacionales (**AFI**), la Comunidad Valenciana **ha perdido un total de 31.585 empresas** (el 16,7% del total de empresas perdidas en España).

Pues bien, de entre estas desoladoras cifras es de destacar que en los dos últimos años (2010/2011) ya **han desaparecido unas 5.600 (*) microempresas, pymes y autónomos del Sector Construcción en la Comunidad Valenciana**.

Tan brutal descenso de actividad en la Construcción de Obra Civil (**es ya sabido que el Subsector de Edificación Residencial** – que es objeto de Licitación Privada – **murió hace más de tres años**) está acabando no sólo con el tejido productivo del Sector (empresas e industrias auxiliares) y llevando al paro a valiosísimos trabajadores cualificados, profesionales y técnicos de gran experiencia, sino también imposibilitando la incorporación al mercado de trabajo de un ingente colectivo de jóvenes recién titulados (formación profesional FP, escuelas técnicas de arquitectura, topografía, ingeniería, etc., etc.), sin confianza en la clase política.

¡**Quieren trabajo, no subsidios**!

(*) Según Directiva CEE 2003/361/CE

- Microempresas — < 10 trabajadores
  < 2 M€ / anuales ventas
- Pymes (pequeñas empresas) — < 50 trabajadores
  < 10 M€ / anuales ventas
- Pymes (medianas empresas) — < 250 trabajadores
  < 50 M€ / anuales ventas

⇒ Entre 2009 – 2010 han habido 14.520 Concursos de Acreedores en España, y en el 1ER. Trimestre 2012 han experimentado un Δ 21% respecto al 1ER. Trimestre 2011.

De ellos 3.979 Concursos fueron del Sector Construcción – 27,40%

y del Sector Inmobiliario fueron 2.381 empresas – 16,40%

Suman – 43,80%

⇒ Empleos afectados por Concursos (2009 – 2010 – 2011) – **305.253 t. (≈) 20 t./empresa media**

CONCURSO DE ACREEDORES POR SECTORES EN ESPAÑA

COMPARATIVA DESDE 2009

SECTOR	2009	% TOTAL	2010	% TOTAL	2011	% TOTAL	
Automoción	107	2%	94	2%	144	3%	
Industrial	766	16%	638	14	642	12%	
Agrícola / Primario	73	2%	59	1%	122	2%	
Alimentación	71	2%	72	2%	119	2%	
Construcción	**1.312**	**28%**	**1.247**	**28%**	**1.420**	**26%**	∑ ≡ 3.979
Financiero	21	0%	33	1%	33	1%	
Inmobiliario	**685**	**15%**	**739**	**16%**	**957**	**18%**	∑ ≡ 2.381
Sanidad	23	0%	38	1%	38	1%	
Servicios	512	11%	659	15%	781	15%	
Textil	145	3%	87	2%	97	2%	
Distribución	580	12%	430	10%	556	10%	
Transporte	149	3%	208	5%	220	4%	
Otros	12	0%	4	0%	2	0%	
Comercio	187	4%	204	5%	234	4%	
Total	**4.643**	**100%**	**4.512**	**100%**	**5.365**	**100%**	∑ ≡ 14.540

Fuente: Price Waterhouse Coopers a partir del Boletín Oficial del Estado

4.- MENSAJES Y SOLUCIONES A TRASMITIR A LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

4.- MENSAJES A LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Desde la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana, ante esta alarmante situación que está atravesando el Sector de la Construcción, nos sentimos en la obligación de trasmitir a los Poderes Públicos y en concreto a la Administración Central, a través de la Delegada de Gobierno en la Comunidad, una serie de Reflexiones, Propuestas y Acciones que ayuden a revitalizar al Sector:

⇨ **LAS INFRAESTRUCTURAS COMO GENERADORAS DE EMPLEO Y DE INGRESOS PÚBLICOS (RETORNOS FISCALES)**

Ante la grave crisis económica que está atravesado la economía española, con un Déficit de las Administraciones Públicas (avance cierre 2011) equivalente al -8,2% del PIB (cuando por el Plan de Consolidación Fiscal pactado con la U.E. nos habíamos comprometido con el -6% para el 2011).

Con una Deuda contraída por la totalidad de las Administraciones (Central, Autonómica y Local) próxima al 68,20% sobre el PIB, cuando igualmente nos hemos comprometido con la U.E. y hemos ya recogido en la **Ley orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera de las Administraciones Públicas** (27.01.2012), que no supere el 60%. Con un incremento del IPC del

2011/2010 tan sólo del 0,7% (frente a la Zona Euro el Δ 2010/2011 ≡ 1,6% y EE.UU. del 2%) y con un Desempleo del 22,85% que duplica sobradamente el 10% del Desempleo medio, de la Zona Euro, etc., etc.

Ante estos ratios macroeconómicos todos los analistas e instituciones económicas (tanto nacionales como internacionales) abogan por una serie de medidas, que favorezcan la puesta en marcha de un **Plan de Incentivación de la Actividad Económica y del Empleo**, a saber:

1. **Reestructuración del Sector Financiero**.
2. **Cambios en la Política Fiscal**.
3. **Modificación del mercado de trabajo**.
4. **Desgravación Fiscal por inversión en la Vivienda**.
5. **Reducción del plazo de pago de las Administraciones Públicas** (aplicación exhaustiva de la Ley de Morosidad)

Si bien cada una de las cinco medidas, y algunas más, fueron abordadas con evidente retraso por el Gobierno Español a lo largo del 2º semestre 2010 y los 3 primeros trimestres del 2011, ha sido a

partir de la entrada del nuevo Gobierno del PP – por las manifestaciones y comparecencias tanto del Presidente, como de los Ministros de Hacienda, Economía y Trabajo – cuando se van a acometer, sin pausa, la **reforma de la Política Fiscal** (Real Decreto-Ley 3/2012) – de los contribuyentes en general y Comunidades Autónomas –, de una vez por todas, **Saneamiento del Sector Financiero** (Real Decreto-Ley 2/2012) – adecuando Balances de las Entidades Bancarias y de Ahorro, monto que puede cifrarse en 50.000 M€ minusvalorando los inmuebles y suelo afectado – y la **reforma del Mercado de Trabajo**

Como continuación al **Real Decreto-Ley 4/2012, de 24 de febrero, sobre Procedimientos y Mecanismos de financiación de las Corporaciones Locales para pago a Proveedores**, el Consejo de Ministros de 2 de marzo 2012, anunció que ha pactado con la Banca un préstamo a 10 años, de 35.000 M€ para el pago a proveedores. Las condiciones del crédito, en síntesis, son:

- Fórmula.- Inyección de liquidez a los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas mediante un préstamo sindicado en el que participa el ICO y un "*pool*" de la mayoría de las entidades españolas.

- Plazo.- Los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas tendrán un plazo máximo de 10 años para devolver el crédito con 20 años de carencia, en los cuales sólo se pagarán los intereses.

  De los 35.000 M€ previstos, unos 20.000 M€ irán destinados a los Ayuntamientos (≈ 8.000 Ayt$^{os.}$), y unos 15.000 M€ a las Comunidades Autónomas.

- Coste.- El tipo de interés (coste que las Administraciones Públicas tendrán que pagar para conseguir el crédito y, a partir del 1 de enero 2012, cumplir con la Ley de Morosidad) será el Euribor a un año (≈ 1,5%) más 3,5 puntos porcentuales., lo que en el momento actual supone un coste del 5%.

✓ Los Ayuntamientos, antes del 15 de marzo, deberán presentar el listado de deudas pendientes de pago antes del 1 de enero de este año, y además, antes del 31 de marzo, deberán realizar un Plan de Ajuste en el que garanticen unos Ingresos suficientes para financiar sus Gastos y la Amortización de las operaciones de endeudamiento. Plan de Ajuste que deberá contar con el VºBº del Ministerio de Hacienda.

- ✓ En el Consejo de Política Fiscal y Financiera, de 6 de marzo 2012, el Gobierno prevé articular un sistema similar para las Comunidades Autónomas.

Siendo todas medidas tomadas por la Administración del Estado, necesarias y urgentes, al igual que son plausibles las medidas acometidas por las Comunidades Autónomas y Entes Locales, en **reducir GASTOS** (emolumentos personal funcionarial, reducción fundaciones y empresas públicas, adelgazamiento de Televisiones Autonómicas, etc., etc.) la pregunta clave sigue siendo

¿Fluirá el crédito a las empresas y hogares para que se reactive la Actividad Económica, se reduzca el paro y vuelva la confianza a los consumidores?

Todo para que, recomponiéndose el deteriorado tejido productivo y conseguida una mayor eficiencia de la Administración – ¡hacer más con menos! –, se incrementen los INGRESOS fiscales – fruto de una mayor actividad (IRPF, IVA, Impuesto sobre Sociedades y demás tasas) –… … se disminuyan los GASTOS y de ese modo consigamos domeñar el DÉFICIT?

⇨ PLAN NACIONAL DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS PRODUCTIVAS

Como **"medida estrella"**, que directamente nos ocupa y preocupa al Sector Constructor de Obra Civil y que debe preceder a las 5 anteriores del Gobierno Central de carácter financiero, fiscal, laboral, de liquidez, disminución de morosidad, etc., etc., estaría la puesta en marcha con carácter de urgencia de un Plan de Infraestructuras de carácter plurianual y de una magnitud en el entorno del 1 punto anual (1%) del PIB nacional.

Recordemos que:

- → Un "shock" de inversión en Infraestructuras (Obra Civil) equivalente al 1% del PIB eleva la producción de forma directa nacional en un 1,03% y el PIB en el 1,16%.
- → Se crearan 127.000 empleos directos y 62.000 indirectos, por lo que el efecto total será de 189.0000 empleos adicionales.
- → Además la recaudación fiscal aumentaría en el 0,59 del PIB, por lo que cabe argumentar que la inversión en Infraestructuras se autofinancia en el 59% (**Anexo Nº 3**).

Dado el elevado endeudamiento, el déficit de la Administración Pública, el Plan de Consolidación Fiscal impuesto por la U.E., este Plan Extraordinario de Inversiones, anterior PEI 2010-2014, en Infraestructuras (transporte, logística, equipamientos educativos, judiciales, sanitarios, etc., etc.) obligatoriamente deberán financiarse acudiendo a dos diversas fuentes:

- **Directa, pero modestamente, a través de los Presupuestos anuales del Estado, incluidos en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (2012 – 2024).**
- **A través de la Colaboración Público-Privada, con financiación privada, potenciando la participación de agentes en el mercado de capitales, y asunción compartida de riesgos.**
- **Mediante Fondos Europeos, fundamentalmente en las Redes Básicas Ferroviarias Transeuropeas (2013-2030)**. Los ingresos previstos de los Fondos Comunitarios (2007-2013) ≡ 44.402 M€, la UE cifra en 10.700 M€ los Fondos todavía disponibles y "aun no asignados" (8.000 M€ Feder y Cohesión y 2.700 M€ FSE – bonificación Contratos para jóvenes –. A partir del 2014 ya seremos contribuyentes netos.

- La tradicional capacidad inversora en infraestructuras de la Administración – vía Presupuestaria – ha pasado a la historia… … y reducida a actuaciones mínimas, y por ello hemos de **abordar la financiación extrapresupuestaria para acometer las Obras Públicas que, con criterios de eficacia, eficiencia y oportunidad... … se deban ejecutar de futuro**.

- **Agotada la capacidad de inversión directa presupuestaria, del pago aplazado, del método alemán, y la de concesión pura – tanto por su directa imputación al déficit, como por los actualmente inasumibles riesgos de tráfico – hemos de ir irremediablemente a la Colaboración Público Privada**.

En este nuevo tipo de Contratación de Obra Pública, en donde es la iniciativa privada la que corre con la financiación y asume unos riesgos, **requiere de la conjunción de varios sectores económicos de la sociedad (Sociedad Concesionaria, Instituciones Financieras, Empresa/s Constructora/s, Sociedad Operadora, Compañías de Seguros, Accionistas) que deben "acometer la Infraestructura y/o Servicio y su gestión posterior" con UNIDAD DE CRITERIO**, y la Administración concedente únicamente debe de establecer las reglas de juego (Pliegos Contractuales) y velar por su cumplimiento.

La Administración (y sus técnicos) debe asumir que la Sociedad Concesionaria es el Actor Principal y su único interlocutor.

La Colaboración Público Privada requerirá de Sociedades Concesionarias que, bien creadas "ad hoc", bien con un acreditado "*know how*", no sólo deben ser expertas en temas de Consultoría, Ingeniería y Construcción (caso de Infraestructuras) sino también y preferentemente, en Áreas Financiera, Fiscal, Mercantil, Arbitraje y Seguros, Mercado de Valores, Expropiaciones y Urbanismo, etc., etc… … que le habiliten una solvencia técnica y la capacidad económico-financiera que requiera la Administración Concedente a través de los Pliegos.

Todo ello – nos referimos a la inversión en Infraestructuras productivas y a su recurso a la CPP$^{\underline{S}}$ – es igualmente válido y aplicable a la Administración Autonómica ≡ Generalitat Valenciana.

En el **Anexo Nº 6** exponemos una serie de Actuaciones en Infraestructuras, Depuradoras, Juzgados y Colegios – entre otras – que podían ser objeto de CPP$^{\underline{S}}$ en la nuestra Comunidad e impulsadas por la Generalitat Valenciana.

⇨ IMPLEMENTAR UN PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

- La Deuda histórica que mantiene la Administración Central con la Comunidad Valenciana, no siempre revindicada ni suficientemente explicitada por los diversos Ejecutivos valencianos que ha habido, ni exigida por la Sociedad Civil, se traduce en un Déficit real de Inversiones que son evidentes y reflejamos en el **Anexo Nº 1** y **Anexo Nº 4**.

Nuestra cuota de participación en la "tarta nacional" de licitaciones arroja las siguientes cifras:

	2008		2009		2010		2011	
	Licitación C.V.	% Total Nacional	Licitación C.V.	% Total Nacional	Licitación C.V.	% Total Nacional	Licitación C.V.	% Total Nacional
Administración Central	2.040,61	11,79%	1.154,50	9,44%	408,50	7,45%	456,20	7,02%
Ministerio de Fomento	1.899,19	12,99%	821,71	8,92%	311,22	8,52%	219,54	4,32%
Carreteras	384,52	5,84%	147,85	7,82%	37,39	7,69%	93,079	9,86%

Cifras que no hacen sino ratificar la cifra de 9.453 millones de euros de Déficit de inversión productiva (FBCF) que en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado (histórico 2000 ® 2011) ha venido asignando a la Comunidad Valenciana y que la Cámara de Contratistas ha venido denunciando y objetivando en cifras y ratios (**Anexo Nº 4**).

Cuando el actual Ejecutivo de la Generalitat, exhausto y endeudado, "*ha tirado la toalla*" y renunciado – equivocadamente a nuestro parecer – a poner en marcha Inversiones Públicas Productivas, impulsando siquiera, a falta de Presupuesto (Cap. VI), Actuaciones Extrapresupuestarias (Colaboraciones Público-Privadas), peticiones que reiteradamente hemos solicitado a la Consellería de Infraestructuras acompañadas (CPP^{S}) de Pliegos financiables, y que públicamente ha renunciado a ellas, hará que el Sector desaparezca por inanición

¡ES EL GOBIERNO CENTRAL EL QUE DEBE ACUDIR A NUESTRA SALVACIÓN!

Ante una situación como la actual, con una Administración Autonómica – al borde del impago (*default*) del que hemos salido airosos, en los primeros "*rounds*", gracias a nuestro PRESIDENT, y a nuestros Consellers de Hacienda y Economía, y a la presión ejercida ante el Gobierno de Rajoy – , **es también la hora de ser "reivindicativos" e exigir Inversiones… para nuestra Comunidad**, máxime cuando ahora, en una época de grandes estrecheces y con muchas Comunidades

Autónomas con nuevos gobiernos del PP (que pueden esgrimir la mala herencia recibida del PSOE anteriormente gobernante en sus autonomías) entrarán en durísima competencia con las peticiones que hagamos desde nuestra Comunidad.

- Este Plan Extraordinario de Inversión en Infraestructuras, que deberíamos reivindicar, lo hacemos extensible a **Carreteras, Ferrocarriles, Obras Hidráulicas**, y a sus correspondientes Organismos inversores.

AUMENTAR LAS INVERSIONES PRODUCTIVAS EN INFRAESTRUCTURAS POR EL GOBIERNO CENTRAL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA… … UNA NECESIDAD PRIORITARIA PARA INICIAR UN NUEVO CICLO DE CRECIMIENTO SOSTENIDO

LAMENTAMOS Y NO PODEMOS ACEPTAR QUE EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (PITVI) 2012-2024, ANUNCIADO POR LA MINISTRA DE FOMENTO, ANA PASTOR (9 febrero 2012), PRÁCTICAMENTE NOS OLVIDE, TANTO EN CARRETERAS COMO EN FERROCARRILES (CERCANÍAS), ALTA VELOCIDAD Y CORREDOR MEDITERRÁNEO (Castellón – Tarragona)… …
¡HAY QUE LUCHAR!

4.1.- AUMENTAR DE FORMA CONSIDERABLE LA INVERSIÓN EN CARRETERAS

1.- Hemos de dotar a la Comunidad Valenciana de unas infraestructuras viarias que estructuren adecuadamente su territorio a la vez que potencien su capacidad productiva y exportadora (**facilitando la conexión con las zonas logísticas y mejorando el acceso a las instalaciones portuarias y aeroportuarias**).

- Hemos tenido un incremento poblacional en la Comunidad Valenciana que en el último decenio ha supuesto un 26,40% frente a la media nacional de un 16,02% (4.041.673 habitantes C.V. en 2000 → 5.111.706 habitantes en 2011).

- Somos un paso obligado de personas, vehículos y mercancías desde Europa hasta el Norte de África (Eje Mediterráneo viario), con lo cual también deben potenciar nuestras conexiones con Andalucía, vía Murcia (A-33 Fuente la Higuera – Jumilla).

Todo ello hace necesario el incrementar significativamente el ratio medio del 6,69% que, en el último quinquenio, ha supuesto la participación de la Comunidad Valenciana en la licitación del Grupo Carreteras (Ministerio de Fomento).

2.- Licitando, a la mayor brevedad posible, las Obras pendientes todavía del extinto Protocolo 2005-2010

- Autovía de la Plana CV-10 (Vilanova d`Alcolea – Salzadella)
- Duplicación de la Variante de Castellón N-340
- Acondicionamiento Vinaroz-Morella N-232: Barranco de la Bota – Puerto Querol (Proseguir las actuaciones hasta convertirla en Autovía A-68)
- Variante Autovía Benicasim-Oropesa N-340
- Ampliación y desdoblamiento de la Circunvalación de Valencia (By-pass)
- Tercer Carril Auto vía A-3, Buñol – Valencia (Tramo Chiva – Buñol)
- Variante de La Safor – Oliva Sur – Rafelcofer – Gandía
- N-332 Variante de Altea – L`Alfas del Pi
- etc., etc.,

Carreteras pendientes que deberían quedar recogidas en un 2º Protocolo (**Anexo Nº 5**)

3.- De entre las obra pendientes de licitar del Protocolo 2005-2010, y por su singularidad, merece especial mención la **Circunvalación Exterior de Valencia** que en sus diversos 4 tramos y conexión con la A-3 supone unos 700 M€. El actual By-pass, por su:

- Intensidad de tráfico IMD ≥ 115.000 vehículos / día.
- Ausencia de otras vías alternativas transversales en el Área Metropolitana Norte de Valencia (Zona de influencia 1,5 – 2 millones de personas).
- Mezcla de tráficos de largo recorrido y de carácter metropolitano, con elevado porcentaje de vehículos pesados (**Tramo con el mayor tráfico de camiones de España**).
- Con una tasa de retorno de la inversión TIR ≥ 10%.

Y finalmente su posible flexibilidad tanto en su tramitación como en su ejecución (espacio y tiempo) hace necesaria y posible su pronta licitación.

4.- Priorizando, además de las obras pendientes del Protocolo, otras no incluidas en él y necesarias urgentemente:

- Autovía A-7 — *Valoraciones orientativas*

  Tercer carril A-7 Crevillente – Lp. Murcia ——— 52,60 M€

  Tercer carril A-7 Sagunto – Nules ——— 59,00 M€

- N-238

  Vinaroz – Ulldecona, dando acceso directo al peaje AP-7 ——— 12,00 M€

- Autovía-11

  Duplicación N-220 desde Aeropuerto Manises a V-30 ——— 71,00 M€

- N-330

  Acondicionamiento N-330 Chirrichana A-3, Tramo

  Los Pedrones – Enlace San Antonio Requena ——— 78,00 M€

- Autovía-3

  Tercer carril A-3, Tramo Buñol a Chiva ——— 35,00 M€

- V-30

  a) Mejora de la capacidad y seguridad V-30 de acceso Sur Puerto Valencia (actualmente colapsada)

  b) Conexión directa A-3 con V-30

     – Itinerario Valencia → Madrid (nuevo puente Xirivella)

     – Itinerario Madrid → Valencia (mejora nudo Feycu) mediante un falso túnel ——— 12,00 M€

4.2.- PROSEGUIR CON LA INVERSIÓN EN FERROCARRIL

⇨ Incluir a la Comunidad Valenciana en los Planes de Cercanías – FF.CC.

- Dada la apuesta del Ministerio por dotar al transporte de un nuevo modelo, basado en la sostenibilidad y menor contaminación que la carretera (el transporte origina el 25% de las emisiones de gases efecto invernadero)

  En la Comunidad Valenciana también queremos apostar por la movilidad sostenible y la intermodalidad en base al ferrocarril, tanto en el medio urbano como en el metropolitano.

  Apostamos por fomentar el transporte colectivo en lugar del automóvil, los aparcamientos disuasorios, la integración urbana de los ferrocarriles, las estaciones centrales y la intermodalidad y conectividad de los diversos medios.

- **De ahí que solicitemos un Plan de Cercanías de Ferrocarril, dotado con 3.000 M€ (plurianual), similar al negociado con la Comunidad de Madrid y la Ciudad de Barcelona, ambos dotados con unos 5.000 M€**.

  Cuyas actuaciones más notables, además de electrificar todas las Cercanías (C_3 – C_4 – C_5), entre otras Valencia → Utiel, mejorar sus superestructuras, eliminar pasos a nivel, renovar material móvil, etc……., deben incluir la prolongación y desdoblamiento de la línea C_1 desde Cullera hasta Gandía y nuevo trazado de Gandía → Oliva → Denia y la mejora del trazado de la C_2 Xátiva → Alcoy.

⇨ **Proseguir con la Remodelación de la Red Ferroviaria Arterial de Valencia (Actuaciones Parque Central y Eje Pasante)**

Con la llegada del Tren de Alta Velocidad a Valencia (Estación Provisional) en el 2º semestre del 2010, se hace necesario proseguir con la **3ª Fase del Canal de acceso**, con un presupuesto estimado de **350 M€**, y simultáneamente acometer una serie de actuaciones, sin demora y con continuidad en el tiempo:

- **Inicio de la Estación Intermodal Central**, cuyo proyecto básico ya se ha redactado y ha sido definitivamente aprobado por el Ayuntamiento de Valencia, cuyo proyecto constructivo está en fase de redacción, y que en su parte (desplazamiento de playa de vías) en nada interfiere a la explotación de la actual Estación Provisional. **Actuación que en conjunto puede alcanzar los 1.200 millones de euros**.
- **Eje Pasante de Valencia**. Una vez finalizada la redacción del Proyecto Constructivo del Túnel Pasante (Octubre 2009) pudo haberse acometido, sin demora, la construcción de este túnel ferroviario de unos 5 kms. de longitud y 2 estaciones urbanas nuevas (Avenida de Aragón y Universidad Politécnica), y un segundo tramo de 4 Kms. a cielo abierto, que dando servicio a trenes de Alta Velocidad, Largo recorrido, Regionales y Cercanías, posibilitará la llegada del AVE a Castellón y la materialización del Corredor y Eje Mediterráneo. **La inversión inicial prevista de esta Actuación alcanzará los 700 millones de euros** (*) (valoración px ≡ 2009)

(*)	Túnel –	310
	Estación Politécnico / Cabanyal –	138
	Arquitectura Estaciones –	52
	Salto Carnero Alboraia –	98
	Superestructuras –	34
	Electrificación y Señalización –	70

Desgraciadamente en el tema de inversiones del AVE (Alta Velocidad), sus trazados y prioridades, sigue asociándose, en multitud de ocasiones, a motivaciones "personales", siempre amparadas – cuando falla la eficiencia, eficacia y rentabilidad – por motivaciones sociales y de integración con el territorio.

AVE Valladolid → José María Aznar; AVE Córdoba → Álvarez Cascos; AVE Málaga → Magdalena Álvarez; AVE Castellano Manchego – Toledo – Albacete – Cuenca, de tan nula rentabilidad → José Bono; AVE a Santiago de Compostela – Galicia, de altísimo coste, excesiva duración de trayecto, con bajísima ocupación prevista → José Blanco… …; y ahora, dentro de los primeros 100 días del Gobierno de Rajoy, Vigo → Santiago → Coruña ya adjudicados tres tramos (300 M€) por Ana Pastor y licitada la superestructura.

Y mientras tanto el Corredor Mediterráneo, incluido ya en las Redes básicas transeuropeas (2013-2030) por la U.E., aquí la Administración Central debe iniciar y consensuar con Europa

actuaciones en el Eje Mediterráneo, dotando de ancho UCI a nuestros puertos (Castellón – Puerto de Sagunto y Valencia)… … o sólo simplemente Duplicando y Especializando los tráficos (pasajeros y mercancías) de vías entre Castellón y Tarragona, llevan 15 años esperando.

⇨ **Reinicio del Eje Mediterráneo, a partir de los Puertos de Valencia, Sagunto y Castellón, debe avanzar hacia el Norte (Valencia → Sagunto → Tarragona)**

- Tras los informes favorables por parte de la Unión Europea – Comisión de Transportes – incluyéndolo entre los Ejes Básicos de Transporte Transeuropeo, **deberíamos ya pasar *"de las Musas al Teatro***".

- La Presidencia del ADIF, que ha sido asumida por nuestro ex-Conseller de Economía, Enrique Verdeguer Puig, – que tanto sabe de "primera mano" de nuestras penurias y de la necesidad de impulsar nuestra actividad industrial y exportadora, para generar ingresos (zonas logísticas portuarias y estructurar territorialmente nuestro tejido empresarial productivo para hacerlo eficiente y exportador) –, debería ser un acicate para impulsar el ferrocarril en el "*interland* portuario" y el Eje Mediterráneo.

  ¡Pero téngase en cuenta que también se avanza de Sur a Norte… … confluyendo con el trazado que venga Norte → Sur!

4.3.- REACTIVAR LAS INVERSIONES HIDRÁULICAS

- Ante el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente hemos de manifestar que, tras la riada extraordinaria de 1982, que dio lugar a la construcción de la gran Presa de Tous y las contigüas Presas de Bellús y Escalona, y finalizaron el año 1996, el Plan Global frente a las inundaciones del río Júcar, aprobado el año 2000 entre el Ministro Jaume Matas y el Hble Eduardo Zaplana, están sin ejecutar, y por ello persisten los riesgos de inundaciones de la ribera media y baja del río Júcar.

  La **Presa ESTUBENY** (río Sallent), **Presa MONTESA** (río Canyoles) y **Presa del MARQUESAT** (río Magro).

  ¿Tras 25 años de espera, pensamos reivindicarlas?... … o seguimos jugando a la "ruleta rusa" de las avenidas e inundaciones.

- Únicamente, mostrarnos favorables a las manifestaciones del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Ángel Cañete, (Comparecencia en el Congreso de Diputados – 1 febrero 2012), en el sentido de **retomar un nuevo Plan Hidrológico Nacional**, apostando por una política hídrica "solidaria" entre regiones para aprovechar las aguas excedentarias, dejando claro que la "unidad de Cuenca y

trasvases nos son incompatibles", y respetando siempre los caudales ecológicos. Sin embargo parece que Arias Cañete ha aplazado "*sine die*" la redacción del Proyecto del río Sellent y tiene pendientes las Actuaciones integrales del río Júcar entre Carcagente y la AP-7, con la mejora del Drenaje de la Marjal Sur.

5.- DIÁLOGO PERMANENTE CON LA ADMINISTRACIÓN

5.- DIÁLOGO PERMANENTE CON LA ADMINISTRACIÓN

La Cámara de Contratistas propone y solicita, una vez más, a la Administración Autonómica, estudiar los problemas o divergencias existentes entre Administraciones, e intentar aportar posibles soluciones que hagan viable las ACTUACIONES, que corrijan la falta de Licitaciones (históricas) **de la Administración Central en nuestra Comunidad Valenciana.**

⇨ **Diálogo y apoyo mutuo para agilizar:**

- Un nuevo Protocolo de Carreteras o cualquier otro tipo de Convenio – Compromiso firme, que incluya – como mínimo – las obras todavía pendientes de ejecución del 1er. Protocolo (2005-2010), y que detallamos pormenorizadamente en el **Anexo Nº 5**.
- Planificar e iniciar el Protocolo suscrito entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana en abril 2010, sobre el Plan de Cercanías FF.CC. (2010-2020).
- Proseguir con el Plan Arterial FF.CC. – AVE de Valencia (Parque Central, Estación Subterránea Central y Eje Pasante) y el AVE Valencia – Castellón (dirección Valencia → Castellón → Tarragona), avanzando de Sur → Norte.

- Todas estas Actuaciones deben incluirse ¡Si ó sí! en el PITVI (2012-2024), con un calendario de ejecución gradual. **Fijando la finalización del Eje Mediterráneo (Tramo Valencia – Tarragona) para el 2015**.

⇨ **Que la Administración sea consciente que para atender a la delicada situación de nuestras empresas contratistas, a sus dificultades para financiar la construcción de las obras en ejecución con Expedientes pendientes de aprobación económica, es preciso agilizar al máximo su habilitación económica, lo contrario puede llevar a un colapso financiero y, por tanto, a la paralización de la obras en marcha.**

⇨ **Aplicación rigurosa de la Ley de Morosidad**. La deuda viva de las Administraciones con el Sector de la Obra Pública que, a 30 de junio 2011 según Deloitte, superaba ya los 22.000 M€ (a nivel Nacional) y aquí **en la Comunidad Valenciana puede llegar a los 2.000 M€**, incide en la viabilidad de nuestras empresas. Por ello es imprescindible y urgente:

- Reconocimiento de deuda de las Administraciones Públicas con las empresas (constructoras) y establecimiento de un calendario de pagos. Es por ello, por lo que nos congratulamos del Real Decreto-Ley 4/2012 (24 febrero) sobre Procedimientos y

Mecanismos de financiación de las Corporaciones Locales para pago a Proveedores, por importe de 20.000 M€.

Igualmente esperamos que en el seno del Consejo de Política Fiscal y Financiera se resuelva el pago a Proveedores por la Administración Autonómica.

- Independientemente, desde la Cámara de Contratistas, como también se solicitó desde la CNC y SEOPAN, entre otras Asociaciones de ámbito nacional de la Construcción, solicitamos la Compensación de las Deudas Tributarias (IRPF, IVA, Impuesto sobre Sociedades) y de la Seguridad Social de las Empresas Constructoras con Deuda de las Administraciones Públicas con las referidas Empresas.

⇨ **Nos permitimos solicitar que los Pliegos de Contratación de Colaboración Público-Privada se adecuen a la nueva situación crediticia, para hacer viable el negocio Concesional-Financiero, con criterios de eficacia, eficiencia y oportunidad para abordar estas Inversiones Extrapresupuestarias, cumpliendo el doble objetivo de:**

- Evitar la formulación de ofertas desproporcionadas ó bajas temerarias que, incluso antes de iniciar la obra, o una vez iniciada – a corto plazo –, ya plantean a la Administración concedente inviabilidad y rescisiones contractuales.

- Adaptar las condiciones de ejecución de los contratos a la coyuntura económico-financiera actual, potenciando la participación de agentes en el mercado de capitales y asunción compartida de riesgos "*value for money*".

⇨ Dado que, según manifestaciones de la Ministra de Fomento, en su comparecencia (9 de febrero 2012), ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, su Plan PITVI (2012-2024), cifrado en unos 25.000 M€, en gran parte va a ser licitado mediante CPP$^{\underline{S}}$, la Comunidad Valenciana – el Gobierno del Consell y los Parlamentarios valencianos en las Cortes Generales deben:

- **Solicitar un porcentaje de no menos del 10% como nuestra parte alícuota de CPP$^{\underline{S}}$, del monto total de CPP$^{\underline{S}}$ nacional, que recoja el PITVI para todo el Estado.**

⇨ En cuanto **Actuaciones Autonómicas**, en el **Anexo Nº 6** exponemos una serie de Obras ≡ Concesionables en Infraestructuras, Depuradoras, Edificios Judiciales, Colegios, Centros de Salud,… … etc., etc. (entre otras), que pueden ser objeto de CPP$^{\underline{S}}$, y abordados por CPP$^{\underline{S}}$ ≡ Generalitat Valenciana, quizás a través de la Consellería de Economía, Industria y Comercio y su Corporación de Empresas Públicas, que como "Consellería transversal" podría coordinar todas estas "necesidades" del resto de Consellerías.

ANEXO Nº 1

LICITACIÓN PÚBLICA ⇒ PRODUCCIÓN EFECTIVA

(Evolución Histórica – Año 2007 → Año 2011)

(Actualizado – Enero 2012)

EVOLUCIÓN DE LA LICITACIÓN PÚBLICA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Evolución 2007 → 2010 →2011 (*)

⇒ ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

	2007	2010	2011	∆∇
Administración Central	**2.173,76 M€**	**408,50 M€**	**456,20 M€**	**-78,98% (*)**
Ministerio de Fomento	1.704,14 M€	311,22 M€	219,54 M€	-87,12%

En 5 años la Licitación de la Administración Central en la C.V. se ha reducido en un – 79%.

(*) Con el agravante comparativo que supone **nuestra participación en el Total Nacional** (muy lejos de nuestro "peso" en PIB y población)

	2009		2010		2011	
	Licitación C.V.	% Total Nacional	Licitación C.V.	% Total Nacional	Licitación C.V.	% Total Nacional
Administración Central	1.154,50	9,44%	408,50	7,45%	456,20	7,02%
Ministerio de Fomento	821,71	8,92%	311,22	8,52%	219,54	4,32%

⇒ ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA

	2007	2010	2011	∆∇
Generalitat Valenciana y Entes Públicos Empresariales	**1.886,71 M€**	**610,98 M€**	**220,96 M€**	**-88,29%**

Sigue el deterioro en la Licitación de la Generalitat Valenciana. En 5 años se ha reducido la Licitación prácticamente a la DECIMA PARTE, - 88,30%.

⇒ ADMINISTRACIÓN LOCAL

	2007	2010	2011	∆∇
Administración Local	**917,71 M€**	**931,25 M€**	**280,59 M€**	**-69,42%**

A pesar del Plan Confianza, que desde el Sector Constructor de Obra Civil reiteradamente hemos venido manifestando que – al no estar destinado a inversiones productivas dinamizadoras de la economía – iba a tener efectos efímeros, creando equipamientos, polideportivos, centros lúdicos y culturales, etc.,… … "excesivos y prescindibles" que los Ayuntamientos ahora no pueden mantener", **la Administración Local ha disminuido, igualmente, en casi un – 70%.**

⇒ TOTAL GENERAL

	2007	2010	2011	∆∇
Todas las Administraciones	**4.978,19 M€**	**1.950,73 M€**	**958,38 M€**	**-80,75%**

Así pues, en el último quinquenio la Licitación total en la C.V. ha disminuido un -80,75%

(4.980 M€/2007 → 1.950 M€/2010 → 958 M€/2011)

(*) datos provisionales a 15.01.2012

ACTIVIDAD CONSTRUCTORA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Evolución 2007 → 2011

⇒ Evolución de la LICITACIÓN PÚBLICA (M€) en la COMUNIDAD VALENCIANA

2007	2008	2009	2010	2011
4.980	3.381	3.043	1.950	958
→ -32,11%	→ -10,0%	→ -35,9%	→ -50,87%	

Bajada de Licitación 2007/2011
-80,75%

⇒ Evolución de la PRODUCCIÓN EFECTIVA (*) del Sector (M€) en la COMUNIDAD VALENCIANA

$$\rho m = \frac{\text{Producción efectiva}}{\text{Licitación Pública}} = 7{,}90$$

ρ máx. = 9,80 / min. = 7,10 — variación debida a la influencia y ponderación que la Edificación Residencial (privada) y su constante disminución, ha tenido en la producción del Sector Construcción, en el último quinquenio, en la Comunidad Valenciana

2007	2008	2009	2010	2011
35.500	26.300	24.200	19.100	9.300
→ -25,90%	→ -7,98%	→ -21,10%	→ -51,30%	

Bajada de Producción 2007/2011
-73,80%

Consecuencia de esta importante caída de Actividad del Sector se ha incrementado el paro en el Sector hasta límites muy preocupantes. A la vez que por su importante "efecto arrastre", dada nuestra estructura productiva de nuestra Comunidad, ha hecho bajar nuestra productividad global y ha hundido nuestro $PIB_{C.V.}$ / hab.

AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL (miles de trabajadores)

		2007	2008	2009	2010	2011
Total ocupados	**C.V.**	1.985,3	1.923,1	1.742,6	1.692,0	1.640,0 (prov.)
Construcción	**C.V.**	274,6	236,0	179,2	147,5	130,0 (prov.)
	t%	13,83%	12,27%	10,28%	8,72%	7,93%

La construcción ha destruido 144.600 empleos

A lo largo de este periodo de crisis económica, es decir de junio 2007 hasta diciembre 2011, según el boletín elaborado por Analistas Financieros Internacionales (**AFI**), la Comunidad Valenciana **ha perdido un total de 31.585 empresas** (el 16,7% del total de empresas perdidas en España).

Pues bien, de entre estas desoladoras cifras es de destacar que en los dos últimos años (2010/2011) ya **han desaparecido unas 5.600 (**) microempresas, pymes y autónomos del Sector Construcción en la Comunidad Valenciana**.

Tan brutal descenso de actividad en la Construcción de Obra Civil (es ya sabido que el Subsector de Edificación Residencial murió hace más de tres años) está acabando no sólo con el tejido productivo del Sector (empresas e industrias auxiliares) y llevando al paro a valiosísimos trabajadores cualificados, profesionales y técnicos de gran experiencia, sino también imposibilitando la incorporación al mercado de trabajo de un ingente colectivo de jóvenes recién titulados, sin confianza en la clase política que ¡**quieren trabajo, no subsidios**!

(*) Producción efectiva del Sector (en términos de Contabilidad Nacional)

• Remuneración de asalariados	(sueldos, salarios, cotización social)	VAB
+		
• Excedente Bruto de explotación	(Beneficio empresas + amortizaciones)	VAB
+		
• Impuestos ligados a la producción		
+		
• Impuestos ligados a los productos	(excluido IVA)	
+		
• Suministros: valor de los consumos intermedios	(materias primas, productos semielaborados y servicios incorporados al proceso productivo)	

(**) Según Directiva CEE 2003/361/CE

• Microempresas	< 10 trabajadores < 2 M€ / anuales ventas
• Pymes (pequeñas empresas)	< 50 trabajadores < 10 M€ / anuales ventas
• Pymes (medianas empresas)	< 250 trabajadores < 50 M€ / anuales ventas

CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

EVOLUCIÓN DE LA LICITACIÓN

(Administración Central – Administración Autonómica – Administración Local)

EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

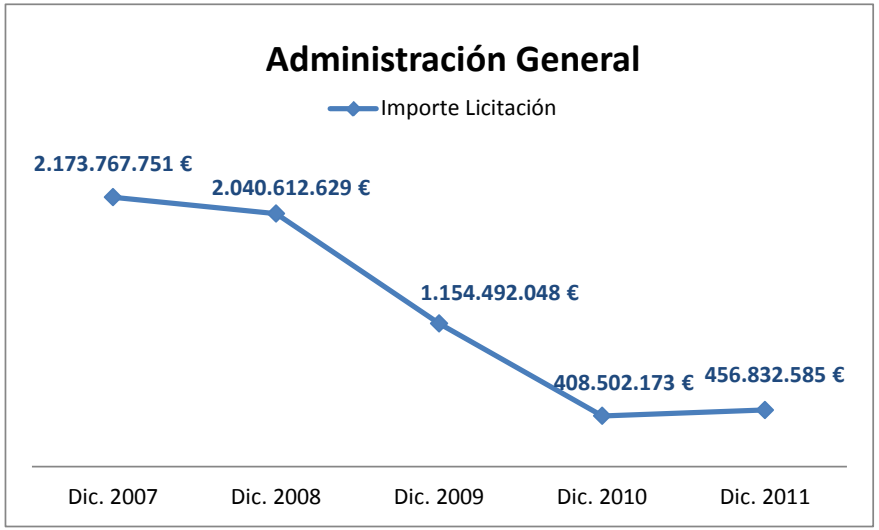
(Diciembre 2007 → Diciembre 2011)

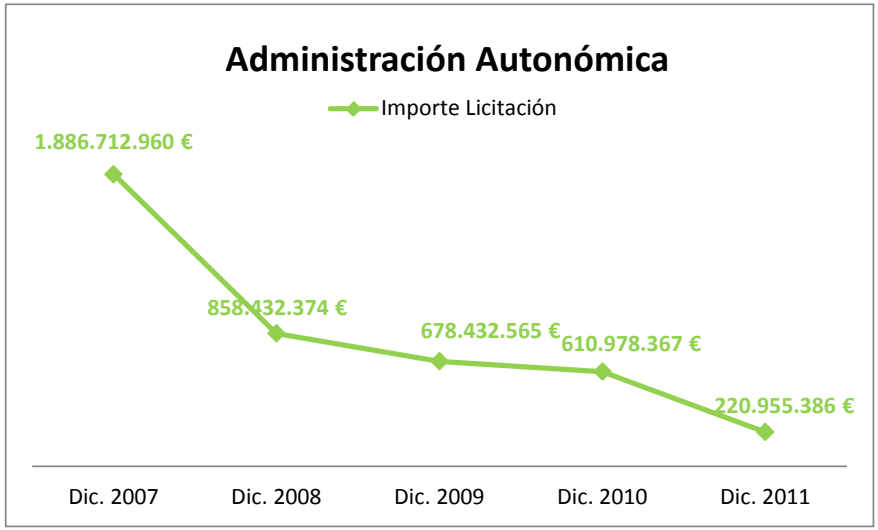
(Actualizado – Enero 2012)

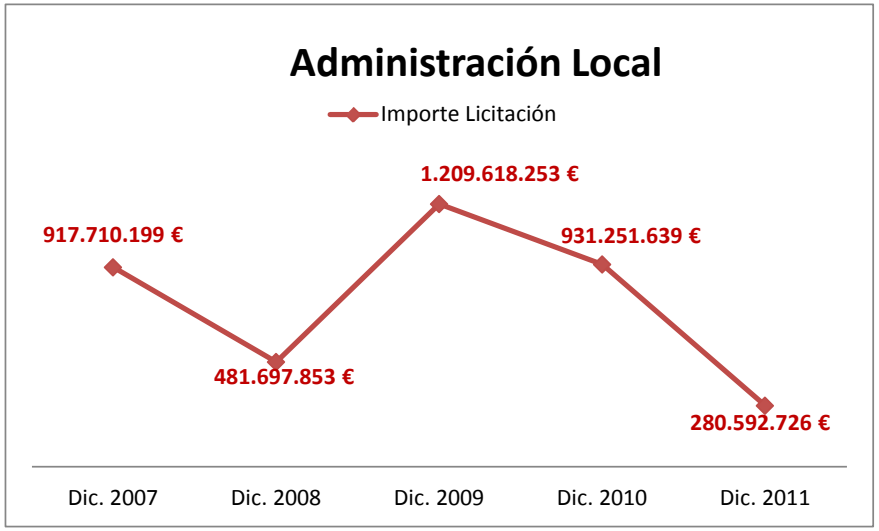
CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

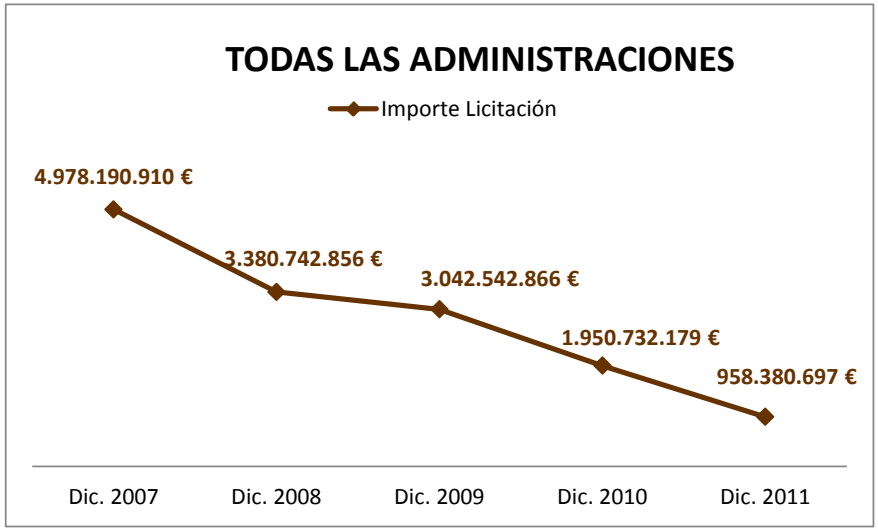
LICITACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

DICIEMBRE 2007 → DICIEMBRE 2011









CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

RESUMEN GENERAL - COMUNIDAD VALENCIANA

EVOLUCIÓN LICITACIÓN OBRAS

Diciembre 2007 → Diciembre 201

(datos provisionales)

	AÑO 2007	AÑO 2008	Δ / ∇ 2008 / 2007	AÑO 2009	Δ / ∇ 2009 / 2008	AÑO 2010	Δ / ∇ 2010 / 2009
ADMINISTRACION GENERAL	2.173.767.751 €	2.040.612.629 €	-6,13%	1.154.492.048 €	-43,42%	408.502.173 €	-64,62%
ADMINISTRACION AUTONÓMICA	1.886.712.960 €	858.432.374 €	-54,50%	678.432.565 €	-20,97%	610.978.367 €	-9,94%
ADMINISTRACIÓN LOCAL	917.710.199 €	481.697.853 €	-47,51%	1.209.618.253 €	151,12%	931.251.639 €	-23,01%
TOTAL GENERAL	**4.978.190.910 €**	**3.380.742.856 €**	**-32,09%**	**3.042.542.866 €**	**-10,00%**	**1.950.732.179 €**	**-35,88%**

	AÑO 2011	Δ / ∇ 2011 / 2010	Δ / ∇ 2011 / 2007
ADMINISTRACIÓN GENERAL	456.832.585 €	11,83%	-78,98%
ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	220.955.386 €	-63,84%	-88,29%
ADMINISTRACIÓN LOCAL	280.592.726 €	-69,87%	-69,42%
TOTAL GENERAL	**958.380.697 €**	**-50,87%**	**-80,75%**

CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

ADMINISTRACION GENERAL

COMUNIDAD VALENCIANA - EVOLUCIÓN LICITACIÓN OBRAS

	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010	AÑO 2011	Δ / ∇ 2011 / 2010	Δ / ∇ 2011 / 2007
Mº DEFENSA	**2.071.471 €**	**852.339 €**	**7.631.409 €**	**8.536.623 €**	**3.512.530 €**	***-58,85%***	***69,57%***
Mº PRESIDENCIA	---	---	**7.896.558 €**	**66.955 €**	---	---	---
Mº ECONOMÍA Y HACIENDA	**65.000 €**	---	---	**5.205.175 €**	**6.384.839 €**	***22,66%***	***9722,83%***
Mº INTERIOR	**15.695.070 €**	**18.916.176 €**	**140.459.243 €**	**4.069.817 €**	**3.138.026 €**	***-22,90%***	***-80,01%***
Mº FOMENTO	**1.704.144.743 €**	**1.899.189.798 €**	**821.711.062 €**	**311.224.303 €**	**219.540.727 €**	***-29,46%***	***-87,12%***
D.G. Carreteras + Demarcación de Carreteras	804.376.717 €	353.273.807 €	49.022.267 €	37.393.945 €	93.078.934 €		
Secretarias de Estado (Infraestructuras + Vivienda + SEPES)	---	---	---	---	3.777.930 €		
SEITT	52.594.027 €	30.246.519 €	98.828.168 €	---	---		
ADIF	336.841.695 €	1.117.357.054 €	581.376.409 €	182.034.933 €	35.954.623 €		
D.G. Marina Mercante	---	7.303.943 €	1.134.537 €	285.270 €	1.697.556 €		
D.G. Ferrocarriles	---	---	---	---	---		
AENA	23.979.650 €	258.315.097 €	41.887.906 €	59.040.832 €	36.723.737 €		
RENFE	1.490.290 €	---	541.375 €	773.333 €	1.376.667 €		
Autoridades Portuarias	482.045.291 €	109.202.216 €	48.521.935 €	29.184.737 €	45.557.005 €		
Consorcio Valencia 2007	---	---	398.465 €	299.946 €	---		
Correos y Telégrafos	2.817.073 €	23.491.162 €	---	2.211.307 €	1.374.275 €		
Mº ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	---	**1.254.090 €**	---	---	---	---	---
Mº MEDIO AMBIENTE, MEDIO RURAL Y MARINO	**383.375.575 €**	**102.566.683 €**	**119.406.435 €**	**71.512.739 €**	**151.511.426 €**	***111,87%***	***-60,48%***
Ministerio	---	---	---	---	261.615 €		
D.G. del Agua + D.G. Territorio y Biodiversidad	32.640.682 €	19.652.932 €	2.681.233 €	18.894.202 €	---		
D.G. Sostenibilidad Costa y Mar	404.243 €	---	22.812.225 €	---	16.956.193 €		
TRAGSA	---	1.342.692 €	8.967.226 €	5.223.248 €	3.917.702 €		
C.H. Jucar	21.773.492 €	503.254 €	38.809.073 €	25.314.649 €	22.242.322 €		
C.H. Segura	224.009 €	1.013.925 €	---	424.590 €	---		
Canales de Taibilla	294.782 €	16.834.767 €	3.983.772 €	1.335.957 €	862.111 €		
C.H. Ebro	---	1.429.318 €	---	---	---		
ACUAMED	328.038.367 €	61.789.795 €	40.916.003 €	18.092.714 €	107.271.483 €		
AJUSA	---	---	1.236.903 €	2.227.379 €	---		
Mº CIENCIA E INNOVACIÓN	**5.423.866 €**	**817.388 €**	**230.313 €**	---	---	---	---
Mº CULTURA	---	---	**1.159.703 €**	---	**1.361.680 €**	---	---
Mº TRABAJO E INMIGRACIÓN	**21.075.591 €**	**4.426.113 €**	**15.871.016 €**	**7.226.806 €**	---	---	---
Mº AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN	**35.227.569 €**	---	**598.750 €**	---	---	---	---
Mº INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO	---	**394.967 €**	**34.813.972 €**	---	**60.708.000 €**	---	---
Mº VIVIENDA	**6.688.866 €**	**12.195.075 €**	**4.713.587 €**	**659.755 €**	---	---	---
Mº POLÍTICA TERRITORIAL	---	---	---	---	**10.439.513 €**	---	---
VARIAS COMUNIDADES	---	---	---	---	**235.844 €**	---	---
SUMA ADMINISTRACION CENTRAL	**2.173.767.751 €**	**2.040.612.629 €**	**1.154.492.048 €**	**408.502.173 €**	**456.832.585 €**	***11,83%***	***-78,98%***

CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

ADMINISTRACION AUTONÓMICA

COMUNIDAD VALENCIANA - EVOLUCIÓN LICITACIÓN OBRAS

	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010	Δ / ∇ 2010 / 2009	Δ / ∇ 2010 / 2007
CONS. INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE	**854.391.942 €**	**195.507.825 €**	**183.788.359 €**	**199.658.725 €**	***8,64%***	***-76,63%***
Conselleria	309.888.095 €	136.593.737 €	113.482.138 €	193.095.391 €		
F.G.V.	25.877.303 €	54.102.132 €	1.710.912 €	6.304.843 €		
GTP	253.181.500 €	4.811.956 €	68.595.309 €	258.491 €		
Concesiones (CV-95 Orihuela - Costa)	265.445.044 €	---	---	---		
CONS. ECONOMÍA, HACIENDA Y EMPLEO	**114.416.882 €**	**3.766.143 €**	**8.637.004 €**	**7.092.937 €**	***-17,88%***	***-93,80%***
CONS. SANIDAD	**59.191.433 €**	**34.701.162 €**	**17.605.679 €**	**37.124.768 €**	***110,87%***	***-37,28%***
CONS. BIENESTAR SOCIAL	**10.860.994 €**	**2.303.729 €**	**18.757.111 €**	**21.805.673 €**	***16,25%***	***100,77%***
PRESIDENCIA	**23.948.780 €**	**3.591.204 €**	**65.451.827 €**	**664.687 €**	***-98,98%***	***-97,22%***
Cortes Valencianas / Palau		---	10.656.600 €	232.000 €		
Televisión Autonómica Valenciana		1.083.208 €	---	---		
Ciudad de la Luz		626.661 €	---	---		
CACSA		1.070.643 €	54.795.227 €	359.607 €		
RTVV		118.013 €	---	73.080 €		
SPT. CV		692.679 €	---	---		
CONS. TURISMO	**4.891.198 €**	**1.237.043 €**	**368.373 €**	**1.821.542 €**	***394,48%***	***-62,76%***
CONS. JUSTICIA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	**43.370.778 €**	**21.405.200 €**	**232.000 €**	**1.597.462 €**	***588,56%***	***-96,32%***
CONS. MEDIO AMBIENTE, AGUA, URBANISMO Y VIVIENDA	**286.483.991 €**	**280.231.456 €**	**123.115.283 €**	**96.431.325 €**	***-21,67%***	***-66,34%***
Conselleria	27.862.371 €	53.438.321 €	26.640.506 €	32.049.384 €		
IVVSA	114.060.919 €	32.010.047 €	21.225.059 €	10.586.464 €		
VAERSA	11.797.040 €	3.637.659 €	9.695.650 €	8.515.043 €		
EPSAR	132.763.661 €	191.145.429 €	65.554.068 €	45.280.434 €		
CONS. EDUCACIÓN	**450.597.607 €**	**287.213.621 €**	**204.928.035 €**	**178.995.765 €**	***-12,65%***	***-60,28%***
Conselleria	---	---	8.333.419 €	10.193.940 €		
Universidades	160.695.756 €	103.767.296 €	111.074.238 €	68.727.973 €		
Fundación Luz de las Imágenes	4.838.179 €	---	---	---		
CIEGSA	260.781.779 €	178.472.705 €	85.520.378 €	100.073.852 €		
CONS. CULTURA Y DEPORTE	**---**	**6.222.480 €**	**16.234.616 €**	**53.345.263 €**	***228,59%***	***---***
CONS. INDUSTRIA, COMERCIO E INNOVACIÓN	**2.500.000 €**	**19.086.920 €**	**18.888.118 €**	**2.955.528 €**	***-84,35%***	***18,22%***
CONS. GOBERNACIÓN	**---**	**3.084.692 €**	**19.985.496 €**	**9.484.692 €**	***-52,54%***	***---***
CONS. INMIGRACIÓN Y CIUDADANÍA	**---**	**---**	**320.710 €**	**---**		
CONS. AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN	**36.059.355 €**	**80.899 €**	**119.954 €**	**---**		
SUMA ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	**1.886.712.960 €**	**858.432.374 €**	**678.432.565 €**	**610.978.367 €**	***-9,94%***	***-67,62%***

No incluye Concesión Parking
LA FE (15.569.636)

ADMINISTRACION AUTONÓMICA - AÑO 2011

COMUNIDAD VALENCIANA - LICITACIÓN OBRAS

		AÑO 2011	Δ / ∇ 2011 / 2007
CONS. INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE		**66.545.484 €**	
Conselleria		51.848.443 €	*-84,65%*
FGV		4.097.231 €	*-84,17%*
GTP		5.557.262 €	*-97,81%*
IVVSA		1.871.084 €	*-98,36%*
VAERSA		3.171.464 €	*-73,12%*
CONS. PRESIDENCIA		**2.287.070 €**	
Presidencia		2.118.531 €	
RTVV		168.539 €	
CONS. ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMERCIO		**9.839.715 €**	
Conselleria		4.247.349 €	
SEPIVA		2.094.834 €	
INSTITUTO TECNOLÓGICO DE LA ENERGÍA - ITE		3.497.532 €	
CONS. EDUCACIÓN , FORMACIÓN Y EMPLEO		**72.195.035 €**	
Conselleria		491.812 €	
Universidades		70.561.172 €	*-56,09%*
Universidad Politécnica de Valencia	*23.692.931 €*		
Universidad de Valencia	*24.602.972 €*		
Universidad Miguel Hernández - Alicante	*10.804.231 €*		
Universidad de Alicante	*4.891.404 €*		
Universidad Jaume I - Castellón	*6.569.634 €*		
CIEGSA		---	
SERVEF		1.142.051 €	
CONS. SANIDAD		**42.021.769 €**	*-29,05%*
CONS. JUSTICIA Y BIENESTAR SOCIAL		**4.270.734 €**	
CONS. AGRICULTURA, PESCA, ALIMENTACIÓN Y AGUA		**7.579.149 €**	
Conselleria		2.833.555 €	
EPSAR		4.745.594 €	*-96,43%*
CONS. TURISMO, CULTURA, DEPORTE		**16.216.430 €**	
SUMA ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA		**220.955.386 €**	***-88,29%***

CÁMARA DE CONTRATISTAS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

ADMINISTRACION LOCAL

COMUNIDAD VALENCIANA - EVOLUCIÓN LICITACIÓN OBRAS

	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010	AÑO 2011	Δ / ∇ 2011 / 2010	Δ / ∇ 2011 / 2007
DIPUTACIONES PROVINCIALES	54.389.875 €	97.352.926 €	150.523.277 €	97.958.914 €	116.203.843 €	18,63%	113,65%
AYUNTAMIENTOS CAPITAL PROVINCIA	126.306.374 €	64.567.995 €	265.799.895 €	157.278.853 €	55.865.967 €	-64,48%	-55,77%
OTROS AYUNTAMIENTOS	737.013.950 €	319.776.932 €	793.295.081 €	676.013.872 €	108.522.916 €	-83,95%	-85,28%
TOTAL OBRAS	**917.710.199 €**	**481.697.853 €**	**1.209.618.253 €**	**931.251.639 €**	**280.592.726 €**	**-69,87%**	**-69,42%**
CONCESIONES	114.169.801 €	153.814.529 €	104.375.157 €	66.588.663 €	34.791.694 €	-47,75%	-69,53%
PAI[S]	1.048.767.603 €	1.140.473.893 €	194.193.893 €	312.882.949 €	189.074.470 €	-39,57%	-81,97%
SUMA ADMINISTRACIÓN LOCAL	2.080.647.603 €	1.775.986.275 €	1.508.187.303 €	1.310.723.251 €	504.458.890 €	-61,51%	-75,75%

ANEXO Nº 2

EVOLUCIÓN AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

CONSTRUCCIÓN

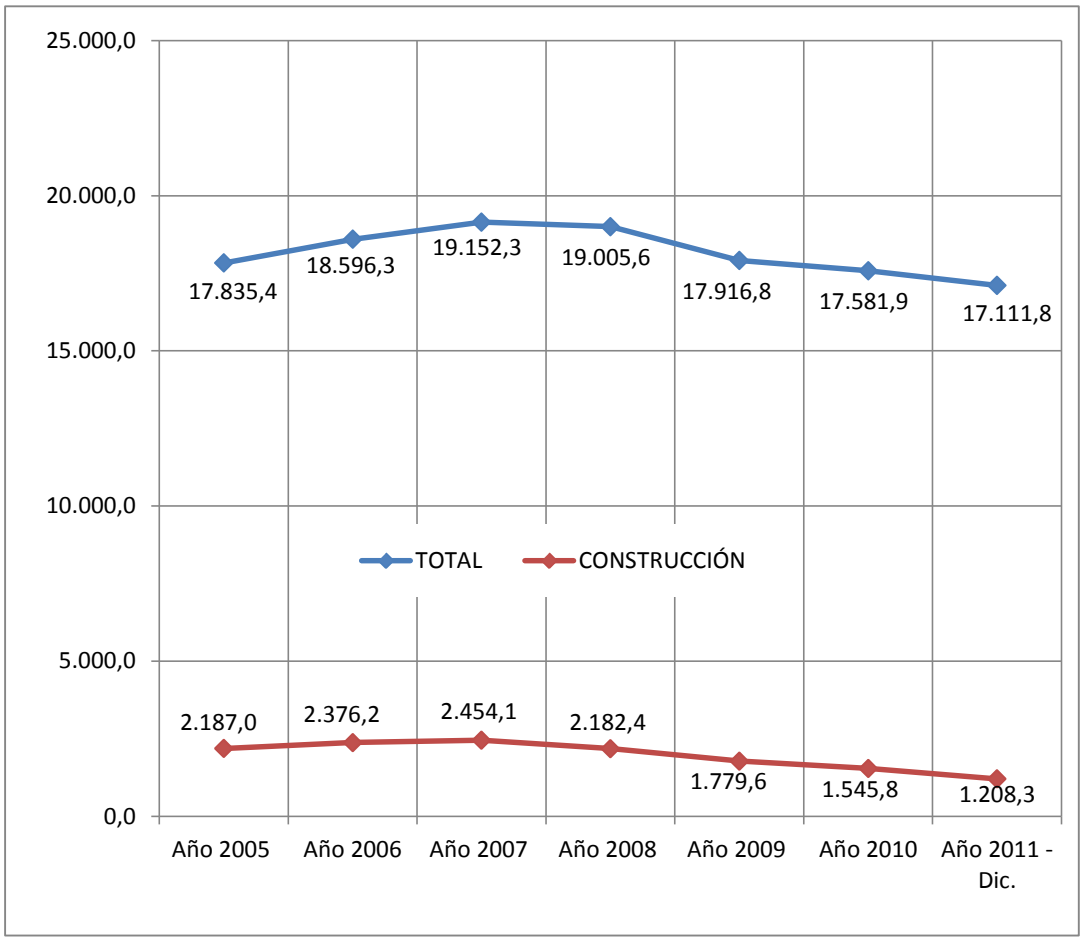
(Evolución Histórica – Año 2005 → Año 2011)

(Actualizado – Enero 2012)

AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL
TRABAJADORES OCUPADOS Y CONSTRUCCIÓN
- NACIONAL -
Diciembre 2011

	TOTAL	CONSTRUCCIÓN	EMPLEO CONSTRUCCIÓN / TOTAL	Pérdida de Empleo Anual TOTAL SECTORES	Pérdida de Empleo Anual CONSTRUCCIÓN	
Año 2005	17.835,4	2.187,0	12,26%			
Año 2006	18.596,3	2.376,2	12,78%			
Año 2007	19.152,3	2.454,1	12,81%			
Año 2008	19.005,6	2.182,4	11,48%	-146,7	-271,7	
Año 2009	17.916,8	1.779,6	9,93%	-1.088,8	-402,8	
Año 2010	17.581,9	1.545,8	8,79%	-334,9	-233,8	
Año 2011 - Dic.	17.111,8	1.208,3	7,06%	-470,1	-337,5	
			Suma diferencias 2007 → 2011	**-2.040,5**	**-1.245,8**	61,06%

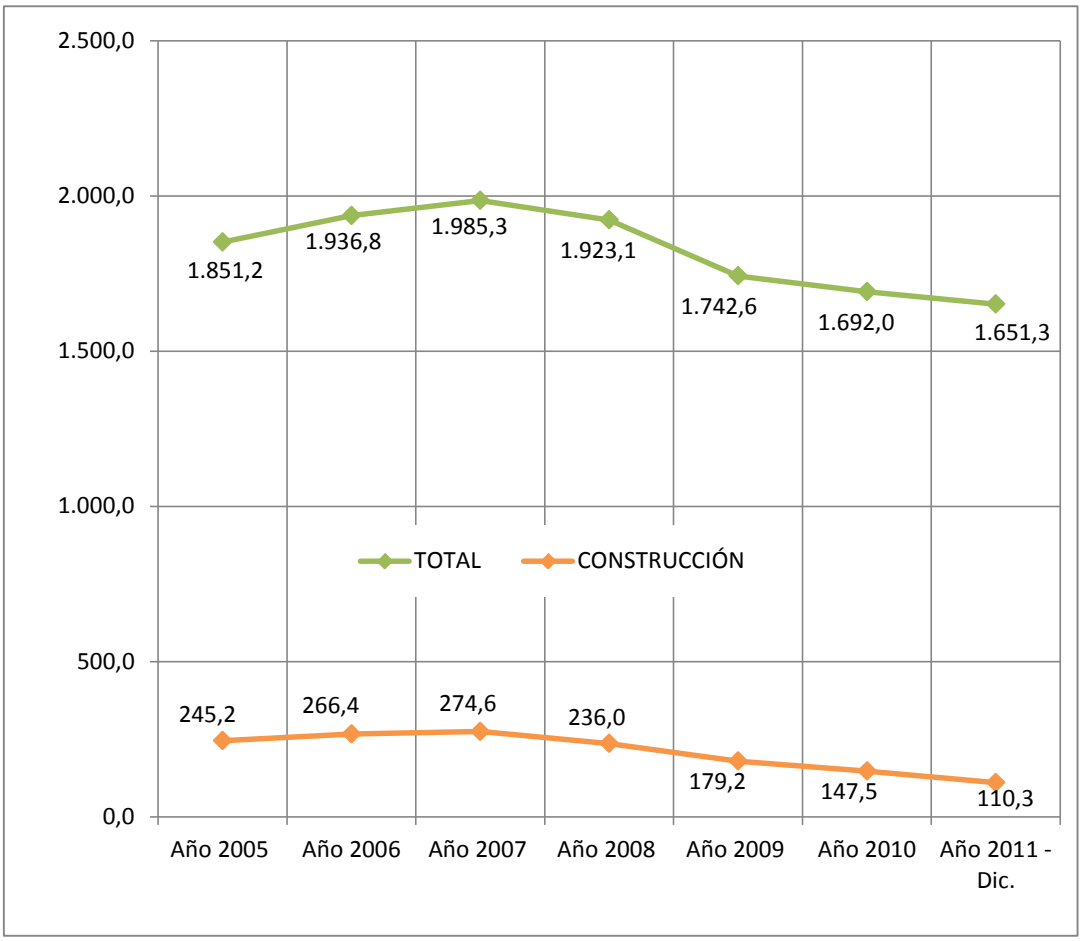
Datos en miles de trabajadores
Media Anual



AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL
TRABAJADORES OCUPADOS Y CONSTRUCCIÓN
- COMUNIDAD VALENCIANA -
Diciembre 2011

	TOTAL	CONSTRUCCIÓN	EMPLEO CONSTRUCCIÓN / TOTAL	Pérdida de Empleo Anual TOTAL SECTORES	Pérdida de Empleo Anual CONSTRUCCIÓN	
Año 2005	1.851,2	245,2	13,25%			
Año 2006	1.936,8	266,4	13,75%			
Año 2007	1.985,3	274,6	13,83%			
Año 2008	1.923,1	236,0	12,27%	-62,2	-38,6	
Año 2009	1.742,6	179,2	10,28%	-180,5	-56,8	
Año 2010	1.692,0	147,5	8,72%	-50,6	-31,7	
Año 2011 - Dic.	1.651,3	110,3	6,68%	-40,7	-37,2	
			Suma diferencias 2007 → 2011	**-334,0**	**-164,3**	49,21%

Datos en miles de trabajadores
Media Anual



ANEXO Nº 3

EMPLEOS Y RETORNOS FISCALES GENERADOS POR LA INVERSIÓN PÚBLICA

EMPLEOS Y RETORNOS FISCALES GENERADOS POR INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS

Acudiendo a las tablas Input-Output del INE y en especial a la Encuesta de la Estructura de la Industria de la Construcción del Ministerio de Fomento, nos permite discriminar los pesos de las principales macro magnitudes de los inputs del Sector Construcción (rama 40)

- Construcción de Viviendas (40 a)
- Construcción de Infraestructuras (40 b)
- Otras Construcciones (40 c)

Mediante el modelo de Leontief, y en base a la información estadística contenida en las referidas tablas Input-Output de la economía española, se ha podido evaluar el empleo generado por una inversión en infraestructuras equivalente al 1% del PIB nacional, así como los retornos fiscales ligados a los incrementos de las transacciones económicas que genera ese impacto de demanda pública.

Los resultados de las simulaciones del modelo econométrico nos da el siguiente cuadro:

Impactos de inversiones realizadas en diferentes actividades de construcción

	Empleos generados (miles) por cada 1% PIB_N		
	En Sector Construcción	Total Sectores	K
Total Construcción (40)	127,1	189,1	K = 1,487
Construcción en Viviendas (40 a)	134,5	197,2	K = 1,466
Construcción en Infraestructuras (40 b)	**117,5**	**180,6**	**K = 1,537**
Otras Construcciones (40 c)	120,3	179,8	K = 1,495

* Porcentaje sobre PIB de ingresos fiscales ligados a la actividad generada por una inversión equivalente al 1% del PIB/Nacional

Cuando la evaluación se realiza con las tablas Input-Output (TIO) sobre el total Construcción (sin desagregar), obtenemos una generación de empleo directo en el Sector Construcción de 127,1 miles de puestos de trabajo, que con los generados en

Sectores Inducidos (proveedores y suministros, industria auxiliar, oficios, instaladores, etc. – directos e indirectos –) asciende a un total de 189,1 miles.

En cuanto a los retornos fiscales, igualmente también se obtiene que un gasto equivalente al 1% del PIB/Nacional invertido en infraestructuras, genera un retorno del 0,57% del PIB a las cuentas de las Administraciones Públicas, tanto como pago de IVA (0,18%), como otros impuestos directos e indirectos, así como aumento de recaudación de cotizaciones sociales, etc., etc.

Dada la situación actual del mercado de trabajo, es correcto suponer que todo aumento de empleo generado por la inversión en FBCF se traduzca paralelamente en una reducción equivalente del desempleo, y que en base a la prestación media/desempleado ello supone un ahorro en prestación de desempleo del 0,21% del PIB

Desglose de los Retornos Fiscales en el caso de la Inversión en Infraestructuras

Recaudación fiscal en porcentaje sobre PIB		
Recaudación directa		
IVA		0,18%
Aumentos de recaudación por producciones inducidas		
Impuestos netos sobre consumos intermedios	0,01%	
IRPF sobre Remuneración asalariados	0,05%	
Cotizaciones Sociales	0,11%	
Impuesto sobre Sociedades	0,03%	
Prestaciones por desempleo	0,21%	
Subtotal		0,41%
Aumento total recaudación		**0,59%**

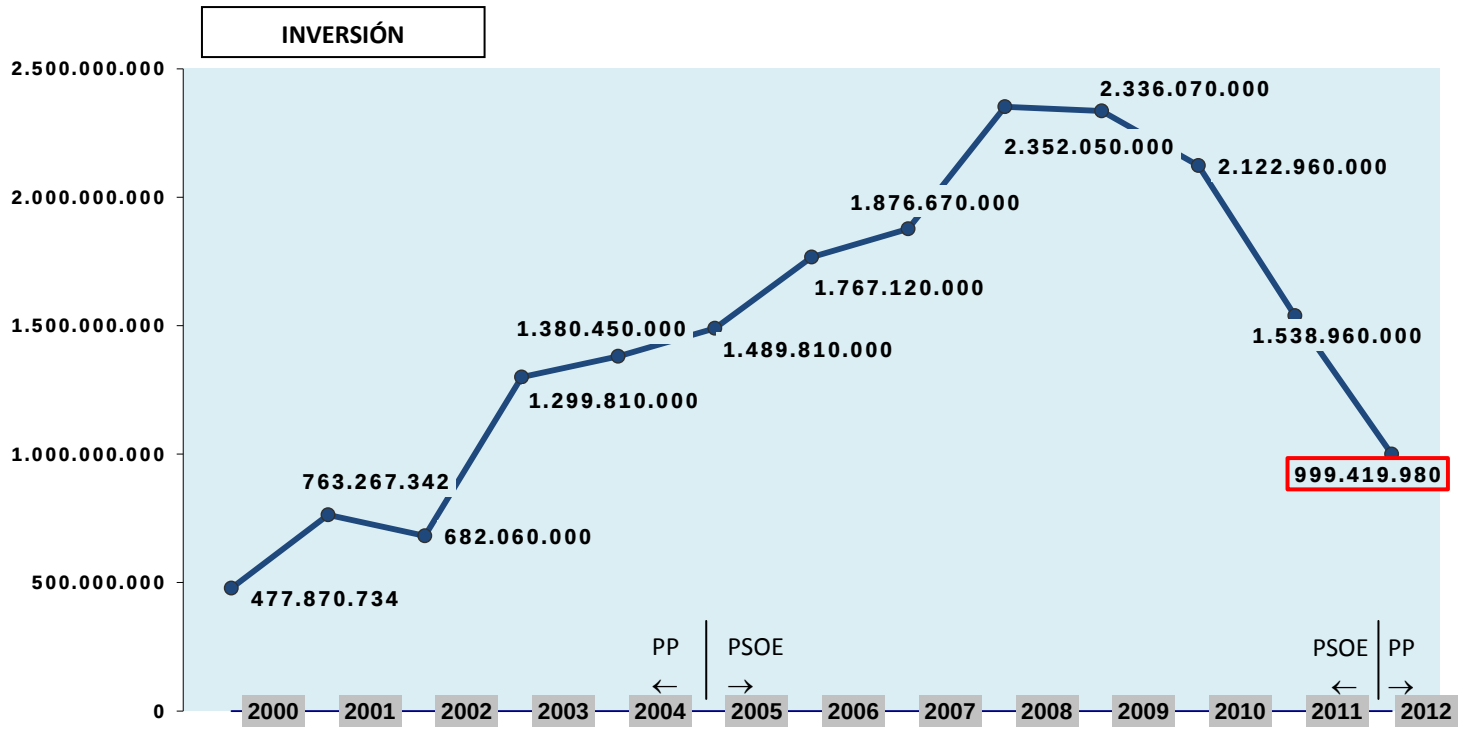
* Fuente: Introducción práctica a las Tablas Simétricas (TOD) input – output – Agustín Cañadas INE.

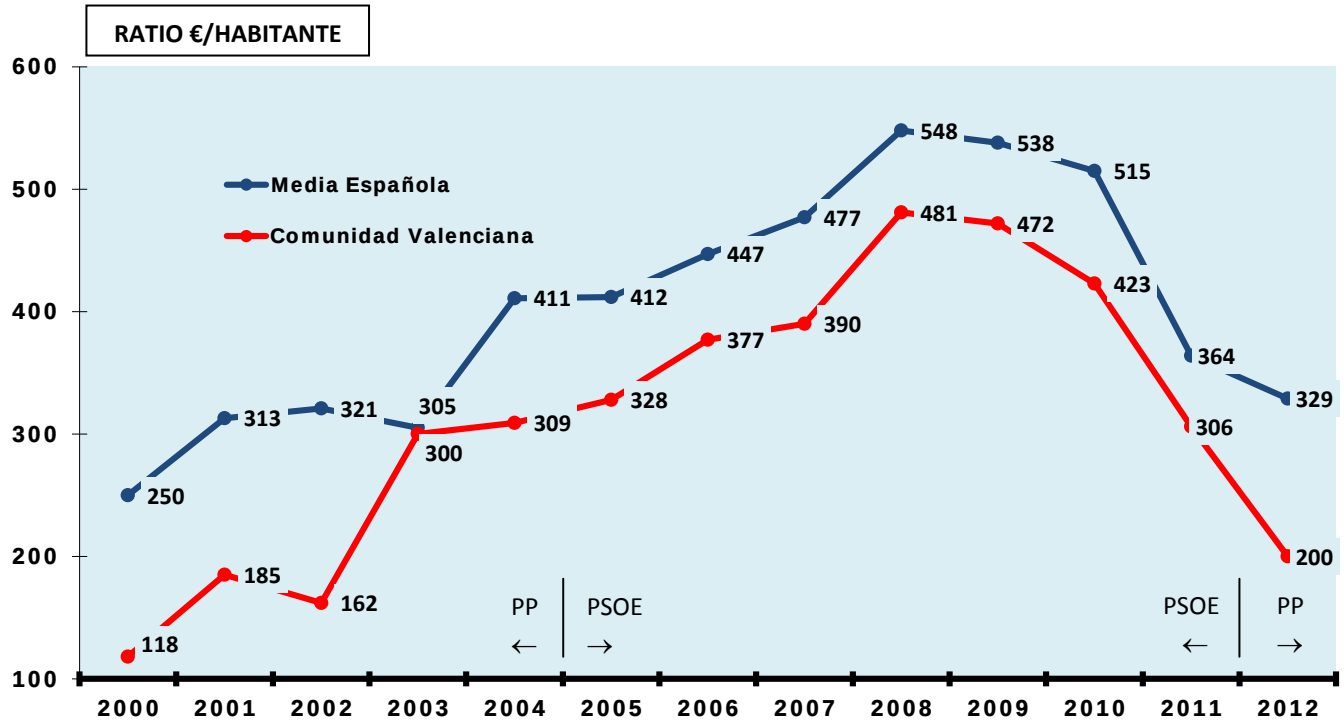
ANEXO Nº 4

EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES PÚBLICAS PRODUCTIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

DÉFICIT DE INVERSIÓN PRODUCTIVA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES PRODUCTIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA





***Fuente**: Inversiones en PGE anuales (2000 → 2012). Censos Nacionales y C.V. publicados por el INE.*
***Ratios**: elaborados por la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana – CCCV –*

DÉFICIT INVERSIÓN PRODUCTIVA (FBCF) EN LOS PP.GG.EE. ASIGNADOS A LA COMUNIDAD VALENCIANA

(histórico 2000 → 2012)

		Población C.V.	∇ inversión / € / hab. C.V. € / hab. Nacional	Menor inversión anual C.V.
	2000	4.120.729	132 €/hab.	543.936.228 €
	2001	4.202.608	128 €/hab.	537.933.824 €
	2002	4.326.708	159 €/hab.	687.946.572 €
	2003	4.470.885	5 €/hab.	22.354.425 €
	2004	4.543.304	102 €/hab.	463.417.008 €
	2005	4.579.713	84 €/hab.	384.695.892 €
	2006	4.693.379	70 €/hab.	328.536.530 €
	2007	4.824.568	87 €/hab.	419.737.416 €
	2008	4.950.566	67 €/hab.	331.687.922 €
	2009	5.019.138	66 €/hab.	331.263.108 €
	2010	5.094.675	92 €/hab.	468.710.100 €
	2011	4.990.600	63 €/hab.	322.037.478 €
(*)	**2012**	5.001.260	129 €/hab.	645.162.540 €
			SUMAN (**)	**5.460.872.715 €**

(*) *Hemos tomado como inversión en la Comunidad Valenciana de los PGE – 2012 999.419.680 € (≡ 200 €/hab.) frente a los 15.158.886.490 € Nacionales (≡ 329 € inversión / hab.$_N$)*

(**) *Los déficits de inversión están referidos a valores corrientes del año en curso*

ACTUALIZACIÓN DEL DÉFICIT EN INVERSIÓN EN BASE AL ÍNDICE DEFLACTOR FBCF (Construcción)

(histórico 2001 → 2012)

	Δ	Índice Deflactor px FBCF (Construcción) (actualizado año 2011) K (actualizado a 2011)	
2001	8,8%	1,574816	
2002	5,4%	1,447441	
2003	6,3%	1,361657	
2004	6,4%	1,291894	P.P. 4.789.845.578 €
2005	6,8%	1,214186	
2006	7,5%	1,136879	
2007	6,7%	1,057561	
2008	3,0%	0,991154	
2009	1,4%	0,962286	
2010	(-) 5,1%	0,949000	PSOE 4.663.461.988 €
2011	1,0%	1,000000	P.P.
Marzo 2012	1,0%	1,000000	645.162.540 €
		SUMAN (***)	10.098.470.106 €

(***) *La menor inversión anual la hemos actualizado a valores 2011, no con el IPC interanual, sino con la evolución del índice deflactor implícito de la FBCF, según índices de CNTR (INE)*

ANEXO Nº 5

INFRAESTRUCTURAS A GESTIONAR POR LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL – MINISTERIO DE FOMENTO (Carreteras y Ferrocarriles) EN LA COMUNIDAD VALENCIANA, PENDIENTES Y AFECTADAS POR LA FALTA DE ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA

INFRAESTRUCTURAS DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL (MINISTERIO DE FOMENTO) AFECTADAS POR LA FALTA DE FINANCIACIÓN PRESUPUESTARIA

CARRETERAS

⇨ Abordar de forma decidida la Inversión en CARRETERAS

A) Solicitamos que el Ministerio de Fomento se comprometa a suscribir un 2º Protocolo de Carreteras 2012-2020, que incluya las obras que quedaron pendientes de ejecutar del primero (2005-2010), y que por sí solas, sin incluir el By-Pass, suponían unos 1.375 M€ (a p_X del 2005) o las mismas se incluyan en el PITVI 2012-2024 que el Ministerio piensa hacer público en junio próximo.

CASTELLÓN

- Variante Autovía Benicassim – Oropesa (N-340)
- Duplicación Variante Castellón
- Autovía de la Plana CV-10
  (tramo Villanueva d`Alcolea – Coves de Vinroma)
  (tramo Coves de Vinroma – Salzadella)
  (tramo Salzadella – Traignera)
- Acondicionamiento Vinaroz Morella N-232
  Barranco de la Bota – Puerto Querol (Autovía A-68)

Importe Aproximado ———————— 630 M€

VALENCIA

- Duplicación N-220 – Aeropuerto Manises a V-30
- Supresión Puerto Chirrichana N-330
  (N-330 de Almansa al límite Cuenca)
- Acondicionamiento N-330 Chirrichana desde
  Los Pedrones a A-3 – Enlace San Antonio Requena
- Variante de la Safor – Gandía – Rafelcofer – Oliva Sur

Importe Aproximado ———————— 430 M€

ALICANTE

- Duplicación y Mejora accesos Aeropuerto Alicante
- Duplicación calzada N-332 Santa Pola – Aeropuerto Altet
- Variante de Altea – Alfaz del Pi
- Tercer Carril A-7 Crevillente – Lp. Murcia
- Acondicionamiento N-332, tramo Mascarat – Gata de Gorgos

Importe Aproximado ———————— 290 M€

B) Por su singularidad, merece especial mención **la Circunvalación Exterior de Valencia, que en sus diversos 4 tramos y conexión con la A-3 supone unos 700 M€**. El actual By-pass, por su:

- Intensidad de tráfico IMD ≥ 115.000 vehículos / día.
- Ausencia de otras vías alternativas transversales en el Área Metropolitana Norte de Valencia (Zona de influencia 1,5 – 2 millones de personas).
- Mezcla de tráficos de largo recorrido y de carácter metropolitano, con el mayor porcentaje de vehículos pesados de la Red Nacional, en entornos metropolitanos.
- Con una tasa de retorno de la inversión TIR ≥ 10% (según estudios de viabilidad económico financieros realizados por la Demarcación de Carreteras del Estado – Comunidad Valenciana)

Su posible flexibilidad tanto en su tramitación como en su ejecución en varios subtramos independientes (espacio y tiempo), hace posible su pronta licitación, y entendemos que **encaja perfectamente en el esquema de Colaboración Público-Privada recogida en el Plan Extraordinario de Infraestructuras del Transporte y Vivienda, PITVI 2012-2024**.

C) Además de las obras que quedaron pendientes del vencido Protocolo, existen otras no incluidas en él y que priorizando inversiones – en una época de grandes restricciones económicas – consideramos necesarias:

Valoraciones orientativas

- Autovía A-7

  Tercer carril A-7 Crevillente – Lp. Murcia ——— 52,60 M€

  Tercer carril A-7 Sagunto – Nules ——— 59,00 M€

- Autovía-21

  Tercer carril V-21 Carraixet – Valencia ——— 12,00 M€

- Autovía-11

  Duplicación N-220 desde Aeropuerto Manises a V-30 ——— 71,00 M€

- N-330

  Acondicionamiento N-330 Chirrichana A-3, Tramo Los Pedrones – Enlace San Antonio Requena ——— 78,00 M€

- Autovía-3

  Tercer carril A-3, Tramo Buñol a Chiva ——— 35,00 M€

- V-30

  a) Mejora de la capacidad y seguridad V-30 de acceso Sur Puerto Valencia (actualmente colapsada) ——— 15,00 M€

  b) Conexión directa A-3 con V-30

  – Itinerario Madrid → Valencia
  Paso inferior Xirivella, Conexión y falso túnel entre la A-3 y V-30, facilitando el acceso al Puerto desde Madrid ——— 13,00 M€

  – Itinerario Puerto de Valencia → Madrid
  Nuevo Puente Xirivella, conectando V-30, marginal izquierda con la A-3, sentido Madrid ——— 50,00 M€

- N-322

  Reanudación de la Variante de Benissa Pk-175,900 al Pk-179,650 (rescindida por adjudicatario en Concurso de Acreedores) ——— 14,547 M€

- N-238

  Tramo Autovía N-238, entre Vinaroz y Ulledecona, dando acceso directo al Peaje AP-7 ——— 12,00 M€

D) Dotar a la Comunidad Valenciana de unas infraestructuras viarias que estructuren adecuadamente su territorio a la vez que potencien su capacidad productiva y exportadora (facilitando la conexión con las zonas logísticas y mejorando el acceso a las instalaciones portuarias).

- Soportando un incremento poblacional en la Comunidad Valenciana que en el último decenio ha supuesto un 26,48% de aumento de población censal frente a la media nacional de un 16,02% (hemos pasado de 4.120.729 habitantes en 2000 → 5.111.706 habitantes en 2011).

- Siendo un paso obligado de personas, vehículos y mercancías desde Europa hasta el Norte de África (Eje Mediterráneo viario), con lo cual también deben potenciar nuestras conexiones con Murcia, Andalucía y Cataluña.

- Paradójicamente, y ante estas necesidades referidas, por recortes presupuestarios del Ministerio de Fomento – significativamente muy notorios en la Comunidad Valenciana –, se han producido rescisiones de contratos y reprogramaciones de anualidades en obras de carreteras ya iniciadas, que afectan a los plazos iniciales contractuales de finalización (llevando las anualidades hasta el 2015).
  En la Comunidad Valenciana tenemos:

Reprogramadas en los 2 últimos ejercicios presupuestarios 2011 y 2012:

- **A-3 Murcia-Valencia – Tramo Fuente la Higuera-Jumilla**
- **Variante de Sueca – Tramo II Cullera-Favara**
- **Autovía N-340 – Tramo Vinaroz-Benicarló**
- **Variante de Benissa (paralizada y rescindida)**
- **Variante de Benidorm**

El enorme recorte presupuestario que en Carreteras ha sufrido la Comunidad Valenciana supone que:

- **En tan sólo 5 años hemos sufrido un recorte del 89,15%**
- **En los 3 últimos años no se ha licitado ni una sola nueva carretera, ni desdoblamiento. Sólo conservaciones y bacheos**
- Por todo ello se hace necesario el incrementar significativamente el **ratio medio del 6,69%** que, en el último quinquenio, **ha supuesto la participación de la Comunidad Valenciana en el total de Licitación del Grupo Carreteras (Ministerio de Fomento)**

EVOLUCIÓN LICITACIÓN CARRETERAS C.V.

	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Variación 11/07
Dirección de Carretas SEITT Carreteras	856,97 M€	383,52 M€	147,85 M€	37,39 M€	93,08 M€	**- 89,15 %**

FERROCARRILES

⇨ Puesta en marcha del Convenio – Plan de Cercanías por la Comunidad de Valencia 2010 – 2020

El 20 de abril de 2010, fruto de un trabajo conjunto entre la Administración Central y la Autonómica, tuvo lugar la firma, entre el Presidente de la Generalitat y el Ministro de Fomento, del Plan de Cercanías, dotado de 3.955 M€.

- **Inversiones a cargo del Ministerio de Fomento 3.400 M€ (86%)**

Programas de Construcción de Infraestructura

Nuevo Eje pasante de Valencia, con las nuevas estaciones de Avda. de Aragón y Universidad ——— 750 M€

Extensión de la Red: Prolongación de Líneas y Nuevos Tramos ——— 870 M€

- Tramo Alicante – Torrellano – Elx / Crevillent
- Prolongación de San Vicente del Raspeig a Villena
- Prolongación desde Castellón a Benicassim (estudio de viabilidad)

Ampliación de Capacidad: Duplicación de las vías en los tramos: ——— 620 M€

- Xátiva – Moixent
- Valencia – Buñol

Programas de Modernización y Mejora de la Infraestructura

Modernización de Vías y Desvíos, Electrificación e Instalaciones de Seguridad ——— 525 M€

Adecuación de las Líneas Xátiva - Alcoi ——— 35 M€

Programas de Estaciones e Intercambiadores

Creación de 13 nuevas estaciones y mejora y modernización de otras 34 ——— 600 M€

- **Inversiones a cargo de la Generalitat Valenciana 555 M€ (14%)**

Tren de la Costa. Tramo Alicante – Denia ——— 513 M€ (*)

Adecuación Línea Xátiva – Alcoi ——————— 30 M€

Nuevas Estaciones ——————————— 12 M€

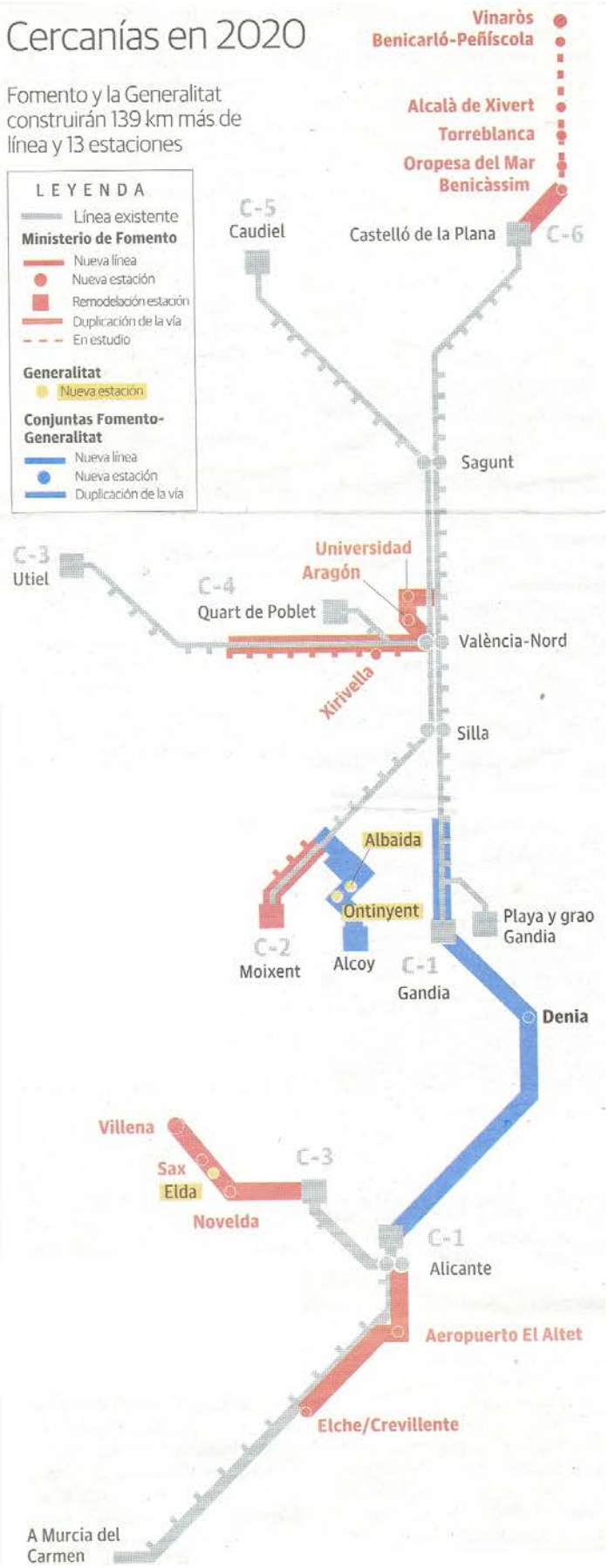
- Estación de Albaida y Ontinyent (Línea Xátivo – Alcoi)
- Estación de Elda (Línea C-3 Alicante – Villena)

SUMAN 3.955 M€

(*) Especial mención y dedicación prioritaria para la CPPS debería prestarse a un Tren (AVE) Lanzadera Aeropuerto Altet → Benidorm y a la conexión AVE entre Valencia Joaquín Sorolla y Gandía (la playa de Madrid).

- **Convenio que, transcurridos 2 años de su firma, ni siguiera se ha puesto en marcha.**

¿Por ventura de entre las 830 enmiendas parciales presentadas por el PP y PSOE (PP – 130 y PSOE – 700) a los Presupuestos Generales del Estado – a debatir en el Senado – el PP CV ha presentado alguna referida a este Plan de Cercanías?


Cercanías en 2020
Fomento y la Generalitat construirán 139 km más de línea y 13 estaciones
LEYENDA
Línea existente
Ministerio de Fomento
Nueva línea
Nueva estación
Remodelación estación
Duplicación de la vía
En estudio
Generalitat
Nueva estación
Conjuntas Fomento-Generalitat
Nueva línea
Nueva estación
Duplicación de la vía
Vinaròs
Benicarló-Peñíscola
Alcalà de Xivert
Torreblanca
Oropesa del Mar
Benicàssim
C-5
Caudiel
Castelló de la Plana
C-6
Sagunt
C-3
Utiel
Universidad
Aragón
C-4
Quart de Poblet
València-Nord
Xirivella
Silla
Albaida
Ontinyent
Playa y grao
Gandia
C-2
Moixent
Alcoy
C-1
Gandia
Denia
Villena
Sax
Elda
C-3
Novelda
C-1
Alicante
Aeropuerto El Altet
Elche/Crevillente
A Murcia del
Carmen

- De ahí que solicitemos que este Plan de Cercanías de Ferrocarril, dotado con 3.400 M€ (plurianual) en la parte a cargo de la Administración Central, y similar a los Contratos-Programa, que desde hace años ha y para el fomento del transporte público tienen Madrid y Barcelona, y sus respectivas áreas metropolitanas; ambos dotados con unos 5.000 M€ (del año 2002), así como las ayudas al transporte establecidas en las ciudades de Sevilla y Tenerife. Se acometa de una vez por todas también en Valencia **([1])**

Las actuaciones más notables, además de electrificar todas las Líneas Cercanías pendientes en Valencia (C_2 – C_3 – C_4 – C_5), y ampliar las C_1 y C_3 de Alicante, deben mejorarse sus superestructuras, eliminar pasos a nivel, renovar material móvil, etc., etc., **ACTUACIONES QUE NO DEBEN DEMORARSE.**

¿Se comprometerá el actual Gobierno del PP en este compromiso del Tren de la Costa, tan necesario impulsar nuestro raquítico Turismo?

⇨ **Proseguir con la Remodelación de la Red Ferroviaria Arterial de Valencia (Actuaciones Estación Central y Eje Pasante)**

Con la llegada del Tren de Alta Velocidad a Valencia el ya lejano diciembre del 2010, y su Estación Provisional (?), se hace necesario iniciar la **3ª Fase del Canal de acceso** (3A y 3B), con un presupuesto estimado de **377,586 M€** (IVA incluido), y simultáneamente acometer una serie de actuaciones, sin demora y con continuidad en el tiempo, y así liberar el terreno para el PARQUE CENTRAL:

- **Inicio de la Estación Intermodal Central de Valencia**, cuyo proyecto básico y de ejecución ya se ha redactado y está definitivamente aprobado. **Actuación que en conjunto puede alcanzar los 1.250**

([1])

- Madrid y Barcelona, en base a kms. recorridos, población atendida y otros criterios, reciben 31 € / habitante y año
- Valencia ahora recibe 7,5 M€, luego salimos a 3,20 € / habitante y año

millones de euros. (De hecho la información previa enviada a las Comunidades Europeas para la Fase I, alcanza 538,793 M€ (IVA excluido).

- **Eje Pasante de Valencia**. Una vez finalizada la redacción del Proyecto Constructivo del Túnel Pasante (Octubre 2009) debe acometerse, sin demora, la construcción de este túnel ferroviario de unos 5 kms. de longitud y 2 estaciones urbanas nuevas (Avenida de Aragón y Universidad Politécnica), y un segundo tramo de 4 Kms. a cielo abierto, que dando servicio a trenes de Alta Velocidad, Largo recorrido, Regionales y Cercanías, posibilitará la llegada del AVE a Castellón y la materialización del Corredor y Eje Mediterráneo. **La inversión inicial prevista de esta Actuación alcanzará los 700 millones de euros.**

Túnel pasante Valencia	310	702 M€
Estación Aragón Politécnico / Cabanyal –	138	
Arquitectura Estaciones –	52	
Salto Carnero Alboraia –	98	
Superestructuras – 34		
Electrificación, Enclavamiento y Señalización –	70	

Si bien esta actuación (túnel) está contemplada, tanto en el Plan de Cercanías, como en el Plan Extraordinario de Infraestructuras (PEI) del Ministerio de Fomento (17.000 M€), este es el momento en que ni siquiera tenemos fecha para su licitación.

¡Y estamos hablando de una infraestructura – Nueva Estación y Túnel Pasante – cuya ejecución llevará no menos de 5 años!

⇨ **<u>Licitación de la totalidad del trazado del AVE, Valencia – Castellón por colaboración Público-Privada CPP</u>**

El anterior Ministro de Fomento, D. José Blanco, y la Secretaría General, Dª Inmaculada Rodríguez-Piñero, (reunión en Madrid, 22 diciembre 2010), se comprometieron en tener licitados, nuevamente por CPP, los 11 subtramos del eje ferroviario (licitados entre Dic. 2009 / Abril 2010 por Presupuestos ordinarios ([2]), a lo largo del primer semestre del 2011. Es evidente que esta

([2])

actuación fue incumplida y pospuesta "*sine die*" por el anterior Gobierno.

¿Está el nuevo equipo del Ministerio de Fomento ≡ ADIF a acometer este compromiso con Castellón?

¿Tendremos que recordar a la Ministra de Fomento el compromiso adquirido en abril – ante la clase política y Sociedad Civil – en licitar este tramo por todo el mes de mayo actual (2012)?

Es evidente que la línea LAV Valencia – Castellón, dentro del **Eje Mediterráneo de Viajeros**, que forma parte del Eje Murcia – Alicante – Valencia – Barcelona – Frontera francesa, requiere de un planteamiento global y paralelo al **EJE MEDITERRÁNEO DE MERCANCÍAS**, y en nada debe inferir su puesta en marcha al planteamiento provisional del 3er. Carril.

---

(2) Subtramos licitados y anulados AVE – Castellón

	Anuncio Licitación BOE	Anuladas las Aperturas	
▪ Valencia – Albuixech	05-04-10	149,195 M€	
▪ Albuixech – Puzol	15-04-10	111,884 M€	
▪ Puzol – Acc. Pto. Sagunto	15-04-10	111,568 M€	
▪ Pto. Sagunto – Sagunto	29-12-09	37,809 M€	(anulada adj. 13.11.10)
▪ Sagunto – La Llosa	11-02-10	77,614 M€	
▪ La Llosa – Moncofar	16-03-10	75,408 M€	
▪ Moncofar – Burriana	11-02-10	55,540 M€	anulada adj. 09.11.10)
▪ Burriana - Villarreal	15-04-10	42,512 M€	
▪ Villarreal – Almazora	15-04-10	9,867 M€	
▪ Almazora – Castellón	29-12-09	95,795 M€	
▪ Accesos a Castellón	pendiente		

ANEXO Nº 6

PROYECTOS Y OBRAS PENDIENTES POR LA GENERALITAT VALENCIANA SUSCEPTIBLES DE CONCESIÓN POR EL SISTEMA DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

– DE CPP^{S} –

PROYECTOS Y OBRAS PENDIENTES POR LA GENERALITAT VALENCIANA SUSCEPTIBLES DE CONCESIÓN POR EL SISTEMA DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA – CPPS – (Infraestructuras, Depuradoras, Sedes Judiciales, Colegios, etc.)

⇒ EL COSTE DE OPORTUNIDAD VS. ENDEUDAMIENTO PÚBLICO

- En el contexto de la **Unión Europea (Libro Verde) (*)**, la Estabilidad Presupuestaria, la Limitación de Endeudamiento y la Contabilidad Pública, son los factores condicionantes del CPP.

  Se pretende mantener el desarrollo económico sin quebrar la estabilidad presupuestaria.

  Se trata de evitar el coste de oportunidad (política y económica) **que conllevaría el retrasar la ejecución de una obra pública de carácter estratégico ó la implantación de un servicio básico, eso sí, sin incrementar el endeudamiento público. Por todo ello las CPP^{S}, tanto en la Evaluación Previa del Proyecto, como en la Confección de su Pliego de Bases Técnicas y Económico-Financieras ha de ser redactado en consenso con el Sector Financiero y el Concesionario ≡ Contratista y estar "bendecido" por el Banco de España, el INE y el IGAE (Intervención General del Estado) y posteriormente por Eurostat**.

  Por ello ha de buscarse y hacer efectivo el principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos. En términos de "gestionar adecuadamente los intereses generales" se trata de optimizar el rendimiento del gasto público logrando el máximo valor añadido en la ejecución de los presupuestos ("***value for money***" – valor por dinero)

(*) Según afirma el epígrafe 2 del "Libro Verde" elaborado el 30 de abril de 2004 por la Comisión Europea sobre Colaboración Público Privada, COM (2004) 327 final: "Las operaciones CPP suelen caracterizarse por los siguientes elementos:

- La duración relativamente larga de la relación, que implica la cooperación entre el socio público y el privado en diferentes aspectos del proyecto que ser va a realizar.
- El modo de financiación del proyecto, en parte garantizado por el sector privado, en ocasiones a través de una compleja organización entre diversos participantes. No obstante, la financiación privada puede complementarse con financiación pública, que puede llegar a ser muy elevada.
- El importante papel del operador económico, que participa en diferentes etapas del proyecto (diseño, realización, ejecución y financiación). El socio público se concentra esencialmente en definir los objetivos que han de alcanzarse en materia de interés público, calidad de los servicios propuestos y política de precios, al tiempo que garantiza el control del cumplimiento de dichos objetivos.
- El reparto de los riesgos entre el socio público y el privado, al que se le transfieren riesgos que habitualmente soporta el sector público. No obstante, las operaciones de CPP no implican necesariamente que el socio privado asuma todos los riesgos derivados de la operación, ni siquiera la mayor parte de ellos. El reparto preciso de los riesgos se realiza caso por caso, en función de las capacidades respectivas de las partes en cuestión para evaluarlos, controlarlos y gestionarlos".

- La finalidad no es tanto externalizar los riesgos, como optimizar esa transferencia. El objetivo debe ser la asignación del riesgo a la parte más capacitada para gestionarlo (si la transferencia de riesgos al sector privado es excesiva ¡craso error de la Administración!, es muy probable que la operación concesional ≡ financiera carezca de interés empresarial y los Operadores del sector, juntamente con el Sector Financiero, no lleguen a formular ofertas que pasen el filtro de la selección ó admisión previa… … y el Concurso no prospere… … o de prosperar, cree importantes problemas de futuro.

⇒ ¿EN QUÉ CONSISTE LA EVALUACIÓN PREVIA?

Antes de iniciar la tramitación de un expediente de contratación CPP, la Administración concedente deberá elaborar un documento de evaluación (**artículo 118 de la LCSP**).

La evaluación se realizará por un Órgano colegiado (**) en el que se integren expertos multidisciplinares con cualificación suficiente en las diversas materias a tratar.

Este documento de evaluación deberá realizar un análisis comparativo con otras formas alternativas de contratación, que justifiquen los motivos para acometer la obra o servicio por el sistema CPP.

Estos factores, entre otros, pueden recoger:

- Obtención de mayor valor por precio "*value for money*"
- Coste global
- Eficacia en la asignación de riesgos
- Cualquiera otros motivos, de carácter jurídico, económico y financiero que evalúen el proyecto concesional

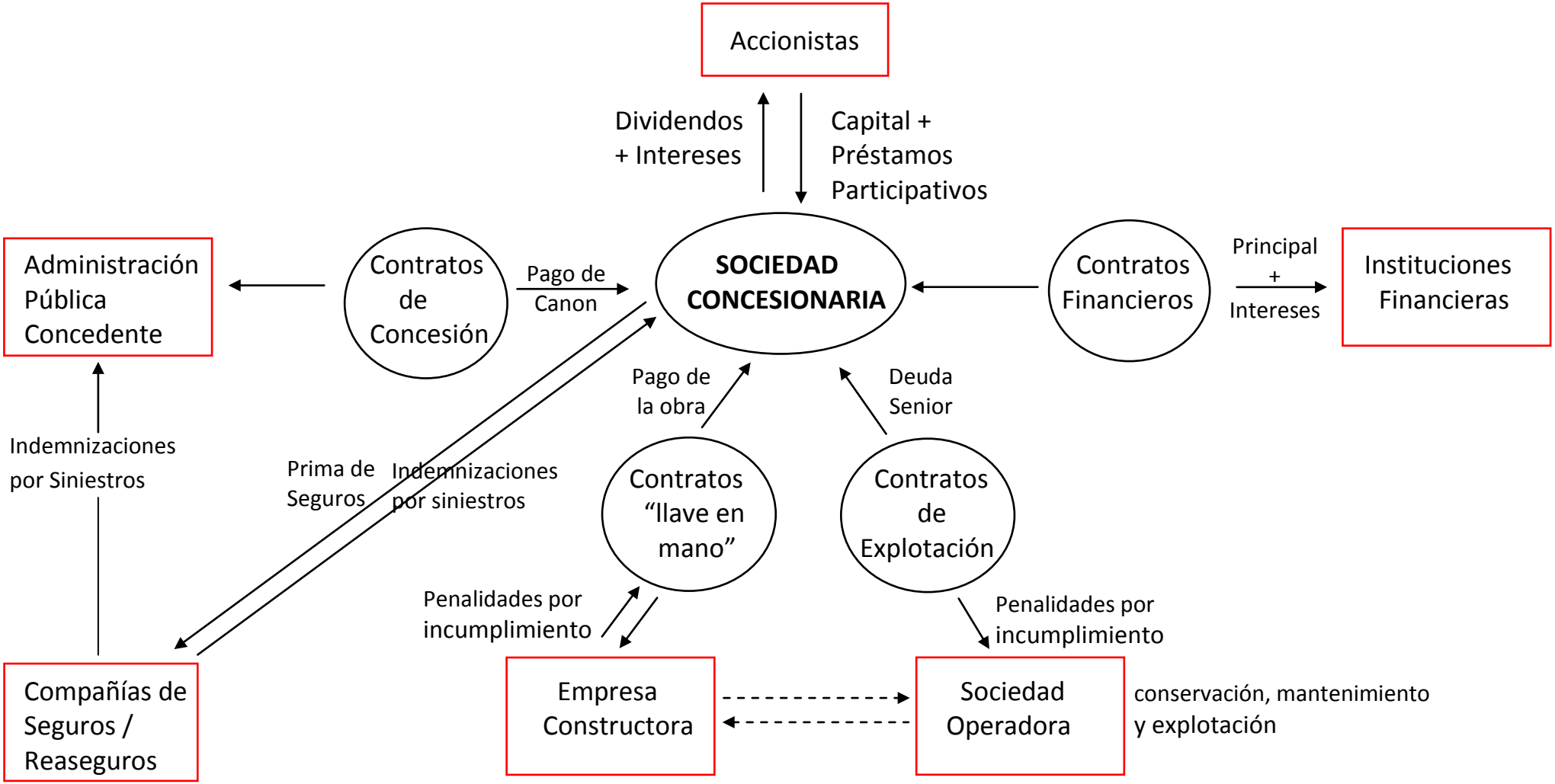
Todo ello es preceptivo y previo, al Estudio Económico Financiero (artículo 112 de la LCSP).

(**) **En este punto inicial (Evaluación Previa), en donde para "obtener el VºBº de Bruselas en cuanto a no cómputo de deuda ≡ déficit, como para obtener el plácet del Sector Concesionario ≡ Financiero, debe conformarse este Órgano Colegiado "en la sombra".**

En este contexto y marco normativo, y basándonos en la Estructura-tipo de un Negocio Concesional (que adjuntamos gráficamente), en donde la Sociedad Concesionaria y las Instituciones Financieras son el núcleo del "negocio" y la Empresa constructora y operadora, incluso la Administración Pública son meros actores secundarios, nos permitimos apuntar una serie de **Proyectos afectos a distintas Consellerías que, en la Comunidad Valenciana, podrían ser objeto de CPP[S]**.

ESTRUCTURA TIPO DE UN NEGOCIO CONCESIONAL

La ESTRUCTURA TIPO de un Negocio Concesional puede obedecer al siguiente esquema:



❖ INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

* **Carretera CV-840 El Rodriguillo – Novelda (Alicante)**

  Con unos ingresos previstos al Concesionario de **122,590 M€**, que incluyen la construcción, mantenimiento y explotación durante 25 años, y con un canon de disponibilidad de 5.330.000 €/anuales.

* **Autovía CV-50, Tramo Chiva – Turis – Llombai (Valencia)**

  Con unos ingresos previstos al Concesionario de **163.787.373 M€**, con un canon de disponibilidad de 13.260.000 €/anuales)

* **Autovía CV-50, Tramo Llombai – L`Alcudia (Valencia)**

  Con unos ingresos previstos al Concesionario de **133.880.766 M€**, con un canon de disponibilidad de 14.420.000 €/anuales)

Estas tres Actuaciones que la Consellería de Infraestructuras – en su día – nos propuso a consideración, como posibles Infraestructuras a concesionar por CPP^{S}, como ya expusimos por escrito, y una vez estudiados los Estudios de Viabilidad Económico-Financiera que se nos adjuntaron, manifestamos que tanto el TIR del Proyecto como el TIR del accionista, junto con el Tipo de Swap fijo a 20 años era insuficiente y fuera (por bajo) de mercado, y a falta del Estudio previo de Viabilidad (artículo 112 – LCSP), la concurrencia de las posibles Sociedades Financieras ≡ Concesionarias sería posiblemente nula, por inviabilidad económica.

Ello no hace sino corroborar la necesidad de establecer unas Mesas de Trabajo conjuntas: Administración – Entidades Financieras – Consultoras de CPPS, Constructores y Concesionarios, para establecer Pliegos de Condiciones viables.

❖ ESTACIONES DEPURADORAS (EDARs)

Redacción del Proyecto, Construcción, Financiación, Explotación, Mantenimiento y Conservación de las EDARs.

* Antecedentes

→ En abril del pasado 2010, en reunión con el entonces Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y Vicepresidente 3º del Consell, D. Juan G. Cotino Ferrer, se nos anunció la **próxima licitación por Concesión** de 17 nuevas Depuradoras y 20 Modificaciones de otras tantas existentes (terciario y obras anexas).

Ya que el Consell, en su Consejo de Gobierno del 16 de abril, había autorizado que el EPSAR licitara una serie de Depuradoras por el sistema Concesional.

→ A este respecto, se nos pidió tanto por el Conseller como posteriormente por el Director Gerente de EPSAR, que para el buen fin de estas licitaciones, por Concesión, que los correspondientes "borradores" de los Pliegos de Condiciones de la Concesión los conociéramos de antemano, los valoráramos y juzgáramos, y a ser posible consensuáramos con la Entidad de Sanejament su redacción final, para que fueran financiables y operativos.

→ A lo largo de la última quincena de Abril y primero de Mayo 2010 fuimos redactando - con la ayuda y participación de especialistas de varias de nuestras empresas asociadas - una serie de sugerencias a los Pliegos que nos "adelantó" el EPSAR, y a tal fin remitimos:

- Propuestas y notas aclaratorias al Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (**PCAP**) del EPSAR -------- (**28 Sugerencias / Mejoras de la CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**).
- Propuestas y notas aclaratorias al Anexo de Bases y Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del EPSAR ---- (**14 Sugerencias / Mejoras de la CCCV**).

Estas Propuestas de la CÁMARA DE CONTRATISTAS, analizadas por el Área Jurídica del EPSAR, en parte, fueron incorporadas a los **Pliegos de Bases para la Concesión.**

→ El 18 de mayo del 2010, el Director Gerente del EPSAR, nos comunicó los pormenores y posibles fechas de licitación:

* Unos **300 Millones de euros**, de los cuales unos **113 Millones de euros serán para inversión en Construcción, y otros 190 Millones de euros para la Explotación**.

- Las obras a licitar - divididas en **7 Lotes = Zonas -** comprendían unas 17 nuevas EDARs, unas 20 mejoras y/o modificaciones, y algunas actuaciones de vertidos (colectores, etc.). Indicándonos importes de cada una de las Zonas y fechas previstas de Licitación a lo largo del 3er. Trimestre 2010 y todo el 2011.

* **<u>Variaciones concesionales e incorporación nuevas obras</u>**

→ A lo largo del mes de Octubre 2010 y no habiéndose licitado ninguna de las obras programadas, se procede a la anulación de una serie de obras anteriormente licitadas por el EPSAR por Concurso abierto y cargo presupuestario –algunas adjudicadas provisionalmente-, que se incorporaran al nuevo sistema Concesional.

EDAR y colectores generales de Bellus (V)
EDAR Vora Riu y Colectores de Villarreal (CS)
EDAR y Colectores de Borriol (CS)
EDAR y Colectores de Yatova (V)
EDAR de Callosa del Segura (A)
Desaladora del Alacantí Norte (A)
Reutilización de las aguas del río Belcaire en Vall de Uxó (CS)
Reutilización de las aguas residuales de Hondón de las Nieves para Riegos de Levante (A)

Con estas nuevas incorporaciones, se nos comunica que las primeras actuaciones se pueden aplazar a **febrero 2011.**

→ Finalmente, con motivo de las Ferias de Medio Ambiente (EGETICA – EFIAQUA y ECOFIRA), celebradas en febrero de 2011, tuvo lugar una Meda Redonda en EFIAQUA en donde el entonces Director Gerente del EPSAR, José Juan Morenilla, y el Director General del Agua, José Mª Benlliure, expusieron las directrices del **Plan 100 X 75** (el 100% de las poblaciones dispondrán de EDAR^{S}, y el 75% de aguas depuradas se reutilizarán) **y se habló de los concursos de las CPPs para la Construcción, Concesión y Explotación por 20 años de 83 depuradoras – en 7 lotes -, con un coste estimado, incluida financiación, de 504 M€**.

Públicamente se agradeció las aportaciones que la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana había sugerido al Pliego Tipo de la Concesión; en el mismo se consideraba un TIR del 12% y una exigencia mínima del 10% de capital social y fondos propios para la candidata Concesionaria.

→ Ello no obstante, por problemas de Avales de la Generalidad, para garantizar el préstamo de unos 300 M€ que nos había concedido el BEI para el EPSAR (y que se optó por aplicar a la compra de los trenes Vossloh para FGV), los plazos de Licitación de las Depuradoras han ido inexcusablemente posponiéndose, la primera de las Licitaciones a julio 2011.

Efectivamente no se ha cumplido ninguno de los plazos, ¿Cuál va a ser el futuro?

→ En reunión mantenida con la Consellera de Agricultura, Pesca, Alimentación y Agua (7 septiembre 2011), nos comunica que se va a someter este Plan 100+75 a una actualización y "adelgazamiento", reconsiderando el umbral temporal de Población Equivalente, y una vez queden actualizadas (incrementadas notablemente) las Tasas de Depuración (Presupuestos de la Generalitat Valenciana 2012 y sucesivos)

Quizás con estos condicionantes fuera viable el acometer algunas de estas EDAR^{S} por el Sistema Concesional CPPS, incluyendo su Mantenimiento y Operación - 20 años - (reunión tenida con el Secretario Autonómico del Agua (20 enero 2012).

❖ SEDES JUDICIALES

En el año 2008 (12-05-08) en la Ciudad de la Justicia de Valencia tuvo lugar la presentación por parte del entonces Conseller de Justicia y Administraciones Públicas, D. Fernando de la Rosa Torner y en presencia del Presidente D. Francisco Camps Ortiz, del Plan de Innovación de Sedes Judiciales (2008-2011) JUSTI-SEU.

El plan que se dio a conocer preveía construir 16 Nuevas Sedes Judiciales, a saber:

AÑO 2008	Importe	Situación
Ciudad de la Justicia de ELCHE	33.841 M€	En Ejecución
Sede Judicial de PATERNA	10,702 M€	En Ejecución
Sede Judicial de VILLARREAL	10,702 M€	En Ejecución
Sede Judicial de LLIRIA	14,110 M€	---
Sede Judicial de ALCIRA	12,400 M€	---
	81.761.850	55,245 M€

AÑO 2009	Importe	Situación
2ª Fase Ciudad de la Justicia de ALICANTE	42,90 M€	---
Sede Judicial de TORRENT	23,47 M€	---
Sede Judicial de XATIVA	9,62 M€	---
Sede Judicial de MISLATA	8,19 M€	---
Sede Judicial de VILLENA	8,19 M€	---
	92.370.000	

AÑO 2010	Importe	Situación
Sede Judicial de ONTINYENT	8,43 M€	---
Sede Judicial de SAGUNTO	12,33 M€	---
Sede Judicial de SUECA	11,35 M€	---
Sede Judicial de GANDIA	15,76 M€	---
Rehabilitación de la Sede TSJCV	15,50 M€	---
	63.370.000	

AÑO 2011	Importe	Situación
Sede Judicial de VILLAJOYOSA	6,15 M€	---

- A fecha de hoy, de las 17 Sedes Judiciales anunciadas por importe de 243,651 M€ (*) tan solo se han licitado y se han ejecutado 3 de ellas por importe de 44,5 M€ de ejecución por contrata.
- Si bien, por tratarse de pagos aplazados ó sistema alemán, desconocemos cual hubiera sido su coste final para la Administración.
- **Quedan pendientes 188,406 M€ (el 77,32%) de las actuaciones anunciadas en mayo 2008**, cuya única viabilidad sería acometerlos por CPP[S].

(*) Los importes están referidos a px (año 2008) y no están actualizados. Importes a los que habría que añadir la financiación por pago aplazado que contemplaba el Plan JUSTI-SEU.

Estas actuaciones, paralizadas unas, y sin comenzar otras, su viabilidad con cargo a los Presupuestos Ordinarios de la Generalitat es impensable. Así pues, habría que implementar, como otras Comunidades ya los están haciendo con éxito (Cataluña, Madrid y Andalucía) el CPP a través de **Contratos de Constitución de un Derecho de Superficie para la Construcción, Conservación y Explotación de estos Edificios Administrativos Judiciales y su arrendamiento a la Administración**.

❖ CENTROS EDUCATIVOS LICITADOS POR CIEGSA Y PENDIENTES DE ADJUDICACIÓN

LICITACIÓN AÑO 2010

26 Actuaciones ---------- 100.073.852 €

13 Colegios nuevos
(Lliria – Torrent – Denia – Gandía – Piles – Chiva – Villanueva Castellón – Náquera – Benifaio – Almassera – Alicante – Torrevieja y Rojales) ——— 79.479.661 €

3 Colegios industrializados – BARRACONES
(Castellón – Vila-Real – Benicarló) ——— 15.695.412 €

10 Obras de mejora, ampliación y obras menores ——— 4.898.779 €

ADJUDICACIÓN 2010 – 2011 – Enero 2012

12 Actuaciones ---------- 50.190.785 €

5 Colegios nuevos
(Torrent – Denia – Gandía –Alicante Torrevieja)

3 Colegios industrializados – BARRACONES
(Castellón – Vila-Real – Benicarló)

4 Obras de mejora, ampliación y obras menores

PENDIENTES DE ADJUDICAR

11 Actuaciones ---------- 49.883.067 €

8 Colegios
(Lliria – Piles – Chiva – Villanueva de Castellón – Náquera – Benifaio – Almassera – Rojales)

3 Actuaciones menores

Estos Centros Educativos – que entendemos son necesarios – , y que suponen el 49,85% de las obras licitadas, juntamente con las provisionales (barracones ≡ industrializadas) podrían acogerse igualmente a Contratación Público-Privada CPP^{S} (resuelta jurídicamente la cesión de los terrenos), a través de **Contratos de Constitución de un Derecho de Superficie y posterior Construcción y Explotación durante X años… … de estos Edificios Educativos… … Administrativos** y pago de una Tasa, Baremo y/o Concierto anual por parte de la Administración Educativa a la Sociedad Concesionaria.

ANEXO Nº 7

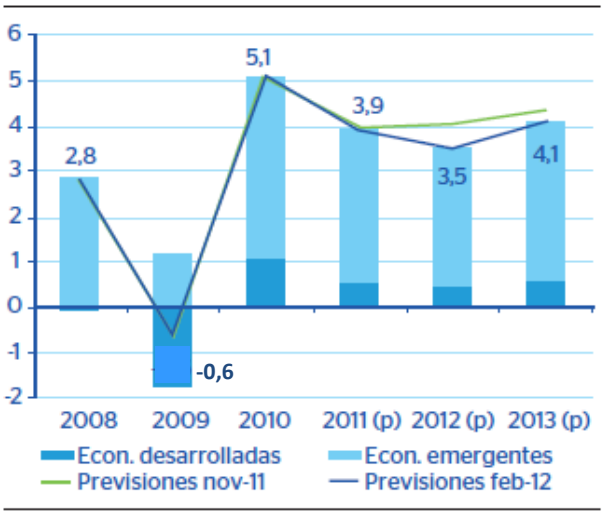
LA COMUNIDAD VALENCIANA EN LA ENCRUCIJADA: LOS DESEQUILIBRIOS ESTRUCTURALES DIFICULTAN LA RECUPERACIÓN

LA COMUNIDAD VALENCIANA EN LA ENCRUCIJADA:
LOS DESEQUILIBRIOS ESTRUCTURALES DIFICULTAN LA RECUPERACIÓN

⇒ LA ECONOMÍA ESPAÑOLA EN UN ENTORNO GLOBAL

Si bien el crecimiento económico mundial, como resultado de un débil crecimiento en Europa y una ralentización en las economías emergentes, se redujo durante los últimos trimestres de 2011, cara al futuro se espera un repunte global para el 2º semestre de 2012, liderado por las economías emergentes, más favorables al crecimiento de su demanda interna, y a la recuperación económica de EE.UU.
Y todo ello a pesar de que en Europa se espera una caída del PIB del -0,5% en el conjunto del año.

Crecimiento del PIB mundial (% interanual)



Fuente: BBVA Research a partir de FMI

Respecto a Europa, una vez resuelto el tema de la Deuda griega – cuanto menos a corto plazo – su recuperación definitiva pasa por aspectos fundamentales en vías de resolución: Se deben implementar reformas estructurales, ya iniciadas, que estimulen el crecimiento; mejoren la situación de las instituciones financieras, a través de un desapalancamiento progresivo del Sector Público y Privado; y se consoliden unos acuerdos en la gobernanza de la zona euro, que sirvan de hoja de ruta clara y firme hacia una Unión fiscal, que fortalezca la Unión monetaria; aumente la credibilidad de las instituciones y países de la U.E.; y prevenga futuras crisis.

Junto a estos desequilibrios de la Zona euro, a la Economía Española se han sumado otros obstáculos, a saber: la caída de la confianza de los mercados; la desaceleración del crecimiento de las exportaciones; la expectativa de un ajuste fiscal muy intenso en el año 2012 – consecuencia del incumplimiento de los objetivos fiscales en 2011 –; y finalmente el deterioro de la actividad productiva ($PIB_{2009} \equiv$ -3,7% / $PIB_{2010} \equiv$ -0,1% / $PIB_{2011} \equiv$ 0,7%) que nos ha llevado especialmente a un gran incremento del desempleo.
Concretamente nuestra tasa de paro del 21,6% (España), duplica sobradamente el 10% del desempleo medio de la Zona Euro.

Como hemos dicho, si bien el crecimiento anual promedio de España en el 2011 fue del 0,7%, ya en los dos últimos trimestres tuvieron tasas negativas y se espera una disminución del -1,3% del PIB

en 2012 – ya puesta de manifiesto con un 1er. Trimestre 2012 negativo – esperándose tan sólo una recuperación lenta (+0,6%) en el 2013.

Todo ello permite asegurar ya que la economía española ha entrado nuevamente en recesión.

Estas previsiones de caída de la actividad (↓ PIB $_{2012}$) podrán mejorar si la **Ley orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera de las Administraciones Públicas** – con el compromiso de estabilidad de las finanzas públicas a medio plazo y el control sobre las Comunidades Autónomas –, el **Real Decreto Ley 2/2012 de Saneamiento del Sector Financiero**, y el **Real Decreto Ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la Reforma Laboral** – en trámite parlamentario – que mejorara el mercado laboral español, con una tasa de paro que puede llegar al 24% a lo largo del 2012. Medidas con las que esperemos se consiga recuperar la confianza de los mercados financieros; **reduzcan los GASTOS** corrientes y financieros de las Administraciones Públicas; disminuya el endeudamiento; fluya el crédito a las empresas y a los hogares para reactivar la actividad económica – a la par que se reduzca el apalancamiento del Sector privado inmobiliario – y, **se aumenten los INGRESOS**, fruto de una mayor actividad (IRPF, IVA, Impuesto sobre Sociedades, etc.), consigamos reducir el Déficit → Deuda.

ESPAÑA – Previsiones Macroeconómicas (t% variación anual)

	2009	2010	2011	2012	2013
Actividad					
PIB real	**-3,7**	**-0,1**	**0,7**	**-1,3**	**0,6**
Formación Bruta de Capital	-16,4	-6,0	-5,2	-6,2	-1,9
Bienes de equipo y otros productos	-22,6	5,5	1,5	-5,2	1,9
Construcción	**-15,4**	**-10,1**	**-8,1**	**-7,3**	**-4,0**
Vivienda	-22,0	-9,8	-4,9	-6,5	-1,5
Exportaciones	-10,2	13,5	9,1	1,6	8,2
Importaciones	-16,9	8,9	-0,1	-4,8	2,1
PIB nominal	**-3,7**	**0,3**	**2,3**	**0,1**	**1,6**
(Miles de millones de euros)	**1.047,8**	**1.051,3**	**1.073,8**	**1.076,0**	**1.093,4**
Mercado de Trabajo					
Empleo, EPA	-6,8	-2,3	-1,9	-4,2	-1,9
Tasa de Paro (% población activa)	18,0	20,1	21,6 →	24,4	24,6
Precios y costes					
IPC (media anual)	-0,3	1,8	3,2	1,2	1,1
Deflactor del PIB	0,1	0,4	1,4	1,4	1,0
Sector Público					
Deuda (% del PIB)	**53,6**	**60,7**	**68,5**	**72,5**	**74,4**
Déficit de las AA. PP. (% del PIB) (*)	**-11,2**	**-9,3**	**-8,5**	**-5,3**	**-3,0**

Previsiones 2012 y 2013 – fecha 31.01.12 –
Fuente BBVA Research

(*)	Déficit Real 2011	Déficit consensuado con U.E. – 2012
Administración Central	-5,1%	-3,5%
Comunidades Autónomas	-2,9%	-1,5%
Corporaciones Locales	-0,4%	-0,3%
Seguridad Social	-0,1%	0,0%
	-8,51%	-5,30%

UEM (Unión Europea Monetaria) – Previsiones Macroeconómicas (t% variación anual)

	2009	2010	2011	2012	2013
Actividad					
PIB real	**-4,2**	**1,8**	**1,5**	**-0,5**	**1,0**
Formación Bruta de Capital	-12,0	-0,7	1,6	-2,6	1,5
Bienes de equipo y Maquinaria	-17,7	4,2	5,1	-1,9	2,3
Construcción	**-9,5**	**-4,3**	**-0,4**	**-3,0**	**1,0**
Vivienda	-11,7	-3,3	1,9	-1,0	1,2
Mercado de Trabajo					
Empleo, EPA	-1,8	-0,5	0,1	-0,2	0,3
Tasa de Paro (% población activa)	9,6	10,1	10,2	10,6	10,5
Sector Público					
Saldo por cuenta corriente (% PIB)	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,4
Déficit de las AA. PP. (% del PIB)	**-6,4**	**-6,2**	**-4,2**	**-3,0**	**-2,0**

Previsiones 2012 y 2013 – fecha 31.01.12 –
Fuente BBVA Research

⇒ DESEQUILIBRIOS RELEVANTE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

La situación crítica en que se encuentra la Comunidad Valenciana – dentro de la crisis generalizada y recesión de la economía española – hay que buscar sus causas en el periodo de expansión (años 2004 → 2007). En estos años se conformaron unas líneas empresariales y de negocio, de especialización sectorial y alto grado de apalancamiento, que hoy, y a la luz de la experiencia acumulada, consideramos actuaciones desacertadas, ya que han producido graves desequilibrios que actúan como factores limitativos del crecimiento de nuestra Comunidad, a saber:

- → **Desequilibrio causado por el Sector Inmobiliario**
- → **Mayor tasa de temporalidad en el trabajo (ligada al Sector de la Construcción)**
- → **Mayor apalancamiento en el Sector Privado**
- → **Graves desajustes en el Sector Público Autonómico (Déficit y Deuda)**
- → **Falta de impulso en el Sector Exterior**

Estos desequilibrios que someramente analizamos seguidamente, plantean a la economía valenciana unos retos inaplazables, determinantes para el crecimiento a largo plazo, y acabar con los desequilibrios anteriormente citados.

- → **Aumento del capital humano** (cambios, esfuerzo educativo y disminución del fracaso escolar)
- → **Esfuerzo en I + D**
- → **Stock de capital en Infraestructuras** (condicionada a la dotación viaria)

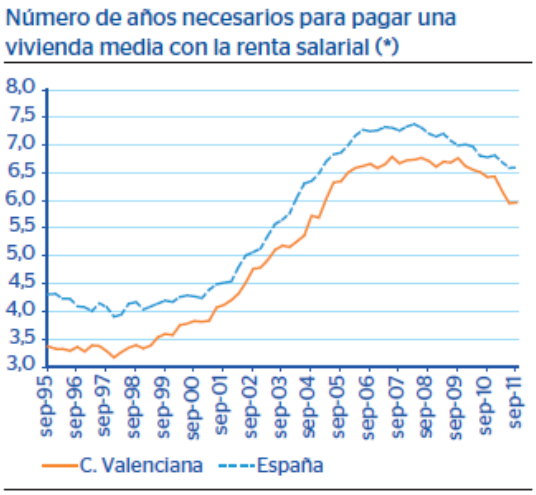
Retos y ratios, todos ellos, que reflejan una posición persistentemente por debajo de la media nacional, y que explican nuestra actual posición, tanto en PIB/$_{\text{cápita}}$, como PIB/$_{\text{persona edad trabajar}}$ (PIB/$_{\text{PET}}$).

→ **Desequilibrio causado por el Sector Inmobiliario**

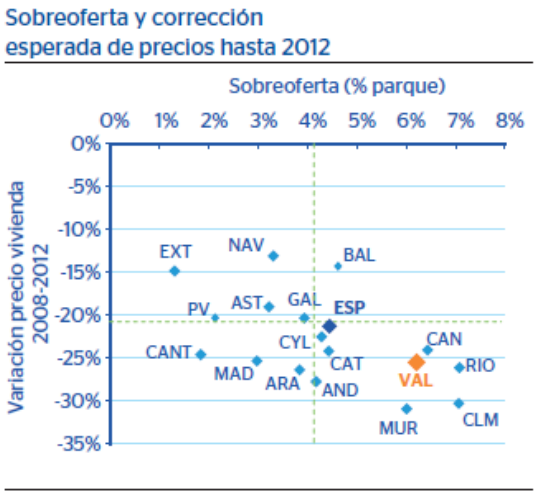
El primer desequilibrio causado por el boom inmobiliario dio lugar a un aumento desorbitado de los precios de la vivienda a nivel nacional (dada la fuerte repercusión del suelo sobre el px/m^2) que se tradujo en un empeoramiento de la accesibilidad a la propiedad de la vivienda y un aumento del apalancamiento de los hogares, así como de las empresas vinculadas a la actividad del Subsector de la Edificación Residencial. Incremento de precios que, si bien en la Comunidad Valenciana no alcanzó el nivel de la media nacional, sí ha producido en la Comunidad un gran incremento de sobreoferta (≡ stock).

De hecho el stock disponible en la Comunidad Valenciana es de 209.700 viviendas/C.V., que representa el 6,4% de sobreoferta sobre el parque total de viviendas en la Comunidad Valenciana y el 25,64% sobre el stock nacional (818.000 viviendas).

En la fase más expansiva del pasado ciclo (años 2004-2007), el VAB de la Construcción llegó a suponer el 11% del PIB/C.V. y el empleo llegó a significar el 14,8% de la ocupación total de la región, 1,5 p.p. superior a la media nacional. De ahí que un ajuste rápido y duro producido por la crisis financiera explica, en parte, las graves dificultades adicionales por las que pasa la economía valenciana tan volcada como fue al Sector Inmobiliario.



(*) Renta salarial = ocupados por hogar * Coste salarial total por trabajador y mes
Fuente: BBVA Research a partir de MFOM



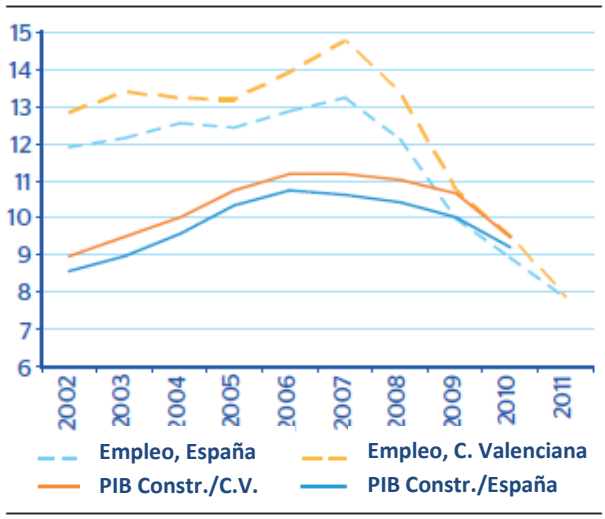
Fuente: BBVA Research a partir de MFOM

→ **Un mercado laboral muy marcado por la temporalidad**

En la Comunidad Valenciana, de forma ligeramente diferencial, dado el gran peso del Sector de la Construcción, con una elevada tasa de temporalidad, juntamente con el turismo, ha favorecido el incremento de la ocupación en la parte más expansiva del ciclo, y por el contra también ha facilitado la mayor destrucción de empleo con la crisis.

En el año 2011 la tasa de paro se elevó en la Comunidad Valenciana hasta un 25,5%, un 3,5 p.p. por encima de la media nacional.

Peso de la Construcción sobre el PIB y sobre el empleo (%)



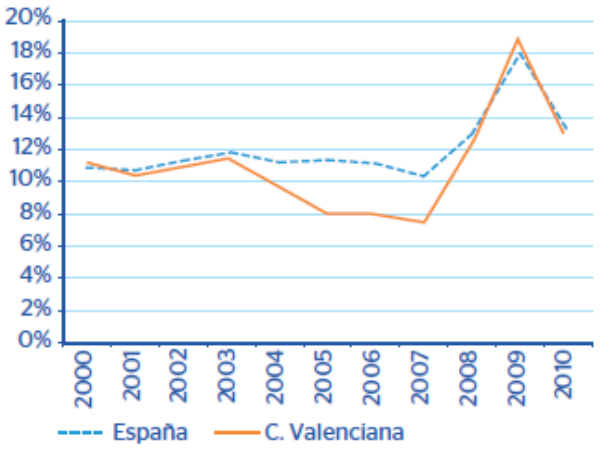
Fuente: BBVA Research a partir de INE

→ **<u>El excesivo apalancamiento limita la demanda interna</u>**

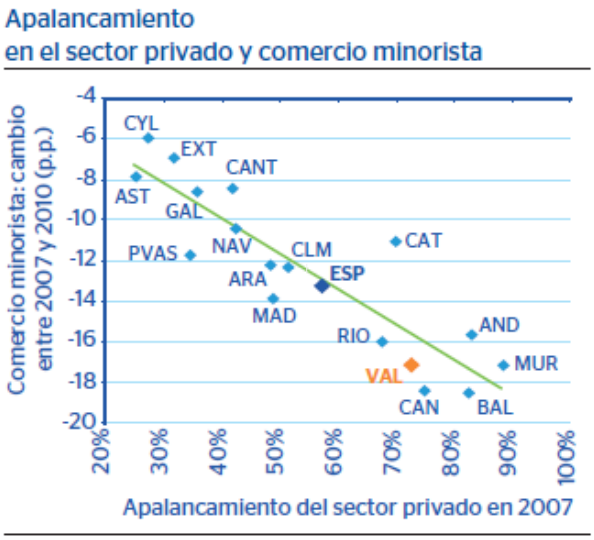
El tercero de los desequilibrios en la Comunidad Valenciana es el alto nivel de apalancamiento financiero del Sector Privado. El aumento del precio de la vivienda, no suficientemente ponderado por el comprador, habida cuenta de las facilidades dadas por las entidades bancarias y de ahorro, a las condiciones favorables de los créditos, juntamente con la acumulación de las operaciones empresariales vinculadas al Sector Residencial – que operó tradicionalmente con elevados ratios de endeudamiento – elevó el apalancamiento neto de la economía valenciana mucho más que la media española.

El alto volumen de crédito que soporta el Sector Privado, ante un incremento de la carga financiera y la imposibilidad de recurrir a nuevo endeudamiento – debido a la crisis bancaria, su escasez de recursos, y su elevado índice de morosidad – ha dado lugar a una importante disminución de la renta disponible en los hogares para el consumo privado, y por falta de retroalimentación – además, en algunos casos, en hogares con miembros en paro, con disminución de ingresos salariales – ha producido una caída del PIB/$_{C.V.}$ (caída del mercado minorista).

Tasa de ahorro de los hogares



Fuente: BBVA Research



Fuente: BBVA Research a partir de INE y MFOM

Apalancamiento medio España	40% capital propio / 60% crédito bancario
Apalancamiento medio C.V.	25% capital propio / 75% crédito bancario

→ **<u>El exceso de Deuda y Déficit del Sector Público lastra nuestra economía</u>**

Es tal el grado de desajustes que la Comunidad Valenciana tiene en la Deuda autonómica y en el Déficit que, ambos dos, están actuando como cuarto factor limitativo de su crecimiento.

La carga financiera que está soportando la Generalitat, está restando recursos que de otro modo deberían ir a inversión y a recuperar la actividad del Sector Privado (Sector Construcción, por ejemplo).

El ajuste del Sector Público contribuiría a incrementar la credibilidad de las Instituciones y Empresas Públicas, lo que facilitaría una reducción adicional de las primas de riesgo.

La Comunidad Valenciana tiene que hacer unos esfuerzos elevadísimos. El Déficit autonómico alcanzó en el año 2011 el -3,7% del PIB/$_{C.V.}$ (muy por encima del objetivo marcado por la U.E. que era del -1,3%, y del promedio real que alcanzaron las Comunidades Autónomas, del -2,9%).

	Déficit Previsto 2011	Déficit Real 2011 (actualizado a 15 mayo 2012)
Administración Central	-4,7%	-5,1%
Comunidades Autónomas	-1,3%	-3,29%
Corporaciones Locales	-0,2%	-0,4%
Seguridad Social	-0,2%	0,1%
	-6,00%	-8,90%

→ C. Valenciana -4,5%

↓

Esfuerzo para pasar en el 2012 a (-1,5%)

↓

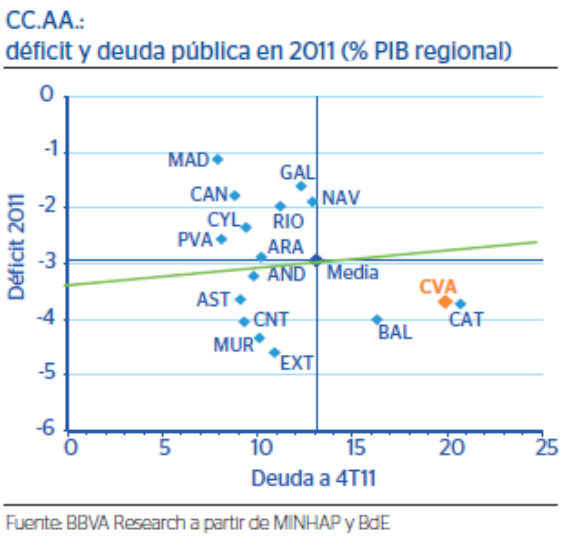
3,0% s/PIB/$_{C.V.}$
Esfuerzo Reducción Déficit ≈ 3.059 M€

En cuanto a la Deuda autonómica a diciembre 2011 alcanzó 20.762 M€, equivalente al 19,9% PIB/$_{C.V.}$, la segunda mayor tras Cataluña.

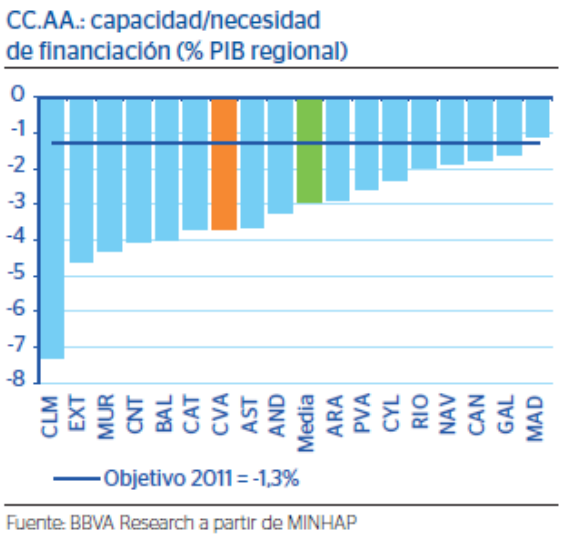
	Deuda CC.AA.	t% s/ PIB/$_{CC.AA.}$	Empresas Pb.	T% s/ PIB/$_{CC.AA.}$
- Cataluña	41.778 M€	20,7%	6.368 M€	3,2%
- **C. Valenciana**	**20.762 M€**	**19,9%**	**1.675 M€**	**1,6%**
- Madrid	15.447 M€	7,9%	1.678 M€	0,9%
- Andalucía	14.314 M€	9,8%	714 M€	0,5%
- Total CC.AA.	140.083 M€	13,1% s/ PIB/$_{Nacional.}$	13.870 M€	1,3%

Dada la necesidad de consolidación fiscal, la Generalitat ya ha puesto en marcha medidas de ajuste y estabilidad presupuestaria – reducción del número de Consellerías, de altos cargos, reestructuración del Sector Público Empresarial, con recortes importantes en Empresas Públicas (IVVSA, CIEGSA, RTVE, etc., etc.), Sector de dependencia, etc., que tienen reflejo en sus Presupuestos para 2012 y sus modificaciones posteriores que, impuestas por la Administración General, irán a la baja.

Por el lado de los ingresos, la Generalitat confía su recuperación fundamentalmente en operaciones de ingresos extraordinarios – venta de activos, tanto financieros como inmobiliarios (Patrimonio y Edificios), ya que en prácticamente todos los recursos restantes ha previsto una caída moderada. No obstante, la Generalitat Valenciana deberá tener que adoptar alguna medida adicional si quiere cumplir el objetivo de estabilidad acordado para 2012 (un -1,5 de su PIB), ya que la desaceleración económica prevista en su presupuesto resulta algo más optimista que nuestras estimaciones de PIB regional.



Fuente: BBVA Research a partir de MINHAP y BdE



Fuente: BBVA Research a partir de MINHAP

→ **El Sector Exterior, vs. demanda externa, ha perdido impulso en la Comunidad Valenciana**

La Comunidad Valenciana, tradicionalmente más abierta que el conjunto de España, ha ido perdiendo peso durante la última década, de tal modo que **en el año 2011 el grado de apertura** de la Comunidad Valenciana (suma de exportaciones e importaciones sobre el PIB) se situó en el **38%, que supone un 5 p.p. por debajo del grado de apertura del conjunto del Estado Español**.

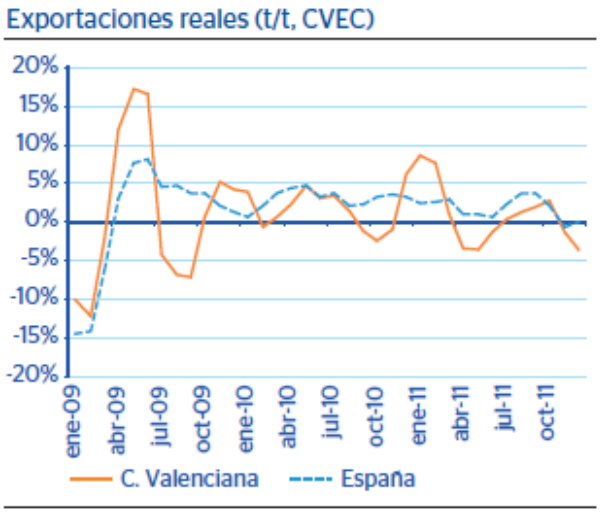
Una evolución similar, a la baja, ha tenido el **ratio de cobertura de las importaciones** (exportaciones – importaciones s/PIB). En la década de **los años 90** las exportaciones valencianas **significaban el 150%** de las importaciones, **en el año 2008** este ratio se redujo hasta **el 82%**. Con la crisis se han contenido las importaciones, a la vez que en la Comunidad Valenciana el ritmo de las exportaciones iba también decreciendo, de modo que **en el año 2011** las exportaciones cubrieron prácticamente las importaciones (**ratio de cobertura importación 100%**).

El papel exportador valenciano, con una preponderancia de productos hortícolas, material cerámico, etc., de poco valor añadido, en detrimento de la maquinaria, herramientas y bienes de equipo, se ha reducido de forma continuada.

En el año 1995 el 15% de las exportaciones españolas (en valor económico €) eran valencianas, en el año 2011 esta cuota ha disminuido hasta el 9,30% sobre el total nacional.

La ampliación portuaria de Valencia todavía no ha tenido el efecto deseado para ubicarnos como vía de **entrada de las importaciones españolas**, pese a su situación estratégica: Rutas Mediterráneas y Madrid, ya que desde **el año 1995** se viene manteniendo en **el 7,8%**. Sin embargo el puerto de Valencia ha **incrementado su tráfico** (puerto de transferencia o zona logística), desde **el 2% del tráfico nacional** portuario de **mercancías (año 1990) hasta el 15% al cierre del año 2011**.

La mejora de Infraestructuras que supondrá tener el Corredor Mediterráneo, con ancho internacional, aumentará sin duda la relevancia del puerto de Valencia.



CVEC: Corregido de Variaciones Estacionales y Calendario
Fuente: BBVA Research a partir de Datacomex y MINECO

Otro componente de la demanda exterior es el Sector Turístico. En el año 2011 los mercados exteriores funcionaron considerablemente mejor que el mercado nacional. Tanto es así, que el turismo procedente del exterior experimentó un crecimiento moderado en la Comunitat Valenciana. No obstante, dada nuestra clara orientación turística hacia el mercado nacional, sustancialmente más deprimido, dio lugar a un estancamiento en el número de pernoctaciones en hoteles, lo que supuso, nuevamente, un estancamiento de los ingresos por turismo frente a otras Comunidades mucho más orientadas hacia el turismo exterior, como Baleares, Canarias o incluso Cataluña.

Así pues el crecimiento de las economías exteriores no han sido aprovechadas – ni servido de compensación a la floja demanda interna – por la Comunitat Valenciana.

La evolución del Sector Turístico, además, tampoco es una cuestión meramente coyuntural. Pese a los esfuerzos realizados para situar a la economía valenciana en el mapa, ésta parece no estar ganando cuota en la recepción de turistas extranjeros en España, de acuerdo con los datos ofrecidos por Frontur. Si la cuota se había incrementado del 9 al 10% entre el año 2001 y el año 2008, con la crisis se está volviendo a reducir, situándose en el año 2011 en el 9,4%.

Nuevamente, las actuaciones en materia portuaria podrían ser determinantes en este caso: el número de viajeros transportados en el puerto de Valencia se ha multiplicado por 3 desde el año 2000, hasta alcanzar los 660 mil. **No obstante, ello supone un mantenimiento de la cuota sobre el tráfico total nacional (2%)**, cuando los esfuerzos por posicionar a la Comunitat Valenciana en el turismo internacional de cruceros deberían posibilitar una mejora en esta cuota.

La situación del Sector Exterior, por tanto, pone de manifiesto la necesidad de reorientar las políticas de internacionalización de las empresas valenciana y buscar nuevos mercados en los que basar la recuperación.

Vemos muy positiva la apuesta por la política del turismo de cruceros de la Comunitat Valenciana, y a este respecto la obra acometida por la Autoridad portuaria de Valencia del Muelle de Cruceros en nuestro puerto, así como el acondicionamiento de la Nueva terminal de pasajeros, debe, en unos años, ayudar a incrementar el turismo crucerista extranjero.

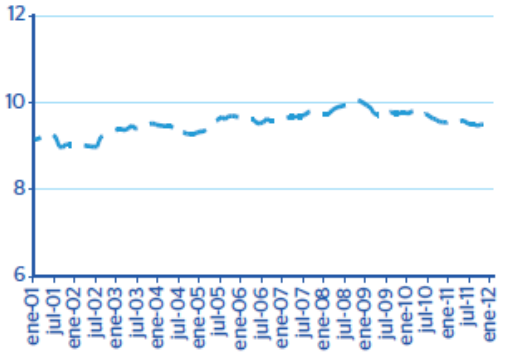
Viajeros entrados en el Territorio Nacional

	Baleares	C. Valenciana	España
Peso en el año 2010 (t%)			
Extranjeros	83,2%	32,9%	53.5%
Residentes en España	16,8%	67,1%	46,5%
Crecimiento en el año 2011 (a/a, %)			
Total	11,7%	-0,2%	6,2%
Residentes en España	1,8%	-2,2%	2,4%
Extranjeros	14,0%	4,0%	11,4%

Fuente BBVA Research a partir de INE

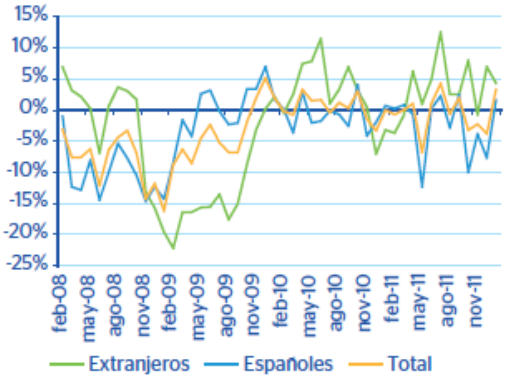
Con estas perspectivas, por tanto, la rama turística ve limitado su crecimiento en el año 2012, y posiblemente también en 2013, por la fuerte orientación hacia un mercado nacional (67,1%) que, dada la coyuntura existente y la elevada tasa de paro e incertidumbre en el empleo, continuará deprimido. El posible beneficio que se pueda obtener por la mejor coyuntura en los mercados exteriores (EE.UU., Rusia, países emergentes, países nórdicos y centro-europeos, etc.) tendrá una escasa incidencia en nuestra balanza turística, dado el bajo peso del turismo extranjero en nuestra Comunidad (32,9%).

Entrada de turistas extranjeros en la Comunitat Valenciana (peso en el total nacional, %)



Fuente: BBVA Research a partir de IET

Viajeros en la Comunitat Valenciana (CVE, a/a, %)



CVE: Corregido de Variaciones Estacionales
Fuente: BBVA Research a partir de INE

Analizados someramente, cual corresponde al contexto de este documento, los desequilibrios que han conducido a la actual situación crítica a la Comunidad Valenciana, la economía valenciana, y la hoja de ruta que marque la Administración Autonómica, debe ir encaminada a introducir conjuntamente, Sociedad Civil, Empresariado y poderes públicos (≡ políticos), unos cambios profundos estructurales que a largo plazo determinen un crecimiento:

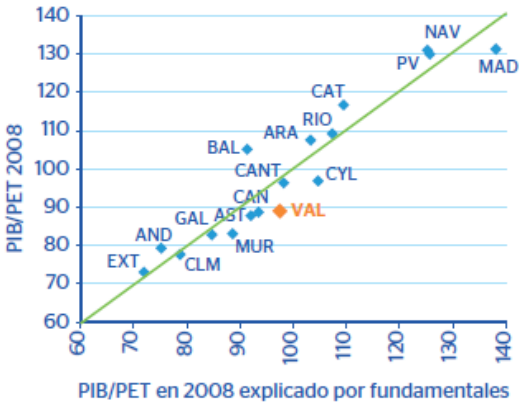
→ **Aumento de capital humano**

→ **Esfuerzo en I + D**

→ **Stock de capital en infraestructuras**

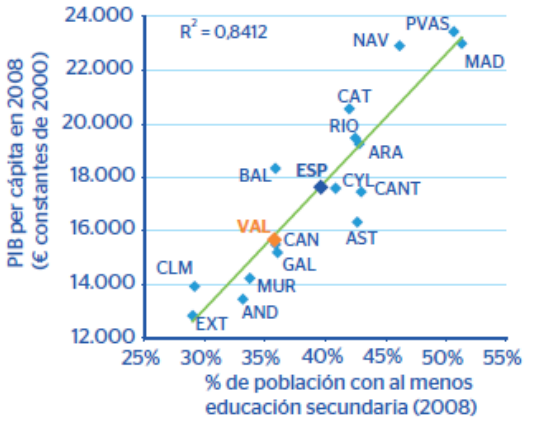
que a día de hoy están por debajo de la media nacional

PIB por persona en edad de trabajar (euros)



Fuente: BBVA Research a partir de INE y A. de la Fuente

PIB y stock de capital humano



Fuente: BBVA Research a partir de INE y A. de la Fuente

En resumen, **la posición de la Comunitat Valenciana a corto plazo experimentará nuevamente una caída en su crecimiento en el año 2012 hasta el -2,2%**, mientras que en el año 2013, condicionada todavía por la corrección de los desequilibrios en el Sector Privado y Público y, por tanto, sin apoyo de la demanda interna, podría experimentar un ligero crecimiento del 0,2%.

Más a medio plazo, los retos a los que se enfrenta la Comunitat Valenciana son relevantes. Básicamente los esfuerzos deben concentrarse en tres ámbitos:

→ Aprovechar las ventajas que permite la reforma laboral

→ Mejorar las conexiones con el exterior

→ Establecer mejoras en el sistema educativo **([1])**

La limitada aportación del Sector Exterior apoya los datos más positivos en 2013, aunque la escasa relevancia de la demanda externa provoca que la recuperación por esta vía sea también más lenta que en otras Comunidades.

El aumento del capital humano, como consecuencia de cambios profundos en el sistema educativo y en el mercado de trabajo, facilitaría la apertura de mercados a las empresas valencianas, dado que el capital humano está positivamente correlacionado con la actividad exportadora.

Finalmente una mejora en la estabilidad contractual tiene efectos positivos sobre la demanda interna, favoreciendo los planes de consumo e inversión de los hogares. Por tanto, aquellas Comunidades, como la Valenciana, con una tasa de temporalidad elevada son las que tienen un margen de mejora de su potencial de crecimiento mayor.

En segundo lugar, el peso relativamente reducido del Sector Exterior pone de manifiesto la necesidad de avances relevantes en esta línea, máxime cuando las bases (infraestructuras portuarias, dotación turística, etc.) existen. Aunque algunas de las infraestructuras, y nos referimos al transporte ferroviario de mercancías hacia Europa (Eje Mediterráneo), deban ser mejoradas, la reorientación de la actividad de las empresas hacia mercados exteriores debería facilitar que la Comunitat Valenciana logre un mejor aprovechamiento del mayor crecimiento que ahora mismo se observa en otras áreas del mundo como los países emergentes, frente a una orientación hacia un mercado más maduro y coyunturalmente anémico como el español.

([1])

Tengamos en cuenta que el fracaso escolar (tasa de abandono de los estudios a temprana edad) es uno de los problemas que más preocupa (y nos debe ocupar solucionar) a los Educadores, Administración y Padres.

La Comunidad Valenciana está a la cabeza del nefasto ranking (38,1%) de deserciones, tan sólo por debajo de Baleares.

Baleares	39,0%	Andalucía	27,3%	Castilla-León	19,6%
C. Valenciana	**38,1%**	Canarias	26,3%	Navarra	17,9%
Castilla La Mancha	31,2%	Aragón	25,7%	Madrid	16,8%
Murcia	30,0%	Extremadura	23,7%	Cantabria	13,5%
La Rioja	28,2%	Cataluña	22,8%	País Vasco	12,2%
		Galicia	21,8%	Asturias	10,6%

Principales indicadores de coyuntura Macroeconómica de la economía valenciana

%	Δ t% 2011 / 2010	
	C. Valenciana	España
ACTIVIDAD		
PIB real	0,5%	0,7%
FBCF	-6,1%	-5,2%
Contracción	-8,3%	-8,1%
PIB nominal	2,1%	2,3%
(miles de millones de €)	102,941	1.073,8
Importaciones	4,9%	8,7%
Exportaciones Reales	4,2%	9,4%
Ventas Minoristas	-5,5%	-5,8%
Matriculaciones	-15,7%	-18,8%
Visados de Viviendas	-27,0%	-14,9%
IPI	-4,1%	-1,8%
Pernoctaciones	2,4%	7,3%
Mercado de trabajo		
Afiliación a la S.S.	-1,8%	-1,5%
Paro Registrado	4,4%	4,8%
Sector Público		
Deuda % s/PIB	76,5%	68,5%
Déficit de las AA.PP. % s/PIB	--	-8,90%
Déficit CC.AA. media	-4,50%	-3,29%

España: previsiones de crecimiento del PIB por CC.AA.

	2011	2012	2013
Andalucía	0,1	-1,8	0,3
Aragón	0,7	-1,7	0,5
Asturias	0,9	-1,1	1,1
Baleares	1,3	-0,4	1,6
Canarias	1,1	-0,6	1,4
Cantabria	0,5	-0,8	1,0
Castilla y León	0,6	-0,6	1,0
Castilla – La Mancha	0,2	-2,4	0,2
Cataluña	0,7	-1,7	0,7
Extremadura	0,4	-1,1	0,5
Galicia	0,5	-0,9	0,7
Madrid	1,2	-0,3	0,8
Murcia	0,6	-1,9	0,5
Navarra	1,1	-0,1	0,7
País Vasco	0,8	-1,0	0,8
La Rioja	1,0	-1,4	0,7
C. Valenciana	**0,6**	**-2,2**	**0,2**
España	0,7	-1,3	0,6

Fuente BBVA Research

(*) Juntamente con Castilla – La Mancha estamos en el "furgón de cola"

Indicadores de riesgo en las economías regionales. (*)

	MAD	PVAS	NAV	ARA	CANT	CYL	AST	RIO	CAT	CANA	GAL	CV	BAL	MUR	CLM	EXT	AND
Indicador sintético de corto plazo	0,9	0,9	1,2	1,3	1,2	1,5	1,4	1,4	1,5	1,8	1,4	2,0	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Exceso de oferta en vivienda	1	1	1	2	1	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	0	2
Precio vivienda (a/a real)	1	3	2	0	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	3	1
Diversificación sectorial exterior:	2	2	3	3	1	3	1	1	2	1	2	2	1	1	1	2	1
Apalancamiento en el sector privado	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2
Tasa de desempleo	1	0	1	1	1	1	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2	3
Deuda autonómica (% PIB)	1	1	2	2	1	1	1	2	3	1	2	3	2	2	3	2	1
PIB per cápita relativo	0	0	0	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2
Apertura comercial (bienes y turismo)	2	1	0	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	2	3	2
Tasa de ahorro de los hogares	2	1	0	1	1	2	2	1	2	3	2	2	3	2	1	1	2
Índice de libertad económica	0	1	1	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	2	3	3
Capital humano	0	0	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2
I+D / PIB	0	0	0	2	2	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2
Infraestructuras / PET	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3
Indicador sintético de largo plazo	0,4	0,4	0,6	1,1	1,2	1,1	1,3	1,3	1,3	1,7	1,9	1,9	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4

(*) Un valor mayor (o un color más claro) indican un mayor nivel de riesgo, 3 señala que el valor se encuentra por encima de 1,5 desviaciones típica frente a la media española, 2 y 1 señalan que el valor se encuentra entre 0 y 0,75 desviaciones típicas por encima o por debajo de la media española. O implica que el valor de la variable se encuentra más de 1,5 desviaciones típicas por debajo de la media española. Para el PIB per cápita relativo, la apertura comercial y la tasa de ahorro los valores están invertidos. Los indicadores globales se computan por promedio de los indicadores parciales.

Fuente: BBVA Research

EVOLUCIÓN RATIOS PIB ESPAÑA – COMUNIDAD VALENCIANA

ESPAÑA

Años	PIB (M€)	Habitantes	PIB / hab.
2000	642.043	40.499.791	15.853
2007	1.052.730	44.873.567	23.460
2008	1.088.502	45.593.385	23.874
2009	1.053.914	45.929.476	22.946
2010	1.062.591	46.072.800	22.063
2011	1.073.800	46.143.260	23.271

$\Delta_{PIB} \updownarrow 0{,}7\%$

Deflactor del PIB_{2011} = 1,4

COMUNIDAD VALENCIANA

Años	PIB (M€)	Habitantes	PIB / hab.
2000	62.231	4.120.729	15.102
2007	102.573	4.824.568	21.275
2008	105.554	4.950.566	21.336
2009	101.793	5.019.138	20.295
2010	102.064	4.990.600	20.465
2011	102.941	5.001.260	20.583

(–)

Desde el inicio de la crisis hemos dejado de producir 2.613 M€

$\Delta_{PIB/C.V.} \updownarrow 0{,}4\%$

Deflactor del PIB_{2011} = 1,4

Año 2000	Año 2007	Año 2011
$PIB_{C.V.}/PIB_{N.}$ = 9,69%	**$PIB_{C.V.}/PIB_{N.}$ = 9,74%**	**$PIB_{C.V.}/PIB_{N.}$ = 9,75%**
$Población_{CV}/Población_{N}$=10,17%	$Población_{CV}/Población_{N}$=10,75%	$Población_{CV}/Población_{N}$=11,03%
$PIB_{hab.\ C.V.}$= 95,26% $PIB_{hab.\ N.}$ ↓	**$PIB_{hab.\ C.V.}$= 90,68% $PIB_{hab.\ N.}$** ↓	**$PIB_{hab.\ C.V.}$=88,45% $PIB_{hab.\ N.}$** ↓

$PIB_{hab.\ N.}$ = 100

(*) El incremento de población C.V. (2000 → 2011) del 21,36% ha supuesto contrariamente un incremento del PIB/hab.cv ≡ 36,29% (15.102 € → 20.583 €)

(*) El incremento de población Nacional (2000 → 2011) del 13,93% (40.499.791 hab. → 46.143.260 hab.) ha supuesto un incremento del $PIB/hab._N$ ≡ 67,59% (15.853 € → 23.271 €

⇒ CONCLUSIONES

→ Sector Público

La situación de crisis vivida a nivel nacional se repite a nivel regional, aunque en el caso de la economía valenciana, los desequilibrios diferenciales han potenciado que el ajuste esté siendo más intenso. Así, se estima que la Comunitat Valenciana habría experimentado un crecimiento del 0,6% en el año 2011 (una décima por debajo de la media nacional), pero tanto para el año 2012 como para el año 2013 las perspectivas son de un mayor ajuste. La economía de esta región podría experimentar una contracción del -2,2% en 2012, y una leve recuperación, del 0,2%, en 2013.

Por el lado del Sector Público, el nivel de endeudamiento (19,9% + 1,6% s/PIB $_{c.v.}$) y de déficit (3,7% s/PIB $_{c.v.}$) alcanzados a final del 2011 sitúan a la Comunitat Valenciana como una de las que debe realizar más esfuerzos de ajuste. Las recientes facilidades para el pago por parte de las Administraciones territoriales hechas por la Administración Central a través del ICO (35.000 M€) pueden suavizar el impacto que el ajuste tendrá sobre los agentes privados y empresas que reducirán su endeudamiento al cobrar de la Administración Autonómica y Local, pero implicará realizar recortes adicionales por parte de la Administración de la Generalitat Valenciana, tanto este año 2012 como el próximo 2013 y posteriores hasta el 2021 para amortizar deuda e intereses, anticipados por el ICO, lo que implicará que la contribución al crecimiento económico por parte del Sector Público será aún menor.

Las finanzas del Sector Público autonómico, además, parten de una desventaja adicional. El cambio en el sistema de financiación autonómica, aun suponiendo una mejora en términos absolutos, implica que el desequilibrio relativo existente en la Comunitat Valenciana se mantendrá durante el periodo de aplicación de este nuevo sistema. Por tanto, el cambio en el sistema de financiación no supone un aporte extra de fondos para esta región. La necesidad de consolidación, y de devolución de los anticipos de caja correspondientes al año 2009 supondrán un lastre adicional durante los próximos años.

→ Mercado Laboral

Por otro lado, una de las cuestiones que se pone de manifiesto con la actual crisis es que el mercado laboral valenciano, y en particular la tasa de paro de esta región, está mostrando una mayor sensibilidad al ciclo que la del conjunto de la economía española, que ya de por sí es elevada.

La Comunidad Valenciana, que presenta una mayor sensibilidad del paro al ciclo económico, debido entre otros factores a una mayor temporalidad en el mercado laboral, que podría verse reducida como un resultado indirecto de esta Reforma Laboral y que podría permitir, a medio plazo, una mayor estabilidad en la renta de los hogares.

→ **Sector Exterior**

Un factor adicional más de la economía valenciana es que, a lo largo del último periodo de expansión, su producción se ha internacionalizado menos que la de otras regiones. Ello es cierto tanto para el comercio de bienes como para el turismo, en el que sólo recientemente, y a partir de los cruceros por el Mediterráneo, se está abriendo una vía de ampliación de mercados.

Una recuperación del Sector Exterior a través de una mejora de la economía europea, haría evidentemente que las empresas valencianas tengan una recuperación relevante, pero el impacto en términos de PIB sería menor que otras Comunidades más abiertas, bien a través de exportación de "bienes de equipo" (por ejemplo, el País Vasco), bien del turismo (como Baleares) o un mix de ambos tipos de comercio, como Cataluña.

→ **Capital Humano**

La economía valenciana continua reflejando un cierto déficit tanto en capital educativo e I + D como (aunque en menor medida) en infraestructuras productivas, lo que condiciona su capacidad de crecimiento y la posiciona con un PIB per cápita significativamente por debajo de la media ($PIB_{C.V./hab.}$ = 88,45% $PIB_{hab.\ Nacional}$) y especialmente vulnerable frente a la crisis **([2])**.

→ **Retos y Reformas Estructurales**

Los retos a los que se enfrenta la Comunitat Valenciana, por tanto, son considerables: mejorar los factores básicos para poder incrementar la producción en un momento en que además debe afrontar en mayor medida que otras Comunidades tanto el proceso de desapalancamiento como el de consolidación fiscal.

Tengamos en cuenta que hay que crecer al 3% mínimo para crear empleo.

Algunas oportunidades podrían surgir a partir de cambios, que en principio pueden parecer relativamente menores, pero que no por ello deben descuidarse. Por ejemplo, en materia de turismo potenciando el de extranjeros y el de "cruceros". Las infraestructuras existen, aunque deben reorientarse hacia la búsqueda de mercados con más crecimiento.

En otros, los cambios son más relevantes (I + D, nivel educativo, Formación Profesional, internalización de nuestras empresas, potenciar la exportación, etc.), pero ineludibles para que

---

([2])

Según datos recientes del Consejo General del Poder Judicial (CGPJ) 31.03.2012, muestran que **la Comunidad Valenciana** ha sido en 2011 la más afectada por los desahucios con **13.711**, seguida de Andalucía con 9.836 y Madrid con 9.460.

Los Juzgados españoles procesaron el año pasado 58.241 expedientes. La crisis económica y el desempleo llevan al inquilino a no pagar el alquiler o al propietario a no ser capaz de abonar su hipoteca al banco.

Así pues, nos cabe el deshonroso honor de asumir el **23,54% de los desahucios**.

la Comunitat Valenciana logre recuperar la senda de crecimiento sostenible que permita, además, acelerar el proceso de convergencia con España y Europa.

Las reformas estructurales deben servir, fundamentalmente, para **realizar una rápida reasignación de factores productivos hacia los sectores y empresas más competitivas, con mayor dinamismo y potencial de crecimiento, capaces de generar empleo estable y de calidad**. Un aumento de la cuota de las empresas españolas en la demanda interior de nuestra Comunitat que suponga una reducción de las importaciones, por ejemplo, del resto del mundo del 10%, daría lugar a un aumento del PIB del 2%.

Para ello, la Comunitat Valenciana cuenta ya con buenos ejemplos de excelencia empresarial a nivel internacional. Generalizar este comportamiento al resto de empresas y sectores, liberar el potencial de crecimiento de su economía, incentivar la inversión extranjera directa, y eliminar las barreras que impiden una reasignación y un empleo eficiente de recursos son retos prioritarios para la Comunitat Valenciana.