

## NECESIDAD DE UN PACTO NACIONAL POR LAS INFRAESTRUCTURAS

Nos permitimos en primer lugar hacer una retrospectiva de los diferentes Planes de Infraestructuras que cada Gobierno de la nación ha lanzado, y que en gran medida han sido incapaz de cumplir..., ya que la alternancia en el poder de cada partido (últimamente PSOE y PP), paradójicamente han invalidado las infraestructuras (que aun siendo prioritarias) habían sido planificado por el anterior.

- ✓ 1<sup>er</sup> Plan de Infraestructuras, lo realizó el PSOE bajo el nombre de **Plan Director de Infraestructuras PDI (1993 → 2007)** para hacer las Carreteras de alta Capacidad y el AVE

Josep Borrell Fontelles  
Ministerio de OP, Transportes y Medio Ambiente  
14 julio 1993→ 5 mayo 1996

- ✓ En mayo de 1996 llega el PP al Gobierno y lanza el **2º Plan de Infraestructuras de Transporte PIT (2000 → 2007)**.

Ministerio de Fomento	{	Rafael Arias Salgado (6 mayo 1996→ 27 abril 2000)
		Fco. Álvarez Cascos (28 abril 2000 → 18 abril 2004)

- ✓ Nuevamente en abril 2004, llega al Poder el PSOE y lanza el **3<sup>er</sup> Plan – Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte PEITT (2005 -2020)**

Ministerio de Fomento	{	Magdalena Álvarez Arza (18 de abril 2004→ 7 abril 2009)
		José Blanco López (7 abril 2009 → 22 noviembre 2011)

- ✓ En noviembre 2011 vuelve al Gobierno el PP y pone en marcha el **4º Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024)**

Ministerio de Fomento	{	Ana Pastor Julián (22 de dic 2011→ 20 dic. 2015)
		Rafael Catalá – en funciones (1 año)
		Íñigo de la Serna Hernáiz (7 noviembre 2016 → 1 junio 2018)

- ✓ En junio 2018 tras la moción de Censura y formación de un nuevo Gobierno del PSOE, y nombrado el 7 de junio 2018, como Ministro de Fomento, José Lúis Ábalos Meco. Tenemos en el Sector Constructor expectación en saber **¿Cómo se llamarán ó que nombre pondrán al todavía no nato 5º Plan de Infraestructuras?... y cuales serán sus nuevas prioridades**

- ✓ Nos preguntamos desde la Cámara de Contratistas, como representantes del Sector de Obra Pública en esta Comunidad Valenciana, como va a implementar el Mº de Fomento las Infraestructuras de Transporte, que hay que poner a disposición y son necesarias para los agentes económico-empresariales, y en general para toda la ciudadanía (Sociedad Civil y Empresariado) ...Igualmente nos planteamos como cumplir con los objetivos de Inversiones Prioritarias que necesita España, y a su vez hacerlas compatibles con la estabilidad presupuestaria (Deuda Pública, Déficit).

La creación de empleo (cada millón de euros en creación de infraestructuras, genera unos 14 puestos de trabajo); la mejora de la competitividad de nuestra industria exportadora; la mejora de la Accesibilidad y movilidad ciudadana, el potenciar la Intermodalidad del transporte, etc....etc....El decidir sobre la opción de promoverlas con recursos presupuestarios en su totalidad o más bien la necesidad, en acudir a métodos Concesionales y Colaboración privada en estas dotaciones públicas. Ante estos retos, ya inaplazables, nos preguntamos. ¿No será necesario ¡ya y por todas! el plasmar **un Pacto Nacional de Infraestructuras entre las principales fuerzas políticas?**

Dice muy poco de nuestra seriedad como país, y de nuestra visión a futuro en cuanto a Planificación y Vertebración de Territorio, que en los últimos 20 años hayamos tenido, y en gran medida contrapuestos y no continuistas, **4 distintos Planes de Infraestructuras.**

A este respecto no es de recibo, que se encuentren a día de hoy paralizadas por el Gobierno de España & Ministerio de Fomento, hasta unas 27 actuaciones en las Carreteras previstas licitar y ejecutar – por el anterior Gobierno – acogidas a las exigencias y parámetros del Plan Juncker y recogidas en el **PIE (Plan Extraordinario de Infraestructuras por Carreteras)** por importe de 5.900 M€ para actuar sobre 2.300 kms de nuevas Carreteras, incluidas hasta un 50% de Ampliaciones y Desdoblamientos de las existentes y que crearían unos 150.000 empleos. Reiteramos, a día de hoy paralizada su tramitación administrativa.

De ellas, 6 ya habían sido anunciadas por el anterior Ministro Íñigo de la Serna, su licitación a partir de junio 2018 y hasta fin de año en curso.

- ✓ De estas 27 Actuaciones – ya con nombre y apellidos - , tres de ellas estaban previstas e incluidas, para la Comunidad Valenciana:
  - Duplicación By Pass A-7 Valencia y mejoras funcionales y Seguridad Vial.
  - Eje Este – Oeste de la Autovía A-7 (Alicante-Crevillente- Orihuela- Murcia – Alhama)
  - Prolongación A-7 en Castellón entre Vilanova d’Alcolea y Traiguera...hasta su enlace con L.P. Tarragona.

Han pasado ya los primeros 100 días y nada se ha dicho, ni se ha hecho por parte del actual Gobierno & Mº Fomento en cuanto a la prosecución del anterior PITVI, y en particular sobre

la continuidad de las gestiones ante la C.E, ya, que podrían estar financiadas en hasta un 42'5 % por el BEI (Banco Europeo de Inversiones) al estar incluidas en la Red de Autovías Transeuropeas y así se gestionó con la C.E por el Ministro de la Serna...Cofinanciación que puede peligrar y “tomarnos la delantera” otros países miembros.

Las obras al estar sujetas al “pago por Disponibilidad”, la Concesionaria redacta el proyecto (en base al Proyecto de trazado y Declaración de Impacto Ambiental (DIA), ya tramitada por el Ministerio, lo construye, lo mantiene y conserva por 30 años y solo cobran el primer euro, a partir de cuándo circule el primer vehículo, y en función de varios indicadores ambientales y de seguridad. Además, se asume su cobro y su mantenimiento durante los 30 años la inversión realizada por las nuevas carreteras y las ampliadas. Al ser los pagos diferidos, mensualmente y durante 30 años el impacto sobre las Cuentas de la Administración (AGE) y sus Presupuestos, apenas supone unos 250/300 M€ anuales.

Esta Conservación a cargo de la Concesionaria por 30 años de unos 2.300 kms de nuevas carreteras y ampliación de las existentes, liberaría consecuentemente recursos presupuestarios para “dotar más adecuadamente las partidas de Conservación de nuestro restante y muy extensa Red de Carreteras, tanto Convencionales como de Alta Capacidad.

- ✓ Solo recordar que en los PP.GG.EE tanto en el 2017, como en el actual 2018, la inversión del **Ministerio de Fomento – Programa 453 C – Conservación y Explotación de Carreteras** solo destina 885'52 M€/año para mantener y conservar los 23.826 Kms de la Red de Carreteras del Estado (sin autopistas de peaje), lo que supone unos 37.000 €/Km de media año... mientras en la Comunidad Valenciana al contar con el 6'62 % del total viario estatal y una IMD, (Intensidad Media de Trafico) superior a la media nacional, nos deberían corresponder 66'857 M€ /año (equivalentes a 42.395 €/Kms/año/CV) frente a los 35'743 M€ que se nos adjudican en los PGE-2018, para nuestros 1.577 Km de la Red Estatal... y con este déficit llevamos ya 10 años, lo que nos hace líderes en siniestralidad viaria (con 100 fallecidos hasta agosto 2018, superando ya todo el 2017)

¿Recogerá este PIC finalmente, el nuevo Plan (sería el 5º) a diseñar por el Ministro Ábalos...? ¡Y qué decir del **Plan de Cercanías de la Comunidad Valenciana Núcleo Valencia/Castellón-Alicante (2018-2025) por importe de 1.082 M€!** Consensuado en su día entre el Ministerio de Fomento, (Renfe, Adif), con la Generalitat Valenciana y los Alcaldes de la Safor, la Marina y el Alacantí presentado oficialmente por el ex - ministro de Fomento y ante el Presidente de la Generalitat en diciembre 2017... ¿Que va a ser de él? ... ¿seguirá entre las prioridades de Fomento?

- ✓ Estas incertidumbres no pueden producirse, cada vez que las urnas provocan un cambio de Gobierno, y consecuentemente las inversiones en Infraestructuras y sus prioridades, - demasiadas veces- están sujetas a criterios y presiones políticas coyunturales. Es por ello, que solicitamos encarecidamente que por parte del Ministerio de Fomento y en el seno de

la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados – en donde están representados todos los partidos políticos del arco parlamentario – se conforme un **PACTO NACIONAL POR LAS INFRAESTRUCTURAS**, que marque la planificación con carácter temporal largoplacista, las actuaciones territorializadas y vertebradoras... tenga su valoración económica en un primer avance, y tenga carácter de permanencia dotándolas de y Comisiones mixtas de seguimiento (AGE, CC.AA y Organizaciones Empresariales) en la consecución de los objetivos marcados.

Valencia 28 de septiembre