

LA AGENDA 2030 TRAS EL CORONAVIRUS **DEBE CONTRIBUIR A LA RECONSTRUCCIÓN ECONÓMICA**

Ante esta situación de pandemia que está asolando al mundo entero, a nuestra Nación y Comunitat, y causando tanta inseguridad y dolor en multitud de conciudadanos, no pretendo – como es fácil de comprender- el frivolar con este artículo y su encabezamiento, al contrario, como modesto representante del mundo empresarial, y por mi formación académica muy implicado en el mundo de la ingeniería, de las infraestructuras y de su aporte al desarrollo económico y creación de empleo, estoy/estamos obligados a pensar en el día después. Una vez vencido el COVID-19 , como , de que modo y con qué medios económicos, humanos y tecnológicos, contaremos **para poner en marcha de nuevo nuestro motor económico y empresarial “ tan gripado”** por esta profunda y globalizada crisis. Nos hemos encontrado, que, tras seis años de crecimiento ininterrumpido, nuestro país – mientras otros países de la UE han hecho un esfuerzo presupuestario y estructural de su administración necesario para contar con una buena salud financiera, España afronta esta colosal crisis vírica del COVID-19 con una Deuda pública que ya supera el 100% del PIB y un Déficit Público próximo al 3% - siempre incumpliendo el marco económico-financiero, marcado por Bruselas.

Tras la finalización del estado de Alarma, y el confinamiento de personas y empresas, recuperada muy paulatinamente la actividad económica, vamos a encontrarnos en el mes de mayo/junio, ante un panorama para el segundo semestre del 2020 con una caída del PIB del 10-12 %, un Déficit público igualmente próximo al 10% y una tasa de paro que puede dispararse al 20% - tengamos en cuenta que, tras unos últimos años de crecimiento, todavía estábamos con 3’5 millones de parados. (Sin incluir ERTES).

Las Organizaciones empresariales tenemos clarísimo que el mantener la renta de los trabajadores, aparte de un deber social, es fundamental para que la economía aguante tras este durísimo revés sanitario, pero a ello en nada ayuda – bajo mi punto de vista- la Sentencia a muerte, aprobada en el Consejo de Ministros del viernes 27 de marzo, de muchas empresas pequeñas españolas, imposibilitándoles “indiscriminadamente” el despedir a trabajadores, pues ello va a suponer un ajuste más severo del empleo, vía una oleada de cierres definitivos y quiebras de empresas.

Habría que ir a Exenciones de impuestos, moratorias de tasas de impuestos y otros gravámenes etc. que ayudarían a salir de los ERTES (ya estamos con más de 250.000, que afectan a unos 20 millones de personas, ello al 30 de marzo...falta esperar con que datos contábamos al final del túnel)

Ante este triste panorama, vayamos a la **Agenda 2030**.

En septiembre de 2015, España conjuntamente con los Jefes de Estado y Gobierno de 195 países, nos comprometimos, en el Foro de las Naciones Unidas (ONU) a cumplir con **17 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)**. Objetivos que persiguen alcanzar en el 2030 la igualdad entre

PERSONAS, proteger a el PLANETA, mejorar la **CALIDAD DE VIDA**, y con ello asegurar **LA PROSPERIDAD**.

En junio del 2018 el Consejo de Ministros implementó un Plan de Acción para la Agenda 2030, que fue remitido y aprobado en Nueva York por la ONU el 18 de julio 2018. Igualmente, en la Presidencia del Gobierno, se creó el ALTO COMISIONADO, actualmente presidido por Cristina Gallach Figueres – periodista, actual Secretaria de Estado de Asuntos Exteriores y para Iberoamérica y el caribe- en coordinación con los tres niveles de las AA. PP y con una Comisión Mixta de Seguimiento Congreso-Senado.

Tras la comparecencia de la alta Comisionada ante el Congreso de los Diputados, el pasado Enero 2020, en donde quedó patente los escasos avances alcanzados en la Agenda -2030 frente a los compromisos adquiridos ante la ONU (julio 2018), e igualmente apoyados por los informes de prestigiosas consultorías como AT.Kerney, PWC, Ernest Young, Eurostat y valiosísima y documentada información de SEOPAN (Departamento económico y de coyuntura) hemos preparado un documento-guía de las inversiones prioritarias, que se requieren para cumplir 5 de los 17 objetivos de la Agenda 2030.

1- Fin de la Pobreza	10- Reducción de desigualdades
2- Hambre cero	11- ✓ Ciudades y Comunidades sostenibles
3- ✓ Salud y Bienestar	12 – Producción y Consumo responsable
4- Educación de Calidad	13- Acción por el clima
5- Igualdad de Género	14- Vida Submarina
6- ✓ Agua limpia y saneamiento	15- ✓ Vida de ecosistemas terrestres
7- Energía asequible y no contaminante	16- Paz, justicia Instituciones sólidas
8- Trabajo decente y crecimiento económico	17 Alianzas para lograr objetivos.
9- ✓ Industria, Innovación Infraestructuras	

En este documento vamos a desarrollar los Objetivos que nos son más afines requieren mayor esfuerzo inversor – no exento de acción social y política - y centrados en Transporte & Movilidad; Ciclo Integral del Agua, Industria, innovación e Infraestructuras; Ciudades y Áreas Metropolitanas sostenibles; lucha contra la desertificación, avenidas, riadas e inundaciones.

Inversiones por importe que ciframos en 103.000 millones de euros y cuyas inversiones trasladadas a los Gobiernos Central y Autonómicos y a todos los diputados y senadores, debe estar presidida por la Despolitización de las decisiones e las inversiones; Planificación con participación de expertos y la Sociedad civil; Transparencia en las licitaciones y contratos; Simplificación de la normativa aplicable; seguridad jurídica; garantizar la independencia de la Oficina de regulación ONE; criterios de valoración de ofertas y adjudicaciones con criterios objetivos, reduciendo la discrecionalidad y con exclusión de ofertas “ a pérdida” o anormalmente bajas, cuyo final se traduce en modificaciones del contrato inicial, plazos incumplidos y perdidas de eficacia y recursos públicos.

El somero desglose de los **objetivos de desarrollo sostenible (ODS)** y su particularización para la **Comunidad Valenciana** cifrado en unos **10.900 M€** es el siguiente.

➔ **Área de Salud y Bienestar (ODS-3) 2.200 M€ (C. Valenciana 250 M€)**

Para acondicionar 32.800 Kms de la red viaria convencional de primer orden, y así reducir los accidentes (salidas de vía y carril, evitar choques fronto-laterales y anular tramos de especial peligrosidad). Se pretende reducir en un 44% el número de fallecidos en carretera (de los 1.098 → 761) y un 23% de los heridos graves (de los 4.395 → 3.361), datos referidos al año 2019 facilitados por la D.G. Tráfico. En términos económicos (aparte de daños ético-morales) se traduce en un ahorro de 702 M€/año.

➔ **Área de agua limpia y Saneamiento (ODS-6) 5.253 M€ (C. Valenciana 650 M€)**

Tras más de 29 años de incumplimiento de la Directiva 91/271/CEE de tratamiento de aguas residuales urbanas y la Directiva Marco del Agua, tan solo el 32% de nuestros núcleos urbanos y municipios >10.000 habitantes disponen de sistemas de depuración terciarios. Todo ello nos está ocasionando importantes sanciones económicas desde 2018 de la Unión Europea para iniciar el 75% de estas actuaciones antes del 2021 necesitamos invertir (AGE y CC. AA) unos 3.506 M€.

- Además, para mejorar la gestión de recursos hídricos en materia de regulación y reutilización y protección de los ecosistemas del agua, entre los que se encuentran nuestra ALBUFERA DE VALENCIA y los cauces, escorrentías y barrancos que afluyen a ella, se necesitarán unos 1.747 M€.

Según datos de Eurostat 2018, en protección del Medio Ambiente invertimos por habitante un 56% menos que la media de las mayores economías europeas (UE-28 invierte de media 45€/hab y España 26€/hab/año).

➔ **Área Industria, Innovación e Infraestructuras (ODS-9) 17.148 M€ (C. Valenciana 1.875 M€)**

Hemos de incrementar la resiliencia (evitar el deterioro y degradación actual y la calidad de las infraestructuras de transporte, logística y hidráulica).

- El XV Estudio Nacional sobre suministros de agua potable y saneamiento (INE) concluye que el 40% de la Red de abastecimiento de agua tiene una antigüedad superior a 40 años y ello alcanza al 76% en las áreas metropolitanas. Entre 2008/2012 las pérdidas de nuestro sistema de suministro de agua han aumentado un 26% mientras que la inversión en reparación u mejora de la red se ha reducido un 40%, para ello necesitamos unos **2.898 M€**.
- En cuanto a la reducción del presupuesto de Conservación de la red viaria, ha originado un importante déficit en inversiones de reposición. El último informe de la Asociación Española de la Carretera (AEC) concluye en que 1 de cada 13 kms, tiene deterioros en mas del 50% de la superficie

del pavimento; es preciso renovar 370.000 señales de tráfico con reflectante caducado; es necesario repintar las marcas viales horizontales en 30.000 kms de carreteras, y el 72% de las luminarias ya tienen iluminación defectuosa. Así como en inversión en mantenimiento en ferrocarriles están solo un 15% menor que la media europea (A.T. Kearney) en Carreteras de alta capacidad estamos en inversión para conservación un -50% por debajo de la Unión Europea (23.000/kms frente a 60.000 €/kms).

Para ello solo necesitamos unos **7.000 M€**

- En cuanto al transporte de mercancías en España, según el observatorio del Transporte y la Logística en España (datos 2018) el Transporte interior (1.472 millones TM) corresponde aproximadamente en un 94% a la Carretera un 3'50 % al Marítimo, un 2'50 % al Ferrocarril.

En consecuencia, España tiene una cuota de Transporte de mercancías por ferrocarril (inferior al 4%) la menor de la U.E. No obstante ser, los costes externos unitarios del transporte de mercancías por carreteras 7 veces superiores a los del ff.cc eléctrico y ser 5 veces más eficiente (energía consumida por unidad de transporte) que la carretera y tener una emisión de gases efecto invernadero 5 veces inferior al resto de los modos.

- El sector del transporte representa el 25% de las emisiones totales de GEI (gases efecto invernadero) en España, y de ellos el 95% representa la carretera (**Carretera 70'70 tm** equivalentes de CO₂, a su consumo energético TJ- Julios; **Aéreo con 73'52 tm de CO₂ y Ferrocarril tan solo 14'71** Emisiones GEI de CO₂ según datos del Ministerio de Transición Ecológica)
- Para remediar estos desequilibrios en los modos de transporte, impulsar las Conexiones transfronterizas ferroviarias (Pirineo Central y Eje Cantábrico – Mediterráneo), y finalizar las conexiones ferro-portuarias y logísticas intermodales, pendientes en los Puertos (Valencia, Sagunto, Castellón Alicante/Elche, - Cartagena, etc.) necesitamos unos **7.650 M€**

➔ **Área de Ciudades y Comunidades Sostenibles (ODS-11), 74.784 M€ (C.Valenciana 7.650 M€)**

- Es nuestro deber y obligación el proporcionar acceso a un sistema de transporte seguro, asequible y sostenible, y una herramienta irrenunciable para ello, es la ampliación del transporte público. La movilidad urbana actualmente está amenazada por una serie de factores, a saber: Aumento de la población urbana (en 10 años ha pasado de 15'7 M.hab →17'3 M.hab); Distribución tecnológica, en 10 años en función de la implantación del ride hailing, ride sharing y vehículos autónomos, la utilización de vehículos (distancia total viajada anualmente) crecerá del orden del 200/250 %; Aumento de la congestión viaria.

El coste de los atascos en España asciende a 5.500 M€/año (costes de tiempo perdido en atascos, costes ambientales, costes de los accidentes con víctimas, etc.); Problemas de salud. Según la OMS varias regiones de España superan los límites de contaminación anual en NO₂ y PM 2'5. Concretamente siendo el límite S/OMS 40 microgramos/m³ como máximo valor medio anual, en la Comunidad Valenciana alcanzamos 45 µg /m³ peor estamos en PM 2'5, cuando la media debe ser máximo 10 microgramos en la Comunidad Valenciana alcanzamos 20 µg/gr/m³.

- Para combatir todas estas amenazas ciertas hay que recuperar la inversión en transporte público (metro y cercanías), potenciar la intermodalidad con aparcamientos disuasorios y resolver la congestión y sostenibilidad en vías urbanas y metropolitanas. Todo ello supone invertir unos **30.776 M€** en ampliación de la infraestructura del transporte público, y unos **27.034 M€** en mejora de la movilidad en vías urbanas e interurbanas,
- Anualmente depositamos en vertedero el 60% de nuestros residuos urbanos y rechazos, el doble que las mayores economías europeas. Por ello hemos sido condenados por el (TJUE) Tribunal de Justicia Europea al existir 88 macro vertederos incontrolados, sanciones que ya superan los 50 M€...y tan poco dicen sobre nuestra calidad de vida y conciencia cívica ambiental, para ello debemos destinar unos **6.521 M€**.
- Actualmente todavía tenemos del orden de 1.700.000 viviendas que no disponen de servicios de depuración y unas 340.000 viviendas que no disponen de servicios de alcantarillado, todo ello referido a municipios y zonas periurbanas y rurales de menos en junto de 50.000 habitantes, ello supone invertir unos **4.453 M€**. En la Comunidad Valenciana está deficiencia afortunadamente solo alcanza al 3'57% de las viviendas en cuanto a falta de alcantarillado y al 3'16% a falta de depuración – ni siquiera primaria-.

Las ciudades del mundo ocupan tan solo el 3% de la tierra, pero consumen entre el 60% y el 80% de la energía y el 75% de las emisiones de carbono. Ante ello las infraestructuras verdes aportarán en el ámbito urbano indudables beneficios como mejora de la calidad del aire, mitigando el efecto de isla de calor de las ciudades y sus infraestructuras de transporte. La creación de infraestructuras verdes en el ámbito urbano por soterramiento de infraestructuras.....existentes, con proyectos plenamente identificados entre ellos el RAF de la ciudad de Valencia, área metropolitana de Barcelona, etc. Suponen según SENER-SEOPAN una inversión aproximada a los **6.000 M€**.

➔ **Área lucha contra la desertificación, la sequía y las inundaciones (ODS-15) 3.848 M€**
(C. Valenciana 480 M€)

- Somos uno de los países europeos con mayor superficie bajo estrés hídrico severo (72 %) frente a Italia (26 %), Reino Unido (21%), Francia (19%) y Alemania (1%). Asimismo, nuestro índice de estrés hídrico con el 33% es el más elevado igualmente entre los grandes países europeos. (Consumimos, el 33 % de nuestra población más cantidad de agua de la que disponemos, en

nuestro entorno). La Inversión requerida en Infraestructuras, para prevenir la desertización y la sequía, incrementando las superficies regables con riego localizado, mejorando la eficiencia en la red de riego localizado, mejorando la eficiencia en la red de riego en alta, transporte y distribución ...y reutilizando el agua procedente de la depuración y desalinización supone unos **2.910 M€**.

- Igualmente, las inundaciones constituyen la mayor catástrofe natural de España al concentrar el 98 % de los daños en bienes y personas y pérdidas pecuniarias, que representan más de 5.320 M€, de daños desde 1.981.

La indemnización anual media realizada por el Consorcio de Seguros en el periodo 2010/2018 (sin contar las inundaciones, que nos fueron tan cercanas, tanto en la Vega Baja del Segura (Alicante y Murcia) es de 185 M€/año.

En Ingeniería Fluvial (encauzamiento, motas, diques, etc.) e igualmente con medidas conducentes a mejorar los sistemas de alerta y medida hidrológica, así como intervenciones morfológicas de las zonas propensas a inundaciones, requieren de una inversión necesaria de **938 M€**.

-
- ➔ La coyuntura de gasto y previsiones de nuestra agenda social (mantenimiento de las pensiones, atenciones al desempleo, atención “coyuntural” a los colectivos más desfavorecidos. Refuerzo de sanidad y educación) que evidentemente tras la pandemia que sufrimos con el Coronavirus COVID-19 -que actualmente **suponen el 64% del gasto público (321.130 M€) y supondrá un importante incremento en cobertura al desempleo; la previsible** lenta recuperación del sector productivo-empresarial; **la difícil recuperación del Sector de automoción** por una disminución de la demanda, tanto a nivel nacional, como en nuestro mercado exportador, y finalmente una **brusca caída en nuestro sector turístico** - que quizás tarde un lustro (mínimo 5 años) en recuperarse- nos ofrece un panorama desolador.

Igualmente, y consecuencia del COVID-19 que ha puesto en evidencia las carencias de nuestro sistema (equipamientos) sanitario, llevará a la necesidad de incrementar sustancialmente los 43.000 M€ actuales que supone el gasto en Sanidad.

Ante esta situación, el invertir 103.000 M€ en infraestructuras para garantizar el cumplimiento de la Agenda 2030 ó el equivalente a unos 11.000 M€ en la Comunitat Valenciana – aun cuando se prolongara por la coyuntura mundial sobrevenida hasta el 2035- requerirá un esfuerzo inversor adicional en 2020/2030 equivalente al 8'3 % del PIB (2019) misión imposible. De ahí que el COVID-9, haya precipitado a la UCI a la Agenda 2030... y requerirá de intervenciones quirúrgicas inéditas.

- Incrementar la inversión pública en Infraestructuras contempladas con esta cinco Áreas y objetivos de desarrollo sostenible ODS, que hemos venido desglosando, supondría incrementar un 40% la inversión pública anual en el periodo 2020/2030 pasando del actual 2'12% del PIB (2019) al 2'95 % del PIB (2019) para alcanzar los 103.000.

Ante esta coyuntura, no será posible cumplir con el compromiso en materia de estas infraestructuras prioritarias, si no se recupera la financiación privada y **la Colaboración Público-Privada (CPP)**, siendo asimismo preciso revertir las barreras regulatorias que obstaculizan la participación del Sector Privado y los Fondos de inversión extranjeros (**Desindexación**).

Tras las – más bien recientes- reversiones de las autopistas AP-1, AP-7 y AP-4. España concentra el 73 % de la red de autovías libres de peaje europeas, teniendo tarifada únicamente el 17% de nuestra red de autovías (Cataluña y País Vasco), las propias autovías autonómicas las tienen con peaje al 100 %)ello frente a 23 países de la Unión Europea que tienen tarifada el 100% de su red de 43.153 kms, Países como Italia, Francia, Irlanda que la tienen al 75% de su red, y Alemania que incluso en el año 2018 amplió la red de peaje a sus carreteras generales, incorporando 38.000 kms de extensión.

Pues bien, si se implantasen en España las tarifas medias de peaje europeas en nuestra red de 4.130 kms de nuestra red viaria de gran capacidad libre de ningún tipo de peaje o por uso tasa. (excluyendo las de accesibilidad urbana que suponen 905 kms) y nos referimos a la Red de alta capacidad del Estado y Comunidades Autónomas, y se concesionan su Operación y Explotación al sector Privado (Sistema free flow) durante un periodo de 25 años, ello supondría hasta 104.000 M€ de aportación del Sector privado al erario público, de unos 4.700 M€/año (recaudación de IVA, impuesto de Sociedades IS, y recaudación de IBI, aportada a los ayuntamientos), además de suponer adicionalmente un ahorro de gasto público en Conservación de estas autovías concesionadas, que suponen unos 850 M€/año.

Este modelo concesional, no solo garantiza la sostenibilidad y calidad de nuestro stock viario de capital público, sino es una decisión que nos permitiría el cumplimiento de los objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) comprometidos en la AGENDA 2030.

No es que sea este el único sistema económico-financiero para abordar los 103.000 M€ de Inversiones Prioritarias necesarias y comprometidas, pero siempre habrá que acudir, desterrando “mantras” y confrontaciones maniqueas **“lo público”** (defendido por la izquierda, es lo bueno) y **“lo privado”** (defendido por la derecha es lo malo) a la Colaboración Público-Privada...todo ello, además – no obviando- las obligaciones y ajustes que nos imponga la Unión Europea, como contrapartida a su ayuda crediticia solicitada por el Reino de España.

- Multi Lane Free-Flow Tolling MLFF ó Open Road Tolling (ORT) en Estados Unidos.
- Peaje Multicarril y de flujo libre sin casetas de cobro sin barreras ni peajistas
- Sólo un pórtico con equipos electrónicos que permiten detectar vehículos, tomar fotografías de las matrículas.
- Tamaño con visión artificial por láser o espirales electromagnéticas en el asfalto.

Valencia 25 de mayo 2020.