

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

Por qué los valencianos sacamos la tarjeta roja a Ábalos

INFRAESTRUCTURAS JOSÉ LUIS ÁBALOS



Foto: EFE

1/06/2021 - Permitidme recordar para los más jóvenes, o más mayores, pero flacos de memoria, que desde que fue instaurada la democracia en España con las primeras elecciones del 15 de junio 1977, con un primer Gobierno a cargo de la Coalición UCD (Unión de Centro Democrático) liderado por **Adolfo Suárez**, y cuyas Cortes Constituyentes promulgaron la Constitución del 1978 (06/12/78), solamente había habido 15 ministros valencianos (el 7,6% del total), de ellos 10 con los Gobiernos del PSOE, cuatro con Gobiernos del PP y uno con UCD, con Suárez en la Moncloa... En contraste, Madrid ha tenido 54 ministros, Andalucía 27, Castilla León 22, etc.

Bien es verdad que si bien con el primer Gobierno del PSOE de **Pedro Sánchez** (7 junio 2018) tuvimos inicialmente cuatro ministros valencianos, la elección no fue del todo acertada, ya que quedó diezmada, apenas transcurridos los primeros días, a saber: **Carmen Montón Giménez**, como ministra de Sanidad, apenas duró tres meses teniendo que dimitir por irregularidades y falseamientos en el máster cursado en la Universidad Rey Juan Carlos; **Máximo Huerta**, como Ministro de Cultura y Deporte, apenas duró en el cargo una semana. El 13 de junio fue condenado por fraude fiscal en una propiedad/sociedad que tenía en la Playa del Albir (Alfaz del Pí, Alicante). Con lo cual tan solo nos quedaron **Luis Planas Puchades**, como ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y **José Luis Ábalos Meco** como ministro de Fomento (07/06/2018 → 13/01/2020) ministerio que con el segundo gobierno de Sanchez pasó a denominarse de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ostentando Ábalos, además el cargo orgánico de secretario de Organización del PSOE... Simplemente nombrar, por afinidad conyugal (su esposa de Jávea es actualmente embajadora en Malta) pero prácticamente inane en sus actuaciones a nivel nacional y por supuesto

para con la Comunidad Valenciana –salvo sus estancias vacacionales y veraniegas– tenemos al ministro de Ciencia y Tecnología, **Pedro Duque**.

No obstante la forzada reducción del equipo inicial de ministros en el Gobierno de Pedro Sánchez, contamos orgánica e institucionalmente con el ministro José Luis Ábalos... nuestro embajador en Madrid, a más a más, presidiendo el Ministerio Inversor por excelencia –hasta la fecha–, MITMA, y conocedor de primera mano de la falta de inversiones prioritarias –fundamentalmente en transportes, logística y movilidad– en la Comunidad Valenciana.

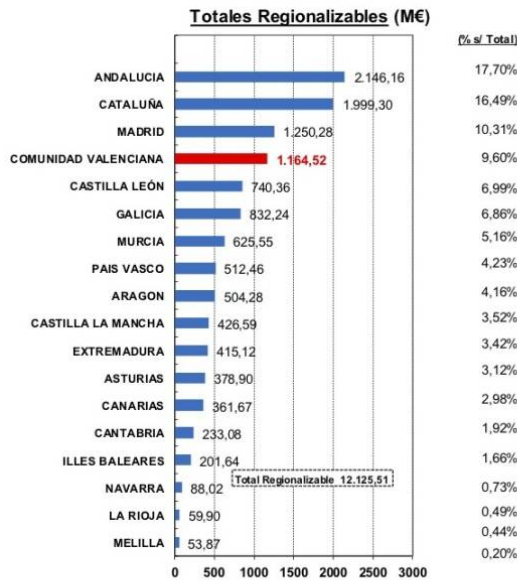


Foto: MITMA

Remontándonos a su primera reunión institucional, el 5 de julio 2018, en el Palau de la Generalitat, con el president **Ximo Puig**, manifestó: "No daré ningún trato de favor a la Comunidad Valenciana, sino trabajaré desde el Ministerio y desde mi cargo orgánico en el PSOE en lograr un tratamiento de justicia para la Comunitat".

Nuevamente el 4 de noviembre 2020, en la presentación aquí en Valencia del Proyecto de Presupuestos de 2021, anunciaba que el presupuesto del grupo MITMA en la Comunidad Valenciana iba a suponer el 10,8 % de la inversión prevista en toda España, y que supondrían 1.267 M€ (Alicante 263 M€, Castellón 227 M€ y Valencia 583 M€). Ante estas manifestaciones, ¡palabras y más palabras, promesas y más promesas!, la realidad a día de hoy es la siguiente:

Las inversiones regionalizadas PGE-2021 que importan a nivel nacional 12.125,51 M€, asignan a la Comunidad Valenciana 1.164,52 M€ (9,60% del total nacional) y de ellas 4.252 M€ (a nivel nacional) y 414 M€ (a nivel G. Valenciana, incluidos en los 1.164,52 M€) dependen de los Fondos de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea... todavía sin aprobar (¿?) ... (ver Anexo nº1).

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL – INVERSIÓN ESTATAL S/ PGE-2021

Prácticamente la Inversión Regionalizable de 1.164'52 M€ en 2021 es la misma (1.189'88 M€) de 2019 en la Comunidad Valenciana

- De ellos 254'92 M€ corresponden al Sector Público Adv^º con presupuesto limitativo y 909'60 M€ al S. Público con presupuesto estimativo. De los cuales 404 dependen de los Fondos Europeos (¿?)

Fuente: Cámara de Contratistas de la CV

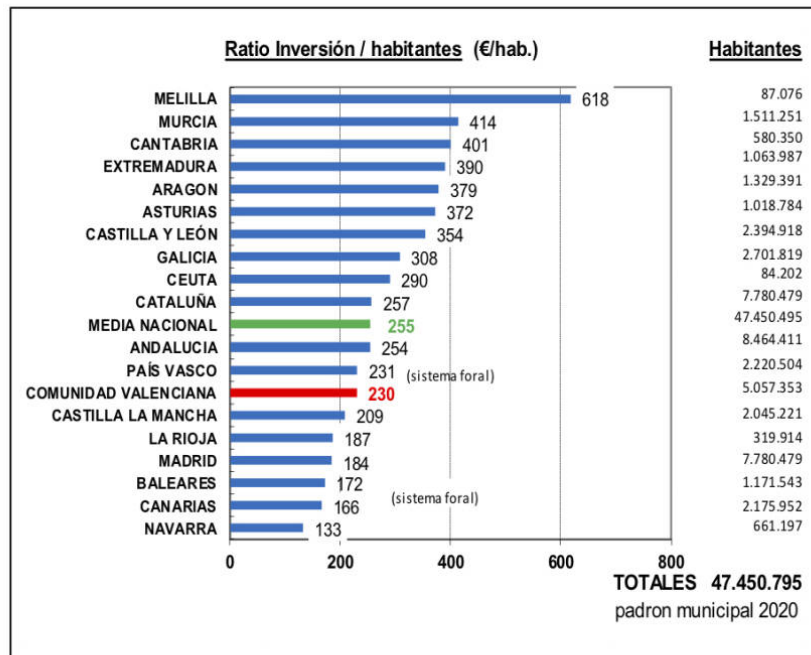
El déficit de inversiones productivas (euros constantes) en la Comunidad Valencia, ajustadas al ratio de población (euros/habitante nacional) y (euros/habitante. C. V) arroja en el periodo 2000 → 2021, un montante de 8.675 M€ de déficit. (ver Anexo n^º).

La historia más reciente, y ya referida al periodo Sánchez & Ábalos, ofrece la siguiente licitación y ratios **AGE.N** (Administración General del Estado); **AGE.CV** (Administración General del Estado en la Comunidad Valenciana); **MITMA.N** (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a nivel Nacional); **MITMA.CV** (Ídem en la Comunidad Valenciana).

Año 2019: AGE. N (6.342,99 M€); AGE. CV (416,97 M€) Ratio (CV/N) =6,57% MITMA.N(5.121,83 M€); MITMA. C.V. (303,10 M€) Ratio (CV/N) =7,48 %

Año 2020: AGE.N (3.166,64 M€); AGE.CV (206,71 M€) Ratio (CV/N) =6,52% MITMA.N (2.044,05 M€); MITMA.CV (135,71 M€) Ratio (CV/N) =6,63 %

Año 2021 (1er Trimestre): AGE.N (1.102,55 M€); AGE. CV (12,69 M€) Ratio (CV/N) = 1'15% MITMA.N (737,80 M€); MITMA.CV (9,99 M€) Ratio (CV/N) = 1,35%

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL – INVERSIÓN ESTATAL S/ PGE-2021

■ **-25 € hab. CV menos que la media española**

- Es lo que cada valenciano recibirá en inversiones frente a la media nacional.
- La Comunidad Valenciana para igualarse en inversión a la media española debería incrementar su asignación en **+ 278 M€**

Fuente: Cámara de Contratistas de la C^V

Ante esta situación de abandono y déficit de licitaciones (las licitaciones son precursoras necesarias para que existan próximas de inversiones) en que nos encontramos por parte de la AGE que, como hemos apuntado, solamente desde el año 2000 hasta el 2021, suponen 8.675 M€, de déficit, acorde con nuestro peso poblacional (10,60 %), se ratifica “este abandono” si comparamos los ratios de participación de diversas CCAA, frente a la C. Valenciana en el último decenio.

Andalucía (10,58 %) s/Licitación nacional; Galicia (10,92 %); Cataluña (10,09 %); Madrid (8,31%); Castilla-León (8,32 %); Comunidad Valenciana (6,45%) s/total Licitación Nacional; País Vasco (5,99 %), además teniendo en cuenta que, por el Concierto Económico Vasco, gran parte de sus “infraestructuras autonómicas forales” las pagamos el resto de los españoles.

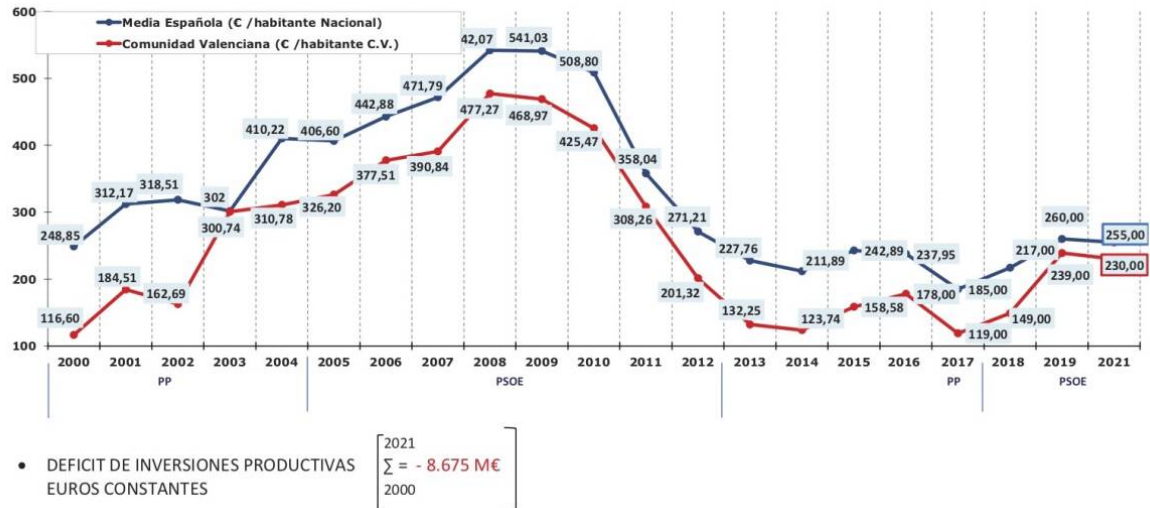
Ante estos datos contundentes, que ratifican el abandono que sufre nuestra Comunidad, permíteme apreciado ministro Ábalos, con todo respeto y afecto te lo digo – deberías recordar como integrante del Gobierno Central, que nuestro peso poblacional es del 10’65 %... y que, según la Constitución en su artículo 138, y la Ley Orgánica 3/2019 de Reforma de nuestro Estatuto de Autonomía, este peso poblacional del 10,65 % debería ser el porcentaje de Inversión en Infraestructuras del Estado (AGE) en nuestra Comunitat... y que hace años, decenios, se viene incumpliendo.

Ante este déficit endémico y los malísimos, o por qué no decir “catastróficos” datos que mantenemos en la Comunidad Valenciana, con un ratio de licitación en Carreteras en el 2020 de tan sólo el +3’83 % del total nacional y un 0’00 % del total nacional en el primer Trimestre del 2021, es el momento necesario y además prioritario para activar.

Licitat el Proyecto del Tramo Norte del Bypass entre el Enlace de la CV-32 (Carretera de la Gombalda) hasta el enlace con la CV-35 (autovía de Liria), denominado "**Mejora funcional y de Seguridad Vial con integración ambiental de la A-7**" de Circunvalación de Valencia, por importe de 120,11 M€, que si bien en los PGE-2021 tiene previsto tan solo una anualidad

testimonial (100.000 €), son suficientes para iniciarlas este año 2021... **para lo cual debería haberse licitado ya durante el primer Cuatrimestre del 2021**... máxime la lentitud administrativa y laboriosidad que supone el proceso Licitación → Apertura Ofertas → Información Pública → Depositar Fianza → Adjudicación definitiva → Firma Contrato → Acta Replanteo → Inicio Obras... para así poder iniciar las obras todavía en el presente 2021.

RATIO INVERSIÓN EURO/HABITANTE



Fuente: Cámara de Contratistas de la C

Según los datos recabados ante la **Dirección Provincial de Tráfico**, por la **Cámara de Contratistas CV** e, igualmente, puestos de manifiesto en numerosas manifestaciones y mesas redondas por la **Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET)** la **Federación Nacional de Asociación de Transportes de España (Fenadismer)**, el *bypass* es la circunvalación metropolitana con más siniestralidad y consecuentemente retenciones, de toda España.

Este primer tramo pendiente de licitar de unos 11 kms, y que atraviesa los términos municipales de los municipios de El Puig, Rafelbunyol, Massamagrell, Museros, Moncada, Bétera, Valencia, Godella y Paterna, por su **“efecto embudo”** al confluir por el norte cuatro carreteras (A-23 ó Autovía Mudéjar; N-340; A-7 y AP-7) y cinco carreteras por el sur (A-7; CV-42; AP-7; CV-35 y N-332) sin que exista ningún itinerario alternativo para evitar el paso por el Centro de Valencia, so pena de volver a los años tristes de 1992 en donde los valencianos tuvimos que soportar 18 años (1976 en que finalizó la AP-7 de peaje → 1992 en que finalizó el Bypass) que todo el tráfico atravesara Valencia (V-21 → Avenida Cataluña → C/ Clariano → Avda. Cardenal Benlloch → Eduardo Bosca → Avda. Perís y Valero → Avda. Ausiás March → V-31 (Pista de Silla) y retornar a... **¡aquel olvidado Semáforo Rojo Viario de Eje Viario Mediterráneo!**

Lo que ahora se pretende con esta Adecuación del tramo Norte del Bypass, tras 30 años de vida de esta Circunvalación, a falta de un Corredor Comarcal metropolitano Este → Norte → Oeste que los distintos gobiernos de la Generalitat nunca han acometido, y de ahí que los usuarios metropolitanos vengamos usando la A-7 como tal corredor es evitar que en el Bypass –en su configuración actual– se entremezclen los tráficos de corta distancia Intercomarcal o de agitación con los de larga distancia o recorrido... mediante la creación de vías colectoras y evitar estas terribles cifras, que repito, nos han sido facilitadas por tu Dirección General de Tráfico y tu director general conoce sobradamente.

Siniestralidad

557 accidentes en los últimos 3 años

200	accidentes con víctimas
6	accidentes mortales
20	heridos con graves secuelas
370	heridos leves

Retenciones de vehículos

Todas ellas producidas por los accidentes

228	retenciones (accidentes y/o alcances) 1'27	horas de retención media
8'03	horas de retención máxima	
3'40	kms de longitud media de la retención (Colas de vehículos)	
17'90	kms de longitud máxima alcanzada.	

Intensidad de tráfico

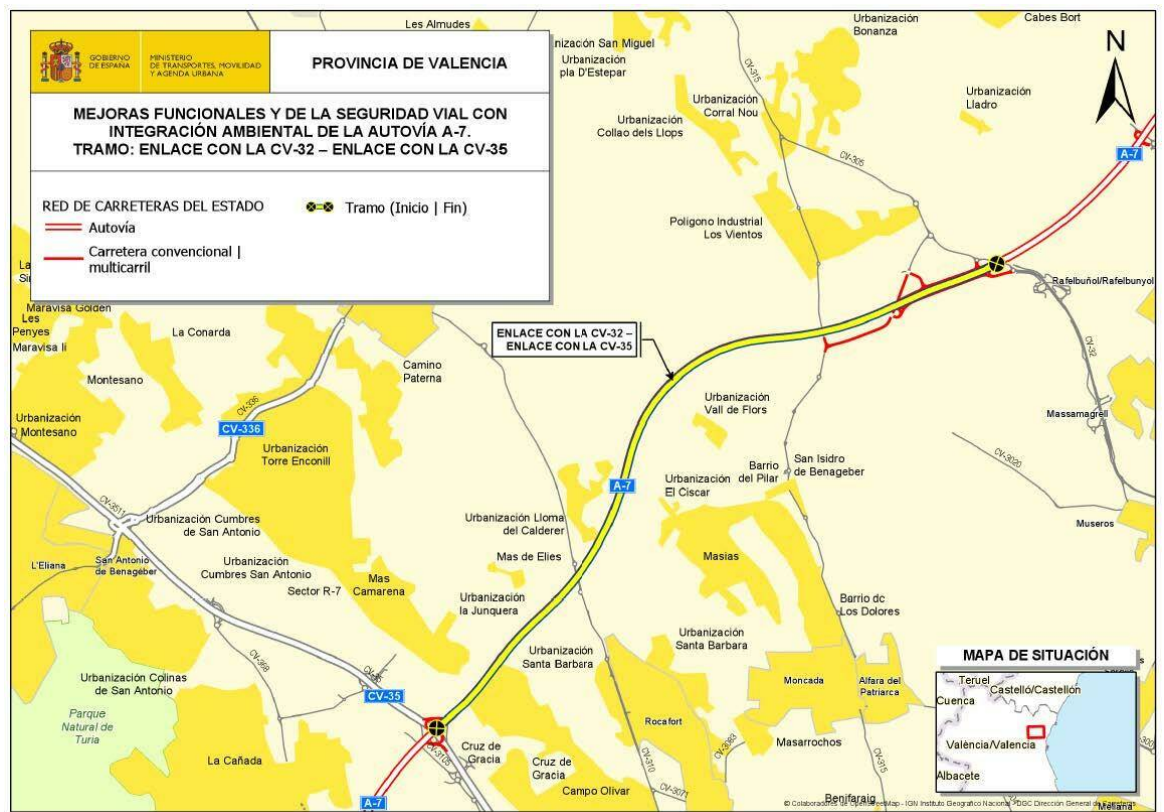
315.659.510 vehículos/hora kms/ anual IMD= 100.000 vehículos/día

25% pesados (camiones)

75% vehículos ligeros.

El proyecto redactado por la Demarcación de Carreteras –modélico sin lugar a dudas– ha recogido, tanto todas las alegaciones expuestas por los ayuntamientos y urbanizaciones colindantes con la traza, como todas las medidas correctoras en cuanto a contaminación acústica, lumínica, medioambiental, recogida de aguas de escorrentía y pluviales con restos de hidrocarburos, etc. etc. de hecho, tras 7 años de redacción de diversos anteproyectos de trazado, incorporación de las medidas correctoras solicitadas por la DIA, (Declaración de Impacto Ambiental) alegaciones, etc. etc. el actual Proyecto de Construcción vigente de 120,11 M€ y el Proyecto de Expropiaciones del tramo A. aprobado el 21 de diciembre de 2020, y ya publicado por el BOE, es el resultado de un incremento de más de 12 M€, sobre las cifras iniciales, al incorporar todas y cada una de las medidas correctoras medioambientales precisas.

Por todo ello, los Automovilistas y Transportistas (Camiones) de corto y largo recorrido –tanto los que se desvían por la V-30 al Puerto de Valencia, como los que siguen hacia el Sur, bien por la A-7, bien por la AP- ó N-332; la Cámara de Contratistas CV que conocemos con detalle el proyecto redactado; los Transportistas internacionales y turistas nacionales y foráneos, y toda la ciudadanía valenciana en general, te solicitamos ministro (a más a más, que como valenciano conoces esta necesidad prioritaria) que pueda licitarse **en los próximos meses (mayo-junio) esta mejora funcional y de seguridad vial del Tramo Norte del Bypass**, pues, aparte de separar los distintos tipos de recorrido, mejorar el tráfico, la siniestralidad, reducir al mínimo el impacto ambiental etc. es una deuda para con la Comunidad Valenciana, a la vistas de los ratios de licitación que venimos sufriendo desde décadas, respecto a otras CC.AA (datos objetivos lo ratifican).



A todos los datos “históricos recientes” de Siniestralidad que anteriormente relacionamos, según comunican recientemente desde la Demarcación de Carreteras de la CV, ratificados por la DG de Tráfico Provincia de Valencia, **en la última semana de este mes de mayo, los días 17,21 y 25 se produjeron 3 accidentes graves, implicados multitud de camiones y automóviles, con 6 heridos graves y retenciones de hasta 17 kms. ¡Esto ya es exponencial!** y vamos hacia el verano con mayor incidencia de tráfico de camiones y turistas.

Permíteme, ministro José Luis Ábalos, que te recuerde la frase o sentencia atribuida a Cicerón, y dirigida a Catilina, que pretendía ejercer el poder absoluto en los dominios de Roma "*Quosque tandem abutare, Catilina, Patientia nostra?*". ¿Hasta cuando abusaras Pedro Sánchez, presidente del Gobierno de España de la paciencia del Pueblo Valenciano?

Solicitamos y es de justicia (repito tus palabras) como ministro y embajador de la Comunitat Valenciana ante el Gobierno Central, hagas lo imposible para que cambie nuestro devenir... Ahora, y para no ser prolijo, me refiero de manera inmediata a la **ampliación del Bypass** (Carreteras). En cuanto a Obras Ferroviarias, tanto del Corredor Mediterráneo, acceso a Puertos y Nodos Logísticos Intermodales, como Cercanías y Túnel Pasante/ Canal de Acceso... serán motivo de otra carta abierta específica para temas ferroviarios pendientes *sine die*.

Ten la seguridad de que si cumples, acudiremos al VAR o al Comité de Competición y quizás te quitemos la tarjeta roja, y la cambiemos por una simple amonestación, o tarjeta verde... De ti depende, ministro.