

Agenda econòmica per a diputats valencianistes despistats

Aquest dimecres es constitueix el Congrés dels Diputats en què, per primer cop a la història, hi ha la possibilitat de conformar un grup d'estricta obediència valenciana. A l'espera de saber si aquesta serà una legislatura efímera o no, els parlamentaris de Compromís estan cridats a convertir-se en la veu valenciana a Madrid. Aquestes són les reivindicacions econòmiques i en matèria d'infraestructures que haurien d'omplir la seua agenda.

Reportatge de Violeta Tena

CORREDOR MEDITERRANI

És el gran cavall de batalla en matèria d'infraestructures.

La Generalitat Valenciana l'ha situat al capdavant de les seues prioritats i, de fet, a principi del mes de desembre, va congregat actors econòmics, empresarials, sindicals i universitaris per signar el Manifest pel Corredor Mediterrani. Els diputats valencianistes hauran de fer mans i mànigues per assegurar que en els pressupostos de 2017 es consignen els recursos necessaris i que, a més a més, s'executen. Perquè a la manca d'inversió dels últims anys se suma allò que la Cambra de Contractistes Valencians ha criticat reiteradament: que en moltes ocasions es deixen sense executar partides que tornen a assignar-se l'any següent, de manera que es genera la impressió –virtual– que la inversió real és més alta que no la real. La liquidació dels pressupostos de l'any 2014 presentats a Brussel·les, per exemple, deixava

2.000 milions sense invertir, dels quals 200 corresponien a les obres del corredor. L'any 2015, segons la Cambra de Contractistes, només al País Valencià es van deixar d'invertir 75,1 milions d'euros dels previstos.

En aquest sentit, la tasca que resta per fer és ingent. Perquè el que els valencians tenen a hores d'ara és un corredor mediterrani de baixa intensitat. Amb l'excusa de la crisi econòmica, el Ministeri de Foment va promoure la solució del tercer fil (això és, la col·locació d'un tercer carril en la via ja existent), de manera que per una mateixa via podia circular un tren amb ample de via ibèric i un amb ample de via europeu. Era, segons repetien des de Foment i va assumir la mateixa Conselleria d'Infraestructures, la solució més barata, la més plausible des del punt de vista tècnic i la més ràpida. Tanmateix, el pas del temps i l'estat de les obres qüestiona la tria del tercer fil com a solució tècnica. El retard en el ritme de les obres ha provocat que

l'AVE no arribe a Castelló el desembre de 2015, com havia promès Foment, i que l'AVE regional (que havia d'unir Castelló, València, Alacant i Elx), previst per a 2016, arribe en el millor dels casos el 2017.

LÍNIA SAGUNT-TEROL-SARAGOSSA

Juntament amb el corredor mediterrani, la millora i adequació de la línia ferroviària Sagunt-Terol-Saragossa s'ha convertit en una prioritat en matèria d'infraestructures. Generalitat i empresaris reclamen la modernització d'aquesta línia i l'increment de la seua capacitat, amb la vista posada, sobretot, a convertir Sagunt en un port de referència per a l'entrada de mercaderies amb destinació a la plataforma logística Plaza, situada a Saragossa.

RODALIA

La llista d'infraestructures pendents de millora en el transport de proximitat



ferroviari és llarga: l'ampliació del servei de rodalia a Benicàssim i Vinaròs (al nord) i Villena (al sud); posar en servei la connexió de la línia C3 entre Font de Sant Lluís i València Nord per a totes les circulacions; la millora i electrificació de la línia C3 a Utiel; accelerar la redacció de l'estudi i el projecte del tren de l'anomenat tren de la costa, entre Gandia i Dénia; i millorar la línia Xàtiva-Alcoi.

ENLLAÇOS DE L'AUTOPISTA AP7

El 31 de desembre de 2019 acabarà la concessió de l'autopista AP7 en territori valencià. Tant el Govern espanyol com el valencià coincideixen a no prorrogar el contracte. L'alliberament és una molt bona notícia, especialment en territoris com la Safor, la Plana Alta o el Baix Maestrat, on no hi ha una via d'altres prestacions alternativa. En aquestes circumstàncies, l'AP7 es convertirà en l'espina dorsal per al trànsit viari al País

Valencià. Ara bé, tal com s'ha reivindicat des de la Conselleria d'Habitatge i Obres Públiques, cal redactar i executar un pla d'accessos a l'AP7, ja que els existents actualment disten fins a quinze quilòmetres.

PARC CENTRAL

El Parc Central duu camí de convertir-se en un projecte maleït. Ajudat durant més de dues dècades, motiu de disputa entre els nivells de l'administració, el Parc Central consisteix, en essència, en el soterrament de les vies de tren a l'entrada a la ciutat de València, així com la construcció d'un túnel passant. Tot plegat suposarà escometre unes obres de mida gegantina però també alliberarà una porció de sòl urbà molt important.

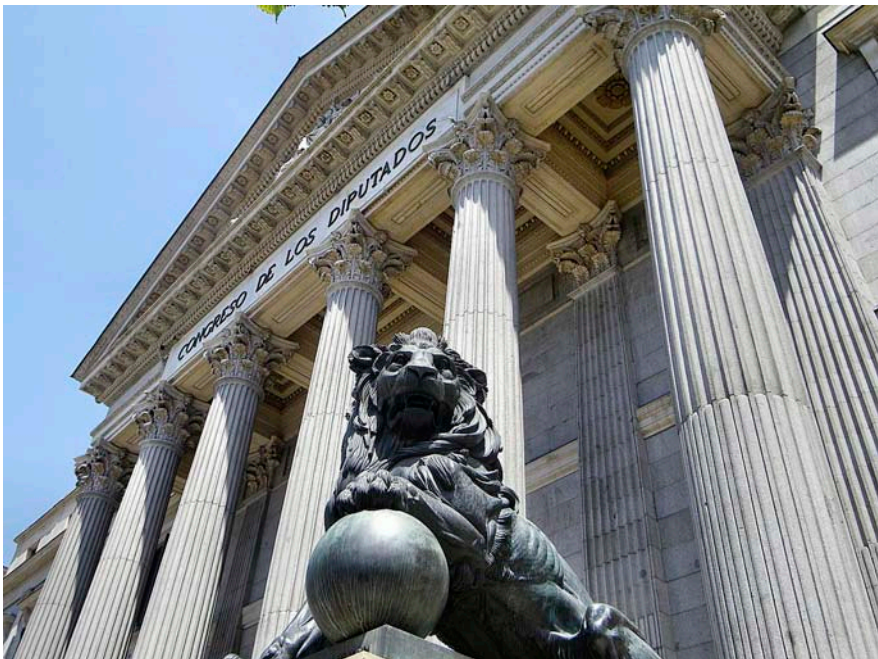
En l'última reunió celebrada per la Sociedad Valencia Parque Central, on participen l'Estat, la Generalitat i l'Ajuntament, els representants de l'Estat van oferir un projecte –pressupostat en 1.400 milions d'euros, la meitat que el projecte

anterior– que no agrada ni a l'alcalde Joan Ribó ni a la consellera María José Salvador. Del Parc Central, doncs, continuarà parlant-se'n molt durant la legislatura que ara comença, a València però també a Madrid.

INVERSIÓ REGIONALITZADA

El discurs sobre la discriminació dels valencians per part de l'Estat ha començat a fer forat en l'opinió pública. Juntament amb el canvi del model de finançament, aconseguir una inversió regionalitzada –això és, el que l'Estat inverteix directament a cada territori– s'ha convertit en →

EL CORREDOR MEDITERRANI ÉS EL GRAN CAVALL DE BATALLA EN MATÈRIA D'INFRAESTRUCTURES



⊕ L'INCERT GRUP VALENCIÀ

Hi haurà o no hi haurà grup valencià al Congrés? La possibilitat de conformar un grup valencià a la Cambra baixa per primera volta a la història va esperar a l'aliança de Compromís amb Podem, una unió temporal que va estar a punt de fer saltar pels aires les costures de la formació taronja. La nit electoral i els dies posteriors, des de Compromís s'ha donat per fet que amb els nou diputats obtinguts n'hi haurà prou per aconseguir el cobejat grup propi.

Tanmateix, no és en absolut segur que els valencianistes obtinguen recompensa als bons resultats electorals. La normativa parlamentària estipula, en l'article 23.1, que per tenir grup propi calen 15 diputats, el 5% dels vots a tot l'Estat o, en el seu defecte, el 15% dels vots "corresponents a les circumscripcions en què hagen presentat candidatura". La coalició Compromís-Podem-És el Moment compleix tots els requisits.

On és, doncs, l'esvoranc pel qual es podrien escórrer les esperances de disposar d'un grup

propi? L'article 23.2 estableix que en cap cas no podran formar grups parlamentaris separats diputats que pertanyen a un mateix partit, ni tampoc aquells que en període electoral hagen format part de partits que no s'han enfrontat davant l'electorat. Això provoca, doncs, que les opcions de conformar el grup valencià depenguen de la Mesa del Congrés, la qual és formada pels grups amb representació a la Cambra. En la legislatura passada, el PP, que gaudia de majoria absoluta, va impedir a Amaiur disposar de grup propi, a pesar que havia obtingut sis escons a Euskadi i un a Navarra, al·legant que es tractava de dues comunitats autònomes diferents. En aquesta legislatura, en què el PP ja no té majoria i l'hemicicle és molt més fragmentat, sembla que serà fonamental la posició que pugui adoptar el PSOE. El PP i Ciutadans són, en primera instància, més proclius a barrar el pas als valencians. En canvi, als socialistes els podria interessar donar via lliure als grups perifèrics de Podem (el galleg, el català i el valencià), ja que això obligaria Pablo Iglesias a cedir-los temps d'intervenció i, per tant, minvaria el seu protagonisme.

el 10,5% de la població i representar el 9,6% del PIB de l'Estat.

REFORMA DE L'ESTATUT

Al setembre de l'any passat el Congrés dels Diputats, amb els vots a favor de tots els diputats tret dels d'UPyD, va desbloquejar la reforma de l'Estatut

valencià, que contempla blindar les inversions de l'Estat al País Valencià, de manera que s'invertisca una proporció dels Pressupostos Generals de l'Estat (PGE) equivalent al pes poblacional dels valencians. La reforma, doncs, hauria de ser una poderosa arma dels diputats valencianistes a l'hora de reclamar millores en les partides que es destinen al País Valencià.

Tanmateix, la reforma està encara en tràmit parlamentari i no té el llum verd definitiu del plenari del Parlament espanyol. Aconseguir l'aprovació definitiva d'aquest blindatge seria essencial per legitimar les reivindicacions valencianes. Ara bé, no n'asseguraria el compliment efectiu. Tant Catalunya com Andalusia tenen disposicions de blindatge similars en els seus estatuts, però l'Estat no els en dóna satisfacció en l'elaboració dels PGE.

LLEI DE PORTS

L'última reforma de la llei de ports va suposar el blindatge del model centralista en la gestió portuària a l'Estat espanyol. Tots els ports estan obligats a dipositar els seus beneficis en un fons comú que l'organisme Ports de l'Estat distribueix al seu gust. Això provoca que els ports més rendibles aporten a la caixa comuna més diners que no en reben en forma d'inversions, la qual cosa els perjudica en favor de ports menys rendibles i competitius. Les veus més agosarades de l'Autoritat Portuària de València critiquen aquesta situació i reclamen una revisió del model.

INVERSIÓ EN INFRAESTRUCTURES CULTURALS

Els contenidors artístics del País Valencià continuen sent l'aneguet lleig a l'hora de plasmar els PGE. L'any vinent es destinaran 541.000€ al Palau de les Arts i 171.000 per a l'IVAM. Les xifres, com és habitual, contrasten amb les partides destinades a altres coliseus semblants: el Teatro Real de Madrid comptarà amb 9,3 milions, mentre que el Liceu de Barcelona disposarà de 7,1 milions. •

→ una prioritat. Les xifres parlen per elles mateixes: en el període que va de l'any 2000 al 2014, el dèficit inversor de l'Estat al País Valencià va atènyer els 6.450 milions d'euros. Del pastís dels pressupostos de 2016, el País Valencià se'n va dur una porció que representava el 8% del total -879 milions d'euros-, a pesar de tenir