<u>València, 24 de novembre de 2008</u>

<u>Debat al Col·legi d'Economistes de València</u>

L'arribada de nous residents continua sent positiva d'acord amb l'opinió dels assistents al debat, tot i que el període de crisi actual planteja majors interrogants que fa uns mesos sobre la capacitat d'acollida d'immigració del país. A llarg termini, els nous residents europeus continuaran arribant a la Comunitat Valenciana atrets pel clima i l'entorn, però els immigrants en busca de feina es quedaran aquí tan sols en la mesura en què el mercat de treball es mantingui dinàmic. L'increment de la mobilitat laboral de les persones ja és avui una realitat que s'anirà ampliant en els propers anys, sobretot si aquest increment de la mobilitat ve lligat a la progressiva adequació dels horaris laborals espanyols cap a estàndards europeus que permetin compensar la major despesa temporal en desplaçaments amb un acabament de la jornada laboral més d'hora. La deslocalització d'empreses és percebuda molt negativament, per bé que s'accepta inevitable, la qual cosa implica la necessitat de replantejar la reconversió d'alguns dels sectors més delicats, i a invertir en disseny, qualitat i innovació. Els serveis continuaran a l'alça, i mentre el cost del transport continuï assequible, el turisme seguirà creixent fortament, evolucionant cap a formes més avançades que el tradicional model de sol i platja, amb residents estrangers que ja passen part de la setmana al Mediterrani treballant a distància, turisme de salut i de negocis, o d'estudis. L'agricultura es mantindrà a mig termini allà on la pressió immobiliària no ho impedeixi, especialitzada en productes o subproductes processats de molt alta qualitat (cítrics, olis, vi), apostant per les denominacions d'origen, noves vies de comercialització innovadores, i fent valer a mode de marca el reconeixement internacional de dieta mediterrània.

Les actuacions prioritàries en matèria d'infraestructures destacades pels assistents al debat són l'articulació del sistema logístic de la Comunitat Valenciana (ports, xarxa logística i corredor ferroviari de mercaderies), les xarxes de transport dins l'Arc Mediterrani espanyol i cap a l'estranger, i les infraestructures de mobilitat interna valenciana, viàries i ferroviàries. La penetració de la banda ampla arreu del país és clau per a garantir la competitivitat de l'economia valenciana. Sobre el model dels aeroports, els assistents estan majoritàriament d'acord amb el model d'Aena, apuntant la necessitat de mantenir-ne una gestió pública. Tot i això, podria obrir-se'n la seva gestió a nous agents econòmics i socials vinculats al territori, seguint una organització semblant a la de l'Ens de Ports de l'Estat.

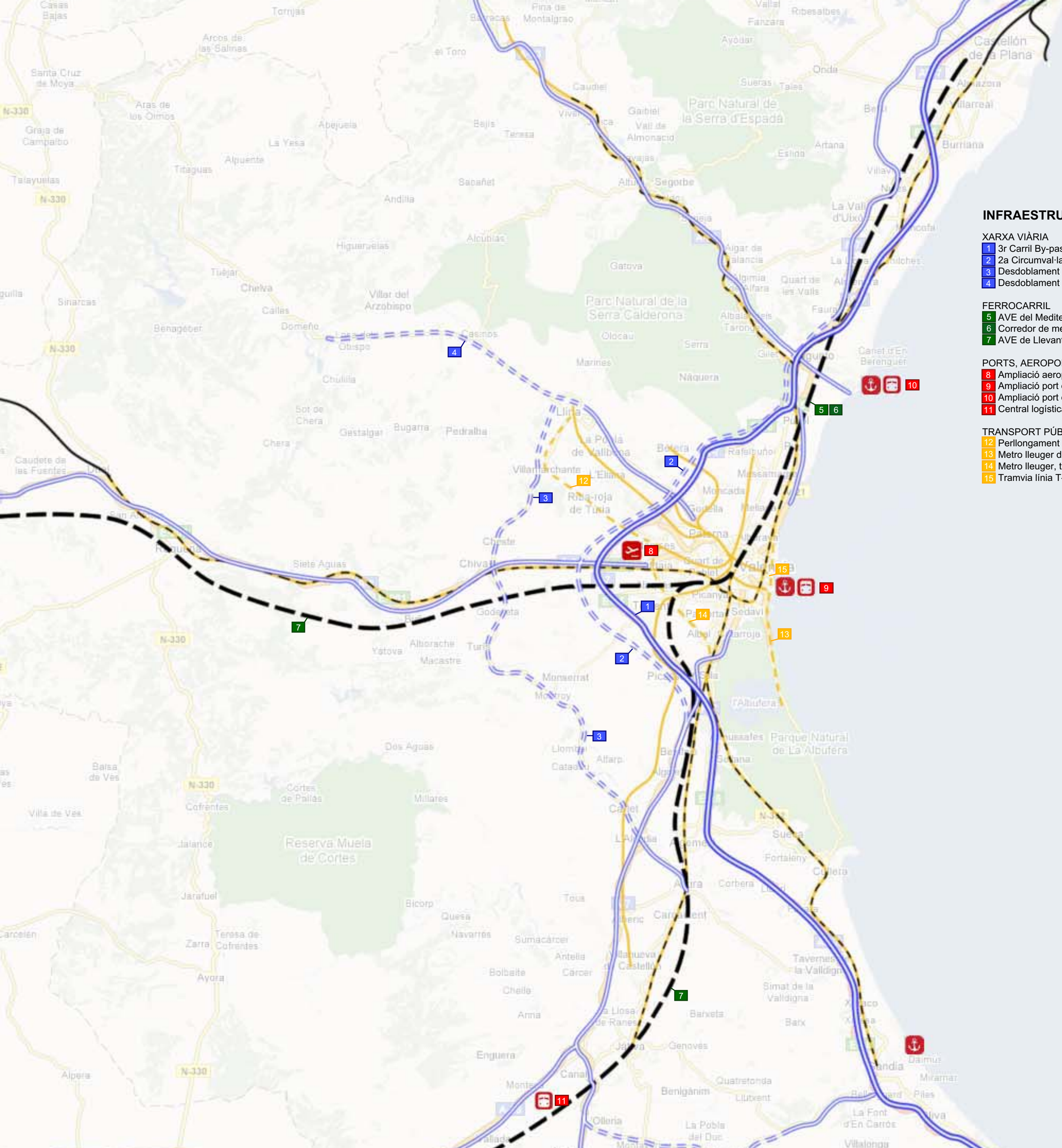
Pel que fa al sistema logístic, els assistents confien a mig termini en l'evolució a l'alça dels ports de València, Sagunt i Alacant, tot i que apunten que seria bo augmentar el pes de les importacions / exportacions sobre el conjunt dels moviments de transbordament. El corredor ferroviari FERRMED de mercaderies cap a Europa és l'actuació més prioritària, i els assistents són prou optimistes sobre la possibilitat que es construeixi a mig termini. En canvi, la xarxa de plataformes logístiques és la que desperta més incerteses, ja que fins ara gran part de les actuacions estratègiques programades en aquesta direcció no han arribat a desenvolupar-se satisfactòriament.

L'eix de l'autovia Mudèjar i la seva extensió cap a Europa (pel País Basc i per Somport) és important per quant permet obrir noves relacions i mercats que fins ara es donaven amb dificultats, especialment l'aragonès, els del nord oest peninsular i el sud oest francès, però no constitueix una alternativa a l'Eix del Mediterrani que continuarà creixent en tràfic i mantenint-se com a principal eix mobilitat interna i cap a Europa. Sobre aquest mateix corredor, els assistents valoren convenient el condicionament de la línia ferroviària de l'Euromed cap a estàndards AVE per a reduir els temps de viatge entre les principals ciutats de l'arc, essent relativament optimistes en aquest apartat.

Per a millorar la mobilitat interna de la Comunitat Valenciana, és fonamental el traspàs de les rodalies cap a la Generalitat, i impulsar la integració de serveis i tarifes amb la xarxa de metro i autobusos, especialment a la regió metropolitana. En matèria de carreteres, cal realitzar inversions importants sobre la xarxa metropolitana per tal de millorar-ne la seguretat viària, la fluïdesa del trànsit i el seu encaix territorial. Idealment, la xarxa bàsica hauria d'estar totalment segregada de la resta vies i d'usos confrontants, mentre que per a canalitzar la vialitat quotidiana de curta distància, seria positiu importar el concepte de "via parc" d'Alacant, vies d'àmbit metropolità desdoblades però amb interseccions a nivell, amb espais reservats per al transport públic, vies ciclistes i espais per a vianants, i amb especial cura del seu encaix amb el territori i el paisatge. La implantació d'aquest tipus de vies permetria alleujar part de la pressió que ara recau sobre el viari local i que no li correspon.

El desplegament de la fibra òptica als principals centres de població i d'activitat econòmica de la Comunitat Valenciana, és clau per a garantir la competitivitat de l'economia valenciana, però el futur del seu desplegament desperta interrogants per una manca d'interès dels operadors a invertir en connexions de nodes petits –polígons, poblacions petites- a les xarxes troncals.

S'ha posat de relleu, com en la resta de debats realitzats fins ara, la necessitat de millorar el procés de planificació i implantació de noves infraestructures, sobretot pel que fa a aquelles que són de gran envergadura o de caire estratègic. D'una banda, cal un procés d'anàlisi i priorització d'infraestructures més transparent i d'acord amb criteris de rendibilitat socioeconòmica que sigui capaç de superar debats conjunturals i reticències socials, i agilitar-ne la seva tramitació. D'altra banda, es constata que la fragmentació territorial i institucional és un factor que afegeix dificultats per a articular polítiques conjuntes d'infraestructures. Seria convenient, doncs, desenvolupar mecanismes que permetin fer compatible la proximitat de l'administració al ciutadà amb el desenvolupament d'actuacions d'àmbit supramunicipal.

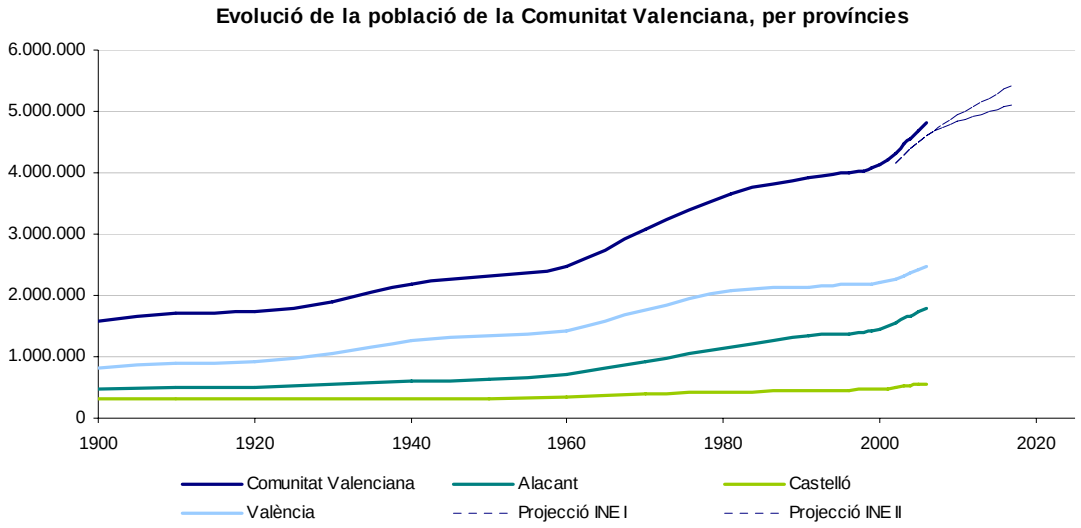

Parc Natural de la Serra d'Espadà
Parc Natural de la Serra Calderona
Parque Natural de La Albufera
Reserva Muela de Cortes
Castellón de la Plana
Burriana
Villarreal
Sagunt
Gandia
Llíria
Xàtiva
Alzira
Sueca
Cullera
Oliva
Dénia
Benidorm
Alicante
Elche
Orihuela
Torrevieja
Valencia
Paterna
Manises
Aeroport de Manises
Port de València
Port de Sagunt
Port de Gandia
Port de Dénia
Port de Vinaròs
Port de Castellón
Port de Tarragona
Port de Cullera
Port de Xàtiva
Port de Benidorm
Port de Alicante
Port de Torrevieja
Port de Elche
Port de Orihuela
Port de Burriana
Port de Sueca
Port de Oliva
Port de Dénia

DEBAT AL COL·LEGI D'ECONOMISTES DE VALÈNCIA
24 de novembre de 2008

EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

La població de la província de València és actualment de 2.480.480 habitants (Institut Valencià d'Estadística, IVE 2007), la qual cosa representa el 51% de la població de la Comunitat Valenciana. La ciutat de València té actualment 805.304 habitants, encara que el seu entorn metropolità suma 1.738.690 habitants, d'acord amb els límits territorials establerts per l'Entitat Pública de Transport Metropolità de València, sent la tercera aglomeració de l'estat per darrere de Madrid i Barcelona.

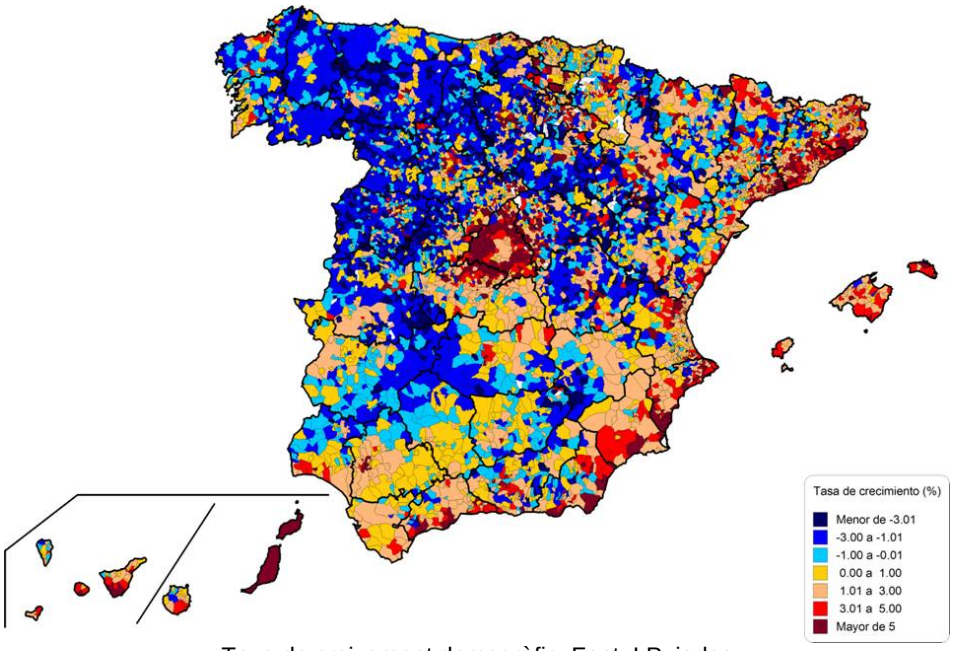
El creixement demogràfic de la província ha estat important en els últims 10 anys. Entre 1996 i 2006, la província de València ha registrat un augment poblacional del 13% (290mil nous residents), encara que aquest ha estat inferior al de la província d'Alacant (+29%, 400mil nous residents), i en termes relatius, també al de la província de Castelló (+23%, 100mil nous residents). Les projeccions de població per a 2017 de l'Institut Nacional d'Estadística (INE), realitzades partint de les dades del cens de 2001, van subestimar lleugerament els esmentats increments demogràfics per al període 2001-2006. Tot i així, el patró de tendència sembla raonable, estimant en l'horitzó d'estudi un pes demogràfic de la Comunitat entre 5'1 i 5'4 milions d'habitants.



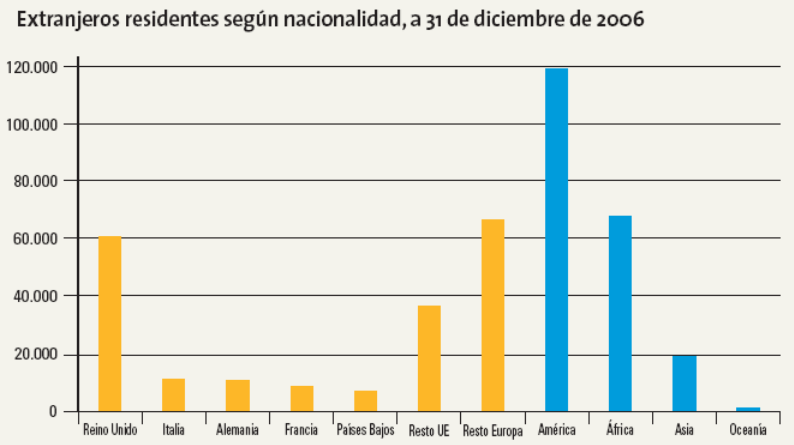
Font: INE 2007

	1981	1991	1996	2001	2006	2011	2017
Comunitat Valenciana	3.646.765	3.923.841	4.009.329	4.202.608	4.806.908		
Alacant	1.148.597	1.334.545	1.379.762	1.490.265	1.783.555		
Castelló	431.755	448.182	456.727	485.173	559.761		
València	2.066.413	2.141.114	2.172.840	2.227.170	2.463.592		
Projecció INE I					4.598.070	4.877.770	5.099.058
Projecció INE II					4.600.547	5.006.713	5.422.529

Evolució de la població i previsions. Font: INE 2007



Taxa de creixement demogràfic. Font: I.Pujades



Estrangers residents segons nacionalitat, a 31 de desembre de 2006. Font: IVE 2007.

ECONOMIA

El 77'1% de les empreses de la Comunitat Valenciana corresponen al sector serveis, el 14'7% a la construcció i el 8'2% a la indústria (IVE 2007). La seva aportació al PIB autonòmic és del 59%, 11'3% i 14'9% respectivament. El teixit empresarial de la Comunitat Valenciana respon a una realitat generalitzada de petites i mitjanes empreses, com en la resta de l'EURAM (un 99% de les empreses de l'EURAM té menys de 250 treballadors).

La Comunitat Valenciana té 581.242 ha de superfície conreada al sector agrícola. Els cultius majoritaris són els cítrics (30%), altres de fruiters (23%), oliveres (17%) i la vinya (15%). La producció de la branca agrària ascendeix a 2640 Meuro, aportant

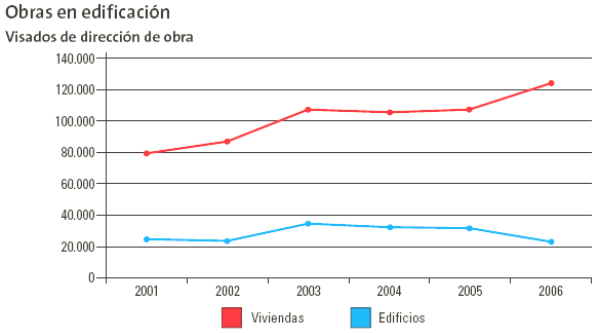
juntament amb la pesca i la ramaderia 1660 Meuro al VAB de la Comunitat (5'3%). Els ajuts al sector agrícola ascendeixen a 410.000 euros anuals.

La indústria aporta 13'5% del VAB de la Comunitat Valenciana (4550 Meuro). Els sectors dominants són el de les indústries extractives (minerals no metàl·lics), l'alimentació, begudes i tabac, el material de transport, els productes químics i petrolífers. Tot i així, hi ha clústeres importants a les diferents províncies, alguns d'ells molt competitius i amb forta presència internacional. Es pot destacar els següents, d'acord amb el Llibre Blanc de les Empreses de l'EURAM:

Clúster industrial	Localitats
El moble a València	València, Paterna, Silla, Beniparrell, Sedaví, Alfafar i Benetússer
La joguina i el plàstic a la Foia de Castalla	Castalla, Ibi, Onil i Tibi
La ceràmica a Castelló	Alcora, Onda i Vila-real
El tèxtil a les comarques centrals Valencianes	Alcoi, Banyeres de Mariola, Bocairent, Cocentaina, Muro d'Alcoi i Ontinyent
El calçat a la Vall de Vinalopó	Elx, Elda, Petrer, Sax i Villena
El marbre i la pedra natural	L'Alguenya, la Romana, Monforte del Cid, Manòver, Novelda i Pinós.
El torró de Xixona	Xixona

Clústers de la Comunitat Valenciana. Font: Llibre Blanc de les Empreses de l'EURAM, 2007.

El sector de la construcció ha viscut un període d'apogeu des de mitjans anys 90 fins a 2007. Des de l'any 2001 s'han visat en la Comunitat Valenciana una mitjana d'uns 100.000 habitatges anuals, el 85% de les quals en blocs, i la resta en habitatges unifamiliars. Caldrà veure com evoluciona l'aturada del sector de la construcció, que desembocarà irremeiablement en una reestructuració global del sector.



Font: IVE 2007

El 2006, la Comunitat Valenciana va rebre prop de 40 milions de pernoctacions. La província d'Alacant és una de les principals destinacions turístiques espanyoles. L'any 2006 es van registrar 23'7 milions de pernoctacions (62% de la Comunitat Valenciana). El sector va créixer un 2'2%, principalment per l'increment de visitants nacionals. Benidorm es configura com a líder del mercat turístic a la costa mediterrània, i és la principal destinació entre la clientela estrangera. 8 de cada 10 estrangers que van visitar la província l'any 2006 ho van fer a Benidorm, i més del 70% provenien del Regne Unit. Es pot destacar la importància del turisme residencial en aquesta província, especialment al sud. València capital és una destinació turística emergent, amb increments importants de visitants en els últims anys.

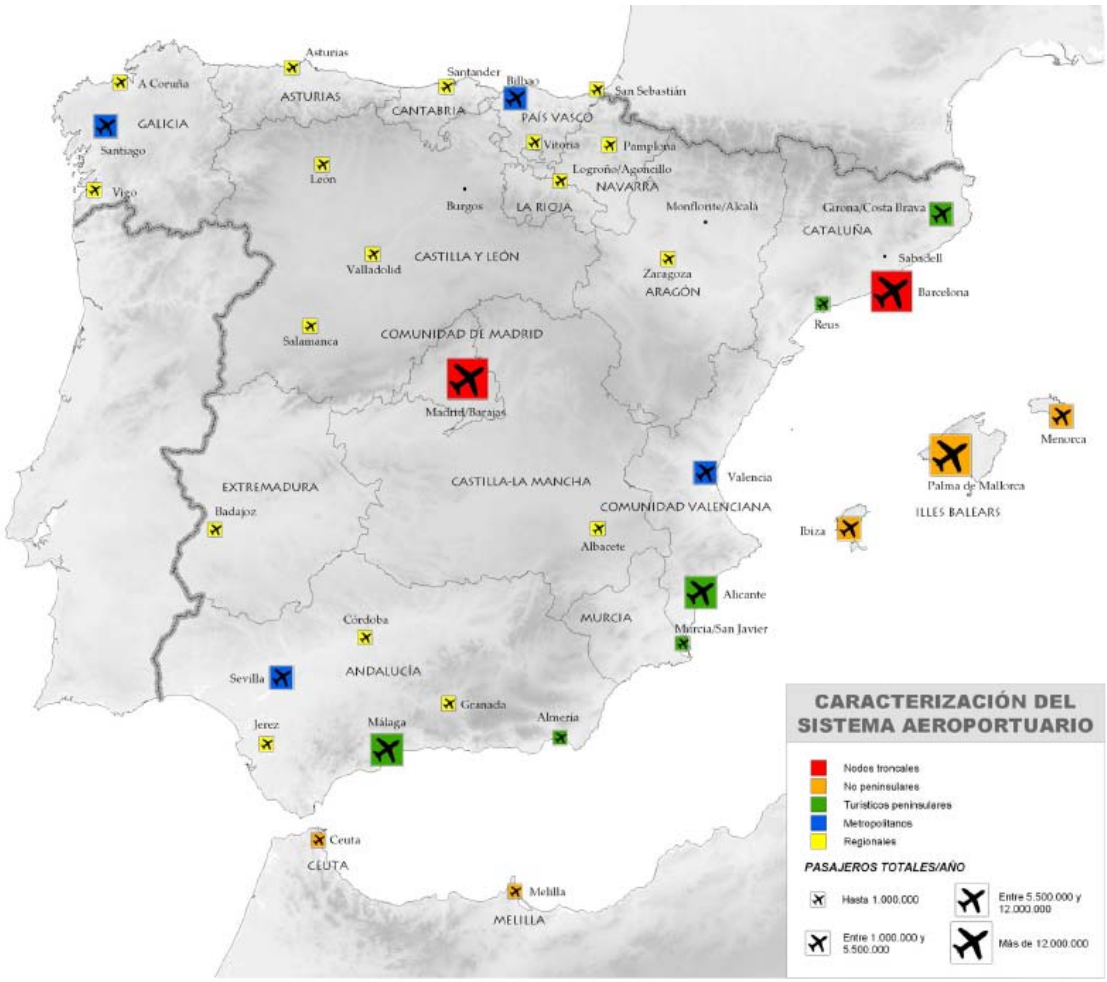
INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AERI

La Comunitat Valenciana compta amb 2 aeroports comercials a Alacant i València, i està en procés de construcció un tercer a Castelló.

L'aeroport d'Alacant es troba situat en l'Altet, a menys de 10 km de la capital provincial i a uns 12 km d'Elx. L'any 2007 l'aeroport va acollir 9'1 Mpax (4500 Tm de mercaderies) la qual cosa el col·loca en la 6a posició de l'estat per darrere de Barajas (52 Mpax), el Prat (33 Mpax), Palma (23 Mpax), Màlaga (13'5 Mpax), i Gran Canària (10 Mpax). El 80% dels vols són internacionals i serveixen bàsicament al turisme; la major part de les destinacions correspon al Regne Unit, a Alemanya i als Països Baixos. El pla director de l'aeroport de L'Altet, que data de 2001, preveu les actuacions necessàries per doblar els trànsits de passatgers de cara el 2015 -ampliació de la pista, nova terminal de passatgers, ampliació de la zona d'estacionament, creació d'instal·lacions específiques per al moviment de mercaderies. Les obres d'ampliació de l'aeroport van començar el 2006 amb una durada prevista de 42 mesos.

L'aeroport de València es troba situat a Manises, a menys de 10 km del centre de la ciutat. El tràfic és bàsicament regular i nacional, encara que el sector dels xàrter turístics es troba en expansió. L'any 2007 l'aeroport va veure créixer un 19'4% el seu tràfic de passatgers, situant-se en la 8a posició nacional amb 6 Mpax. El seu tràfic de mercaderies és lleugerament superior a les 13mil tones anuals. Aquest creixement ha superat les previsions que havia elaborat el Ministeri de Foment que no tenia previst que es depassessin fins el 2015. S'estan executant en l'actualitat importants obres de millora per poder acollir l'increment d'operacions que genera l'increment del turisme a València i Castelló –ampliació de la pista, ampliació plataforma de passatgers, nova terminal de vols regionals, estació del metro de València. L'aeroport està classificat segons el PEIT (Pla Estratègic d'Infraestructures de Transport) com a pol metropolità, igual com Bilbao, Sevilla i Santiago.

Actualment es troba en construcció el futur aeroport de Castelló - Costa de Azahar, encara que acumula nombrosos retards respecte als calendaris originals. Es tracta d'un aeroport promogut per la Diputació de Castelló que serà explotat per un concessionari durant un període de 50 anys, al marge d'AENA. Aquest és un model que ja s'aplica en altres punts del territori europeu amb èxit. Les instal·lacions es trobaran situades en el municipi de Vilanova d'Alcolea, a 35 km de Castelló de la Plana. Es tractarà d'un aeroport regional enfocat al turisme internacional (s'estima els vols turístics representaran el 80% del total), però que comptarà amb alguns enllaços nacionals.



Font: PEIT (2004)

INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES

Els quatre grans ports de la Comunitat Valenciana són València, Sagunt, Castelló i Alacant.

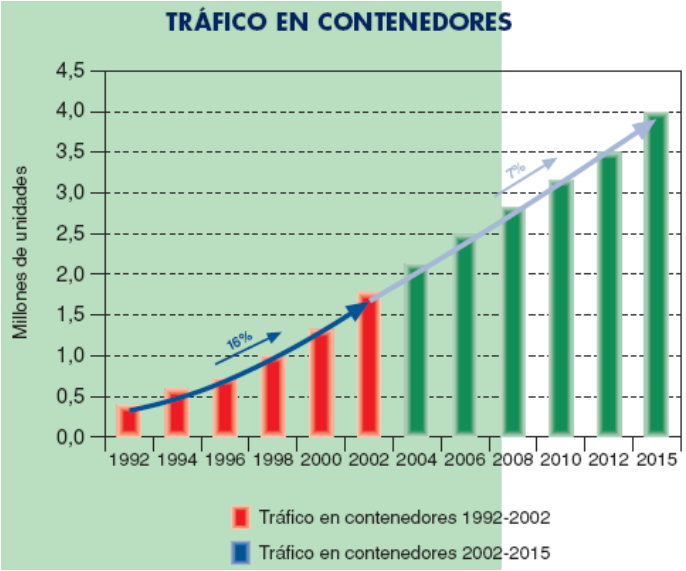
Sota la marca ValenciaPort, l'Autoritat Portuària de València gestiona conjuntament els ports de València, Sagunt i Gandia des de 1985 (encara que aquest últim port només té un tràfic residual de mercaderies per a l'abastament d'algunes indústries locals, especialment al sector paperer). El creixement del tràfic de mercaderies en aquests ports ha estat molt important en l'última dècada, situant-se el 2006 ValenciaPort com a líder en el transport de contenidors de la Mediterrània Occidental amb 2'6MTeu (increment del 8'4% respecte a 2005), sumant 47MTm de mercaderia manipulada (inc. +15'7%). Barcelona gestionava el 2006 un total de 2'3MTeu i 46 MTm de mercaderia. Algesires mou anualment uns 3'5MTeu, encara que aproximadament el 50% d'aquests contenidors són contenidors en trànsit cap a altres destinacions de la Mediterrània, model d'explotació específic d'aquest port per la seva situació estratègica a la costa de l'Estret de Gibraltar.

Volum de tràfic	Dades en milers de tones 2006	Dades en milers de tones 2005	Diferència 2006-2005	Creixement%
Puerto de València	40.061	36.574	+3.847	+9,53
Puerto de Sagunt	6.748	3.775	+2.973	+78,75
Puerto de Gandia	476	514	-38	-7,39
Total Valenciaport	**47.286**	**40.862**	**+6.424**	**+15,72**
Total Barcelona	**46.406**	**43.836**	**+2.570**	**+5,86**

Font: ValenciaPort i Autoritat Portuària de Barcelona

Tràfic de contenidors	TEU 2006	TEU 2005	Diferència 2006-2005	Creixement%
Total Valenciaport	2.612.049	2.409.821	202.228	+8,39
Total Barcelona	2.318.239	2.071.480	246.759	+11,91

Font: ValenciaPort i Autoritat Portuària de Barcelona



Evolució del tràfic de contenidors a València 1992-2006. Font: ValenciaPort.

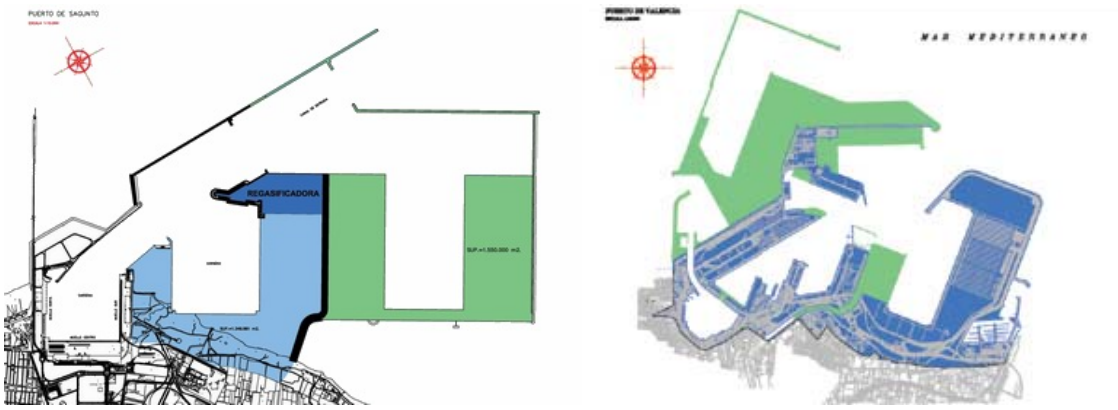
El Port de València canalitza un tràfic diversificat que inclou tots els sectors de l'economia i tot tipus de mercaderia, destacant els sectors de la construcció, agroramader i alimentari, energètic, químic, automòbil, moble i fusta, i tèxtil. El tràfic de Port de Sagunt es basa principalment en productes siderúrgics, destacant també la presència d'abonaments, materials de construcció, fustes i productes peribles. Actualment es troba en ple procés d'ampliació de les seves instal·lacions amb l'objectiu d'atendre nous tràfics, entre els quals es troba el gas natural, estimant un moviment de tres milions de tones anuals.

Quant al tràfic de passatgers, el Port de València està incrementant la seva activitat com a punt de base de creuers a la Mediterrània, amb 110 escales i 106mil passatgers el 2005. També acull línies regulars de passatgers cap a les Illes Balears –Eivissa, Mallorca i Menorca.

El Pla Estratègic ValenciaPort 2015 estableix els següents objectius clau:

- Consolidar ValenciaPort com la principal entrada i sortida interoceànica de la península Ibèrica.
- Convertir-lo al distribuïdor regional i plataforma logística intermodal líder de la Mediterrània.
- Disposar en 2015 de capacitat per atendre un tràfic de 68 milions de tones i quatre milions de TEU.

Per a això es planteja l'ampliació de la superfície de terra dels ports de València (+150ha, 7000 m de línia d'atracada) i Sagunt (+290ha). El Ministeri de Medi Ambient va donar llum verda al projecte de València el 2007 i les obres del nou dic d'abric ja han estat licitades amb una durada estimada de 42 mesos.

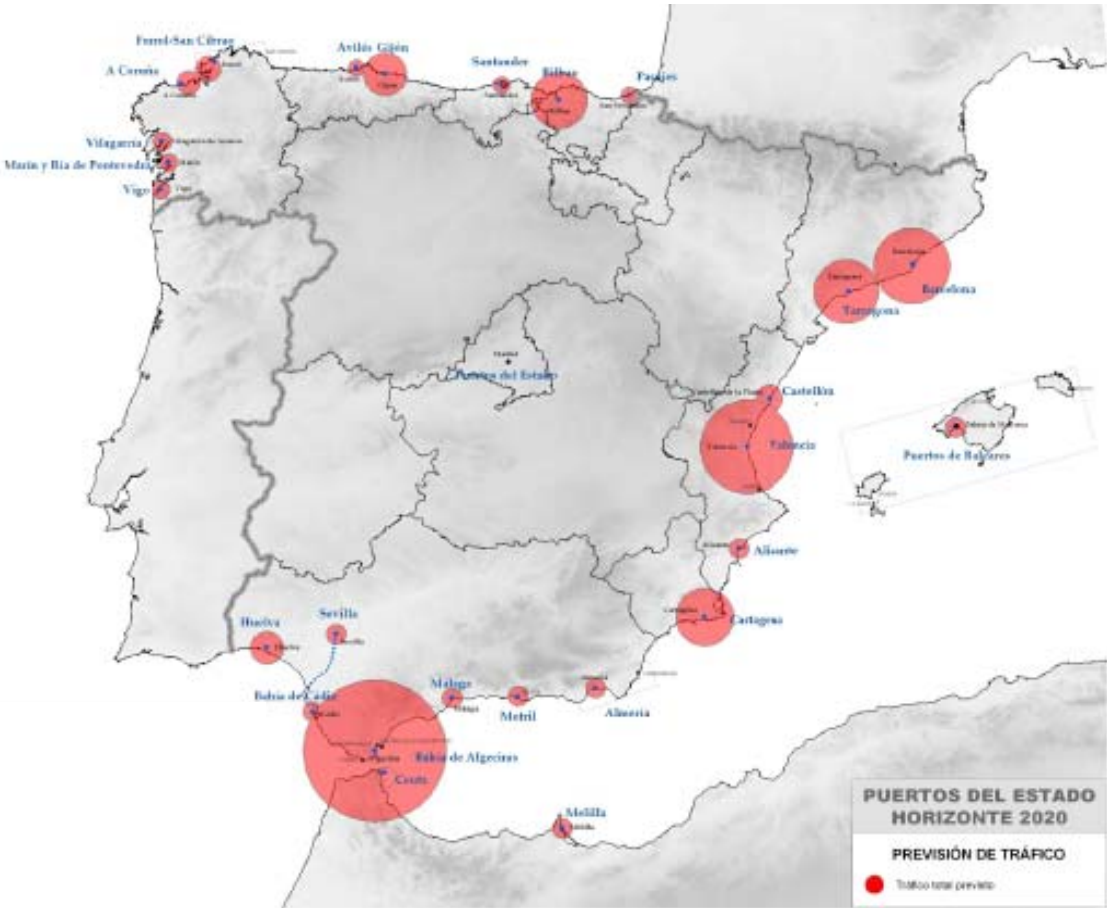


Figures: Ampliació dels ports de Sagunt (esquerra) i València (dreta). Font: ValenciaPort.

El Port de Castelló ha estat tradicionalment un port de productes energètics lligat a la refineria adjacent gestionada per BP Espanya. Tot i això, la implantació de noves línies i serveis han fet créixer el tràfic de productes ceràmics i cítrics, activitats fortament implantades a la província. El port gestiona actualment 13 MTm de mercaderies, la qual cosa representa el 30% del tràfic de la Comunitat Valenciana. Els granels líquids representen un total de 8 Mtm (carburants, petroli, productes químics). El Pla Estratègic de PortCastelló preveu inversions importants per a doblar els tràfics actuals en el període de 15 anys. L'ampliació cap al sud comportarà la creació d'una nova dàrsena de 32 ha amb calats de 16 m

El 2005, el port d'Alacant transportava 3'5Mtm de mercaderies després de registrar augments importants dels trànsits des de finals de la dècada dels 90, quan el trànsit se situava entorn dels 2'5Mtm. El trànsit de contenidors se situava l'any 2000 al voltant dels 100mil TEUs. L'estratègia actual del port passa per la creació de rutes de Short Sea Shipping, i l'articulació del port com feeder d'altres ports de major envergadura. El tràfic total de viatgers és de 245 mil (2003) i va acollir el 2006 un total de 55 creuers. La línia regular Alacant - Oran (Algèria) transporta anualment 200mil persones amb 6 travessies setmanals en estiu i 2 travessies setmanals a l'hivern (9 h de viatge). L'ampliació del port en curs inclou l'ampliació de la dàrsena pesquera, de les dàrsenes comercials, de la terminal de contenidors, la creació d'una ZAL de 11ha, la modernització de la terminal de passatgers i la millora de la integració port-ciutat. Es

tracta d'una iniciativa pionera per la implicació conjunta d'agents públics i privats en el seu desenvolupament.



Font: PEIT 2004

Ports esportius

A diferència de Catalunya i les Illes Balears, les administracions públiques valencianes han potenciat el creixement d'aquest sector en els últims anys. El Pla d'Infraestructures Estratègiques de la Comunitat Valenciana (PIE) preveu en l'horitzó 2010 la creació de 10.000 nous amarratges en la Comunitat Valenciana. Actualment, les tres províncies sumen un total de 47 ports esportius amb prop de 18 mil amarratges, la qual cosa representa aproximadament un 20% de l'oferta de l'Arc Mediterrani espanyol, un 16% de l'oferta espanyola total.

Comunitat	Núm. Ports	Núm. Amarradors	% Amarradors	Nous previstos 2015	%inc
Catalunya	46	27.540	25,5%	6.000	22%
Balears	68	19.709	18,3%	5.000	25%
C. Valenciana	47	17.716	16,4%	10.000	56%
Múrcia	19	5.644	5,2%	3.000	53%
Andalusia	37	13.570	12,5%	13.570	85%
Canàries	32	7.226	6,7%	2.000	28%
Galícia	30	7.166	6,7%	3.000	42%
Astúries	13	1.526	1,4%	650	43%
Cantàbria	13	2.924	2,7%	3.150	108%
País Basc	18	4,751	4,4%	3.000	66%
TOTAL	**323**	**107.772**	**100%**	**47.300**	**44%**

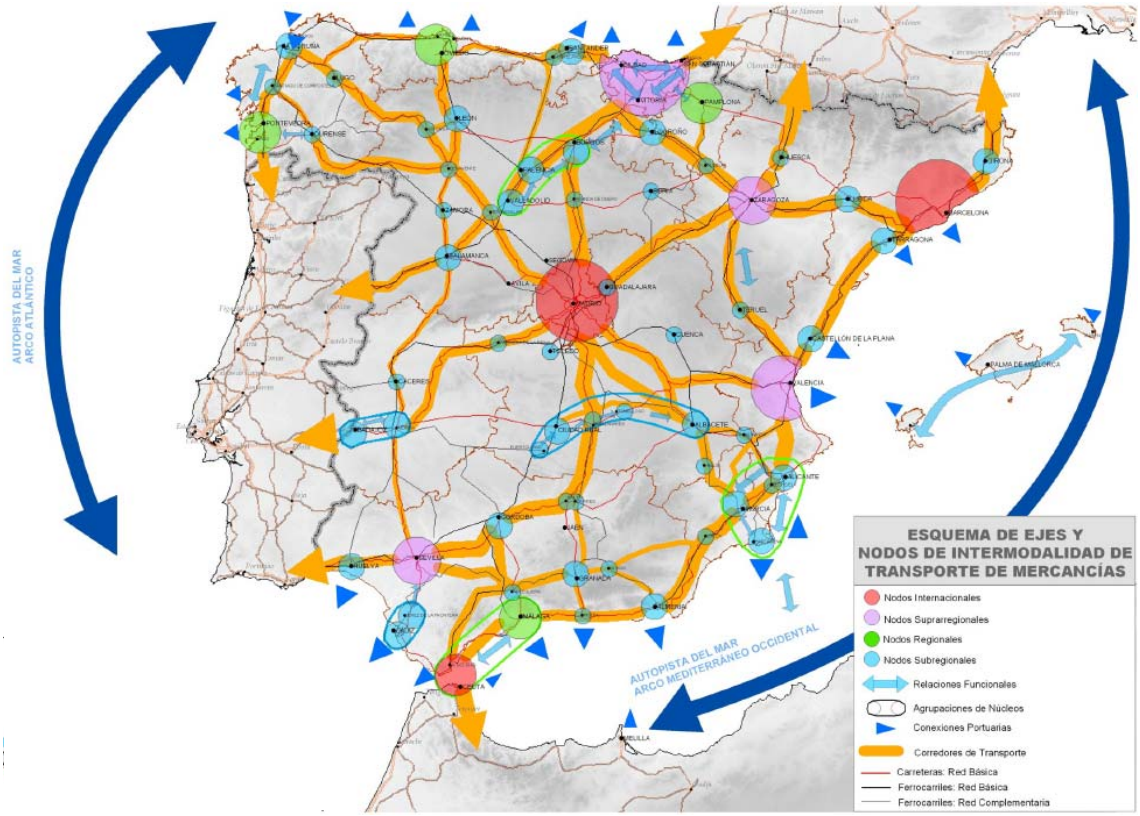
Font: Fondear SL, 2007

INFRAESTRUCTURES LOGÍSTIQUES

La Generalitat Valenciana preveu posar en marxa durant aquesta legislatura un Pla de Sòl Industrial i Logístic a fi de millorar les concentracions empresarials existents, la generació de nou sòl industrial i logístic de qualitat i a preus competitius i l'impuls d'una xarxa de centres d'innovació als parcs empresarials. La Xarxa Logística, es preveu permetrà disposar de prop de 15 milions de metres quadrats d'instal·lacions al servei del transport i la logística en l'horitzó de 2015. L'objectiu, que la Comunitat Valenciana sigui la porta d'entrada de mercaderies a Europa dels tràfics amb procedència del Canal de Suez i Amèrica.

El desenvolupament d'aquesta xarxa logísticoempresarial es recolzarà en la interrelació entre el transport per carretera, el ferrocarril i el transport marítim. Cadascun dels Ports Valencians es complementarà amb centres multimodals de transport de mercaderies que conformaran grans nodes logístics. Aquests nodes estan previstos a Benicarló-Vinaròs, Castelló (125ha), València, Canals-Montesa-Vallada, Villena (80ha) i Alacant (130ha). La xarxa estarà complementada per instal·lacions de menor entitat a les capçaleres comarcals per donar suport al teixit industrial local. Les principals zones industrials hauran de tenir una terminal intermodal a menys de 70 km de distància.

El projecte de major envergadura és previst en l'àrea de Sagunt, amb la creació de la ZAL lligada a les activitats del port. Parc Sagunt tindrà prop de 1000 ha a desenvolupar en dues fases, superfície similar a Plaza de Saragossa.

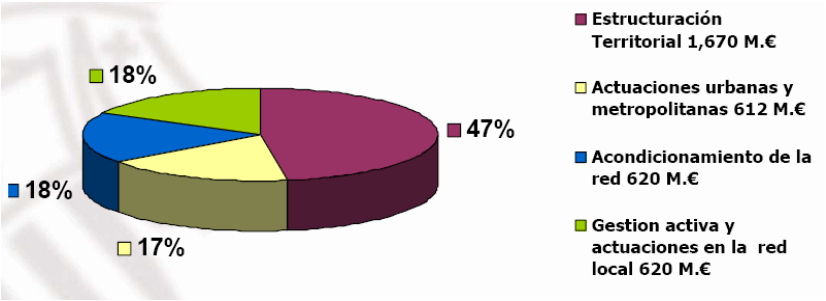


Font: PEIT 2004

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

El Pla d'Infraestructures Estratègiques 2004-2010 (PIE) de la Comunitat Valenciana preveu en el capítol de carreteres una inversió de 3500Meuro. Entre els principals objectius del pla es compta:

- Doblar la longitud de la xarxa de vies d'alta capacitat en la Comunitat Valenciana, passant de 900 km a 1800 km d'autovies i autopistes.
- Completar la vertebració nord sud de la Comunitat a través de grans eixos viaris.
- Potenciar els eixos transversals per canalitzar els fluxos cap al corredor costaner.
- Millorar l'accessibilitat cap als espais interiors, creant una xarxa viària mallada.
- Impulsar les comunicacions de la Comunitat Valenciana amb l'exterior.
- Eliminació i tractament de totes les travesseres urbanes.
- Integració ambiental de les carreteres, tant en els àmbits interurbans com en les àrees urbanes
- Pla Global de Seguretat Viària



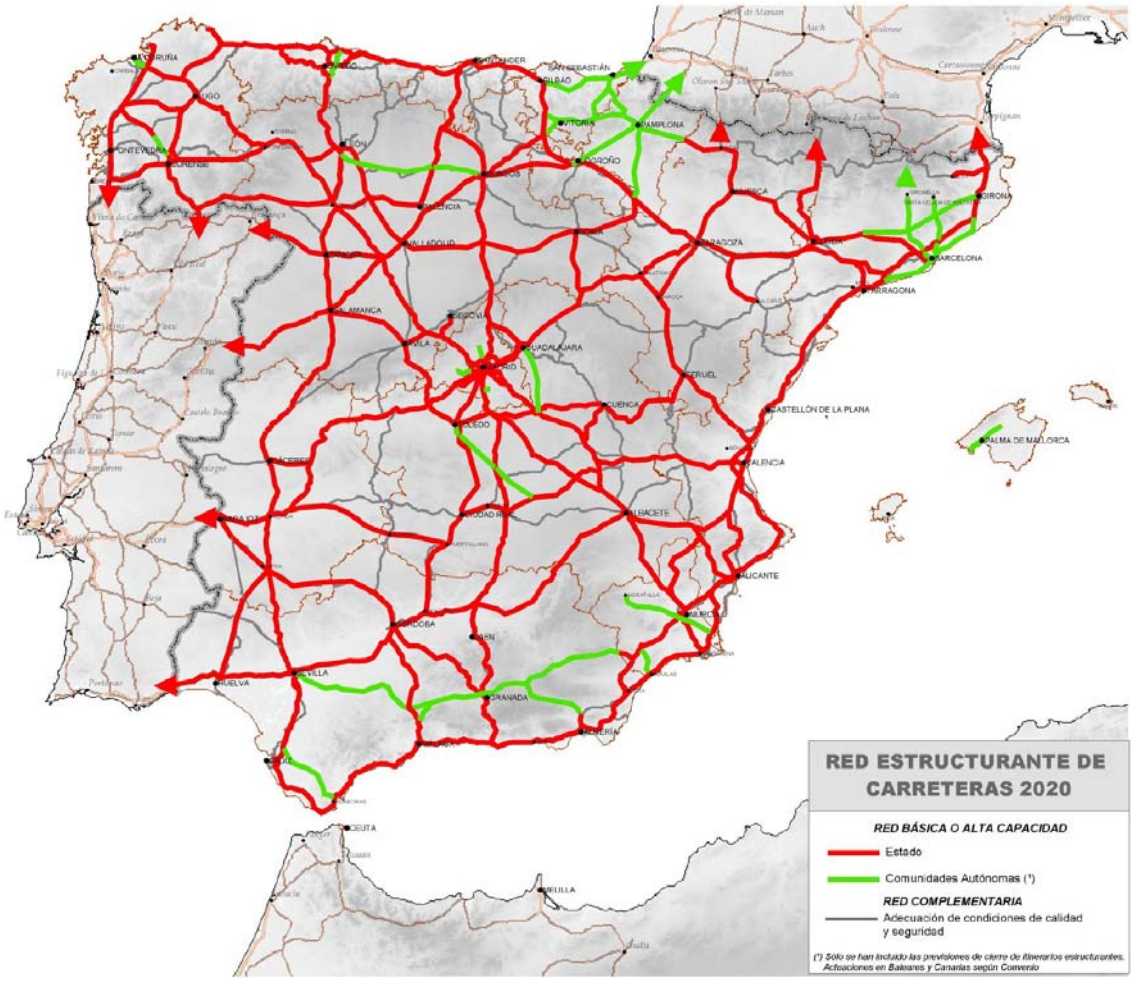
Font: PIE 2004-2010

Els grans projectes en curs o previstos a curt termini són el reforç del corredor Mediterrani amb la construcció de l'autovia A-7, i la construcció de l'autovia Mudèjar (A-23) Sagunt – Terol – Saragossa – França (per Somport). Altres actuacions tenen com a finalitat la millora de la comunicacions internes de la Comunitat Valenciana o de connexió amb les comunitats veïnes (autovia CV-60 Gandia – L'Olleria; autovia CV-50 Llíria-L'Alzira, autovia La Font de la Figuera – Jumilla – Yecla – Múrcia, autovia Ademuz València – Losa del Ovispo). Queda per revelar el futur de l'autovia Saragossa – Alcanyís – Costa Mediterrània (desdoblament N-232), el traçat de la qual entre Alcanyís i la costa podria discórrer per Morella (N-232), per Tortosa (N-420 i C-12) o per Reus (N-420).

Font: PEIT 2004

Pel que fa a l'autovia A-7, es troba en servei tota la seva traça des de la província de Múrcia fins a Castelló (a excepció d'uns quants quilòmetres al pas per Alcoi, actualment en construcció). El tram entre Castelló i Catalunya està parcialment en execució (entre La Pobla de Tornesa i Vilanova d'Alcolea) i queden 50 km pendents de licitació fins al canvi de província. Quan aquesta via estigui totalment construïda serà una alternativa gratuïta a l'actual Ap-7, que actualment és gestionada per Aumar i Acesa sota règim de peatge.

L'autovia Mudèjar (A-23) constitueix la base de l'itinerari València – Aragó – França per Somport. Tots els trams de la Comunitat Valenciana es troben ja en servei, i la traça entre Osca i Somport es troba en obres en un 50% dels trams.



Font: PEIT 2004

La vialitat metropolitana de València

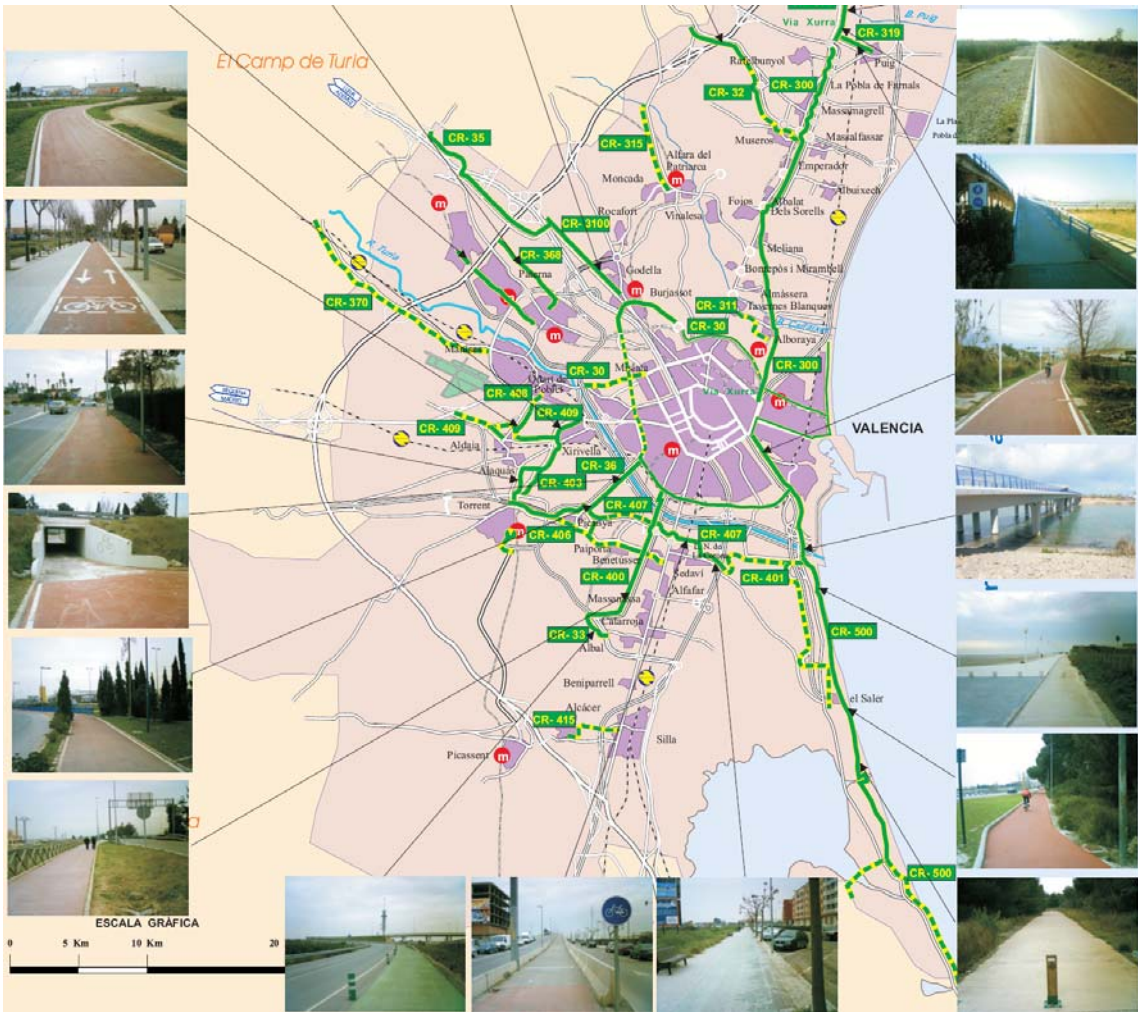
Dins l'entorn immediat de València es pot destacar algunes infraestructures recollides en el II Pla de Carreteres de la Generalitat Valenciana. Entre aquestes obres es troben les següents actuacions a destacar:

- Disposició d'un 3r carril del bypass sud de València (en projecte)
- Ampliació de l'autovia A-3 entre València i el bypass (en redacció)
- Pla especial de reserva de sòl per a la 2a circumval·lació de València

La vialitat intermèdia

El concepte de Via Parc correspon a un tipus de via tova en entorns metropolitans que compta amb calçades separades i més d'un carril per sentit de circulació, i que posa èmfasi en el seu encaix al territori i el paisatge, amb enllaços amb la resta de la trama viària sota fórmula de rotondes, i reservant espai per a usos complementaris al transport motoritzat privat, com carrils per a transport públic, plataformes de tramvia o carrils bici. Aquest concepte s'ha aplicat amb èxit en els entorns d'Alacant i Elx, i en diversos trams de la xarxa metropolitana de València.

A València, la xarxa ciclista és extensa i enllaça nombrosos municipis de l'entorn de la capital mitjançant calçades paral·leles a les carreteres, en la majoria dels casos separades físicament d'aquestes.



Vies ciclistes a l'entorn metropolità de València.
Font: Conselleria d'Infraestructures i Transport, Generalitat Valenciana.

El pla de Plataformes Express de València parteix de l'experiència del TVRCas a Castelló, on s'està construint una plataforma reservada per a autobusos guiats entre Vila-Real, Castelló i Benidorm, els primers trams de la qual haurien d'entrar en servei aquest any 2008. Per a València, el pla preveu la implantació 140 km de carrils reservats per al transport públic en els accessos a la ciutat, dels quals 116 km en plataformes reservades i la resta en plataformes compartides. Les plataformes express tindran dos carrils de sentit oposat, i estaran separades de les carreteres existents per una mitjana. Els corredors plantejats són els següents:

- València – Torrent – Montserrat – Montroi – Alfaro – Catadau - Llombai
- Av. Albereda – Saler - Perellonet – Perelló – Cullera
- Av. Aragó – El Puig - Puçol – Sagunt

- Llíria – Pobla de Vallbona - Parc Tecnològic de Paterna – Fira – Estació d'Autobusos de València
- Baixador San Ramon – Alcàsser – Silla
- Fira – Aeroport

Font: PIE 2004-2010

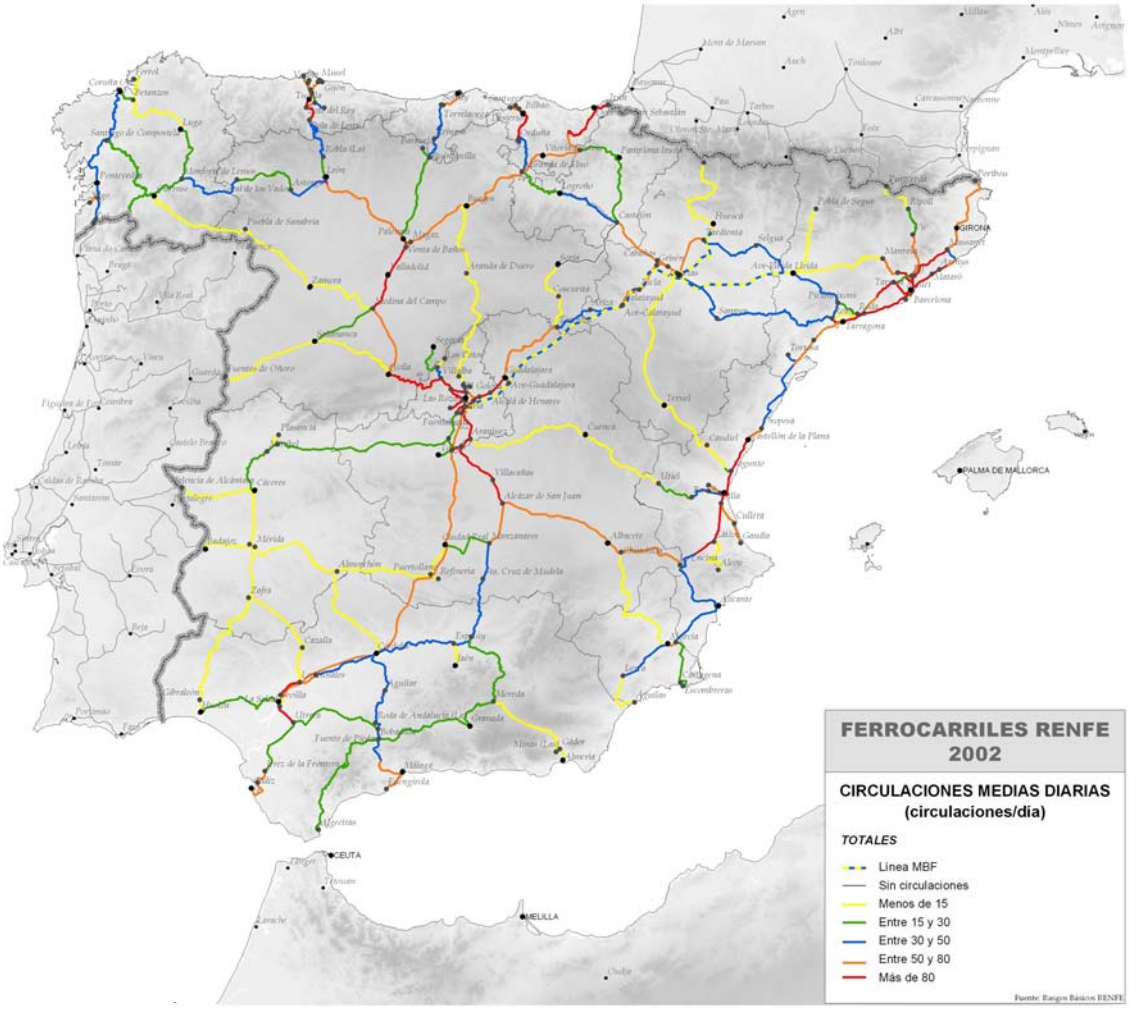
INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Alta Velocitat

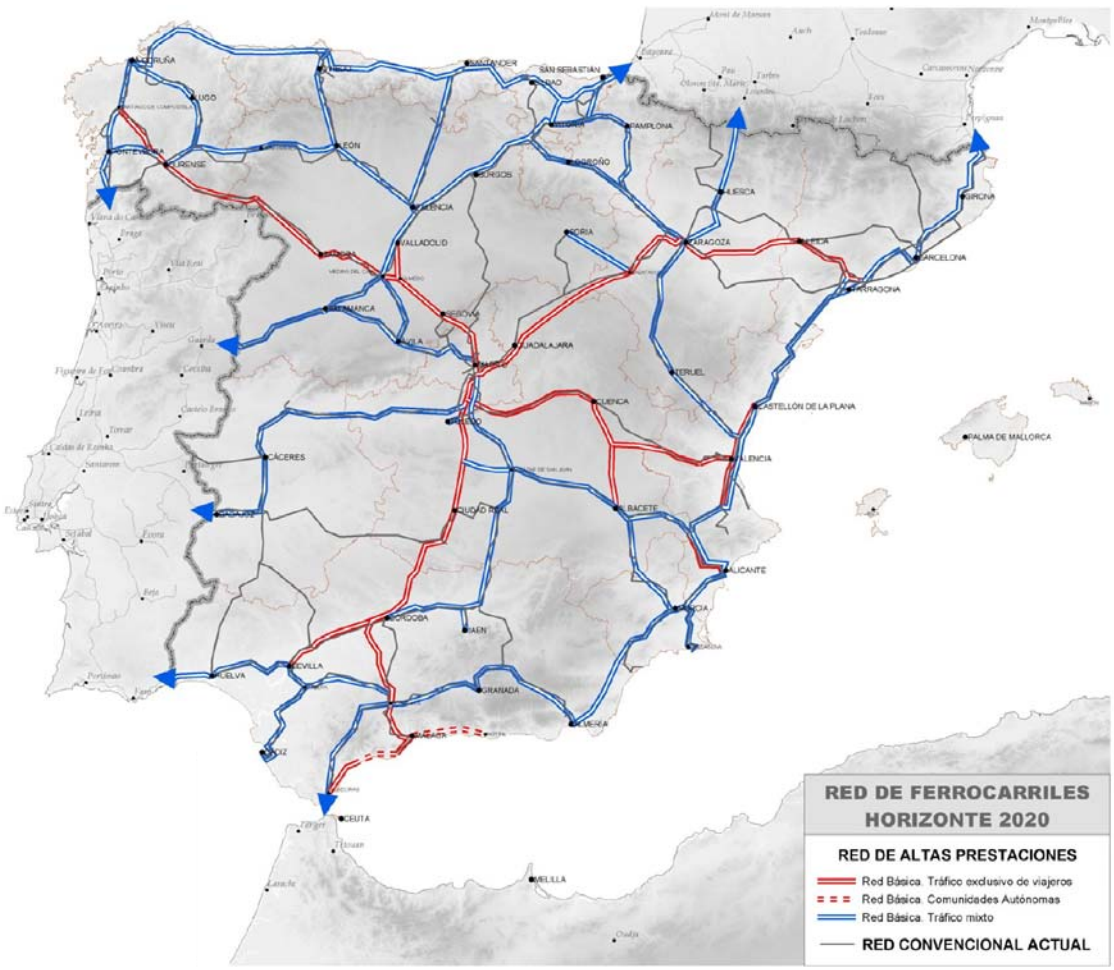
L'AVE arribarà a la Comunitat Valenciana a través de dos corredors diferents: Conca – València – Castelló, i Conca – Albacete – Alacant. Ambdós ramals quedaran units per l'actual corredor de l'Euromed. L'arribada de l'AVE a València està prevista pel 2010, però per a Castelló i Alacant no hi ha encara dates oficials. Tampoc no queda clar quines línies seran d'Alta Velocitat (>300km/h) i quines línies seran de Velocitat Alta (220 km/h).

A part d'aquests ramals, la Generalitat Valencià i la Generalitat de Catalunya reclamen la implantació d'una línia d'alta velocitat al llarg del corredor de la Mediterrani, en ample europeu. El Ministeri de Foment ha previst un estudi informatiu per a aquest corredor, encara que no és prioritari d'acord amb el PEIT perquè ja existeix l'Euromed que circula a 220 km/h (i en ample Ibèric) i perquè la demanda ferroviària és insuficient segons el Ministeri.

Està previst aprofitar la infraestructura d'alta velocitat valenciana per establir serveis regionals express entre les grans ciutats de la Comunitat Valenciana, encara quan aquests serveis només utilitzin la plataforma de l'AVE per a part del recorregut, utilitzant per a la resta les vies convencionals ja existents (p.e. línia C-3 de rodalies de València).



Font: PEIT 2004



Font: PEIT 2004

Xarxa Ferroviària de Mercaderies

D'acord amb els plans d'expansió dels ports de la Comunitat Valenciana, es considera necessària des de la Generalitat Valenciana la implantació de corredors exclusius // prioritaris per a tràfic de mercaderies que uneixin els ports valencians amb Madrid i la resta de la Península, i amb Catalunya i la frontera francesa. Per exportar mercaderies cap a Europa, l'actual ample de vies ibèric de la xarxa de l'Adif és un factor limitant perquè la mercaderia ha de ser transvasada de tren a la frontera, la qual cosa comporta uns costos del servei i de temps que resten gran part de la competitivitat d'aquest canal d'exportació amb respecte als grans ports del nord d'Europa.

Ferrmed és una associació sense ànim de lucre que parteix de la iniciativa privada i promou un eix ferroviari de mercaderies d'ample internacional seguint la costa Mediterrània, la vall del Roine i el Rin fins a Dinamarca i Suècia, i enllaçant al seu pas tots els ports marítims i fluvials. A València s'han adherit a aquesta associació les tres autoritats portuàries de la Comunitat, la Cambra de Comerç de Castelló, el Col·legi d'Enginyers de Camins, el Col·legi d'Enginyers Industrials, i diverses associacions empresarials.

Figura: Corredor ferroviari exclusiu per a transport de mercaderies. Font: Ferrmed

Transport Metropolità de València

València està immersa en un procés d'ampliació de la seva xarxa de transport ferroviari metropolità. L'esmentada xarxa es troba composada per les línies gestionades per RENFE Rodalies i per MetroValencia (FGV), encara que no existeix un títol de transport integrat que permeti transbordar d'una a una altra operadora.

MetroValencia explota 3 línies de metro i una de tramvia, encara que la majoria d'aquestes línies compta amb ramificacions en els seus extrems. La longitud de la xarxa és de 140 km, 24 km dels quals sota terra en túnel. La demanda el 2006 va ser de 65 milions de viatgers.

Dades generals	
Demanda de viatgers 2006	64.588.903
Núm. de línies	4 *
Quilòmetres de xarxa	143,884
Quilòmetres en túnel	24,178
Quilòmetres en superfície	119,706
Núm. de estacions i baixadors	128
Núm. de estacions subterrànies	31
Núm. de estacions en superfície	97
Núm. de escales mecàniques	130
Núm. de ascensors	62
Núm. de trens	97

(*) 3 de **metro** (L1, L3, L5) i 1 de **tramvia** (T4)

Font: MetroValencia

El Pla d'Infraestructures Estratègiques (PIE) preveu que l'any 2010 la xarxa de MetroValencia arribi als 200 quilòmetres. Les accions emmarcades en l'àmbit metropolità de València estableixen la prolongació de la Línia 1 fins al nou hospital de La Fe; la creació d'una nova línia denominada Metro Ribera; la prolongació de la Línia 5 des de Manises a Ribarroja i Vilamarxant; l'execució de la nova Línia T2 que connectarà Tavernes Blanques, Orriols , Russafa i Nazaret; el nou Metro Lleuger de L'Horta Sud, que donarà servei a les poblacions de Quart de Poblet, Aldaia, Alaquàs, Torrent, Paiporta, Benetússer, Massanassa, Catarroja i Albal i el nou Tramvia Orbital de València (T6), que garantirà la connexió a la xarxa de MetroValencia de tota la perifèria de la ciutat.

RENFE explota serveis de rodalies des de València cap a Castelló, Gandia, Xàtiva (i Alcoi), Utiel i Segorbe. Està prevista la prolongació de la línia de Gandia fins a Dénia –a càrrec de la Generalitat Valenciana-, on confluiria amb els serveis de FGV provinents d'Alacant. També es preveuen obres de condicionament de la línia d'Alcoi, amb la millora de traçat en alguns punts i la seva electrificació –a càrrec de l'Estat Central.

IMPACTES AMBIENTALS

Els principals problemes ambientals en la Comunitat Valenciana són comuns als de la conca mediterrània: riscs d'inundacions, incendis forestals, erosió del terra, i falta recurrent d'aigua.

ALTRES INFRAESTRUCTURES

Aigua

Són d'especial rellevància en la Comunitat Valenciana les infraestructures energètiques i de transport d'aigua. Després de la derogació del Pla Hidrològic Nacional, el govern central va adoptar com a solució a la falta d'aigua la implantació de plantes dessalinitzadores. La major dotació s'implantarà a la província d'Alacant, amb una capacitat d'abastament de 160 hm3, mentre que València i Castelló compten amb una capacitat de 30 hm3. Tot i així, el debat sobre l'aigua continua obert, perquè l'aigua de dessalinitzadora és adequada per al consum urbà, però relativament cara per a altres usos (agrícola, industrial).

Telecomunicacions

Les grans companyies energètiques i de telecomunicacions disposen d'infraestructura de Fibra Òptica en la Comunitat Valenciana que malla les tres capitals de província. Tot i això, aquesta infraestructura no és sempre accessible per usuaris o empreses, especialment quan es troben fora de punts altament poblats. En la major part del territori, l'ADSL continua sent l'única alternativa de banda ampla, amb els inconvenients que això comporta. Telefònica preveu l'arribada de la banda ampla a la majoria dels municipis Espanyols entre 2007 i 2008 en el seu pla d'Extensió de la Banda Ampla rural, encara que anuncia que la penetració de la fibra òptica va per a més llarg i que exigirà "l'esforç de tots".

Programa extensión de la banda ancha a zonas rurales y asiladas (España)

	Fase I (junio 2007)			Fase II (2008)			Fase I+II		
	Municipios	nucleos de población	habitantes	Municipios	nucleos de población	habitantes	Municipios	nucleos de población	habitantes
Andalucia	524	3.777	1.743.150	147	328	76.084	611	4.105	1.819.234
Aragón	589	1.953	192.707	49	64	6.200	624	2.017	198.907
Principado de Asturias	74	4.486	338.319	82	1.511	93.077	78	5.997	431.396
Illes Balears	23	217	50.994	31	127	34.027	48	344	85.021
Canarias	87	2.275	539.256	14	43	9.567	87	2.318	548.823
Cantabria	79	492	37.601	73	285	21.074	96	777	58.675
Castilla y Léon	905	3.093	525.008	867	1.201	148.309	1.460	4.294	673.317
Castilla-La Mancha	651	2.038	419.467	132	145	35.490	734	2.183	454.957
Catalunya				924	3.252	396.854	924	3.252	396.854
Comunitat Valenciana	480	2.265	1.020.230	65	140	15.638	506	2.405	1.035.868
Galicia	313	27.143	1.215.531	229	1.760	114.529	313	28.903	1.330.060
Madrid				132	368	237.550	132	368	237.550
Murcia	44	1.558	374.797	0	0	0	44	1.558	374.797
Comunidad Foral de Navarra				47	111	3.943	47	111	3.943
Ceuta				1	1	651	1	1	651
Melilla				1	1	5.514	1	1	5.514
TOTAL	3.769	49.297	6.457.060	2.794	9.337	1.198.507	5.706	58.634	7.655.567
% del TOTAL		84%	84%		16%	16%			

Font: Fundació Telefónica, 2007

La Generalitat Valenciana impulsa la iniciativa AVANTIC per donar impuls a la utilització de les TIC. El programa AVANTIC s'articula a través de 2 grans plans:

- Pla Estratègic Valencià de Telecomunicacions Avançades (PEVTA)
- Pla Estratègic per a la Consolidació de la Societat Tecnològica i del Coneixement en la Comunitat Valenciana (PETIC).

Les accions amb especial incidència en les comarques d'interior són les següents:

- Implantació en tots els municipis, almenys, d'un nucli d'accés a Internet públic i gratuït

- Extensió de les xarxes de banda ampla i de la telefonia mòbil.

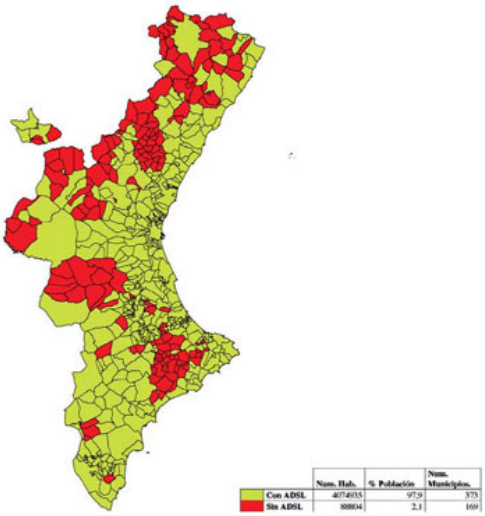
- Implantació de la Xarxa de Telecomunicacions Avançades Corporatives, oferint-ne la seva integració a la totalitat de les entitats locals.

- Extensió a les comarques d'interior de la Xarxa de Comunicacions Mòbils Digitals d'Emergència i Seguretat.

- Foment de les activitats de teletreball i de comerç electrònic.

- Ajuts a la implantació de pàgines web.

- Desenvolupament i extensió de la certificació electrònica i dels serveis en xarxa de l'Administració Valenciana.



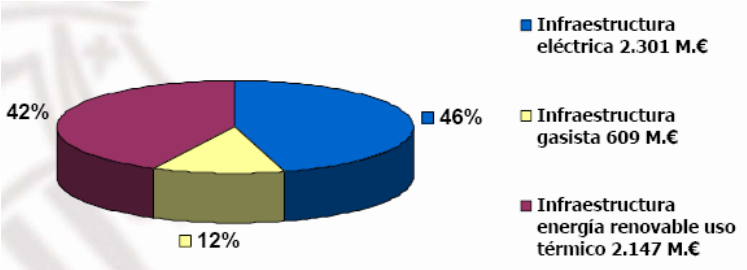
Cobertura de l'ADSL a la Comunitat Valenciana. Font: Generalitat Valenciana

Energia

Els objectius del Pla d'Infraestructures Estratègiques 2004-2010 (PIE) són:

- Assolir l'autosuficiència energètica i convertir la Comunitat Valenciana en exportadora energètica.
- Garantir la qualitat del subministrament elèctric.
- Impulsar l'abastament de gas natural.
- Intensificar la utilització d'energies renovables.

Per a això es preveu augmentar la potència generada mitjançant nous cicles combinats o ampliació dels actuals (a Castelló i Sagunt) i el desenvolupament d'un pla d'energies renovables per què el 12% de l'energia consumida provingui d'aquestes fonts. Es troben planificats un total de 65 parcs eòlics.



Inversiones en el sector de la energía. PIE 2004-2010.

DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

- "Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2004-2020 (PEIT)", Ministerio de Fomento
- "Plan de Infraestructuras Estratégicas 2004-2010 (PIE)", Generalitat Valenciana
- "Plan de Revitalización de las Comarcas de Interior", Generalitat Valenciana
- "II Plan de Carreteras", Generalitat Valenciana
- "Plan Estratégico de Valencia", Centro de Estrategias y Desarrollo de Valencia.
- "Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia", Generalitat Valenciana
- "Plan Acción Territorial Entorno Metropolitano Alicante y Elche (PATEMAE)", Generalitat Valenciana
- "Plan Acción Territorial Entorno de Castellón (PATECAS)", Generalitat Valenciana
- A.Pedreño (UA); "Los aeropuertos, la estrategia territorial y los vuelos baratos"
- "Plan Estratégico PortValencia 2015", Autoridad Portuaria de Valencia.
- "Nuevas Marinas para los próximos años", Fondear SL 2007.
- A.Ortuño; "El impacto del AVE en la ciudad de Alicante"
- "La Sociedad de la Información en España 2007", Fundación Telefónica 2007.
- C.Baños; "La oferta turística complementaria en los destinos turísticos alicantinos: implicaciones territoriales y opciones de diversificación"
- "Llibre Blanc de les Empreses de l'EURAM", Institut Ignasi Villalonga 2007.
- "La comunidad Valenciana en Cifras 2007", Institut Valencià d'Estadística.

institut d'economia i empresa Ignasi Villalonga

Valencia, 24 de Noviembre

Nombre: ..... Empresa: .....
e-mail: ..... Tel: .....

Cuestión	Es probable?	Es conveniente?	Observaciones:
POBLACIÓN En los últimos 10 años, la población de la Comunitat Valenciana ha aumentado en 800.000 nuevos residentes hasta los 4.800.000 habitantes, lo cual significa un incremento del 20% respecto 1996. En la provincia de Alicante el aumento ha sido de un 29%. Las previsiones del INE apuntan para 2017 una población de la Comunitat entre 5'1 y 5'4 millones de habitantes. **La población de la Comunitat Valenciana se estabilizará sobre los 5'3 millones de habitantes en l'horitzonte de los próximos 10 años.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
INMIGRACIÓN España es con más de 4.000.000 de residentes extranjeros el 2o país de la Unión Europea en número de inmigrantes por detrás de Alemania. Sobre un 10% de la población valenciana es de nacionalidad extranjera, atraída para cubrir puestos de trabajo en el período de crecimiento 1997 – 2007 (ritmos superiores al 3'5% anuales) en sectores de productividad media y baja, pero también atraída por cuestiones climatológicas y de calidad de vida (cerca de un 30% de los inmigrantes de la Comunitat Valenciana son de la UE). **El fenómeno de la inmigración se estabilizará sobre medio millón (0'5M) de residentes extranjeros en Valencia, con un papel muy importante de los residentes europeos.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
ORGANIZACIÓN TERRITORIAL Valencia tiene 542 municipios, 34 comarcas y 3 diputaciones. De acuerdo con la Entidad Pública del Transporte Metropolitano de Valencia, el área metropolitana de Valencia está compuesta por 59 municipios, repartidos entre l'Horta de València, el Camp del Túria, la Ribera Alta, la Ribera Baixa y el Camp de Morvedre. La fragmentación territorial en la Comunitat Valenciana dificulta que se puedan desarrollar grandes proyectos de infraestructuras o de carácter estratégico. **A medio término, se articularán formas de organización territorial, como la institucionalización del área metropolitana de Valencia, que permitan articular políticas económicas y de infraestructuras comunes, más allá de la fragmentación institucional actual.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
MOVILIDAD DE PERSONAS Y EMPRESAS Los jóvenes se emancipan 10 años más tarde en Valencia y España que en el resto de países europeos. Empresas y Universidades son poco proclives a relocalizar su actividad en nuevos emplazamientos mejor dotados por la dificultad de desplazar trabajadores o estudiantes. El patrón de acceso a la vivienda en régimen de propiedad es un factor limitante de la movilidad laboral de las personas. Pese a estas resistencias, se están dando desde hace años desplazamientos de actividades, de personas, reconversión de algunas segundas residencias en viviendas principales, por el diferencial de precio del suelo o de la vivienda. **La movilidad de personas y empresas en la Comunitat Valenciana aumentará de forma sustancial en los próximos 20 años, aprovechando las ventajas locacionales de cada emplazamiento, y esto dará un mayor dinamismo a la economía Valenciana.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	

Mcrit

Valencia, 24 de Noviembre

Cuestión	Es probable?	Es conveniente?	Observaciones:
DESLOCALITZACIÓN de EMPRESAS El crecimiento económico en España y Valencia se debe más a incrementes de la población ocupada que a mejoras de la productividad. Muchas empresas atraídas a Valencia durante la década de los 80 por la mano de obra barata han desarrollado actividades de valor añadido bajo y están deslocalizando su actividad a otros países donde los costes son menores –Países del Este, Asia, Marruecos… **Las empresas que basan su productividad en los bajos costes salariales deslocalizarán inevitablemente su actividad hacia otros países cuando hayan amortizado sus inversiones, y a medio término sólo quedarán empresas que produzcan bienes de alto valor añadido, y de servicios.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
AGRICULTURA La implantación de la reforma de la política agraria comuna (PAC) supondrá la desaparición de 400mil agricultores españoles, según valoraciones realizadas por los sindicatos de agricultores. La superficie destinada a usos agrarios en la Comunitat Valenciana se ha mantenido prácticamente constante en cerca de 600mil ha, 60% de los cuales en regadío. El número de productores de agricultura ecológica han aumentado un 50% desde el 2001, y el de elaboradores ecológicos se ha doblado. La agricultura aporta un 2'7% del VAB de la Comunitat Valenciana. **La agricultura se mantendrá en la Comunitat Valenciana sólo en aquellas áreas en que pueda ser competitiva o allí donde se destinen subvenciones por criterios paisajísticos.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
TURISMO España es el segundo país turístico por detrás de Francia, y la Comunitat Valenciana tiene un peso muy importante con más de 5 millones de visitantes anuales. Valencia está impulsando un modelo turístico basado en el ocio i cultura, pero también en los negocios, la salud, los estudios... El sector turístico es un motor importante de la tercialización de la economía, por cuanto demanda de servicios avanzados, utiliza nuevas tecnologías, se diversifica hacia ramas de la educación, la salud y los servicios a las personas. **El modelo turístico Valenciano consolidará las nuevas vías de turismo avanzado complementariamente al turismo de ocio y superará los 10 millones de visitantes anuales antes de 10 años.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
AEROPUERTOS La gestión aeroportuaria española se halla centralizada sobre la Entidad Pública AENA. Otros modelos de gestión se aplican con éxito en Europa, como por ejemplo los aeropuertos de Heathrow y Stanstead en Londres que están siendo gestionados por una empresa privada española. La diputación de Castellón promueve un nuevo aeropuerto que será gestionado por un operador concesionario para un período de 50 años. El aeropuerto de Alicante es el 6º de España con más de 9 millones de viajeros en 2007 y el aeropuerto de Valencia creció un 20% en 2007. **El modelo de gestión actual de los aeropuertos españoles se reformará a corto plazo para incluir la participación de las administraciones autonómicas, provinciales, locales y los agentes sociales y económicos o empresas privadas.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
PUERTOS // CONNEXIONES TERRESTRES ValenciaPort es líder en el tráfico de contenedores del Mediterráneo Occidental con 2'6MTEU transportados en 2006 y 47MTm de mercancías, y prevé alcanzar 4MTEU y 68MTm en 2015. Para ello prevé ampliar las instalaciones del Puerto de Valencia y de Sagunto, y la implantación de una ZAL de 1000ha en Sagunto. El objetivo es que la Comunitat Valenciana sea puerta de entrada de las mercancías asiáticas a Europa, aunque para poder exportar eficientemente estas mercancías precisa de actuaciones viarias y ferroviarias complementarias. **ValenciaPort captará los tráficos marítimos asiáticos de entrada a Europa y dispondrá de infraestructuras de conexión adecuadas con la Península y Europa.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	

Cuestión	Es probable?	Es conveniente?	Observaciones:
LOGÍSTICA La Xarxa Logística de la Comunitat Valenciana prevé una red de 6 plataformas logísticas intermodales de entre 100ha y 200ha, debidamente conectadas a las ZAL de los puertos de la Comunitat, y que den cobertura a todas las áreas de actividad económica valencianas a menos de 1h de viaje de camión. Está prevista la implantación de estas plataformas en Vinaroz, Castellón, Valencia, Canals-Montesa-Vallada, Villena y Alicante. La red estará complementada por instalaciones de menor entidad en las cabeceras comarcales para dar soporte al tejido industrial local. **A corto plazo se construirán todas las plataformas logísticas previstas y la logística en la Comunitat Valenciana se desarrollará de forma muy importante.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS // EJES DE LARGO RECORRIDO A EUROPA Actualmente, la única autopista entre la Comunitat Valenciana y Europa es la Ap-7, cuya traza será doblada completamente a corto plazo con la A-7. La autovía Mudéjar (A-23) ya está construida hasta Huesca y en obras hasta Somport, aunque de momento no tendrá continuidad en territorio francés. Entre Zaragoza y Francia existe autovía pasando por el País Vasco. Muchos usuarios evitan ya el corredor Mediterráneo y optan por otras rutas de conexión con Europa para evitar peajes y congestión. **A medio plazo, la Comunitat Valenciana tendrá 3 vías directas de acceso a Francia (Junquera, Somport e Irún) por autopista, y el tráfico en el corredor del Mediterráneo se verá aligerado en gran medida.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS // PEAJE Las concesiones sobre las autopistas de peaje se han ido prorrogando a cambio de rebajas en las tarifas o actuaciones infraestructurales. Actualmente, las tarifas difieren mucho de una vía a otra, y responden a las necesidades de financiación en el momento de su construcción. La tendencia en Europa pasa por la implantación de peajes como herramientas de gestión del tráfico y la movilidad cotidiana (Londres, Estocolmo…). El estado está duplicando los actuales corredores de autopista con autovías gratuitas (Ap-7 // A-7), pero con un coste muy importante. **Para gestionar de forma más eficiente la movilidad viaria se aplicarán a medio plazo peajes en todas la autopista y autovías españolas, se aplicarán tarifas inteligentes fijadas en función del tipo de vía, del momento del viaje, del tipo de vehículo, y los ingresos de los peajes se invertirán en medidas paliativas de los impactos negativos del transporte, en la mejora del transporte público y de la vialidad local y comarcal.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS // SEGURIDAD VIAL La red básica de carreteras de la Comunitat Valenciana tiene características técnicas muy heterogéneas (tramos de autovía con acceso a colindantes, carreteras totalmente urbanizadas…). Anualmente se producen gran número de accidentes. En Alicante y Valencia la implantación de Vías Parque contribuye a la mejora de la seguridad vial metropolitana, y compatibiliza el uso de las carreteras por parte del transporte motorizado privado, el transporte público, ciclistas y peatones. **A curto plazo, tota la red básica de carreteras de la Comunitat Valenciana estará segregada de circulación y usos colindantes, y el concepto de Vía Parque se extenderá a todas la grandes poblaciones de la Comunitat, liberando el viario local del peso de la congestión, y recuperando parte de este viario para uso ciudadano.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	

Cuestión	Es probable?	Es conveniente?	Observaciones:
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS // AVE DEL MEDITERRÁNEO La red de Alta Velocidad española será en pocos años una de las más desarrolladas del mundo junto con la red francesa y la japonesa. En la Comunitat Valenciana, las 3 capitales provinciales estarán conectadas al Ave antes de 5 años. Aún así, la línea litoral a lo largo del Arco Mediterráneo no está entre las prioridades del PEIT, aunque el Ministerio ha anunciado iniciará estudio informativo para el tramo Castellón – Tarragona. **A medio plazo, se acondicionará la línea del Euromed para Alta Velocidad (>300km/h) y ancho internacional para reforzar las relaciones entre las principales ciudades del arco mediterráneo (Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tortosa, Tarragona, Girona, Perignan).**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS // FERRMED El proyecto FERRMED plantea un corredor exclusivo de ferrocarril para transporte de mercancías entre los principales puertos del Arco Mediterráneo y Europa Central, desde Algeciras hasta Estocolmo (3500km) pasando por los puertos españoles, el valle del Ródano, Metz, Luxemburgo, Duisburg, Hamburg, Copenhaguen y Malmö. **A medio plazo se desarrollará un corredor exclusivo para el transporte de mercancías conectado a los puertos del Arco Mediterráneo.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS // SERVICIOS FERROVIARIOS El Gobierno de la Generalitat prevé la creación de servicios ferroviarios exprés que usen total o parcialmente la plataforma de la alta velocidad para conectar las principales ciudades valencianas en poco tiempo y a precios populares. **Los servicios de "metro" de alta velocidad en la Comunitat Valenciana y su entorno inmediato van a modificar sustancialmente los hábitos de movilidad de la población, posibilitando relaciones socioeconómicas que hoy no se dan.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS // CERCANÍAS DE VALENCIA Valencia cuenta con 3 líneas de metro, 1 línea de tranvía y 6 líneas de cercanías, utilizadas por cerca de 100 millones de viajeros anualmente (65 millones de MetroValencia y 30 millones RENFE cercanías). La red de MetroValencia está en proceso de expansión con prolongaciones previstas de las líneas 1 y 5, la ejecución de la nueva línea T-2, el metro ligero de l'Horta Sud y el tranvía orbital. Aún así, existen todavía tramos ferroviarios sin electrificar, convoyes de más de 25 años de antigüedad, y las redes de RENFE y de FGV no cuentan con un billete único integrado. La Generalitat reclama el traspaso de las competencias sobre las cercanías hacia la Comunitat. **A corto plazo se traspasarán las competencias de las cercanías y eso permitirá acelerar las inversiones necesarias en construcción de nueva infraestructura y mantenimiento de la red, se unificarán los billetes de transporte de FGV y RENFE, y se garantizará un sistema de transporte público metropolitano moderno y eficiente competitivo con el vehículo privado.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
ABASTECIMIENTO DE AGUA El programa Agua del Ministerio de Medio Ambiente prevé la construcción de nuevas desaladoras y la ampliación de las actuales para suministrar un caudal adicional al actual de 200hm3. El gobierno ha rechazado la construcción de nuevos trasvases, salvo situaciones de excepcionalidad. **La solución al problema de abastecimiento de agua en la Comunitat Valenciana pasará por la construcción de nuevas desaladoras, la interconexión de redes de suministro, y en políticas de ahorro, sin necesidad de recurrir a trasvases.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	

Cuestión	Es probable?	Es conveniente?	Observaciones:
SUMINISTRO DE ENERGÍA El PIE 2004-2010 prevé alcanzar la autosuficiencia energética de la Comunitat Valenciana mediante la construcción de nuevos ciclos combinados y el fomento de las energías alternativas (65 parques eólicos, biomasa, solar…). Es probable que a medio plazo el precio del barril de petróleo continúe en su tendencia alcista y que el precio del gas natural se multiplique por 3 o por 4. **A medio plazo hará falta mantener o ampliar la producción de energía nuclear, las energías renovables se desarrollarán fuertemente, especialmente la eólica, y las energías fósiles tenderán a disminuir por los costes que suponen.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
CAMBIO CLIMÁTICO Se ha dicho que para mitigar los efectos del calentamiento global hace falta una inversión anual equivalente a un 1'1% del PIB mundial, pero que obviar esta inversión puede inducir un período de recesión que conllevaría la reducción de un 20% del PIB global. La Generalitat Valenciana estima posible la reducción de un 7% de las emisiones de CO2 si se construyeran las infraestructuras ferroviarias necesarias a lo largo del arco mediterráneo (20% de las emisiones del transporte). **Las emisiones de CO2 a la atmósfera se reducirán fuertemente en los próximos años de acuerdo con las previsiones de la Generalitat Valenciana.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
TELECOMUNICACIONES // FIBRA ÓPTICA La red de fibra óptica presente en la Comunitat Valenciana alcanza las 3 grandes áreas metropolitanas pero no llega a todos los polígonos y áreas económicas por cuestiones de estrategia empresarial de los operadores y/o por falta de rentabilidad de las inversiones necesarias para ramificar la red troncal. **A corto plazo se desarrollarán modelos de gestión compartida entre la administración e la iniciativa privada que permitan hacer llegar el cable allá donde por falta de rentabilidad económica los operadores no prevén llegar, y los polígonos industriales, las principales áreas económicas, y los grandes centros docentes y sanitarios quedarán conectados por fibra.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
TELECOMUNICACIONES // BANDA ANCHA RURAL Telefónica prevé la llegada de la banda ancha a la mayoría de los municipios Españoles entre 2007 y 2008 en su plan de Extensión de la Banda Ancha rural. La Generalitat Valenciana impulsa la iniciativa AVANTIC para dar impulso a la utilización de las TIC. **A corto plazo la banda ancha y la telefonía móvil llegarán a todos los municipios de la Comunitat Valenciana.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
I + D El gasto público en investigación y desarrollo en España ha crecido en los últimos 5 años a un ritmo 2 veces superior al crecimiento del PIB (muy por encima de otros países como Alemania y Francia). Aún así, el gasto global en I+D de España continua siendo la mitad que en Francia y un 45% menos que en Alemania (Eurostat 2005). En 2005, el gasto de I+D español representaba un 1'12% del PIB nacional, proviniendo el 55% del sector privado, 30% de las universidades y 15% del gobierno. **La inversión en I+D en España y la Comunitat Valenciana crecerá sensiblemente en los próximos años hasta llegar al umbral del 3% del PIB que fija la Unión Europea, y las empresas valencianas colaborarán en gran medida a este crecimiento.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	
GOBERNANZA **El Estado Central y el Gobierno Valenciano adoptarán métodos de análisis y priorización de inversiones en infraestructuras de acuerdo con criterios trasparentes y rigurosos de rentabilidad social y económica, superando los actuales debates coyunturales.**	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	[ ] Mucho [ ] Bastante [ ] Poco [ ] Nada	