

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN SOBRE EL FUTURO DE LAS INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS VALENCIANAS: EL IMPULSO DEL GOBIERNO DE ESPAÑA, EL MODELO DEL CONSELL DEL BOTÀNIC Y LA LEGISLATURA PERDIDA DEL PP EN LA GENERALITAT

El impulso que han recibido las infraestructuras estratégicas valencianas desde el año 2018 va a suponer una revolución completa del espacio de la movilidad y el transporte en el País Valenciano. Va a dibujar un futuro que nos permitirá vertebrar las conexiones de nuestras comarcas. De norte a sur. Una revolución que garantizará la conectividad diaria de las personas y que ha sido posible gracias en exclusiva al compromiso, a la gestión y a la labor que desarrolla el Gobierno de España. Lo evidencian los hechos. Las realidades. Y, sobre todo, la iniciativa política que cada semana el Consejo de Ministros culmina con sus resoluciones. Gobernar es tomar decisiones todos los días. Eso es lo que está haciendo el Gobierno de España en materia de infraestructuras. Nunca en cerca de 50 años de recuperación democrática, los valencianos habíamos tenido un conjunto de actuaciones en marcha que van a mejorar para siempre la conectividad de nuestra tierra. Pasamos, de una vez por todas, del falso victimismo al que nos quiere conducir desde hace tiempo la derecha y ahora los ultras, a las realidades que nos ofrece este futuro que debe reivindicar sin complejos el PSPV en su acción política.

En los últimos meses se han producido tres hitos que ejemplifican la voluntad política del Gobierno de España en la articulación de las infraestructuras valencianas. En primer lugar, como no podía ser de otra manera, la capacidad de respuesta ante la catástrofe natural más importante que han sufrido los valencianos en su historia: la DANA. Ante ello, el Gobierno de España ha invertido cerca de 400 millones de euros en la recuperación del ferrocarril, las carreteras, en la recuperación de obras municipales y para facilitar el transporte. Inicialmente, garantizamos en tiempo récord la movilidad después de la emergencia. Y ahora, en solo unos meses, ya empezamos a poner en jaque todas esas infraestructuras que quedaron completamente arrasadas por el agua y que, además, estarán a partir de este momento preparadas para afrontar estos episodios producto del cambio climático que niega tanto el PP valenciano como la ultraderecha.

En segundo lugar, el plan de ampliación de nuestros aeropuertos que el Ministerio de Transportes impulsará a través de Aena de aquí a 2030. Serán más de 1.500 millones de euros para consolidar un sistema aeroportuario en constante crecimiento con un volumen de inversión que nunca se había visto. Unos 400 por el aeropuerto de Manises y más de 1.150 por el aeropuerto de Alicante. Por cierto, las dos últimas actuaciones más importantes que se han impulsado en el aeropuerto de Alicante han sido con gobiernos socialistas. La terminal actual, abierta en 2011, con el mandato del presidente Zapatero; y la ampliación que ahora se plantea diseñada por el gobierno de Pedro Sánchez. Frente a la demagogia aeroportuaria que despliegan las propuestas del PP, hay que aplicar el baño que siempre supone la realidad de la acción rigurosa en la gestión y ajustada a las necesidades.

Y, en tercer lugar, la evidencia del imparable avance del Corredor Mediterráneo reconocido, incluso, por la sociedad civil. Cuando llegamos al Gobierno de España en 2018, un 40% de los tramos del Corredor estaban sin que se hubiera tramitado ni un solo papel. Ahí el 83% está en ejecución y el 100% en marcha. En el último año se ha batido el récord de inversión con más de 1.350 millones en el marco de un volumen de licitación que supera los 8.000 millones con los gobiernos de Pedro Sanchez. Al ritmo del PP no habría Corredor Mediterráneo ni de aquí a 50 años. Ahora, con nosotros, será una realidad. Con el impulso del Gobierno de España, en el año 2027 tendremos un AVE regional desde Orihuela y Elche hasta Castellón con una distancia entre Alicante y Valencia que será de solo 50 minutos. Vertebración interior valenciana y también hacia el norte o el sur. De hecho, será una realidad también por esa fecha la conexión ferroviaria con Barcelona en ancho internacional. Y también podrás coger un AVE a Almería y llegar a la frontera con Francia.

A estos tres grandes hitos hay que añadir, además y entre otros, las inversiones en el Puerto de Valencia y de Castellón que superan los mil millones de euros. La ordenación de la arteria ferroviaria de la ciudad de Valencia con la inversión de más de 600 millones en el canal de acceso. La mejora de la estación de ferrocarril de Alicante, que se convertirá en una de las más importantes del Estado en número de vías de alta velocidad. Actuaciones que vertebran el interior del país como la renovación de la línea Xàtiva-Alcoi con 160 millones de euros. O la mejora de la N-232 que garantiza la conexión del interior de Castellón con Aragón. Y otros que conectan el sur valenciano como el tercer carril de Crevillent hacia la Vega Baja con 90 millones de inversión. Sólo una pequeña muestra de lo que estamos haciendo. Y no estamos hablando de proyectos. Son obras, todas en ejecución. Y algo más para que nadie se olvide. Fue este Gobierno de España el que liberó la AP-7 del peaje que limitaba y, en muchos casos, dificultaba la movilidad de los municipios valencianos de la costa.

Esta inversión histórica con hechos y realidades está supliendo la inacción y el desastre de la Generalitat Valenciana. La gestión del PP ha supuesto un recorte en los presupuestos a las inversiones que, en muchos casos, ponen en peligro la conexión de municipios mendocinos y medios como por ejemplo en las carreteras; una falta de rapidez y de iniciativa absoluta en la recuperación de las infraestructuras afectadas por la DANA; un caos total en el modelo de autobuses que debe facilitar la conexión a las comarcas pero que, en realidad, lo está dificultando; e, incluso, un intento de privatizar la gestión pública como con el proyecto de la CV-95 en la Vega Baja. Dejar en manos privadas la seguridad vial. No hay ni respuestas, ni visión del territorio, ni conocimiento del país, ni tampoco capacidad de gestión. Sólo parálisis del PP en la Generalitat por no hablar del sectarismo en la distribución de obras que se aplica en las diputaciones. Una legislatura perdida en nuestro territorio.

Hasta ahora desde la Generalitat Valenciana, el PP se ha limitado a "vender" como propias obras que se habían quedado terminadas o, incluso, adjudicadas por los gobiernos de Ximo Puig con el trabajo de los consejeros Arcadi España y Rebeca Torró. Y también a derrochar el diseño de futuro de las infraestructuras que había quedado dibujado en el último presupuesto del Botànic. El caso más grave es el de la extensión del modelo de TRAM en zonas de la Vega Baja, Elche, L'Alacantí o entre Gandia y Dénia. Estudios presupuestados en 2023 y que ahora o han desaparecido o se han vuelto a incluir con dos años de retraso pero con ninguna expectativa de que se puedan llevar adelante en medio del desastre en la gestión.

Esta es la radiografía del sistema valenciano de infraestructuras. Un sistema que debe sustentarse en la acción del actual Gobierno de España, en la recuperación del modelo que impulsó Ximo Puig con el Consell del Botànic y con un nuevo mapa de objetivos en infraestructuras para la próxima década liderado por la alternativa que encabeza Diana Morant con el fin de poner al País Valenciano a la vanguardia de la conectividad y la movilidad.

Por ello, trasladamos al Comité Nacional del PSPV la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

1. Poner en valor las inversiones históricas del Gobierno de España desde 2018 en el País Valenciano.
2. Destacar el compromiso y el impulso de la acción del Gobierno de España en las inversiones especialmente vinculadas a la recuperación de las infraestructuras de la DANA, el avance del Corredor Mediterráneo, el futuro de los aeropuertos y el desarrollo económico de los puertos valencianos.
3. Poner de relieve la acción del Gobierno de España a la hora de planificar infraestructuras ligadas a la vertebración de nuestro territorio tanto en el sur como en el norte y también de las comarcas de interior especialmente en la renovación ferroviaria y la mejora de carreteras.
4. Censurar la gestión de la Generalitat Valenciana en materia de infraestructuras con recortes, parálisis en la gestión y la eliminación de actuaciones clave de movilidad. Estamos ante una legislatura perdida. Ni tienen capacidad de respuesta ni conocimiento del territorio.
5. Instar a la Generalitat a recuperar la inversión perdida durante estos años respecto de niveles que figuraban en presupuestos del Consell del Botànic.
6. Instamos a la Generalitat Valenciana a recuperar el diseño de una red valenciana de TRAM, a cambiar el sistema de autobuses para garantizar un servicio universal y a diseñar un plan de choque de mejora de su red de carreteras.