

Néstor Vercher i Enric Sigalat<sup>1</sup>

# La desconexió valenciana. El dèficit d'infraestructures a les Comarques Centrals Valencianes

Que el territori és un element actiu i diferenciador en el desenvolupament és un fet més que consolidat als àmbits acadèmics. Els estudiosos de l'economia van trigar el seu temps a entendre-ho i assumir-ho, però avui en dia és un fet acceptat.<sup>2</sup> En part, hem de donar les gràcies a la influència del món de la geografia i, en definitiva, a la difusió de les fronteres entre les ciències d'anàlisi en favor dels camps problemàtics d'estudi, en aquest cas, el territori.

Des de la política pública, però, no sempre s'incorporen les visions territorials al ritme més adient. Prova d'això és la manca d'atenció als territoris o àrees funcionals que dicten les dinàmiques socioeconòmiques i l'excés d'encallament en els límits administratius com a subjectes sobre els quals aplicar polítiques. Com a exemple, i en un context valencià, podríem referir-nos a l'exigu interès que han rebut durant molt de temps estructures territorials com les comarques i, per contra, la sobrevaloració, entre d'altres, de les delimitacions provincials.

Les Comarques Centrals Valencianes (d'ara endavant CCV) hi representen una de les estructures supramunicipals que més ressò han tingut. Se n'ha escrit bastant al respecte, sobretot als àmbits acadèmic i cultural. En són bona prova publicacions com ara Ninyoles (1996), impulsada pel CEIC Alfons el Vell. En el treball de Rafael Ninyoles *Informe sociològic de les comarques centrals valencianes* es realitzà la primera aproximació empírica a la realitat social de les CCV, que ajudaria a caracteritzar a aquestes com un espai social dins del

- 
1. Enric Sigalat és professor de la Universitat Politècnica de València.
  2. Alfred Marshall ja va posar les bases de la geografia econòmica amb l'obra *Principles of Economics (1890)* on el fenomen territorial apareixia de la mà dels districtes industrials i els clústers geogràfics.

conjunt del País Valencià. Les característiques econòmiques, culturals, lingüístiques i socials de les comarques configuren un actiu molt important de cara a la vertebració d'aquesta àrea territorial alhora que enforteix el projecte de l'Arc Mediterrani. O, especialment, el document elaborat pel Consorci de les CCV (2002) al si del projecte europeu CONCERCOST. Aquest últim establí que les CCV estaven conformades per la Costera, la Vall d'Albaida, la Safor, la Marina Alta, el Comtat, l'Alcoià i la Canal de Navarrés.

Cal tenir present, no obstant això, que la pròpia naturalesa de les àrees funcionals és incompatible amb una delimitació definitiva i tancada sobre l'abast geogràfic del territori, precisament perquè part de les dinàmiques socioeconòmiques són canviants i volàtils en el llarg termini.

Ara com ara, la regió Alcoi-Gandia, el Territori Diànic, les CCV, o en anàlisis més recents la Governació de les Muntanyes (Novell, 2015) han estat els noms que s'han anat utilitzant al llarg de les diverses etapes. Amb aquests diferents noms, a grans trets, les CCV representen un territori caracteritzat per: a) a la costa, una concentració de PIMES de serveis, comercials i turístiques; b) a l'interior, una acumulació de PIMES industrials i de serveis; c) un elevat ambient d'emprenedoria i d'innovació; d) una població amb un elevat sentiment de pertinença i consciència territorial; e) un ús majoritari de la llengua catalana (Beneyto 2015; Cervera 2011; Ybarra 2011).

Contribuir al debat sobre les estructures territorials és una tasca d'allò més avantguardista i actual, tot i que podria semblar que la reivindicació d'escales més properes a allò local siga una idea a contracorrent del context globalitzador. Contràriament, quan la vida econòmica dels territoris està més internacionalitzada, la diferenciació i cooperació locals i la planificació en aquesta escala prenen major rellevància. La millor manera de formar part d'un territori funcional i/o de gestió passa perquè la unitat territorial siga també una manifestació de contacte, cohesió, intercanvi i comunicació. La globalització impulsa la necessitat d'enfortir l'espai local perquè les persones i les empreses viuen en un territori concret.

Aquesta idea és justificable amb els marcs teòrics sobre «glocalització» i re-configuració de les escales territorials eficients, desenvolupats per Brenner (1999) o Jessop (1994 i 2004). En base a aquests autors, les dinàmiques econòmiques globals, un cop esgotat el protagonisme dels estats-nació, obliguen a repensar els territoris capaços d'impulsar l'activitat econòmica. El futur passa per fomentar nous espais de governança d'àmbit macroregional i alhora subestatal, tot deixant a banda les fronteres administratives i posant èmfasi en la cooperació transfronterera a totes les escales.

Aquest article pretén aproximar-se a la qüestió de les escales territorials a partir de la situació de les comunicacions de transport de les CCV, al si del context políticoeconòmic



valencià. La hipòtesi recau en què les CCV són una estructura territorial amb capacitat per a superar els reptes a què l'economia valenciana s'enfronta, en un context global i local. Tot i això, existeixen múltiples deficiències de transport que dificulten el desenvolupament del potencial territorial, que s'expliquen a raó d'un seguit de resistències d'escala estatal.

## **Una aproximació a les deficiències de transport de les CCV**

Facilitar el transport entre àrees funcionals és primordial per als actors econòmics del territori. Les dimensions i l'eficiència dels mercats locals de treball, determinats aquests pels desplaçaments entre el domicili i el treball dels individus, depenen en gran part de les infraestructures de transport. La seua adequada implantació possibilita que els mercats locals de treball assolisquen majors dimensions i milloren la seua cohesió, fet que repercutirà en el nivell d'ocupació de la zona i la resiliència laboral dels territoris i els seus habitants.

Igualment, la comunicació de les empreses amb els seus proveïdors *d'inputs* i amb els seus mercats finals està condicionada també per les connexions de transport existents. Per tant, l'abast dels mercats de venda dependrà també d'aquestes connexions. Encara més, l'aglomeració d'empreses en un determinat territori trobarà en les infraestructures de transport una variable explicativa perquè les empreses no preferesquen situar-se, precisament, prop dels seus proveïdors o clients i es decanten pels avantatges que ofereixen les economies d'urbanització (Vercher i Serrano 2015a).

Les comunicacions de transport a les CCV no són bones; més bé tot el contrari. Tot seguit, sintetitzarem algunes de les principals problemàtiques al respecte en les CCV.

### **Comunicacions viàries**

Entre les infraestructures vials de les CCV destaca la N-332, carretera de competència estatal que registra un col·lapse estructural en molts dels seus trams. Una carretera de 386 km que connecta la província d'Almeria amb Cartagena, Alacant i València amb la meitat del traçat entre Alacant i València, aproximadament uns 90 km, amb calçada simple en cadascun dels sentits (l'única carretera nacional que connecta dues capitals que la té en aquest percentatge), a més de tindre una infraestructura complementària de qualitat precària (Ballester 2014).

La N-332 travessa nou municipis (Xeraco, Gandia, Bellreguard, Palmera, l'Alqueria de la Comtessa, Oliva, Gata de Gorgos, Benissa i Altea) de les CCV, i produeix diversos proble-

mes, com és el cas d'Oliva i Bellreguard, on genera grans congestions de trànsit degudes als nombrosos semàfors i a la intensitat de la circulació, inadmissible dins d'un casc urbà.

Segons l'últim mapa de trànsit del ministeri publicat al 2014, el tram Gandia-Oliva registra una intensitat diària de 19.000 vehicles/dia. En el període del *boom immobiliari* la xifra es disparà fins quasi els 30.000 vehicles/dia. En el cas d'Oliva, la N-332 transcorre al llarg de 13 km, on poc més de 2 són d'urbanització densa, amb prop de vint semàfors en cadascun dels sentits (17 direcció Gandia i 18 direcció Dénia en els 2 km de carretera). En el cas de Bellreguard, l'extensió d'urbanització densa està sobre els 1,3 km, amb set semàfors en direcció a Gandia i sis en direcció a Oliva.

Tot això transforma la N-332 en una carretera amb elevat risc d'accident i en un fre real al desenvolupament de les ciutats que sofreixen les condicions anteriors (dèbil accessibilitat, imatge turística degradada, feblesa competitiva, etc.). La N-332, en la variant de Gandia, és una de les deu carreteres amb més costos socials per accidents a l'Estat. I no cal oblidar que cinc dels deu trams amb més accidents per quilòmetre de l'Estat es troben en les carreteres nacionals del corredor mediterrani sense desdoblar: N-332, N-II i N-340 (informe del Real Automòbil Club de Catalunya, 2014).

Però la Safor es troba davant una autèntica cruïlla en allò referent a mobilitat. L'alternativa viària a l'N-332 és de pagament, l'AP-7. Es tracta d'una autopista de competència estatal que fou externalitzada a una concessionària privada l'any 1971 en el tram de València cap al nord i el 1972 en el tram de València cap al sud. Després de múltiples pròrrogues de la concessió per part de governs centrals d'UCD, PSOE i PP, en l'actualitat el termini de finalització se situa al 2019, complint així quasi 50 anys de privatització i peatge.

Al 2006 es va crear una plataforma cívica en Oliva anomenada «Circumval·lació ja! Carretera no!», que reivindicava la construcció d'una circumval·lació que desviara el trànsit de la zona urbana del municipi i, de forma temporal, l'extracció de la circulació de camions cap a l'AP-7. Les exigències de la societat s'han diluït en el temps i, per contra, han pres més força a nivell institucional amb acords intermunicipals per exigir les variants de l'autovia A-38, l'alliberament de l'AP-7 i el tren Gandia-Dénia, totes aquestes obres de competència estatal. L'apaivagament ciutadà podria deure's a la promesa d'alliberament de l'AP-7 l'any 2019, la confiança amb l'assumpció de les reivindicacions per part de les institucions o, simplement, l'esgotament i el desànim en el manteniment de les exigències.

A tot l'anterior cal sumar un dèficit de transport públic a la Safor. Diverses línies d'autobusos han desaparegut i les existents, amb ampli recorregut de millora, romanen deficientes per satisfer les demandes de mobilitat dels ciutadans. L'oblidada xarxa de transports de

viatgers interurbana, paradoxalment en territoris amb tanta vinculació social i econòmica com la Safor i altres municipis de les CCV, és un fet constatable.

Fa un parell d'anys es va suprimir l'autobús de la línia Gandia-Ontinyent-Alcoi. L'aïllament a causa de la inexistent xarxa de transport públic comarcal i connexions entre altres comarques és un fet preocupant. Mentre la conjuntura econòmica continuarà augmentat les necessitats de mobilitat laboral, el transport privat –el vehicle– no pot ser l'única solució.

Més enllà del voluntarisme d'alguns municipis es troba a faltar una planificació urbanística comarcal i un model d'ordenació de les infraestructures que articule la comarca, tot permetent afrontar la gestió territorial amb garanties per tal d'aconseguir el reequilibri territorial i la coherència subregional.

Les decisions en matèria d'infraestructures haurien d'estar sotmeses a una planificació intel·ligent, amb plantejaments moderns nascuts a partir d'una estratègia d'especialització dels territoris per tal d'articular-los internament i orientar-los cap a l'exterior. Les infraestructures de les CCV han deixat d'estar lligades a l'economia productiva, una qüestió més que preocupant si pensem que som una economia fonamentalment transformadora i exportadora, que mira a l'exterior.

## **Comunicacions ferroviàries**

A la situació viària descrita, cal sumar-hi la (des)connexió ferroviària dels territoris costaners de les CCV. En aquest context, el tren Gandia-Oliva-Dénia constitueix una de les demandes tradicionals d'infraestructures de rodalies de les poblacions costaneres de les CCV. Aquest recorregut actualment s'integra en un «megaprojecte» de competència estatal anomenat el «Tren de la Costa», la connexió ferroviària entre València i Alacant a través d'un corredor costaner que pren com a punt de partida les infraestructures ja existents en el tram València-Silla-Gandia.

La línia de ferrocarril entre Gandia i Dénia fou inaugurada l'any 1884 i l'any 1941 es va integrar a la xarxa FEVE com a part de l'itinerari Carcaixent-Gandia-Dénia, connectant així l'interior i el litoral de les CCV. L'any 1974 es va abandonar de forma definitiva.

La longitud Gandia-Dénia seria de poc més de 30 km i la seua inexistència produeix una total desestructuració del litoral de les CCV i també del País Valencià, així com el bloqueig comunicatiu de dues de les ciutats amb major atracció turística de les CCV i del País Valencià (Gandia i Dénia) i l'aïllament dels municipis intermedis.



Malgrat això, resulta paradoxal, que l'estat espanyol siga el primer país d'Europa i el segon del món –després de Xina–, en infraestructures d'alta velocitat ferroviària. El Tribunal de Comptes de la Unió Europea (UE), ja va enlletgir els anteriors governs pel fet que donaren prioritat al desenvolupament de les línies d'AVE de connexió radial amb Madrid, entre elles les del nord del país, davant d'altres de més prioritàries (per exemple, el corredor mediterrani)<sup>3</sup>. Exemples il·lustratius d'això els tenim en municipis com Otero de Sanabria (Zamora), amb tan sols 26 habitants, que per allò de no perdre el tren de les comunicacions i de la qüestió de la cohesió territorial, tenen estació d'AVE. Una comarca de 15 municipis amb 6.656 habitants i amb una densitat poblacional de 5,47 hab/km<sup>2</sup> (INE, 2016) on no hi ha ambulatori, no hi ha farmàcia, no hi ha supermercat... però, tenen AVE. El nombre de veïns d'aquesta comarca, en comparació amb la seua extensió, suposa les ràtios més baixes de densitat de població de l'Estat.

Contràriament, la densitat de població de la comarca de la Safor és de 426,49 hab/km<sup>2</sup>, en trenta-un municipis que suposen un total de 174.459 habitants. Alguns d'aquests municipis, en els mesos d'estiu tripliquen la seua població. A més, al voltant de Gandia graviten comercialment 45 municipis. La comarca veïna de la Marina Alta compta amb un total de 175.015 habitants i una densitat de població de 248,44 hab/km<sup>2</sup>, amb Dénia com a municipi més poblat.

Així, ambdues comarques sumen un total de 64 municipis i quasi 350.000 habitants. Aquestes dades –a més de les econòmiques– són evidències més que suficients que avalen la connexió ferroviària Gandia-Oliva-Dénia. Els greuges comparatius no tenen cap explicació<sup>4</sup>.

La notícia més recent al voltant del «Tren de la Costa» atén a la resolució de l'estudi tècnic de viabilitat fet públic el juliol de 2016 (Ministeri de Foment), el qual determina com a «no viable» la infraestructura ferroviària en conjunt. Malgrat això, la situació de la fase 1 (tram Gandia-Oliva) resta un tant confosa. L'empresa a qui Foment encarrega l'estudi explica que, segons l'Estudi Funcional de la Generalitat Valenciana de 2012, sí que seria aconsellable el desenvolupament del tram Gandia-Oliva ja que el VAN és positiu i els períodes de recuperació de la inversió inferiors a 30 anys. En canvi, segons un nou estudi del Ministeri de Foment, la rendibilitat d'aquest tram passa a ser negativa i per tant a no ser-ne recomanable la construcció (segons els indicadors VAN, TIR i PRI o dèficit de capital, quan la TIR és menor a la taxa d'actualització). A més a més, amb les dades de demanda addicionals de l'ADIF, el resultat empitjora considerablement.

---

3. Podeu veure la notícia a: <http://www.ine.es/asturias/2010/12/14/ue-critica-modelo-radial-ave-impulso-alvarez-cascos/1007260.html>.

4. Sigalat, E. (28 novembre 2014). AVE Gandia-Dénia. *Las Provincias*. Recuperat de <http://www.lasprovincias.es/safor/201411/29/gandia-denia-20141128232306-v.html>

L'estudi de rendibilitat de Foment deixa entreveure una certa predisposició a desdenyar els informes del govern valencià i a constatar, d'una o altra manera, la no rendibilitat del tren de la Costa i, en especial, de la fase 1 (l'única de majors garanties). Prova d'açò, per exemple, és que a les conclusions de l'estudi de rendibilitat s'aporta una reflexió addicional per a les dades de la fase 1 en la qual, per tal de demostrar la manca de rendibilitat d'aquesta fase amb contradicció dels resultats segons les dades de l'executiu valencià, se li sumen els costos de la duplicació de via en el tram Cullera-Gandia. Amb aquesta obra afegida els indicadors de rendibilitat empitjoren, principalment per les obres del tram subterrani de Xeraco.

No obstant això, sembla clar que la duplicació de la via en aquest tram de la línia C1 de rodalies no representa una actuació exclusiva per a la prolongació de la línia fins Oliva, sinó que s'hauria de computar a unes hipotètiques inversions de millora de la línia ja existent, que registra importants dilacions en la durada del trajecte com a conseqüència d'aquest tram de via única. A més, aquesta obra no implica que a Oliva arribe en forma de via doble ni que perquè hi arribe calga aplicar-hi la reforma al tram Cullera-Gandia.

Per acabar de dibuixar el difícil context de la conjuntura ferroviària del litoral de les CCV, cal fer-hi menció a la recent paralització del servei del TRAM en el recorregut Dénia-Calp. El TRAM és una línia de ferrocarril gestionada per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) que el Ministeri de Foment considera com a transport metropolità des del 2009 (com totes les línies de FGV), malgrat el seu caràcter evident de rodalies i/o tren regional convencional.

Aquest tren transcorria des de Dénia a Alacant per la costa al llarg de quasi 100 km amb 51 estacions i baixadors, 8 trens dièsel, 11 tramvies i 9 trens-tram; amb uns temps, per exemple, de 75 minuts entre Dénia i Benidorm (40 km). Aquesta paralització representa un nou xoc a la mobilitat del litoral de les CCV i la primera vegada des del 1884 en què la Marina Alta es queda sense el servei de ferrocarril.

A banda de la connexió litoral nord-sud de les CCV, un altre dels problemes ferroviaris de les CCV es troba a l'interior. Un dels casos més fragants és el de la línia de ferrocarril Xàtiva-Alcoi, una connexió de «Media Distancia» que recorre els 63,7 km entre Xàtiva i Alcoi amb trens regionals i una freqüència de 4-5 per dia i sentit. La situació d'aquest tram és deplorable en el seu estat, a més de ser molt antic. Això comporta uns temps des d'Alcoi fins a València d'entre 108 i 126 minuts, segons s'haja de fer transbord o no a la línia C-2 de rodalia a Xàtiva. Això significa un greuge entre les ciutats de l'interior de les CCV pel que fa a les connexions amb el Cap i Casal i, per què no dir-ho, amb els municipis litorals amb la fi d'articular l'interior i la costa de les CCV, nuclis de serveis sanitaris i educatius (Caparrós, 2007).

## **Resistències al desenvolupament de les comunicacions de transport de les CCV**

### **La política d'infraestructures de l'Estat espanyol al País Valencià**

Segons hem indicat, les competències de gestió de les principals infraestructures de transport que experimenten deficiències importants en les CCV són de responsabilitat estatal: la N-332, l'A-38, l'AP-7, el tren Gandia-Dénia (en el projecte del Tren de la Costa), les línies interiors d'Alcoi-Xàtiva i la seua connexió amb València. Únicament el TRAM seria responsabilitat de la Generalitat Valenciana, en tant que es considera transport metropolità. Aquesta caracterització, però, és discutible, ja que el servei que s'hi presta no atén a cap àrea metropolitana existent entre Dénia i Alacant o, dit d'una altra manera, respon a un servei de naturalesa ferroviària convencional, de rodalies o tren regional i, en conseqüència, seria justificable la implicació estatal.

Tot seguit, estudiarem les xifres d'inversió en infraestructures de transport al País Valencià en termes globals, amb la intenció de contextualitzar el dèficit d'infraestructures de les CCV amb les inversions i dotacions del conjunt del País. És a dir, analitzarem, per una banda, la quantitat de recursos que s'hi destinen any rere any al manteniment, millora o nova construcció i, per una altra, el valor monetari de totes les infraestructures de transport ja existents al territori valencià. A més a més, les xifres estaran relativitzades als habitants i a la producció de l'economia.

Com s'observa a la figura 1, les inversions per càpita en infraestructures de transport al País Valencià són, per a quasi tot el període 1995-2012, inferiors a les xifres mitjanes de l'Estat. Si bé el 1995 es va realitzar una inversió per càpita superior en 11,35 € a l'estatal, al 2012 la xifra s'inverteix i els valors registren unes inversions per càpita inferiors en 70,2 €. La xifra mitjana del període 1995-2012 és de 272,5 €/habitant, mentre que per a les xifres mitjanes de l'Estat és de 345,9 €/habitant. L'evolució de les xifres en el cas espanyol significa un augment de les inversions per habitant en un 14,7% mentre que al País Valencià la reducció és d'un 12,9% (negatiu).

Pel que fa a les xifres d'estoc per habitant (figura 2), també es reflecteix la pitjor situació del País Valencià. En aquest cas, si el 1995 l'estoc per càpita espanyol era 1,14 vegades el valencià, al 2012 ho era 1,30 vegades. En termes mitjans del període analitzat, l'estoc valencià representa la xifra de 3.619,8 €/hab., mentre que l'espanyol assoleix els 4.440,3 €/hab. D'aquesta manera, l'estoc espanyol s'incrementa un 28,9% mentre que el valencià ho fa en un 19,75%.



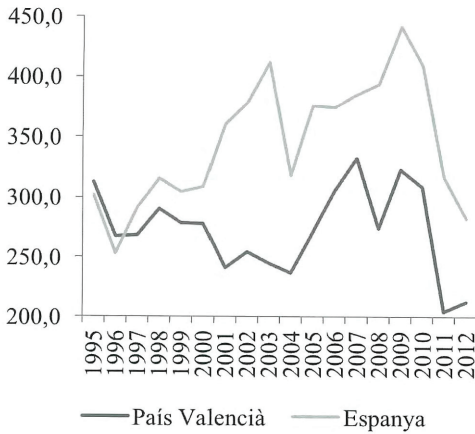


Figura 1. Inversió per càpita en infraestructures de transport (euros per habitant; preus de 2005). Font: elaboració pròpia a partir de dades de IVIE-Fundació BBVA i INE.

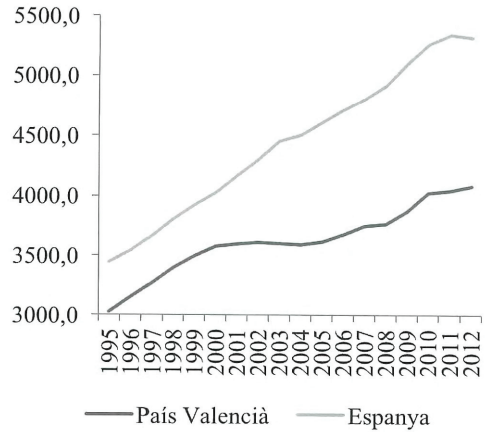


Figura 2. Estoc per càpita en infraestructures de transport (euros per habitant; preus de 2005). Font: elaboració pròpia a partir de dades de IVIE-Fundació BBVA i INE.

L'anàlisi en termes poblacionals no és suficient, atès que ens interessa també, per exemple, relacionar les infraestructures amb el nivell d'activitat econòmica de cada territori. Açò ens porta a calcular les xifres d'inversió i estoc en termes de PIB (figures 3 i 4).

La figura 3 demostra de nou una menor inversió en infraestructures de transport al territori valencià, amb l'excepció dels dos primers anys de la sèrie. La inversió mitjana del període ha estat del 1,67% al País Valencià i del 1,93% a Espanya. Així, la inversió en termes de PIB a l'Estat s'ha reduït en 1,37 punts percentuals durant els anys 1995-2012, mentre que al País Valencià ho ha fet en 1,81 punts. En les dades de dotacions en termes de PIB, el panorama manté la mateixa tendència anterior: les dotacions valencianes són inferiors a les de la mitjana estatal per a tota la sèrie. Si el 1995 el diferencial entre ambdós indicadors era de 1,53 punts, desfavorable per al cas valencià, al 2012 s'incrementa fins als 2,81 punts. D'aquesta manera, les dotacions en termes de PIB per a la mitjana 1995-2012 són del 24,63% per a Espanya i del 21,82% per al País Valencià. En addició, si l'Estat perd 6,16 punts d'estoc entre 1995 i 2012, el País Valencià registra un decreixement relatiu de l'estoc de 7,08 punts.

A continuació reunim els indicadors de població i activitat econòmica amb les xifres d'inversió i estoc. Com a resultat obtenim la figura 5. Hi observem el pes de la població valen-

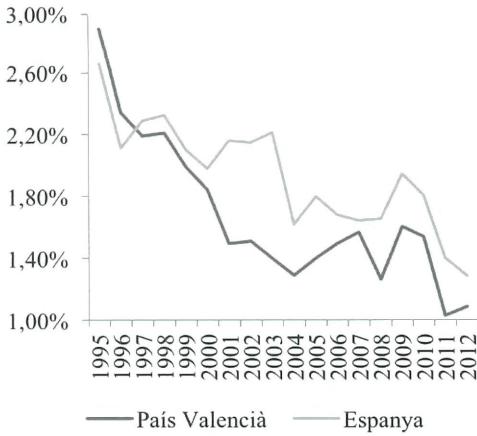


Figura 3. Inversió en termes de PIB en infraestructures de transport. Font: elaboració pròpia a partir de dades de IVIE-Fundació BBVA i INE

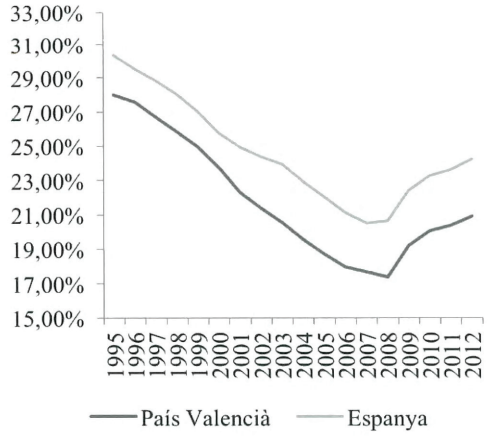


Figura 4. Estoc en termes de PIB d'infraestructures de transport. Font: elaboració pròpia a partir de dades de IVIE-Fundació BBVA i INE

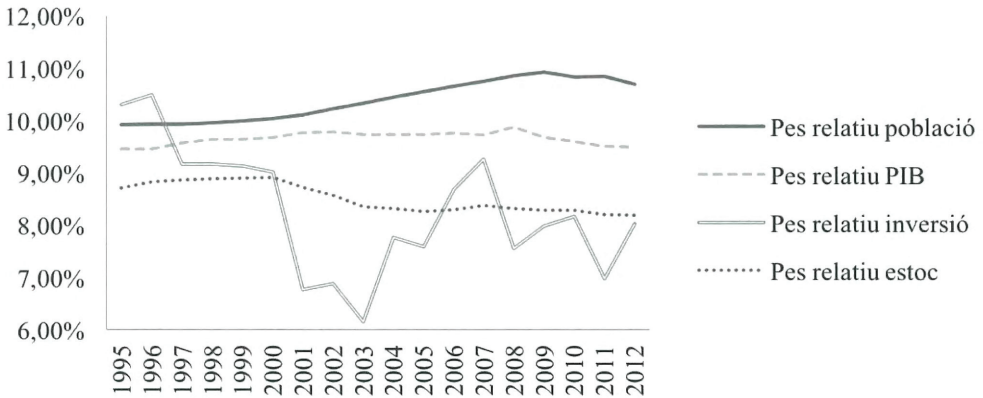


Figura 5. Pesos relatius de la inversió i de l'estoc en infraestructures de transport, la població i el PIB valencians. Font: elaboració pròpia a partir de dades de IVIE-Fundació BBVA i INE.

ciana respecte el total de l'espanyola, el pes del PIB valencià sobre el PIB de l'economia espanyola, el pes de les inversions en infraestructures de transport al País Valencià sobre el total de les inversions a Espanya, i el pes de les dotacions valencianes sobre el total de l'estoc espanyol.

Comprovem que les inversions i les dotacions en infraestructures de transport al País Valencià no responen, globalment, al pes del territori en població i PIB sobre el conjunt de l'Estat. L'excepció està en les xifres del pes relatiu de les inversions els anys 1995 i 1996, quan

aquestes superaven el pes relatiu poblacional i econòmic. No obstant, des d'aleshores mai no s'ha tornat a assolir aquesta correspondència en cap de les variables analitzades.

## L'infrafinançament autonòmic del territori valencià

L'apartat anterior ens obliga a definir la situació com de dèficit estructural a tots els nivells. Una lògica inversora d'un Estat excessivament cegada amb la construcció radial, poc atenta a les necessitats dels territoris perifèrics com el País Valencià i més influenciada per variables polítiques arbitràries i generadores de greuges comparatius (Castells, Montolio i Solé, 2006; Bel, 2010; Hierro, Atienza i Gómez-Álvarez, 2014; Vercher i Serrano, 2015b). Sens dubte, els problemes infraestructurals de les CCV estan supeditats a aquest context.

Més enllà de la política d'infraestructures de l'estat espanyol, la capacitat individual del País Valencià de desenvolupar una política d'infraestructures pròpia també es troba condicionada a les possibilitats pressupostàries i a la influència estatal sobre aquestes. Les regions espanyoles reben recursos de diferents fonts com el Fons de Compensació Interterritorial, els Fons Estructurals de la Unió Europea, les ajudes específiques de la administració central per a determinades accions, les operacions de crèdit que desitgen assumir i, finalment, els recursos procedents del sistema de finançament autonòmic (SFA). Aquests últims representen la major quantia del pressupost i, per tant, seran ara el nostre punt d'atenció.

La taula 1 expressa múltiples aspectes referents als comptes del sector públic valencià. La primera columna mostra els ingressos públics totals per a la mitjana dels anys 2002-2014, en termes per habitant, on 100 significa la mitjana aritmètica de les comunitats autònomes del règim comú.<sup>5</sup> La segona columna representa els recursos procedents del SFA per a la mitjana del 2002-2013,<sup>6</sup> per habitant ajustat.<sup>7</sup> La tercera columna ens aporta la part del pressupost que va destinada a pagar els serveis públics sanitaris i educatius, els fona-

5. Mostrem únicament aquestes regions perquè les restants no participen del mateix sistema de finançament, fet que impossibilita comparacions amb el rigor necessari. Existeixen els models del concert econòmic (País Basc), el conveni (Navarra), així com el de les ciutats de Ceuta i Melilla, amb estatuts d'autonomia propis, que participen en el finançament del règim comú però amb diferències importants en la imposició indirecta (Monasterio i Suarez 1996; Zubiri 2007).

6. Partim de 2002 perquè representa l'any en què totes les regions assumeixen les competències de sanitat i educació i, per tant, és més fàcil fer-hi comparacions.

7. Població ajustada segons criteris del model 2009: població de dret ponderada per un conjunt de variables que el model marca com a elements adequats per a representar les diferents necessitats de despesa en serveis públics fonamentals aplicables al Fons de Garantia de Serveis Públics Fonamentals. Per a major detall metodològic es recomana consultar la font de les dades De La Fuente (2015).



mentals de major envergadura i obligada prestació, en termes percentuals sobre el total del pressupost. Són dades referents a la mitjana de l'etapa 2002-2014.

Si ens fixem en els ingressos públics totals, podem comprovar que el País Valencià se situa a 8,6 punts de la mitjana de les comunitats de règim comú i a 42,4 punts de la regió amb majors ingressos, Extremadura. De fet, el País Valencià representa el territori amb els menors ingressos per habitant de tot l'Estat per als dotze anys que es mostren. Com havíem explicat, la principal font d'ingressos per al sector públic valencià prové dels recursos del sistema de finançament autonòmic, el funcionament del qual ve determinat pel govern estatal.

Les xifres de la segona columna indiquen, de nou, que per al període 2002-2013 el País Valencià ha estat la comunitat autònoma que menys recursos per habitant ha rebut en termes de finançament. Els set punts de distanciament amb la mitjana contrasten amb els més de divuit i setze per sobre d'altres regions com ara Cantàbria o la Rioja, respectivament.

**Taula1. Ingressos totals, recursos del SFA i esforç en educació i sanitat.**  
**Font: elaboració pròpia a partir de De La Fuente (2015), Ministeri d'Hisenda i INE**

|                   | Ingressos totals<br>per càpita<br>2002-2014 | Recursos SFA<br>per càpita<br>2002-2013 | Esforç en sanitat i<br>educació<br>2002-2014 |
|-------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------|
| Andalusia         | 99,1                                        | 98,7                                    | 59,2%                                        |
| Aragó             | 105,2                                       | 105,3                                   | 59,3%                                        |
| Astúries          | 111,0                                       | 104,9                                   | 59,6%                                        |
| Canàries          | 98,8                                        | 99,2                                    | 64,0%                                        |
| Cantàbria         | 113,9                                       | 118,9                                   | 59,0%                                        |
| Castella i Lleó   | 108,2                                       | 106,7                                   | 59,7%                                        |
| Castella-La Manxa | 106,0                                       | 98,8                                    | 57,3%                                        |
| Catalunya         | 99,5                                        | 99,3                                    | 58,3%                                        |
| Extremadura       | 123,8                                       | 109,3                                   | 55,1%                                        |
| Galícia           | 107,8                                       | 102,5                                   | 60,3%                                        |
| Illes Balears     | 86,5                                        | 95,6                                    | 59,8%                                        |
| La Rioja          | 111,3                                       | 116,1                                   | 57,1%                                        |
| Madrid            | 84,7                                        | 99,7                                    | 66,9%                                        |
| Múrcia            | 87,2                                        | 96,1                                    | 69,6%                                        |
| País Valencià     | 81,4                                        | 93,0                                    | 70,8%                                        |

La manca d'ingressos al País Valencià, determinada pel menor finançament autonòmic, té moltes implicacions en les capacitats de despesa. Com és sabut, les principals partides de despesa de les autonomies són sanitat i educació, serveis públics fonamentals d'obligada prestació en unes garanties similars a la de la resta de regions. En canvi, tal com ens mostra la tercera columna, el País Valencià representa el territori que major esforç pressupostari exerceix en aquestes partides. Concretament, destina més del 70% del seu pressupost a finançar els serveis esmentats, mentre que la mitjana se situa en el 61,1% (el 60,4% si no comptem el País Valencià). Aquestes xifres valencianes contrasten de nou amb el 55% que dedica Extremadura a sanitat i educació.

D'aquesta manera, sembla obvi pensar que el País Valencià és el territori que menys recursos té, en termes relatius, per a portar a terme altres polítiques econòmiques de competència autonòmica molt importants per al desenvolupament del territori, com política turística, de PIMES, comercial, d'innovació o, també, d'infraestructures. Per exemple, una millor situació de les finances públiques valencianes podria tenir conseqüències significatives en termes de comunicacions viàries autonòmiques d'alta capacitat, en la millora del transport metropolità de les ciutats de València, Alacant, Castelló, etc.; la millora del servei del TRAM, que n'evitaria el tancament, o la construcció de comunicacions centrades a impulsar àrees funcionals com les CCV.

Davant d'aquesta situació, si comparem amb la resta de regions, el País Valencià ha de recórrer, en termes relatius, a un major grau d'endeutament. Ser qui dedica la major part del pressupost a sanitat i educació implica ser qui menys recursos té per a altres polítiques també imprescindibles per al desenvolupament socioeconòmic i per a les que hi resulta necessari recórrer a operacions de crèdit (Vercher, 2015). Així, l'any 2015 el País Valencià ha estat el territori amb un major deute públic mesurat com a percentatge del PIB, més del 40% del PIB valencià, front al 22,6% de l'endeutament mitjà de les regions espanyoles.

## Reflexions finals

Les CCV representen un conjunt de dinàmiques socioeconòmiques que fan recomanable el treball amb polítiques públiques coordinades, fomentar-hi la cooperació entre els actors del territori i aplicar-hi mecanismes per a una millor governança del conjunt comarcal.

Davant de totes les carències i problemàtiques descrites, el pilar institucional valencià també hi tindria responsabilitat. És obvi que no ha estat eficaç en la defensa de les necessitats d'inversió i finançament dels valencians i les valencianes, més bé, la invisibilitat política en aquests àmbits sembla haver estat la principal de les estratègies. I més encara quan són molts els autors que demostren que la configuració del finançament autonòmic respon

més a un joc de comportaments estratègics entre actors de la política regional que a autèntics criteris tècnics (León, 2009; De la Fuente i Gundín, 2007).

Però, més enllà del seu paper extern envers les relacions amb l'Estat, el paper intern del pilar institucional valencià tampoc no ha estat del tot afavoridor pel que fa a la potenciació d'àrees funcionals com les CCV. En aquest sentit, una de les línies que continuaria aquest estudi seria la d'aprofundir en el segon eix de resistències, el representat per la política territorial valenciana i la manca d'actuacions per tal de fer realitat projectes com el de les CCV. Això implica recuperar la segona descentralització, la que delega competències autonòmiques cap a estructures municipals i supramunicipals, la qual encara resta pendent.

Podem dir que el territori de les CCV és un territori «real». Com diu Ybarra (2011), les CCV sempre han existit, almenys des d'un punt de vista intern, per als seus habitants, però mai no s'ha reconegut políticament i administrativament. També per a estudiosos de les CCV com ara Salom (1993), Ninyoles (1996), Rausell (2006) i Novell (2002, 2009, 2011), entre d'altres, resulta un espai idoni per a enfrontar-se a l'ordenació i el disseny de polítiques d'actuació global, puix la solució de les CCV obliga necessàriament a avançar en una estratègia de col·laboració territorial supracomarcal. Així queda de manifest en els documents del projecte Concercost (2002) ja que això permetria aconseguir: a) un mercat prou gran per al sistema productiu de l'àrea, b) l'aparició de sinergies entre les ciutats que conformen el sistema urbà, beneficiant-se el conjunt i c) una projecció exterior amb capacitat d'atraure activitats econòmiques, noves iniciatives, capital humà, inversions, idees, etc.

Tot i les bondats del projecte, i de la serietat dels seus plantejaments teòrics i empírics, que evidencien la funcionalitat de les CCV, no s'ha anat més enllà del mer projecte. Per parafrasejar Novell (2011), el projecte no ha tirat endavant perquè les CCV no constitueixen un *territori governat*.

El projecte CCV, tot i que s'ha lligat en les ordenacions territorials de la UE i dels models que proposa l'OCDE per a les àrees intermèdies, no ha prosperat. Més d'una dècada després de molts treballs sobre les CCV, amb la idea de conformar un espai amb les singularitats suficients per a dissenyar un futur, en què la senda de desenvolupament permeta un major i millor benestar per als seus habitants, seguim en punt mort. Per tant, com diu Pau Rausell (2006) estem davant un *fracàs immerescut*.

Amb tot, el projecte de les CCV resulta el marc idoni per a plantejar el futur d'una regió en el context global. Una estratègia d'aliances entre comarques amb una gran diversitat d'activitats econòmiques i trets d'homogeneïtat per tal de fer-hi front conjuntament a problemàtiques semblants i als reptes de la globalització. I que reuneix les condicions bàsiques per actuar de nexa entre les dues grans conurbacions valencianes: València i Alacant-Elx.



A més, cal aprofitar el dinamisme d'aquest espai (CCV) per connectar-se al projecte geoestratègic que suposa l'Arc Mediterrani.

Cal reconèixer que el pilar institucional valencià sembla haver posat en marxa part del procés d'activació necessari. Per una banda, la visibilitat dels problemes d'inversió pública i finançament autonòmic gosa d'un ressò mai no assolit fins ara. Per una altra banda, l'interés per recuperar les estructures comarcals s'està recobrant poc a poc, per exemple, mitjançant la difusió de nous mapes comarcals o d'acords intermunicipals, com seria el cas de la configuració del Consell Econòmic i Social de les CCV. Malgrat això, els resultats encara no permeten constatar millores en l'àmbit de les infraestructures o del finançament, ni tampoc en la posada en marxa d'àrees funcionals com les CCV.

Caldrà mantenir l'atenció i fomentar que els actors realitzen passos contundents i tangibles en favor d'escales territorials eficients i de futur, com la representada per les Comarques Centrals Valencianes.

## Bibliografia

- BALLESTER, LAURA (2014): «La N-332 es la única nacional que conecta dos capitales de provincia que aún no es autovía». [En línea] *Levante- EMV*. <http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2014/01/08/n-332-unica-nacional-conecta/1066350.html>. [8 de gener de 2014].
- BEL, GERMÀ (2010): *Espanya, capital París*. Barcelona. La Campana.
- BENEYTO, RAFAEL (2015): Les comarques centrals valencianes per la vertebració i la reactivación del país. [En línea] *Fundació Nexè*. <http://www.fundacionexe.org/web/article/494>.
- BRENNER, NEIL (1999): «Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union», *Urban Studies* 36 (III), pp. 431-451.
- CAPARRÓS, PAU (2007): Les Comarques Centrals Valencianes, *Revista Crònica, Ontinyent, febrer*.
- CASTELLS, ANTONI, MONTOLIO, DANIEL i SOLÉ, ALBERT (2006): «La inversión en infraestructuras en las CCAA: determinantes y cálculo de un índice de necesidades de gasto», *Hacienda Pública Española*, 178, pp. 23-54.
- CERVERA, JOAN IGNASI (2011): *Comarques Centrals Valencianes. Un nou marc cap al desenvolupament territorial sostenible*. Publicacions de la Universitat de València, València.
- DE LA FUENTE, ÁNGEL (2015): «La evolución de la financiación de las comunidades autónomas de Régimen común, 2002-2013», *Estudios sobre la Economía Española* 2014/07. Madrid: FEDEA.
- DE LA FUENTE, ANGEL i GUNDÍN, MARÍA (2007): *El sistema de financiación de las CCAA de Régimen común. Un análisis crítico y algunas propuestas de reforma*. Madrid. FEDEA.
- HIERRO, LUÍS ÁNGEL, ATIENZA, PEDRO i GÓMEZ-ÁLVAREZ, ROSARIO (2014): «Incidencia de factores políticos en los convenios de inversión del estado con las comunidades autónomas», *Revista de Estudios Regionales*, 100, pp. 147-170.
- JESSOP, BOB (1994): «Post-Fordism and the State», dins A. Amin (Ed) *Post-Fordism: A Reader*. Cambridge. Blackwell.
- (2004): «La economía política de la escala y la construcción de las regiones

- transfronterizas», *Revista Eure*89 (III), pp. 25-41.
- LEÓN, SANDRA (2009): «¿Por qué el sistema de financiación autonómica es inestable?», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas (Reis)*, 128, pp. 57-87.
- MARSHALL, ALFRED (1896): *Principles of Economics*. London. McMillan.
- MINISTERI DE FOMENT (2014): *Estudio informativa de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)*. [En línia] [http://www.fomento.gob.es/ferrocarriles/ESTUDIO18/AN17\\_Estudio\\_Rentabilidad.pdf](http://www.fomento.gob.es/ferrocarriles/ESTUDIO18/AN17_Estudio_Rentabilidad.pdf).
- MINISTERI DE FOMENT (2014): Mapes de tràfic. [En línia] [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO\\_VELOCIDADES/MAPAS/2014/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/MAPAS/2014/).
- MONASTERIO, CARLOS i SUÁREZ, JAVIER (1996): *Manual sobre hacienda autonómica y local*. Barcelona. Ariel Economía.
- NINYOLES, RAFAEL (1996): *Informe sociològic de les comarques centrals valencianes*. Gandia. CEIC Alfons el Vell.
- NOVELL, NÉSTOR (2010): «D'economia a la Safor», en *Revista Ceic Alfons el Vell*, núm. 1, ed. Ceic Alfons el Vell, pp. 87-128.
- (2011): «Qüestions territorials: El País Valencià, l'Eix Mediterrani i les Comarques Centrals Valencianes», en *Revista de la Safor. Anuari del CEIC Alfons el Vell*, núm.3, pp. 159-181.
- (2015): <http://paisvalenciaseglexxi.com/2015/07/19/les-comarques-centrals-valencianes-la-governacio-de-les-muntanyes-un-projec-te-carregat-de-sentit-1/>
- NOVELL, NÉSTOR, SALOM, JÚLIA, SERRANO, ANTONIO i d'altres (2002): *ProyectoConcercost: Plan de promoción socioeconómica y de ordenación territorial de las Comarcas Centrales Valencianas. Consorci de les Comarques Centrals Valencianes*, Oliva.
- RAUSELL, PAU (2006): *La planificación cultural en las Comarcas Centrales. El relato de un fracaso inmerecido*. Universitat de València.
- SALOM, JULIA i d'altres (1993): *Comarques Centrals Valencianes: Polítiques d'actuació territorial*. CEIC Alfons el Vell, Gandia.
- SIGALAT, ENRIC (28 novembre 2014). AVE GANDIA-DÉNIA. *Las Provincias*. Recuperat de <http://www.lasprovincias.es/safor/201411/29/gandia-denia-20141128232306-v.html>
- VERCHER, NÉSTOR (2015): *Finançament territorial i infraestructures de transport al País Valencià*. Valencia. Publicacions de la Universitat de València (PUV).
- VERCHER, NÉSTOR i SERRANO, JOSÉ JAVIER (2015a): «Lógicas y dinámicas en



las infraestructuras de transporte valencianas a partir del análisis del stock y la inversión», dins Espinosa A. i Antón, F. J. (Ed): *El papel de los servicios en la construcción del territorio: redes y actores*. VII Congreso de Geografía de los Servicios de la Asociación de Geógrafos Españoles. Alicante.

—(2015b): «Financiación autonómica e infraestructuras de transporte como fuentes de desequilibrios territoriales en las regiones españolas: una visión comparada a través del SIG (2002-2011)», dins De la RIVA, J., IBARRA, P., MONTORIO, R. i RODRÍGUEZ, M. (Ed): *Análisis espacial y representación geo-*

*gráfica: innovación y aplicación*. XXIV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles. Zaragoza.

YBARRA, JOSEP ANTONI (2011): *Un territori per al desenvolupament. Les comarques centrals valencianes davant el seu futur*, Publicacions Universitat de València (PUV), València.

ZUBIRI, IGNACIO (2007): «Los sistemas forales: características, resultados y su posible generalización». En Lago, S. (ed.): *La financiación del Estado de las autonomías: perspectivas de futuro*. Madrid: Estudios de Hacienda Pública, Instituto de Estudios Fiscales.