

Nombre:
e-mail:

Empresa:
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 1990. 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'horitzont 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 (rítmos superiores al 3'5% anuales) en sectores de productividad media y baja, pero también atraída por cuestiones climáticas 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	

Cuestión	Es probable?	Es conveniente?	Observaciones:
DESLOCALIZACIÓN de EMPRESAS El crecimiento económico en España y Valencia se debe más a incrementos 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, 80% 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 27% 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 en el ocio i cultura, pero también en los negocios, la salud, los estudios... El sector turístico es un motor importante de la terciarización 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 Stansted 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 // CONEXIONES 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 varias 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 Vinaro, 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 corto plazo, toda 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 FEIT, 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 Algeiras hasta Estocolmo (3600km) pasando por los puertos españoles, el valle del Ródano, Metz, Luxemburgo, Duisburg, Hamburgo, Copenhague 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 8 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	

OTRAS OBSERVACIONES, Y ESTUDIOS E INFORMES DE REFERENCIA...



www.murclusa.cat

CUESTIONARIO COEV-MCRIT

Notas

1. Población

- Nada que objetar a las previsiones del INE

2. Inmigración

- La CV seguirá atrayendo residentes extranjeros europeos, por localización clima y relación calidad-coste (pensionistas y profesionales con posibilidades de trabajo a distancia y horarios flexibles).
- También necesitará inmigrantes cubrir puestos de trabajo
- Necesita mejorar la calidad de los servicios

3. Organización territorial

- El ámbito territorial del área metropolitana o “ciudad real” viene determinado por los desplazamientos residencia-trabajo diarios que nos indican cuantas personas viven en una población y trabajan en otra y cuantos puestos de trabajo de cada población están ocupados por residentes en otras poblaciones.
- En el caso del área metropolitana de Valencia, (tal como se argumenta en el artículo referenciado al final) el ámbito tiende a coincidir con el de la provincia, con muy escasas excepciones (inclusión de Segorbe, exclusión de Ayora). Se trata, por tanto, de un ámbito mayor que el de la Entidad del Transporte Metropolitano (algo que habría que tenerse en consideración para la planificación futura)

- Los grandes proyectos de infraestructuras y estratégicos han de reconocer la realidad territorial y, a partir de ahí, han de tratar de orientarla en función de los objetivos.
- La fragmentación municipal afecta a decisiones de coordinación urbanística en el ámbito metropolitano, pero los grandes proyectos no son hoy competencia municipal sino de la Generalitat.

4. Movilidad de personas y empresas

- La mejora de las comunicaciones favorece que la distancia residencia-trabajo.
- En épocas de crisis económica aumenta la distancia residencia-trabajo y, al contrario, en épocas de mayor crecimiento se reduce
- Un modelo de vivienda con mayor peso del alquiler favorece la movilidad de las personas
- Entre los factores de localización de empresas el precio del suelo no ha sido el más importante. Las comunicaciones y las economías de aglomeración han jugado un papel más importante.

5. Deslocalización de empresas

- Se trata de un proceso no diferente en Valencia del resto de España. Las empresas que se mantienen ya hoy en el mercado han de estar al mismo nivel de tecnología que el resto de las empresas europeas de su sector.
- Sólo las empresas que incorporen alto valor añadido podrán pagar salarios más altos. También las empresas de servicios, siempre que haya masa crítica suficiente que los demanden.

6. Agricultura

- La PAC es un proceso que se va renovando cada tres años, aproximadamente.
- Afecta muy relativamente a los cultivos principales de la CV y muy poco a los de regadío (no están subvencionados cítricos ni horticultura...tampoco el cerdo, aunque sí el ganado vacuno y bobino)
- La agricultura ecológica es todavía poco significativa en el conjunto de la agricultura valenciana (990 explotaciones del total de 142.000 en la encuesta de explotaciones agrarias de 2005, es decir, menos del 1% de las explotaciones). En superficie supone, aproximadamente, el 4% (explotaciones más bien grandes, contra lo que se suele decir)

7. Turismo

- El modelo turístico valenciano, aunque ha mejorado el nivel de servicios, aún se encuentra algo lejos de lograr los objetivos apuntados. Duplicar en

10 años los 5 millones de turistas es un reto importante, especialmente si se opta por mejorar el nivel de calidad del turismo más que por la cantidad.

8. Aeropuertos

- La competencia en aeropuertos es y ha de ser pública. La gestión es previsible que a corto plazo incluya a los diferentes niveles de administración, especialmente a los gobiernos autonómicos y también los locales. También la gestión a través de empresas públicas, mixtas o privadas por concesión de todo o parte del servicio, que se dará antes en los aeropuertos pequeños como es el caso del de Castellón.

9. Puertos // conexiones terrestres

- Las posibilidades de Sagunto, en cuanto a localización y disponibilidad de suelo son un punto fuerte.
- Es necesario mejorar y ampliar las infraestructuras de conexión con la península y Europa, especialmente el ferrocarril.

10. Logística

- Todo parece apuntar a ello

11. Infraestructuras viarias // Ejes largo recorrido a Europa

- A medio plazo, la CV tendrá tres vías directas de acceso a Francia. Sin embargo, el corredor del Mediterráneo seguirá siendo un corredor con mucha densidad de tráfico

12. Infraestructuras viarias // Peaje

- Es razonable y esperable que se incrementen los peajes y que se implante el peaje inteligente, en lugar de duplicar los actuales corredores. Es un despilfarro económico y medioambiental que una autopista vaya vacía mientras se construye en paralelo una autovía gratuita.

13. Infraestructuras viarias // seguridad vial

- Es muy aconsejable, pero difícilmente se logrará a corto plazo.
- Es necesario mejorar notablemente la red secundaria y los tramos urbanos. Se requiere una inversión importante que en parte han de aportar los polígonos industriales y las urbanizaciones, a cargo de las plusvalías urbanísticas.

14. Infraestructuras ferroviarias // AVE del Mediterráneo

- Se trata de una actuación muy necesaria e importante. Sin embargo, al no estar contemplada en el PEIT y necesitar inversiones importantes, su programación es más difícil y requerirá un importante esfuerzo de argumentación y coordinación desde los gobiernos autonómicos.

15. Infraestructuras ferroviarias // FERRMED

- Este proyecto es muy probable y conveniente que se desarrolle en un medio plazo. Es un soporte básico para el desarrollo de los principales puertos españoles y europeos.

16. Infraestructuras ferroviarias // Servicios ferroviarios

- Se trata de infraestructuras importantes para la conectividad y cohesión territorial de la CV. Parece un proyecto aún no demasiado maduro.

17. Infraestructuras ferroviarias // Cercanías de Valencia

- En desarrollo de la Ley de Ordenación del Transporte Metropolitano del área de Valencia (1991), la Comisión del Plan de Transporte Metropolitano ya se planteó la coordinación tarifaria incluyendo el servicio de cercanías de RENFE. Si embargo, la coordinación se inició con la EMT y Ferrocarrils de la Generalitat, dejando para una fase posterior Cercanías de RENFE y, finalmente la integración de las compañías de autobuses. Sin embargo, hasta ahora sólo se han integrado las dos primeras.

18. Abastecimiento de agua

- El problema del abastecimiento es, en muchos casos, de calidad (área metropolitana de Valencia, por ejemplo, que es la mayor aglomeración urbana de la CV), por el tipo de suelo y la utilización de productos químicos en la agricultura intensiva.
- Las desaladoras son una buena solución porque la mayor concentración de población está en la franja costera.
- Las necesidades de agua para riego (el consumo mayor), requieren pequeños trasvases ya realizados (Segura) o en marcha (Júcar-Vinalopó)

19. Suministro de energía

- A corto plazo no será imprescindible ampliar la producción de energía nuclear. El precio del crudo ha bajado recientemente, aunque se trata de algo coyuntural.
- Ha de hacerse un esfuerzo en ahorro energético y en incentivación de producción y utilización de energías renovables.

20. Cambio climático

- Las emisiones de CO₂ pueden reducirse. Seguramente menos de las previsiones de la Generalitat Valenciana, al menos a medio plazo.
- Sería necesario que efectivamente se redujera el transporte privado (coche y camiones), no sólo que se crearan infraestructuras con menos impacto como el ferrocarril.

21. Telecomunicaciones // fibra óptica

- Es difícil que pueda llegar a corto plazo a las localizaciones en que no resulta rentable. En ese caso serían necesarias inversiones públicas que deberían ser repercutidas, al menos en gran parte, a los usuarios.

22. Telecomunicaciones // banda ancha rural

- A corto o medio plazo, si

23. I + D

- Es imprescindible que crezca la inversión en I + D y que las empresas se impliquen en ello.
- El plan estratégico de Valencia apuesta por ello, pero hacen falta medidas de colaboración Administración + Universidad + Empresas más sólidas.
- El tamaño relativamente reducido de las empresas valencianas puede ser un punto débil, aunque hay muchas empresas medianas muy innovadoras.

24. Gobernanza

- Sería muy necesario y conveniente. El principal criterio debe ser precisamente el de rentabilidad, en términos de TIR e incluyendo la valoración de variables sociales como ahorro de tiempo, reducción de accidentes, seguridad...

OTRAS OBSERVACIONES Y ESTUDIOS E INFORMES DE REFERENCIA

- Es importante resaltar la importancia de las infraestructuras para el desarrollo económico y urbano. Podemos decir que cada infraestructura "nace con un pan debajo del brazo". Por ello hay que plantear que en su financiación han de intervenir las plusvalías urbanísticas.
- La inversión en infraestructuras viarias y ferroviarias son un motor de crecimiento económico. Tal como se indica en el libro del MOPU del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, la referencia es que una inversión de 100.000 MPTA en carreteras de 1993 (601 M€ de 1993) generan 23.795 puestos de trabajo (21.474 puestos de trabajo la misma inversión en infraestructura ferroviaria). Manteniendo esta proporción, en valores de 2008, una inversión en carreteras de 40.943 € generaría 1 nuevo puesto de

trabajo (en infraestructura ferroviaria harían falta 45.368 € para un nuevo puesto de trabajo).

Referencias de informes y artículos:

- Sara Mur y Joaquim Clusa: "Previsiones de mercados de trabajo en el caso de Valencia: Javier de Burgos re-descubierto". Ciudad y Territorio nº 141-142 (pág. 583-605). Ministerio de Vivienda. Madrid 2004.
- Mur&Clusa Associats S.L. : "Els mercats de treball de Barcelona 1991-2001. Delimitacions, dinàmiques i recomanacions pels observatoris". Diputació de Barcelona, 2005 (mimeo)
- Mur&Clusa Associats S.L.: "Repercussió Econòmica de la inversió en infraestructures viaries locals sobre la urbanització de baixa densitat". Conferencia en la Universidad Menéndez y Pelayo. Barcelona, noviembre 2008.
- Mur&Clusa Associats S.L.: "Metodologia per l'avaluació dels impactes econòmics del programa de carreteres 2007-2027 de la Diputació de Barcelona i creació de la base de dades S.I.G. de seguiment". Diputació de Barcelona (mimeo).
- MOPU: "Plan Director de Infraestructuras 1993-2007). Madrid, 1993.



www.murclusa.cat