



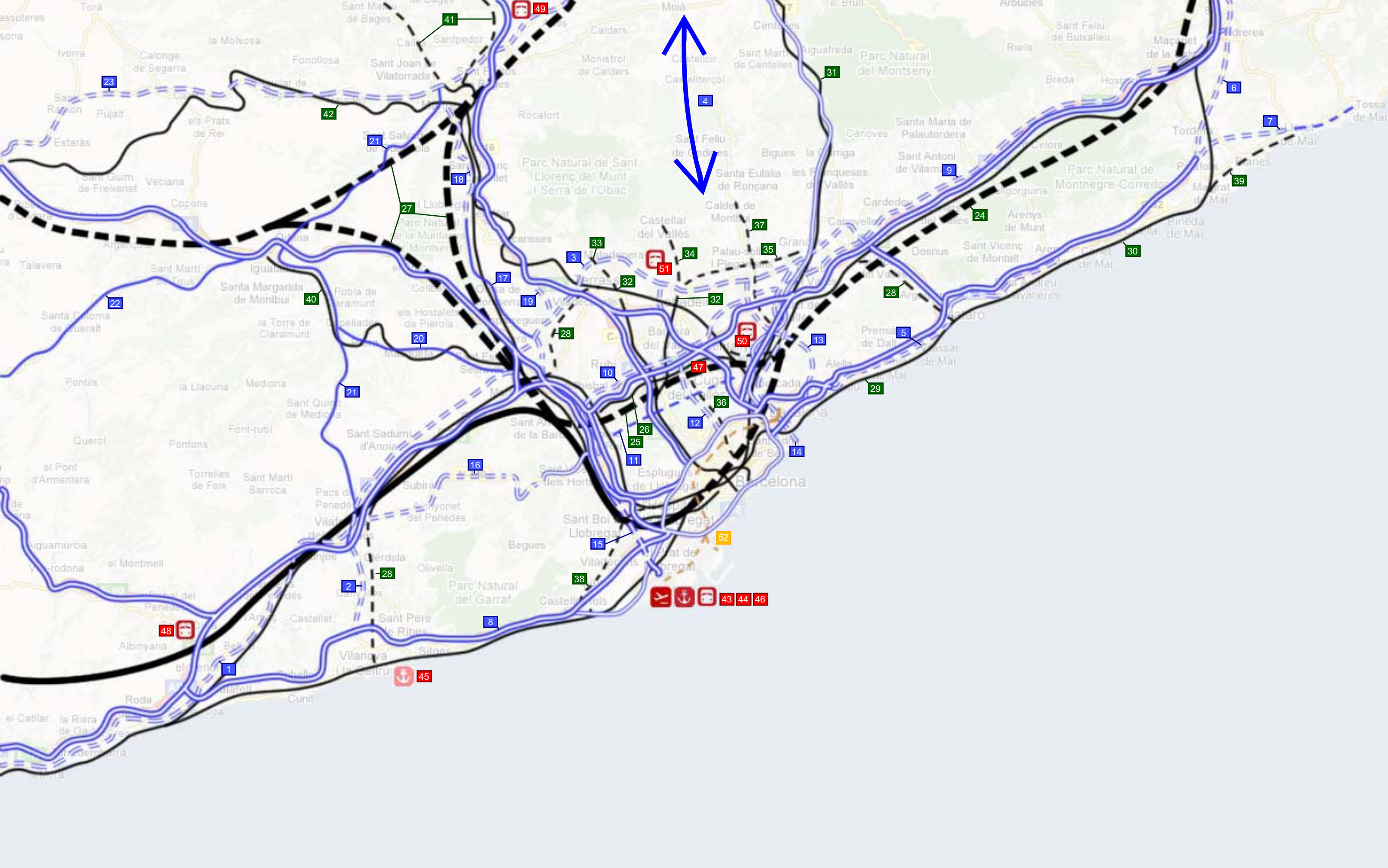
Debat al Col·legi d'Economistes de Catalunya
Barcelona, 16 de desembre de 2008

*El document que es presenta a continuació és una síntesi de les **opinions que es varen expressar a títol individual** pels participants al debat d'infraestructures realitzat al Col·legi d'Economistes de Catalunya. Representen únicament els parers individuals dels participants al debat, i no són reflex de cap consens entre ells o de cap posició oficial de l'institut o de l'empresa consultora. Si poden llegir-se contradiccions en la resposta de les qüestions plantejades no és sinó resultat de la diversitat d'opinions expressades en el transcurs del debat.*

Els participants al debat d'infraestructures del Col·legi d'Economistes de Catalunya han manifestat que el panorama de crisi actual trencarà la dinàmica de creixement demogràfic que l'Euram ha experimentat des de l'any 1996; possiblement, no serà fins que la marxa de l'economia es torni a activar que es recuperaran els fluxos d'arribada d'immigració per cobrir llocs de treball de valor afegit mitjà-baix. El sector de residents estrangers d'origen europeu atrets a l'Euram per un entorn privilegiat anirà en alça en els propers anys, especialment entre professionals que tinguin flexibilitat laboral o jubilats. És convenient encoratjar la mobilitat de persones i empreses dins el territori de l'Euram per a donar flexibilitat a l'economia, però el canvi de valors necessari per a fer-ho possible és lent, tot i que comença a percebre's nous tarannàs entre la gent jove que s'han de seguir encoratjant per exemple per via de beques de mobilitat estudiantil o l'especialització de centres universitaris regionals. Els processos de deslocalització empresarial són inevitables, sobretot els de les grans multinacionals, però es mantindrà una base industrial important a l'Euram, d'empreses madures en continu procés de modernització i increments de productivitat. És poc probable que el model turístic de Barcelona s'estengui cap a la resta de Catalunya, però el sector continuarà creixent, de forma més moderada potser, lligat a una millora de la qualitat dels serveis oferts que persegueixi augmentar el poder adquisitiu dels visitants.

Les qüestions estratègiques en matèria d'infraestructures que han destacat els assistents al debat passen pel desenvolupament del port de Barcelona, la construcció d'un corredor de mercaderies a l'arc mediterrani, el model de gestió dels aeroports, la reformulació del peatge de les autopistes i extensió de la fibra òptica. La reducció de les emissions de CO₂ és també un tema clau. Per tal de guanyar quota en els tràfics marítims d'entrada a Europa, el Port de Barcelona ha de finalitzar la seva ampliació i estendre el seu hinterland cap al sud d'Europa valent-se de la nova xarxa de transport ferroviari mixt, actualment en construcció. El desenvolupament d'una infraestructura ferroviària exclusiva per a mercaderies que abarqui tot l'Arc Mediterrani en ample internacional i relligant ports i àrees logístiques és fonamental pel desenvolupament econòmic, portuari i logístic de l'Euram. No obstant això, hi ha un cert escepticisme sobre el desenvolupament satisfactori d'aquestes línies estratègiques. La reformulació del model de gestió aeroportuari és convenient a curt termini, tot i que difícil de materialitzar. Cal un model descentralitzat, ja sigui a través d'una gestió pública o privada; els aeroports han de tenir les infraestructures adequades de connexió amb la resta de territori. Cal replantejar el peatge a l'Euram i valer-se d'aquesta eina per a millorar la gestió del trànsit, aplicant peatges amb tarifes intel·ligents en funció del vehicle, el tram d'autopista, l'estat de la congestió, l'hora del dia. Cal trobar solució al problema de l'extensió de fibra òptica al territori, on sovint els operadors no troben suficient rendibilitat econòmica per a invertir en la construcció de xarxa, i les administracions no són competents per a personar-se com a operadors. L'extensió de la fibra a l'Euram, i a curt termini la provisió de serveis de banda ampla wimax i telefonia mòbil, són reptes estratègics. El problema de l'aigua a Catalunya és preocupant sobretot perquè la bonança climatològica actual ajornarà un debat que és fonamental pel territori.

L'actual fragmentació territorial de Catalunya és un fre per al desenvolupament de polítiques estratègiques comunes, o d'infraestructures, però és una situació que no evolucionarà positivament en els propers anys. De dur-se a terme la creació de les vegueries, l'esquema administratiu actual es complicarà encara més. La major transparència en les inversions públiques i els processos de prioritització d'aquestes inversions són igualment necessàries. Les polítiques públiques de reequilibri territorial són positives, però cal que se'n publiqui els seus costos en termes d'inversió per habitant, per què la societat en prengui consciència.



INFRAESTRUCTURES A DEBAT A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

XARXA VIÀRIA

- 1 A-7, desdoblament N-340 Tarragona - Martorell (projecte)
- 2 Eix Diagonal, autovia Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès (en execució)
- 3 Ronda Vallès, autovia Martorell - Granollers (en execució entre Martorell i Terrassa)
- 4 Nova autovia Vallès Occidental - Osona (PITC, sense definir)
- 5 N-2, desplaçament de la via cap al corredor de l'A-2 (PITC, 2026)
- 6 A-2, desdoblament Tordera - Caldes de Malavella (en execució)
- 7 C-32, perllongament autovia Tordera - Lloret, nova carretera Lloret - Tossa (PITC)
- 8 C-32, ampliació de capacitat Vilanova - Barcelona (PITC, 2026)
- 9 C-35, desdoblament Caldes de Malavella - la Roca (PITC, 2026)
- 10 Via interpoliar, nova carretera 2+2 entre la Roca i Papiol (PITC)
- 11 Via de cornisa, nova via de ronda del Vallès per Collserola, sense traçat (PITC)
- 12 Túnel d'Horta viari (debat)
- 13 B-500, nova autovia Badalona - Mollet, inclou túnel de la Conreria (PITC, 2016)
- 14 Autovia del marge esquerre del Besòs (PITC, 2026)
- 15 A-2, nou accés al port des de Santa Coloma de Cervelló (PITC, 2016)
- 16 N-340, desdoblament Cervelló - Vilafranca del Penedès (PITC)
- 17 C-55, condicionament Abrera - Monistrol (PITC)
- 18 C-55, desdoblament Monistrol - Manresa (en execució)
- 19 Enllaç C-16 - Ronda del Vallès (PITC)
- 20 B-224, condicionament Martorell - Capellades
- 21 Eix Diagonal, condicionament itinerari Vilafranca - Igualada - Manresa (en execució)
- 22 C-34, condicionament Igualada - Montblanc (PITC)
- 23 C-25, desdoblament Eix Transversal (en execució)

FERROCARRIL

- 24 AVE, Barcelona - Frontera francesa (en execució, previst 2012)
- 25 AVE, bypass del Vallès amb parada de ferrocarril (PITC)
- 26 Corredor de Mercaderies Vallès, ample UIC (en execució)
- 27 Eix transversal ferroviari i accessos des de RMB (estudis informatius, PITC 2026)
- 28 Línia Orbital Ferroviària (PITC, Mataró - Vilafranca 2016; Vilafranca - Vilanova 2026)
- 29 Desplaçament línia rodalies del Maresme cap a l'interior (PITC 2026)
- 30 Desdoblament rodalies del Maresme, Arenys - Blanes (PITC 2016)
- 31 Desdoblament rodalies Vic, Montcada - Vic (PITC 2016)
- 32 Perllongament FGC dins de Terrassa i de Sabadell (en execució)
- 33 Perllongament FGC Terrassa - Matadepera (PITC 2026)
- 34 Perllongament FGC Sabadell - Castellar del Vallès (PITC 2026)
- 35 Nova línia Sabadell - Granollers (proposta Pla Territorial RMB)
- 36 Túnel Horta Ferroviari (debat)
- 37 Nova línia Granollers - Caldes de Montbui (proposta Pla Territorial RMB)
- 38 Perllongament rodalies Cornellà - Castelldefels (PITC 2016)
- 39 Perllongament rodalies Blanes - Lloret de Mar (PITC 2026)
- 40 Condicionament FGC Igualada a TrenTram (PITC 2016)
- 41 Condicionament FGC del Bages a TrenTram (PITC 2016)
- 42 Condicionament FGC Manresa - Lleida a TrenTram (PITC 2016)

PORTS, AEROPORTS I LOGÍSTICA

- 43 Aeroport del Prat, Terminal Sud (en execució)
- 44 Port de Barcelona, ampliació (en execució)
- 45 Port de Vilanova i la Geltrú, condicionament per a activitat comercial (previst)
- 46 Plataforma logística del Baix Llobregat (ZAL1 + ZAL2)
- 47 CIM Vallès (en servei)
- 48 Logis Penedès (projecte)
- 49 CIM Bages (en servei)
- 50 Central logística de la Llagosta (en servei)
- 51 Nova àrea logística multimodal metropolitana (a debat)

TRANSPORT PÚBLIC

- 52 Metro de Barcelona (L-9, L-1 a Badalona i el Prat, L-2 a Fira II i Badalona, L-3 a Trinitat Nova, L-4 a Sagrera, L-6 a Finestrelles, L-8 a Plaça de les Glòries per Francesc Macià)

Economia

La població de Catalunya s'establitzarà a l'entorn dels 8 milions d'habitants en l'horitzó dels propers 20 anys.

El fenomen de la immigració s'establitzarà sobre 1'5 milions de residents estrangers a Catalunya, amb un paper molt important dels residents europeus, i aquests nous residents s'integraran com les anteriors onades migratòries del segle XX.

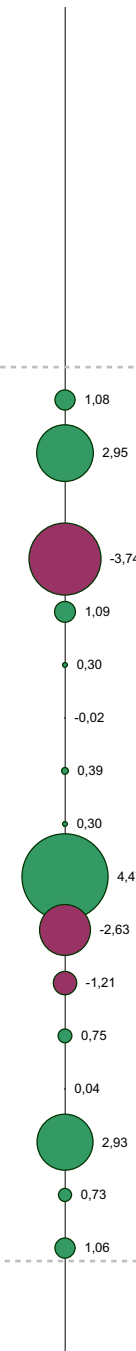
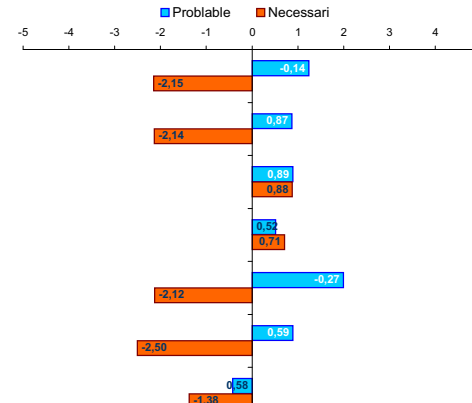
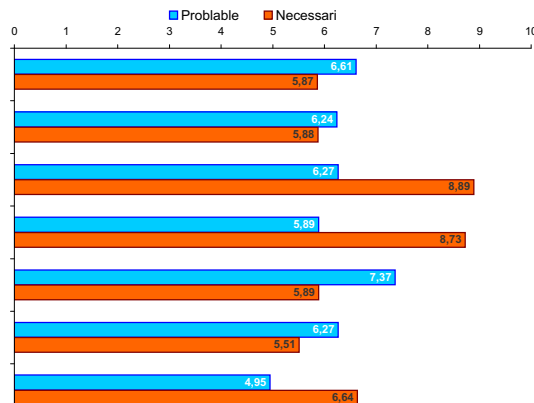
A mig termini, s'articularen formes d'organització territorial, com la institucionalització de l'àrea metropolitana de Barcelona, que permetin articular pol·líques econòmiques i d'infraestructures comunes, més enllà de la fragmentació institucional actual

La mobilitat de les persones i empreses a Catalunya augmentarà de forma molt substancial en els propers 20 anys, aprofitant els avantatges locals de cada territori i el concepte de vida més obert dels joves, i això donarà un major dinamisme a l'econo

Aquelles empreses que basen la seva productivitat en baixos costos salarials deslocalitzaran inevitablement la seva activitat cap a països asiàtics i sud-americans una vegada hagin amortitzat les seves inversions, i a mig termini només quedaran empreses q

L'agricultura es mantindrà a Catalunya tan sols en aquelles àrees en què pugui ser competitiva o on es destinin subvencions per criteris paisatgístics.

El model turístic de Barcelona s'estendrà progressivament en els propers 10 anys cap a la resta de Catalunya.



Infraestructures

El model de gestió actual dels aeroports catalans es reformarà a curt termini amb la participació d'administracions locals, de la Generalitat, i d'agents socials i econòmics, o d'empreses privades.

El Port de Barcelona captarà el tràfic marítims asiàtics d'entrada a Europa i disposarà d'infraestructures de connexió adequades amb l'àrea metropolitana de Barcelona i Europa.

La logística a Catalunya difícilment creixerà tant com en altres àrees de la península, principalment per la dificultat de trobar sòl altament accessible a costos assequibles, i per la oposició social i ecologista que pateix, però és un sector decisiu per

Si l'eix transversal i l'eix de Bracons concentraran la major part del trànsit de llarga distància de pas per Catalunya, i el 4t cinturó potser serà una via per a desplaçaments de curta distància entre els municipis de l'àrea Metropolitana.

Per a gestionar de forma més eficient la mobilitat viària, s'aplicaran a mig termini peatges a totes les autopistes i autovies espanyoles, s'aplicaran tarifes intel·ligents fixades en funció del tipus de via, moment del viatge, tipus de vehicle, i els ing

A curt termini, tota la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya estarà completament segregada de circulació i usos confrontants.

La xarxa local i comarcal de carreteres de Catalunya s'anirà condicionant progressivament per a millorar-ne la seguretat vial i el seu encaix territorial en funció de si discorre per entorns rurals, urbans o peri-urbans. Les vies es consideraran d'ús comp

A mig termini es condicionarà el corredor de l'Euromed per a Alta Velocitat i ample internacional per a reforçar les relacions entre les principals ciutats de l'arc mediterrani (Alacant, València, Castelló, Tortosa, Tarragona, Barcelona, Girona, Perpinyà)

El túnel ferroviari entre Sants i la Sagrera s'executarà segons els terminis i el traçat establerts originàriament.

A mig termini es desenvoluparà un corredor exclusiu pel transport de mercaderies connectant els ports de l'arc mediterrani.

Els serveis de "metro" d'alta velocitat a Catalunya i el seu entorn immediat faran variar substancialment els hàbits de mobilitat de la població, possibilitant relacions socioeconòmiques que avui no es donen, estenen l'àrea metropolitana de Barcelona a t

A curt i mig termini, les prioritats del transport públic passaran pel bitllet integrat de transport públic, i la millora de l'autobús a través d'una major difusió de l'oferta actual, l'optimització d'horaris i freqüències, i l'habilitació de carrils bus

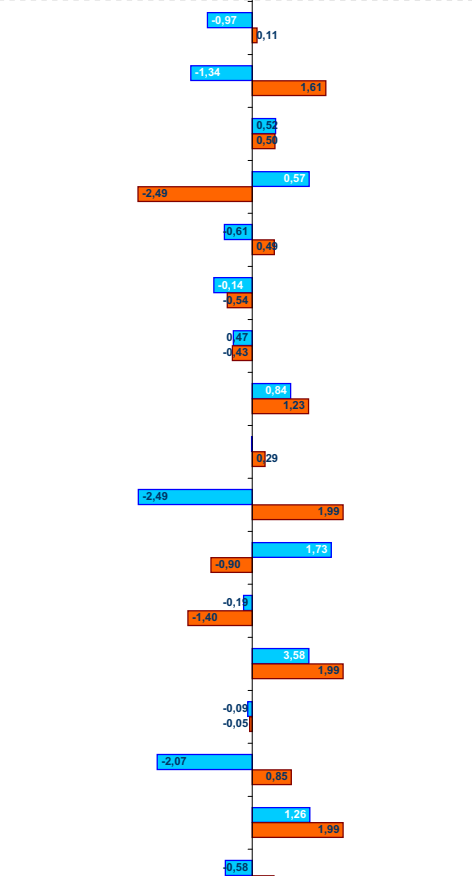
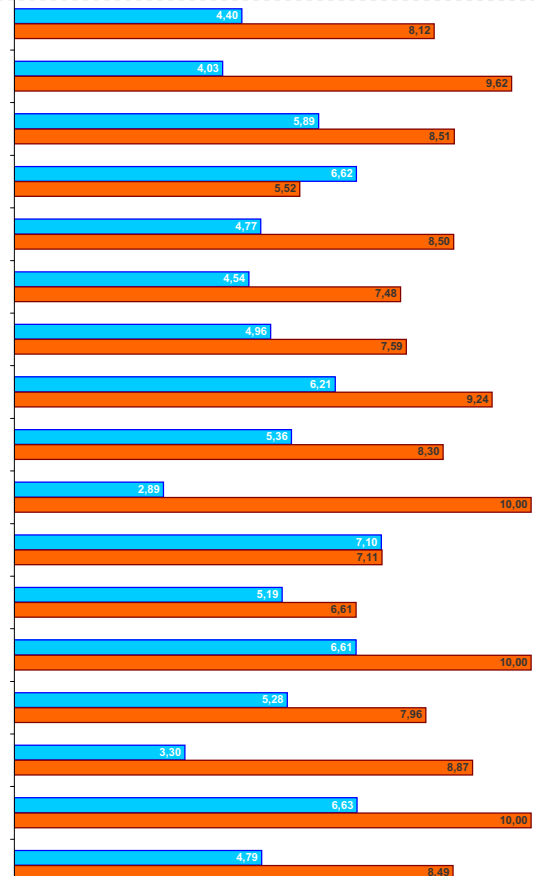
La solució definitiva al problema d'abastament d'aigua a Catalunya passarà per la construcció de plantes dessalinitzadores, la interconnexió de conques hidrúiques, i en pol·líques d'estalvi d'aigua, sense necessitat de recórrer al transvasament del Roïna.

A mig termini, caldrà mantenir la producció d'energia nuclear, les energies renovables es desenvoluparan fortament fins a quadruplicar la potència actual, especialment de font eòlica, les energies d'origen fòssil tendiran a disminuir pels costos que supos

Les emissions de CO2 a l'atmosfera es reduiran en relació amb les 14,4 MtonesEq/any actual fins a 12'2 MtonesEq/any el 2012 (-15%), tal com indiquen les Directrius Nacionals de Mobilitat.

Les principals ciutats, polígons industrials i àrees d'activitat econòmica, així com els grans centres docents catalans, estaran connectats amb fibra òptica a curt termini, i les PIMES seran capaces de millorar la seva competitivitat fent ús de serveis de

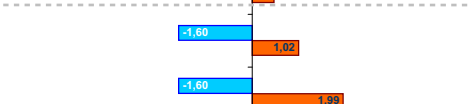
A curt termini, la banda ampla i la telefonia mòbil arribaran arreu dels municipis de Catalunya.



Governabilitat

La inversió en R+D a Catalunya creixerà sensiblement en els propers anys fins a assolir el líndar del 3% que fixa la Unió Europea, i les grans empreses catalanes col·laboraran en gran mesura a aquest creixement.

L'estat central i el govern de la Generalitat adoptaran mètodes d'anàlisi i prioritació d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica, superant els actuals debats conjunturals.



Apunts sobre població i migracions

- La població estrangera de Catalunya pot ser que acabi a mig termini superant el 20% del total de la població (13,5% el 2008). Aquesta situació ja es dona en altres països europeus com ara Suïssa.
- És molt possible que la població catalana arribi a 8 milions d'habitants. Amb tot, l'arribada de nous residents estrangers i el seu ritme serà reflex directe de la dinàmica econòmica del país. Si torna un període de fort creixement econòmic, el flux migratori continuarà essent intens.
- Probablement hi hagi un canvi en la procedència de les persones immigrades, un augment de les d'origen de l'est Europeu, que gauryaran pes sobre les d'origen africà i sudamericà.
- Cal valorar el paper dels nous residents sobre els índex demogràfics, sobretot perquè la nova població tenen generalment un major nombre de fills que la població autòctona.
- Hi ha altres països d'Europa que promouen l'arribada d'immigrants amb un alt nivell de qualificació: enginyers, metges, etc. En aquests moments, Espanya és paradoxalment un dels països exportadors de professionals d'aquest tipus.
- No sembla que hi hagi un basculament de l'arribada d'immigrants de baixa qualificació cap franges de qualificació mitjana o alta.

Apunts sobre la fragmentació territorial

- L'acció institucional tendeix a complicar encara més l'esquema territorial. Els municipis petits, per exemple, no tenen mitjans ni recursos per a satisfer de manera eficient les seves competències.
- La creació de les vegueries respon a una concepció tradicional idealitzades i/o nostàlgica del territori, però que ja no té res a veure amb la realitat actual. La creació de noves vegueries només aportarà una altra capa dins l'entramat administratiu / institucional que farà més difícil la presa de decisions i l'articulació de polítiques conjuntes.
- La simplificació de la jerarquia administrativa / institucional no és possible a la pràctica. La creació de noves capes del sistema no es fa per substitució d'altres d'obsoletes (vegueries per províncies), sinó per afegitó.
- Paradoxalment, la societat va cap al Low-Cost mentre l'Administració va cap al High-Cost
- Es necessària una simplificació administrativa, per exemple fent agrupacions de municipis per tal d'oferir determinats serveis en millors condicions.
- La crisi comporta constatar i a prendre consciència del cost real dels serveis i les inversions. Caldrà replantejar el pes i la funció de l'administració, i com i quins serveis pot oferir.

Apunts sobre mobilitat de les persones

- Potser augmentarà el lloguer d'habitatge davant la crisi econòmica actual. L'habitatge de lloguer permet una major mobilitat de les persones.
- La manca de mobilitat laboral / residencial és una qüestió global d'Espanya. El país no té polítiques actives per a encoratjar la mobilitat, començant pels estudis universitaris. Totes les províncies tenen universitat, a l'Arc Mediterrani i Espanya, i totes ofereixen pràcticament les mateixes titulacions.
- Probablement polítiques públiques com beques, incentius, etc. encoratjarien més mobilitat.
- Actualment, el sistema afavoreix que els estudiants busquin universitats a prop de casa, i no allà on els estudis siguin millors. Però es comencen a percebre canvis en aquest sentit.
- És bo que hi hagi universitats per tot arreu, però hauria valgut la pena que fossin universitats especialitzades, primant la seva qualitat. Això permetria crear centres de referència que augmentessin la competitivitat del territori, mantinguessin la presència estudiantil, i propiciessin la mobilitat dels joves.
- Hi ha una fixació de les empreses al territori. Potser USA sortirà més ràpid de la crisi perquè allà, aquesta vinculació és menor.

Apunts sobre economia

- L'oci i el turisme és un actiu que cal conservar però s'hauria de mantenir una certa base industrial. Aquests sectors, juntament amb altres serveis com la medicina, la biotecnologia o altres, i el trànsit logístic, haurien de ser els 4 pilars econòmics del futur
- El sector de la construcció convé que es redueixi fortament i de fet, ja ho ha fet passant de representar el 20% del PIB al 15% en l'últim any i mig.
- Catalunya ha rebut tres grans onades migratòries als anys 20, 60 i 90. Aquestes situacions coincideixen amb èpoques de creixement econòmic forts, amb una major oferta de llocs de treball que població activa. És possible que, amb la crisi actual, l'economia i els llocs de treball localitzats no recuperin les cotes de 2007 abans de 6 ó 7 anys. De totes maneres, aquesta crisi no hauria de ser tan forta com la del 1929, que va durar 11 anys.
- El turisme ja és un sector madur. Per això no es creu que continuï creixent com ho han fet fins ara.
- Tan els llocs de treball com l'arribada d'immigrants van molt lligats al creixement econòmic.

La Indústria

- Les empreses que exporten i produeixen han millorat la seva productivitat.
- Després de la crisi la indústria no es deslocalitzarà tant. Hi haurà un replantejament de l'esquema de deslocalitzacions, les xarxes seran més regionals i el teixit industrial es recuperarà.
- El mercat industrial ha de tenir també sectors madurs, tecnològicament al dia, amb avenços de productivitat que permetin mantenir-se. No hi ha cap país que pugui assolir només tenir produccions d'alt valor afegit.
- Tot aquest esquema pot implicar la revisió del sistema de salaris.

L'Agricultura

- L'agricultura patirà una reducció progressiva i una concentració en punts concrets. El canvi de les Polítiques Agràries Comunitàries faran impossible la supervivència d'agricultors petits.
- S'ha plantejat canalitzar l'ajuda a l'agricultura de l'UE des de les subvencions tradicionals cap a noves polítiques de desenvolupament rural, però això no s'acaba d'aconseguir.
- Cal tenir en compte que a mesura que es desenvolupa el 3r món hi haurà més consumidors, i per tant, caldrà ampliar la superfície agrícola europea també.

El Turisme

- Es creu que el turisme continuarà encara augmentant.
- A Catalunya ens hem centrat en canalitzar turistes i creuers en mode extensiu. Cal també dur a terme una explotació intensiva (explotar tota la fase del sector turístic). En aquest sentit, hauria estat interessant impulsar la creació d'un operador de creuers amb capital espanyol.

Apunts sobre els Aeroports

- Es preveu que el model de gestió dels aeroports a curt termini no canviarà. De totes maneres, en un futur es tindrem una espècie d'AENA catalana.
- La qüestió no és si serà públic o privat sinó si serà centralitzat o no. Es podria privatitzar AENA però si no canvia el model no representarà un canvi de model de gestió.

Apunts sobre la logística i els ports

- L'any 1992, Delkors proposava (lligat a Maastrich) que s'hauria de recuperar la tendència dels segles XIX i XX en la qual es pensaven les infraestructures europees com infraestructures nacionals. Es proposaven, per exemple, 4 ports nord d'Europa, i altres 4 ó 5 al Mediterrani.
- En aquest sentit es creu que Barcelona hauria d'estendre les xarxes de transport ferroviari cap al continent si vol esdevenir cabdal en la importació de mercaderies asiàtiques.
- La logística necessita pedagogia. Cal que s'entengui que no només és transport i emmagatzematge. La logística inclou parts de postproducció industrial d'alt valor afegit. Descarrega, treballa la mercaderia, i s'expandeix. TangerMed (i no tant Algesires) voldrien fer això, però necessiten temps per a poder atraure la indústria complementària. Aquest és un avantatge competitiu per als ports de l'Euram.
- Ports i aeroports... però la sortida ferrocarrils no estarà llesta i el trànsit del Delta es doblarà o fins i tot x2,5. Ho suportarà la xarxa viària?

Apunts sobre la gestió dels peatges

- El peatge crea distorsions en la vialitat.
- Si es planteja l'Eix Transversal com a gratuït, potser concentrarà tots els trànsits de pas, en una zona que és especialment sensible des del punt de vista mediambiental.
- Es parla de peatge global per conduir el trànsit allà on interressi.

Apunts sobre els polítiques d'aigua

- Respecte les reserves hidràuliques, Barcelona no arriba a garantir la reserva ni per un any. A altres bandes del món, en canvi, tenen reserves hidràuliques per períodes més llargs, d'entre 1'5 o 2'5 anys.
- La futura dessaladora donarà servei al 20% de la demanda de la Regió Metropolitana de Barcelona. És la primera aportació d'aigua des dels anys 70.
- El consum d'aigua no puja en funció del PIB. Prova d'això és que a Barcelona baixa des de fa 15 anys.

- Es creu necessari treballar amb les tarifes ja que el que costa no és l'aigua sinó les infraestructures pel seu subministrament, tractament, etc.
- Totes les actuacions possibles en matèria d'aigua són necessàries, començant per l'estalvi, la reutilització, les polítiques tarifàries, la interconnexió de conques, les dessaladores, i transvasaments.
- El transvasament del Roine no és senzill. És un tema que portarà nombrosos conflictes associats (pagesos a França..)

Apunts sobre la inversió en recerca, desenvolupament i innovació

- És difícil crear interès a les empreses vers aquest tema. Ho farà en tot cas el sector públic. Per una banda, l'absència de grans empreses industrials catalanes fa preveure més dificultats i, per l'altra, confiar el pressupost de R+D a la universitat és inadequat.
- També hi ha part de les receptes en R+D que no està incloses en la compatibilitat oficial.

Apunts sobre les inversions públiques

- Les polítiques de reequilibri són correctes però caldria que des del principi constessin públicament les xifres invertides en les infraestructures per tal de generar consciència.

ESTUDIS I DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

- "Les necessitats d'infraestructures de transport a Catalunya i el seu finançament 2001-2010", Mcrit, amb la contribució d'un Grup de Treball constituït per responsables i experts, 2002.
- F.Robusté; "Les infraestructures de la mobilitat a Catalunya", 2005.
- M.Turró, C.Vergara; "Necessitats d'infraestructures de transport a l'economia catalana"
- A.Tarragó, J.Mussons; "La dotació i la inversió pública en infraestructures a la província de Barcelona 1991-2002", IERMB 2006.
- "Pla Estratègic Metropolità de Barcelona", documentació.
- "Acord Estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana"
- "Infraestructures per a una Catalunya cohesionada i competitiva", Consell General de Cambres de Catalunya, 2007
- "Composición de la inversión y dotaciones de Capital en Cataluña", Fundación BBVA, 2007
- "Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) "
- "Plans Territorials de Catalunya"
- "Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012"
- "Pla de Ports de Catalunya"
- "Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2007-2012"
- "Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (ATM)"
- "Pla Estratègic del Port de Barcelona"
- "La ampliación del Puerto de Barcelona", Port de Barcelona.
- "Aeroport de Barcelona, Plan Barcelona (AENA)"
- F.Tapiador; "La eclosión de los aeropuertos regionales en España"
- "Les plataformes logístiques: nodes de desenvolupament", Institut Cerdà, 2006.
- "La plataforma logística Catalunya", Barcelona centre logístic, 2007
- "Actuación de mejora paisajística. Accesos a núcleos urbanos", Generalitat de Catalunya, 2006.
- "Pla d'Energia 2006-2015", Generalitat de Catalunya.

Nom:
 e-mail:

 Empresa:
 Tel:

Qüestió	Es probable?	Es convenient?	Observacions:
POBLACIÓ En els darrers 10 anys, la població de Catalunya ha augmentat més d'un milió d'habitats fins als 7.210.508hab (2007). Les previsions de l'Idescat realitzades en base a la població de l'any 2002 situen la població actual de Catalunya lleugerament per sobre de l'escenari "mitjà alt". Segons aquest mateix escenari, l'any 2025 hi hauria a Catalunya 8.221.253hab. Les projeccions demogràfiques que empra la Secretaria de Planificació de la Generalitat per a la redacció dels Plans Territorials situen la població catalana en 7.930.155hab l'any 2026. La població de Catalunya s'estabilitzarà a l'entorn dels 8 milions d'habitants en l'horitzó dels propers 20 anys.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
MIGRACIÓ Espanya és amb més de 4.000.000 de residents estrangers el 2n país de la Unió Europea en nombre d'immigrants per darrera d'Alemanya. Entre un 10% i un 15% de la població catalana és de nacionalitat estrangera, atreta per cobrir llocs de treball generats en el període de creixement 1997 – 2007 (ritmes superiors al 3'5% anuals), en sectors de productivitat mitjana i baixa, però també atreta per qüestions climatològiques i de qualitat de vida. En l'actualitat hi ha més de 150 nacionalitats residents a Catalunya. D'aquí a 20 anys, un de cada cinc residents a Espanya i també a Catalunya serà d'origen estranger, i el debat identitari català i espanyol quedarà inevitablement redefinit. El fenomen de la immigració s'estabilitzarà sobre 1'5 milions de residents estrangers a Catalunya, amb un paper molt important dels residents europeus, i aquests nous residents s'integraran com les anteriors onades migratòries del segle XX.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
ORGANITZACIÓ TERRITORIAL Catalunya té 946 municipis, 41 comarques i 4 diputacions. El municipi de Barcelona té 92km ² (Madrid 607km ²). La Mancomunitat de Municipis engloba 31 municipis des de l'any 1988, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) la integren 18 municipis, de l'Entitat del Medi Ambient de l'Àrea Metropolitana (EMA) en formen part 33 municipis; l'àmbit integrat de l'Autoritat Metropolitana del Transport (ATM) comprèn 202 municipis de les comarques de l'Anoia, l'Alt Penedès, el Baix Penedès, el Baix Llobregat, el Bages, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, Osona, la Selva, el Vallès Occidental, i el Vallès Oriental; la Diputació de Barcelona la integren els 311 municipis de la província de Barcelona. La fragmentació del territori de Catalunya dificulta que puguin dur-se a terme grans projectes d'infraestructures o de caràcter estratègic. A mig termini, s'articularen formes d'organització territorial, com la institucionalització de l'àrea metropolitana de Barcelona, que permetin articular polítiques econòmiques i d'infraestructures comunes, més enllà de la fragmentació institucional actual.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
MOBILITAT DE PERSONES I ACTIVITATS Els joves s'emancipen 10 anys més tard a Catalunya i Espanya que a la resta de països europeus. Empreses i Universitats són poc proclius a localitzar-se fora l'àmbit Metropolità de Barcelona per la dificultat que suposa desplaçar treballadors o estudiants. El patró d'accés a l'habitatge en règim de propietat és un factor limitant de mobilitat professional. Tot i aquestes resistències, s'estan donant des de fa anys desplaçaments d'activitat, de persones, reconversió de segones residències en primeres, pel diferencial en el preu del sòl o de l'habitatge. La mobilitat de les persones i empreses a Catalunya augmentarà de forma molt substancial en els propers 20 anys, aprofitant els avantatges locacionals de cada territori i el concepte de vida més obert dels joves, i això donarà un major dinamisme a l'economia Catalana.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	Es probable?	Es convenient?	Observacions:
DESLOCALITZACIÓ D'EMPRESES El creixement econòmic a Espanya i a Catalunya es deu més a increments de població ocupada que a millores de la productivitat. Moltes empreses atretes a Catalunya durant la dècada dels 80 per la mà d'obra barata han desenvolupat activitats de valor afegit baix i estan deslocalitzant la seva activitat cap a altres països on els costos són més baixos –països de l'est, Àsia, Marroc... Aquelles empreses que basen la seva productivitat en baixos costos salarials deslocalitzaran inevitablement la seva activitat cap a països asiàtics i sud-americans una vegada hagin amortitzat les seves inversions, i a mig termini només quedaran empreses que produeixin bens d'alt valor afegit i de serveis.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
AGRICULTURA La implantació de la reforma de la política agrària comuna (PAC) suposarà la desaparició de 400mil agricultors espanyols, 25mil dels quals catalans, segons una valoració feta per Unió de Pagesos. La superfície destinada a usos agraris a Catalunya s'ha mantingut gairebé sense canvis en els darrers 30 anys, al voltant d'un milió d'hectàrees. Tot i l'increment de la superfície de regadiu (que representa 20% del total), la superfície agrícola llaurada utilitzada ha disminuït un 8% des de 1993, amb un increment de superfície de pastures. L'agricultura aporta un 1'4% del PIB i ocupa el 30% de sòl de Catalunya. El 45% del sòl de Catalunya és massa forestal. L'agricultura es mantindrà a Catalunya tan sols en aquelles àrees en què pugui ser competitiva o on es destinin subvencions per criteris paisatgístics.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
TURISME Espanya és el segon país turístic del món per darrera de França i Catalunya la primera destinació de l'Estat amb 15'2 milions de turistes durant l'any 2007. Barcelona ha impulsat amb èxit un model turístic basat en oci, però també de negoci (congrés de telefonia mòbil, fira de moda). El Port de Barcelona és el 1r port de creuers de la Mediterrània; transporta 2'8 milions de passatgers anualment (2007) el 57% dels quals són creueristes, i el tràfic creix a ritmes superiors al 10% anual. El sector turístic és un motor important de la terciarització de l'economia catalana, per quant demanda serveis avançats, utilitza noves tecnologies, es diversifica cap a l'educació, salut i els serveis a les persones. El model turístic de Barcelona s'estendrà progressivament en els propers 10 anys cap a la resta de Catalunya.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
AEROPORTS La gestió aeroportuària espanyola es troba en mans de l'Entitat Pública Aena, que actua amb lògica nacional. La Generalitat espera poder gestionar els aeroports de Reus i Girona a curt termini, a més de l'aeroport que impulsa a Lleida, i a mig termini poder participar de la gestió de l'aeroport de Barcelona juntament amb altres agents econòmics i socials lligats al territori (Cambres de Comerç, Ajuntaments, Diputacions...), i amb l'objectiu de millorar el servei d'acord amb les necessitats de persones i empreses de Catalunya. Els aeroports de Heathrow i Stanstead a Londres estan gestionats per una empresa privada espanyola; l'aeroport de Castelló està impulsat i serà explotat per una empresa pública participada per la Generalitat Valenciana i la Diputació de Castelló. L'estatut de Catalunya no incorpora decisions sobre la transferència dels aeroports a la Generalitat. L'aeroport de Barcelona ha aconseguit l'any 2007 un total de 32'8Mpax que el situen en la 9a posició europea (creixement superior al 100% en 9 anys). Durant el 2008 entrarà en servei la nova terminal de passatgers que ampliarà la capacitat de l'aeroport fins a 55Mpax anuals, i el 2012, la terminal satèl·lit ho farà fins a 70M€pax. Les connexions de l'aeroport del Prat amb la resta d'Europa han empitjorat en els darrers mesos per la retirada d'Ibèria en favor de la seva filial de baix cost, que no ofereix la possibilitat de realitzar connexions internacionals. Ibèria podria adquirir Spanair, que actualment és la segona aerolínia en volum de trànsit al Prat. El model de gestió actual dels aeroports catalans es reformarà a curt termini amb la participació d'administracions locals, de la Generalitat, i d'agents socials i econòmics, o d'empreses privades.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>PORTS // CONNEXIONS TERRESTRES</p> <p>El port de Barcelona ha gestionat el 2007 50MTm i 2'6MTeu i se situa cinc anys per davant de les previsions originals del Pla Director. Tarragona ha gestionat 35'8MTm, però només 45mil TEU. Ambdós ports han establert acords de col·laboració, i tots dos es troben en fase d'ampliació. El Port de Barcelona preveu ampliar el seu tràfic fins a 10MTeu en els propers 10 anys per captar els tràfics asiàtics, però per poder exportar eficientment aquestes mercaderies cap a Europa són necessàries actuacions viàries i ferroviàries complementàries. L'impacte econòmic de l'ampliació del Port de Barcelona representa el 1'35% del PIB català, i el 0'31% del PIB Espanyol.</p> <p>El Port de Barcelona captarà el tràfic marítim asiàtic d'entrada a Europa i disposarà d'infraestructures de connexió adequades amb l'àrea metropolitana de Barcelona i Europa.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>LOGÍSTICA // DISPONIBILITAT DE SÒL</p> <p>Cimalsa impulsa instal·lacions logístiques a Catalunya a través de CIMs i Logis, dotades de bona accessibilitat i amb dimensions a l'entorn de les 100ha – 200ha. La ZAL del Port de Barcelona té unes 200ha. Les noves instal·lacions logístiques, com altres grans infraestructures, topen sovint amb l'oposició de la població local i els grups ecologistes, la qual cosa en complica la implantació (vegi's Logis Penedès al Vendrell, Plataforma Vèrtex a Valls). Catalunya no disposa de gaire sòl per grans instal·lacions logístiques ben connectades a les xarxes d'autopistes i ferrocarril. Saragossa impulsa una segona plataforma logística de 1000ha de sòl que podria gestionar Abertis, i que s'afegeix a l'actual plataforma Plaza de 1300ha que ja té el 90% de l'espai compromès.</p> <p>La logística a Catalunya difícilment creixerà tant com en altres àrees de la península, principalment per la dificultat de trobar sòl altament accessible a costos assequibles, i per la oposició social i ecologista que pateix, però és un sector decisiu per mantenir la competitivitat industrial.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // EIXOS TRANS-EUROPEUS</p> <p>Els eixos trans-europeus a Catalunya són actualment la Ap-7, la A-2, la Ap-2, l'eix del Llobregat i l'eix Transversal. L'Ap-7 travessa el centre de l'àrea metropolitana de Barcelona i estan en discussió alternatives pels trànsits de pas Europa – Península. Està previst el desdoblament de l'eix transversal viari abans del 2012. A mig termini es condicionarà l'itinerari Tarragona-Figueres per Manresa i Bracons. El 4t cinturó és font controvèrsia i oposició però té el suport d'associacions d'empresaris, governs locals...</p> <p>Si l'eix transversal i l'eix de Bracons concentraren la major part del trànsit de llarga distància de pas per Catalunya, i el 4t cinturó potser serà una via per a desplaçaments de curta distància entre els municipis de l'àrea Metropolitana.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // PEATGE</p> <p>Les concessions sobre les autopistes de peatge, a privats o a empreses públiques, s'han anat prorrogant a canvi de rebaixes a les tarifes o actuacions infraestructurals. Actualment, les tarifes difereixen molt d'una via a una altra, i responen a les necessitats de finançament en el moment de la construcció. La tendència a Europa passa per la implantació de peatges com a eina de gestió de la mobilitat quotidiana (Londres, Estocolm...). L'estat està duplicant els actuals corredors d'autopista amb autovies gratuïtes (A-7, A-2, A-27...), amb el cost i l'impacte sobre el territori que això suposa.</p> <p>Per a gestionar de forma més eficient la mobilitat viària, s'aplicaran a mig termini peatges a totes les autopistes i autovies espanyoles, s'aplicaran tarifes intel·ligents fixades en funció del tipus de via, moment del viatge, tipus de vehicle, i els ingressos dels peatges s'invertiran en mesures pal·liatives dels impactes negatius del transport i en la millora del transport públic?</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	Es probable?	Es convenient?	Observacions:
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // SEGURETAT VIAL</p> <p>La xarxa bàsica de carreteres de Catalunya té característiques tècniques amb condicions heterogènies (trams d'autovia amb accessos a confrontants, carreteres totalment urbanitzades...). La xarxa viària catalana té un 23% de trams perillosos o molt perillosos (informe EuroRAP, 2006). La N-2 al Maresme concentra 6 dels 10 trams més perillosos de la xarxa catalana, amb més de 5 accidents per quilòmetre cada any.</p> <p>A curt termini, tota la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya estarà completament segregada de circulació i usos confrontants.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // XARXES LOCALS I COMARCALS</p> <p>La xarxa local i comarcal de carreteres a Catalunya ha tingut un dèficit d'inversió. L'encaix de les vies en l'entorn per on transiten és sovint deficient, amb espais insuficients per a vianants o ciclistes en zones urbanes, amb encreuaments perillosos amb altres vies o carrers, sense espai reservat per a transport públic en trams altament congestionats. Diàriament es produeix un elevat nombre d'accidents pel mal estat del viari local i comarcal. La millora de la vialitat local i comarcal és necessària per donar prioritat al transport públic, augmentar la velocitat comercial del servei d'autobús, i adequar els espais per a parades.</p> <p>La xarxa local i comarcal de carreteres de Catalunya s'anirà condicionant progressivament per a millorar-ne la seguretat vial i el seu encaix territorial en funció de si discorre per entorns rurals, urbans o peri-urbans. Les vies es consideraran d'ús compartit entre vehicles lleugers i pensants, i en trams, amb transport públic, ciclistes i vianants.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // CORREDOR DEL MEDITERRANI</p> <p>La xarxa d'alta velocitat espanyola serà en pocs anys de les més desenvolupades del món juntament amb França i Japó. A Catalunya, les quatre capitals provincials estaran connectades el 2012. L'eix del Mediterrani queda encara pendent. El Ministeri de Foment ha previst iniciar l'estudi informatiu per a una línia d'alta velocitat entre Tarragona i Castelló.</p> <p>A mig termini es condicionarà el corredor de l'Euromed per a Alta Velocitat i ample internacional per a reforçar les relacions entre les principals ciutats de l'arc mediterrani (Alacant, València, Castelló, Tortosa, Tarragona, Barcelona, Girona, Perpinyà).</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // TÚNEL DE BARCELONA</p> <p>Està previst que durant l'any 2008 s'iniciïn les obres del túnel de Barcelona entre Sants i la Sagrera pel carrer Mallorca segons projecte definitiu presentat l'any 2006. Es preveu que es pugui habilitar un baixador al Passeig de Gràcia a partir de 2009 un cop finalitzada la construcció del túnel. L'Ajuntament de Barcelona i el Parlament de Catalunya han aprovat sengles mocions per instar el govern central a replantejar el traçat aprovat.</p> <p>El túnel ferroviari entre Sants i la Sagrera s'executarà segons els terminis i el traçat establerts originàriament.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // FERRMED</p> <p>El projecte FERRMED planteja un corredor exclusiu de ferrocarril per a transport de mercaderies entre els principals ports de l'arc mediterrani i l'Europa Central, des d'Algesires fins a Estocolm (3500km) passant pels port espanyols, la vall de Roïna, Metz, Luxemburg, Duisburg, Hamburg, Copenhaguen i Malmö.</p> <p>A mig termini es desenvoluparà un corredor exclusiu pel transport de mercaderies connectant els ports de l'arc mediterrani.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	Es probable?	Es convenient?	Observacions:
INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // SERVEIS FERROVIARIS El Govern de la Generalitat preveu la creació de serveis ferroviaris exprés que empraran la plataforma de l'alta velocitat per enllaçar les principals ciutats catalanes i Saragossa i Perpinyà a preus assequibles. Els serveis de "metro" d'alta velocitat a Catalunya i el seu entorn immediat faran variar substancialment els hàbits de mobilitat de la població, possibilitant relacions socioeconòmiques que avui no es donen, estenen l'àrea metropolitana de Barcelona a tot Catalunya?	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // EIX TRANSVERSAL FERROVIARI L'eix transversal ferroviari (ETF) entre Lleida i Girona tindria tràfic de passatgers i mercaderies, i s'estima constaria 7000M€ (l'AVE entre Lleida i Figueres, 3500M€). Es preveu aprofitar trams ferroviaris convencionals alliberats pels nous traçats de l'alta velocitat per a constituir xarxes de rodalies i tram-trens a Tarragona, Manresa, Igualada, Vic, Girona... La implantació d'autobusos és més econòmica i flexible en entorns amb demandes baixes i moderades, però per a captar-ne usuaris és imprescindible optimitzar els temps de viatge, la coordinació horària amb els altres modes de transport i fer difusió de l'oferta existent. A curt i mig termini, les prioritats del transport públic passaran pel bitllet integrat de transport públic, i la millora de l'autobús a través d'una major difusió de l'oferta actual, l'optimització d'horaris i freqüències, i l'habilitació de carrils bus als accessos de les grans ciutats catalanes, deixant per molt llarg termini l'eix transversal ferroviari.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
ABASTAMENT D'AIGUA // TRANSVASAMENTS El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Barcelona (60hm ³), i l'ampliació de la de la Tordera (10hm ³). L'ACA preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Cunit. Les xarxes d'abastament del mini-transvasament i d'Aigües Ter Llobregat es troben separades per pocs quilòmetres. La solució definitiva al problema d'abastament d'aigua a Catalunya passarà per la construcció de plantes dessalinitzadores, la interconnexió de conques hídriques, i en polítiques d'estalvi d'aigua, sense necessitat de recórrer al transvasament del Roïna.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA // LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ (MAT) El Pla de l'Energia preveu el progressiu tancament de les centrals nuclears catalanes quan arribin al final del període de vida útil. Per a compensar la pèrdua de capacitat productiva, s'estima caldrà construir un mínim de 10 nous cicles combinats. És probable que a mig termini, el preu del petroli augmenti per sobre del 100\$/barril, i que el gas natural multipliqui el seu preu per 3 o per 4. En energies renovables, es preveu multiplicar per dos i mig l'actual potència energètica de cara el 2015, fins a assolir una quota del 8% del total. La construcció de la MAT a través dels Pirineus està essent debatuda entre els estats Espanyol i Francès, amb mediació de la Unió Europea. A mig termini, caldrà mantenir la producció d'energia nuclear, les energies renovables es desenvoluparan fortament fins a quadruplicar la potència actual, especialment de font eòlica, les energies d'origen fòssil tendiran a disminuir pels costos que suposen, i la MAT s'executarà soterrada per a minimitzar-ne els impactes.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
CANVI CLIMÀTIC S'ha dit que per mitigar els efectes de l'escalfament global, cal una inversió anual equivalent a l'1% del PIB mundial, però que obviar aquesta inversió pot induir a un període de recessió amb una reducció del 20% del PIB global. Les emissions de CO ₂ l'any 2004 a Catalunya varen ser de 14'4 milions de tones equivalents, representant un augment del 36'2% respecte els valors de 1990 (DNM). S'estima que la contribució del transport a les emissions de CO ₂ és d'un terç del total. Les emissions de CO₂ a l'atmosfera es reduiran en relació amb les 14,4 MtonesEq/any actual fins a 12'2 MtonesEq/any el 2012 (-15%), tal com indiquen les Directrius Nacionals de Mobilitat.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
TELECOMUNICACIONS // FIBRA ÒPTICA La xarxa troncal de fibra òptica a Catalunya discorre seguint els corredors de les autopistes d'Acesa, de les línies de ferrocarril d'FGC, i les principals vies que depenen de la Generalitat (C-25, C-60...). Actualment s'estan fent proves pilot per fer arribar la fibra òptica fins als habitatges (fiber to home). Les principals ciutats, polígons industrials i àrees d'activitat econòmica, així com els grans centres docents catalans, estaran connectats amb fibra òptica a curt termini, i les PIMES seran capaces de millorar la seva competitivitat fent ús de serveis de TIC.			
TELECOMUNICACIONS // WiMax i TELEFONIA MÒBIL Localred impulsa una xarxa de repetidors per fer arribar la banda ampla d'internet a tots els municipis amb més de 100hab, amb tecnologia inalàmbrica WiMax. Aquesta tecnologia té limitacions respecte l'internet amb fibra òptica. La telefonia mòbil no dona encara cobertura a tot el territori, i allà on ho fa, la implantació de nous serveis avançats de telefonia requerirà la disposició de gran nombre d'antenes addicionals. A curt termini, la banda ampla i la telefonia mòbil arribaran arreu dels municipis de Catalunya.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
RECERCA I DESENVOLUPAMENT El creixement de la despesa pública en recerca i desenvolupament a Espanya ha crescut en els darrers 5 anys a un ritme dos cops superior al del creixement del PIB (molt per sobre d'altres països com Alemanya o França). Tot i això, la despesa global en R+D en relació al PIB a Espanya continua sent la meitat que a França i un 45% de la d'Alemanya (Eurostat 2005). L'any 2005, la despesa en R+D a Espanya representava un 1'12% del PIB nacional, i tenia com a origen en un 55% el sector privat, mentre que les universitats finançaven un 30% i el govern un 15%. La despesa en R+D de Catalunya representa el 1'27% del PIB català (Eurostat 2003), per sobre de la mitjana estatal però per darrera de la Comunitat de Madrid (1'69%), el País Basc (1'38%) i Navarra (1'33%). La inversió de l'administració a Madrid es troba en un 0'45% del PIB autonòmic, mentre a Catalunya és només del 0'1%. La despesa en R+D de les regions franceses del sud és molt superior a la de les regions espanyoles, amb un 3'72% del PIB al Midi-Pirineus i un 2% al Llenguadoc. La inversió en R+D a Catalunya creixerà sensiblement en els propers anys fins a assolir el llindar del 3% que fixa la Unió Europea, i les grans empreses catalanes col·laboraran en gran mesura a aquest creixement.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
GOVERNANÇA L'estat central i el govern de la Generalitat adoptaran mètodes d'anàlisi i prioritització d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica, superant els actuals debats conjunturals.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
ALTRES OBSERVACIONS I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA...			