



institut d'economia i empresa  
Ignasi Villalonga

**Debat al Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya**  
**Barcelona, 31 de març 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'Enginyers Industrials de Barcelona. Representen únicament els parers individuals dels participants al debat, i no són reflex de cap consens entre ells o de cap posició oficial del col·legi, 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 assistents al debat d'infraestructures són de la opinió que la població catalana continuarà creixent encara en els propers anys però a un ritme inferior que l'actual, un ritme que dependrà dels canvis de conjuntura econòmica a Catalunya. El marc econòmic a mig termini però continua essent positiu, i la creixent importància del Mediterrani és una oportunitat de desenvolupament que no s'ha de deixar passar. L'economia continuarà la tendència a la terciarització, i és probable que hi hagi un increment de les deslocalitzacions d'empreses catalanes cap a l'estranger, essent Marroc un país emergent en aquest capítol. L'increment de la productivitat catalana és encara una assignatura pendent, una productivitat que hauria de permetre mantenir llocs de treball susceptibles a desaparèixer. L'agricultura romandrà en el territori, però únicament amb conreus competitius o subvencionada. Amb tot, seria interessant que la Unió Europea mantingués una producció agrícola mínima, com fan els Estats Units o el Japó, per a evitar una excessiva dependència de països tercers. Seria bo que el model turístic Barcelona s'estengués a la resta de Catalunya, tot i que els participants al debat observen que això és poc probable per la especificitat del producte que s'ofereix.

Entre les qüestions que més preocupen els assistents (perquè es valoren més necessàries però es creu menys probable que s'acabin duent a terme) destaquen l'adequació integral de tota la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya, el model de gestió de l'aeroport del Prat, el corredor ferroviari de l'arc mediterrani (tant per a passatgers en alta velocitat com per a mercaderies) i les polítiques de peatge. La xarxa bàsica de carreteres enregistra un volum de trànsit molt important, i si bé molts trams es troben ja segregats de la resta de tràfics i d'usos col·lidants, molts altres continuen sense estar-ho. La N-2 al Maresme, la C-17 entre Barcelona i Vic, la N-340 a la província de Tarragona, són tan sols alguns exemples de vies que suporten trànsits intensos i que són altament perilloses, enregistrant un elevat nombre d'accidents cada any. A mig termini, serà necessari a parer dels assistents que es reformulin les polítiques actuals de peatge sobre la xarxa per a gestionar-ne la capacitat i millorar-ne la fluïdesa (tarifes variables en funció del tram, el tipus de via, el tipus de vehicle, l'ocupació, l'hora del dia... i destinar els ingressos en la millora del viari existent i en polítiques de transport públic). D'altra banda, es confia que infraestructures com les de logística, el viari d'interès transeuropeu, la difusió de la fibra òptica i telecomunicacions, o els problemes energètics, es resoldran en gran mesura a curt termini.

Els assistents al debat han expressat el desig que les polítiques d'infraestructures a Catalunya siguin transparents i fetes d'acord amb l'interès social general que els correspon a cadascuna d'elles. Cal racionalitzar el debat públic sobre les infraestructures per a possibilitar que aquelles que són estratègiques a nivell de país puguin dur-se a terme més enllà dels debats conjunturals del dia a dia.

Economia

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

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.

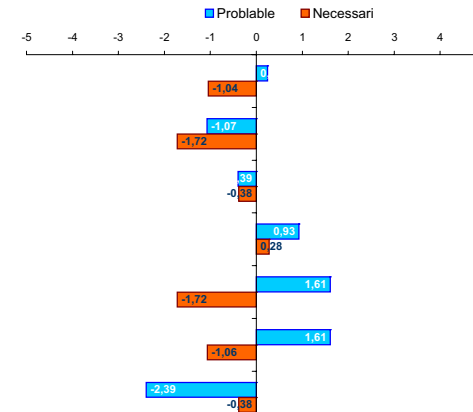
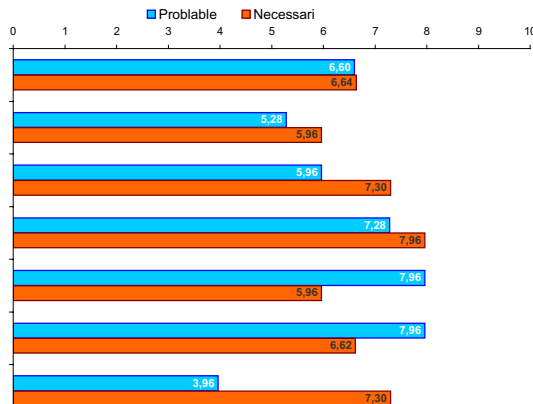
A mig termini, s'articularen formes d'organització territorial, com la institucionalització de l'àrea metropolitana de Barcelona, que permetin articular polítiques econòmiques i d'infraestructures comunes, més enllà de la fragmentació institucional actual

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'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 marítim asiàtic 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 sol 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, estenent 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

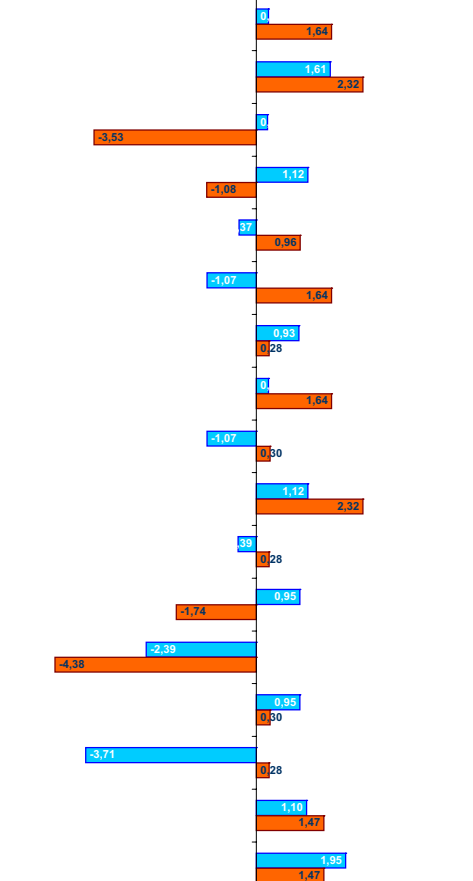
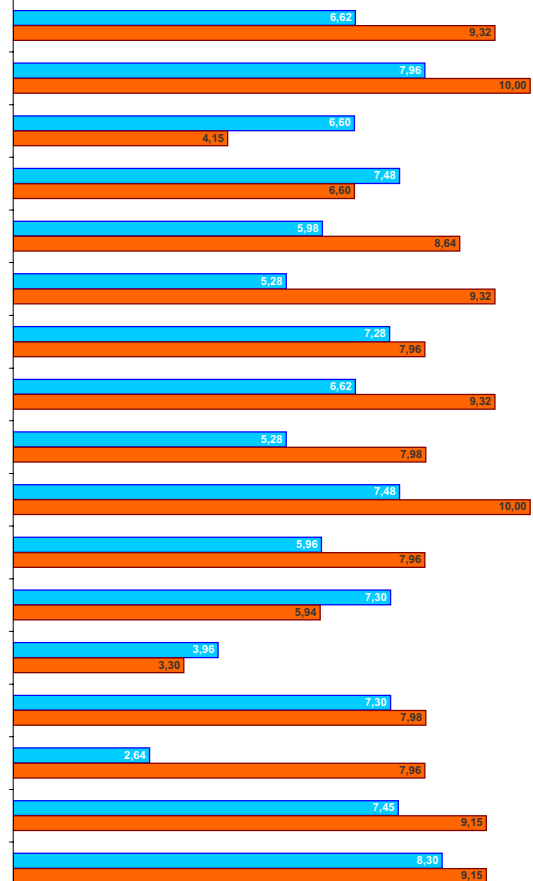
La solució definitiva al problema d'abastament d'aigua a Catalunya passarà per la construcció de plantes dessalinitzadores, la interconnexió de conques hídriques, i en polítiques d'estalvi d'aigua, sense necessitat de recórrer al transvasament del Roina.

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 supo

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

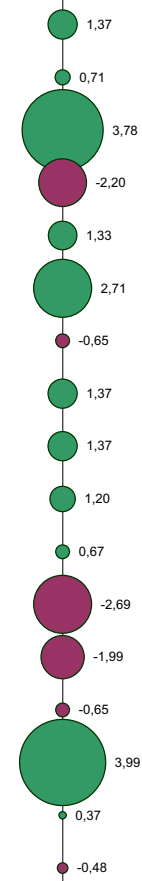
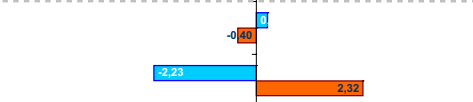
A curt termini, la banda ampla i la telefonia mòbil arribaran arreu dels municipis de Catalunya



Governabilitat

La Generalitat i les Administracions Locals disposaran de més recursos i arribaran a poder invertir globalment 20.000M€ cada any, i la inversió privada anirà a l'alça amb acords de concessió per a noves actuacions però sobretot per a tasques de mantenimen

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.



## POBLACIÓ I MIGRACIÓ

*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.

*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.

- Fins el dia d'avui encara no s'ha debatut quin és el model de desenvolupament que la ciutadania vol per a Catalunya. El creixement demogràfic accentuat és una realitat avui dia a Catalunya i en d'altres parts de l'Euram, però sobre la seva conveniència, caldria debatre-la públicament per a traçar les estratègies a futur. Creixement no sempre és sinònim de millora de qualitat de vida.
- El mar Mediterrani és un mar emergent. A curt termini, els tràfics de mercaderies que navegaran pel Mediterrani creixeran de forma molt substancial, i seran una oportunitat de desenvolupament econòmic i social per a aquells territoris riberencs que estiguin disposats a prendre'n partit actiu. Si Catalunya aprofita les oportunitats derivades del transport i la logística, i de les noves relacions amb Àsia i Àfrica, aquest territori tindrà un atractiu que mantindrà, si no augmentarà, els actuals fluxos migratoris. El 2015, Catalunya podria arribar a tenir 9,5M d'habitants.
- La facilitat de comunicacions actual fa que el boca // orella sigui crucial en la direcció i magnitud dels fluxos migratoris. Mentre hi ha hagut oferta de llocs de treball al litoral Mediterrani, la gent ha intentat creuar l'estret; però el mateix boca // orella que ha portat la gent ràpidament allà on era necessària, també funciona en la direcció contrària: amb la frenada econòmica a Europa i a Espanya, el reflux és més ràpid, i la magnitud i direcció dels fluxos migratoris poden canviar molt ràpidament. Resulta doncs molt aventurat establir prediccions demogràfiques, fins i tot a curt termini.
- El País Basc va passar en 20 anys de 1,5M d'habitants a 3,4M. Tanmateix ara està patint regressió demogràfica. Els fluxos migratoris no són intemporals, i és possible que

el creixement a Catalunya, i també a l'arc Mediterrani, vagi a la baixa de la mateixa manera que en els darrers 10 anys ha anat a l'alça. És probable que població a Catalunya s'estabilitzi el 2015 en 8M d'habitants, o fins i tot per sota.

- L'increment demogràfic és interessant, però cal saber-lo canalitzar cap a zones despoblades, com per exemple la Segarra. Una acumulació excessiva de nova població en àrees ja densament poblades pot ser delicada, mentre que paradoxalment la despoblació d'algunes comarques catalanes és una realitat.
- Els jubilats europeus que arriben a Catalunya no són, en la seva major part, residents que s'instal·laran definitivament i permanent. La dependència idiomàtica i familiar fa que aquests jubilats no perdin els llaços amb els seus països d'origen, i que acabin tornant quan la salut ja no acompanya. A més, aquesta migració és irrellevant en el creixement demogràfic català.
- Cada cop és més comú el cas de turistes nord-europeus que gràcies a les companyies aèries de lowcost compren segones residències als territoris de l'arc Mediterrani i venen a passar caps de setmana o petites vacances aquí. Si les fórmules dels serveis aeris de lowcost s'acaben per l'increment del preu del combustible, aquestes noves fórmules de turisme residencial poden desaparèixer.
- La capacitat d'integració de la immigració a Catalunya ha quedat provada amb la resta de moviments migratoris que s'han donat en anterioritat. Els immigrants s'integraran a Catalunya sempre que Catalunya continuï essent un territori atractiu i que ofereixi oportunitats de desenvolupament humà i personal.

## ORGANITZACIÓ TERRITORIAL

*Catalunya té 946 municipis, 41 comarques i 4 diputacions. El municipi de Barcelona té 92km<sup>2</sup> (Madrid 607km<sup>2</sup>). 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.

- A curt termini res no canviarà. La fragmentació territorial continuarà essent la mateixa que fins ara, cada alcalde continuarà tenint un gran poder sobre què es fa o deixa de fer al seu municipi i la governabilitat de Catalunya serà igualment complicada.
- En els darrers 20 anys s'han anat creant noves estructures administratives solapades amb les ja existents, sense que se n'hagin eliminat d'altres (p.e. implantació de consells

comarcals, de vegueries...) i cada cop hi ha més capes i estrats en el procés de decisió. Quan es van intentar diluir les diputacions els primers anys de la democràcia, va quedar clar que desmantellar institucions existents era una tasca francament complexa.

- L'excessiva presència i, alhora, dependència dels diferents àmbits de l'Administració i la política en totes les activitats ofega progressivament la mateixa societat. Cal donar alè als emprenedors i facilitar-los el desenvolupament de les seves idees.
- Intentar canviar la organització administrativa, crear un nou marc institucional a nivell metropolità, és una tasca tant complexa i que originaria tant desgast a aquell que ho volgués desenvolupar, que no és molt probable que s'arribi a realitzar mai.
- Més enllà de potenciar l'àrea metropolitana de Barcelona, el que caldria fer és buscar el creixement de les ciutats intermèdies catalanes (Tarragona, Manresa, Girona...). És millor el conjunt d'unes quantes ciutats intermèdies que conformen un àmbit econòmic comú (com les ciutats alemanyes) que una gran ciutat que ho concentri tot.

## 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.

- L'augment de la mobilitat personal i d'activitats és una tendència mundial, i Catalunya no és diferent d'altres territoris. La mobilitat, obligada i no obligada, va i continuarà anant a més.
- Cal adequar les infraestructures viàries a les necessitats físiques de desplaçament de les persones.
- Una manera de reduir el volum de desplaçaments obligats és fer ús de noves tecnologies, especialment les TIC.

## 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.

- Moltes de les empreses amb capçalera a Catalunya i que ja han deslocalitzat la seva economia cap a altres països, encara mantenen els centres de gestió a Catalunya, fet que es podria i caldria mantenir.
- El cost del transport és un gran condicionant de la deslocalització de l'economia, i si els costos del carburant continuen incrementant, podria arribar a posar-se fre a aquest procés de deslocalització a països llunyans (Àsia, Amèrica...). Si el preu del transport augmenta encara més podria arribar-se a un procés de retorn de les produccions industrials als mercats consumidors, o als seus immediats veïns (Maroc, Tunísia, Europa Oriental...).
- Sempre que el transport de béns es continuï fent pel mitjà marítim, la deslocalització de l'economia no es veurà afectada excessivament per l'increment dels costos del carburant, ja que els costos del transport marítim són molt baixos. Això permetria mantenir l'actual esquema de deslocalitzacions.
- La relativament baixa deslocalització de l'economia japonesa ve d'una millora important en la productivitat. Tot i que els costos de producció al Japó són molt elevats, la intensa productivitat dels treballadors japonesos ha permès mantenir gran part de la producció industrial al país (electrònica, per exemple). A Europa cal buscar un increment de la productivitat i l'especialització en producció de béns d'altíssima qualitat.
- El manteniment de sectors d'activitat industrial madurs basats en baixos costos de mà d'obra bipolaritzarà la societat, incrementant les desigualtats entre els més rics i els més pobres.

## 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.

- L'agricultura només es mantindrà en aquelles àrees on sigui competitiva i on es destinin subvencions. Hi ha sectors agrícoles que poden i són competitius a casa nostra, i que són font de riquesa del país (vi de qualitat, sectors lligats a l'agroalimentari...).
- Cal garantir la conservació del medi natural. Subvencionar la pagesia permet mantenir el medi i el paisatge actius, evitar incendis forestals... És millor mantenir la pagesia, que ampliar cossos de guardes forestals.
- La iniciativa de molts ajuntaments de crear Parcs Agraris no ha tingut èxit. El motiu pel qual no ha funcionat és estructural, no hi ha pagesos..
- És estratègic, però, mantenir un nivell de producció agrícola en el continent Europeu. Japó i els Estats Units han escollit polítiques en aquesta direcció per a ser menys vulnerables a canvis eventuais en el marc de relacions internacionals. L'excessiva dependència de proveïdors internacionals pel que fa als béns agrícoles és una debilitat.

## 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 negocis (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.

- El model turístic Barcelona és irreplicable, i no podrà ser exportat a la resta de Catalunya, amb la diversitat d'oferta que ofereix actualment (cultura, negocis, lleure, salut, estudis...). Però la marca Barcelona pot beneficiar altres productes turístics catalans (Costa Brava, Costa Daurada, Pirineus...) i donar-los un impuls més enllà del seu atractiu original (platja, esquí, etc...).

- Cal millorar la qualitat de totes les marques turístiques Catalanes. A França s'ha fet un esforç perquè les regions i els pobles busquin una excel·lència, potenciant valors com la cultura i gastronomia franceses. A banda de destinacions turístiques de primera línia (París, Provença...) n'hi ha moltes d'altres amb reputació internacional (Alps, Bretanya, Loire...).

## 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 acollit 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.

- La gestió aeroportuària vindrà sempre fortament condicionada per la planificació estratègica central. Però la possibilitat de canviar els models de gestió dels aeroports espanyols dependrà de la voluntat que tinguin la resta d'aeroports estatals d'avançar cap a un nou model més participatiu. No tots els grans aeroports espanyols estan interessats en un canvi del model existent.
- La transferència de la gestió aeroportuària serà complexa perquè Aena ha fet inversions molt importants en els aeroports espanyols, i com a societat anònima no estarà disposada a cedir la gestió gratuïta d'aquestes instal·lacions on ha invertit fortament i recent. El model de gestió d'AENA ha quedat molt travat per l'estructura administrativa que s'hi ha teixit. És més complicat que hi hagi canvis en la gestió a dia d'avui, del que hauria estat plantejar-ho ara fa 20 anys.
- No és tant important l'aeroport en sí, sinó les infraestructures i serveis que hi són al seu voltant. Els parcs de negocis, industrials, els serveis hotelers, de congressos, llocs de reunió, els accessos viaris, amb transport públic: aquests són els principals factors que fan un aeroport més atractiu que un altre. I aquests factors no depenen d'Aena, sinó de les administracions autonòmiques i locals.

- A mig termini, la regulació dels aeroports catalans vindrà des del marc legal de Brussel·les i això pot obrir canvis en el marc de gestió dels aeroports catalans. L'obertura del "open-sky" europeu i americà portarà noves perspectives de desenvolupament i captació de vols intercontinentals.

## PORTS // CONNEXIONS TERRESTRES

*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.*

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

- Els ports de l'arc mediterrani tenen hinterlands regionals, relativament petits. Els hinterlands dels ports del nord d'Europa arriben fins a 1000km terra endins.
- El port de València ha estès el seu hinterland cap a Castella, i n'ha incorporat representants al seu consell d'administració. El port de Barcelona pateix les dificultats que es deriven del fet que el seu hinterland natural estigui a cavall entre França i Espanya, però ha de fer esforços per a treballar coordinadament amb tota la seva àrea d'influència.
- És imprescindible que el port de Barcelona absorbeixi els tràfics marítims asiàtics d'entrada a Europa per a que actui realment com a capital econòmica a l'arc mediterrani.
- El punt clau està en desenvolupar les interconnexions adequades del port amb una xarxa ferroviària i viària, així com articular plataformes logístiques internes. La diferència d'amples a les vies fèrries d'Espanya i Europa és el gran factor limitant del creixement del port i el transport ferroviari.
- La línia de l'AVE té ample europeu i de Barcelona cap a la frontera serà compatible per a tràfics mixtos. Tot i això, cal construir un corredor exclusiu per a tràfic ferroviari, perquè la compatibilitat de tràfics en un traçat mixt té límits, tant pel que fa a la infraestructura (deteriorament ràpid de les vies, pendents limitats...) però també pel que fa a la gestió dels tràfics (de la dificultat de coordinar combois ràpids de passatgers i lents de mercaderies en una sola via amb apartadors).
- El règim de concessió sota peatge del túnel del Pertús (8km) és poc coherent amb la política que s'ha seguit posteriorment amb els altres grans túnels de l'alta velocitat que s'han construït a Espanya i que seran gratuïts (Guadarrama 30km, Pajares 25km).

## LOGÍSTICA // DISPONIBILITAT DE SÒL

*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.*

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.

- A Catalunya no existeix un problema de manca de sòl per a desenvolupar noves plataformes logístiques; les terres de l'Ebre i de Ponent poden acollir aquest tipus d'activitats perquè tenen molt sòl disponible i gaudeixen de bona accessibilitat. Si es construís l'autovia de la vall de l'Ebre entre Tortosa – Lleida, aquesta accessibilitat seria encara major.
- Massa sovint només s'ha pensat amb localitzacions litorals i properes a Barcelona. Però la Catalunya interior també ofereix oportunitat, i instal·lar-hi logística és una forma de fer re-equilibri territorial. La Segarra té unes característiques adequades per a instal·lacions de grans dimensions, però és imprescindible el ramal Lleida-Igualada-Port de Barcelona de l'eix transversal ferroviari.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // EIXOS TRANS-EUROPEUS

*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-Figueras per Manresa i Bracons. El 4t cinturó és font controvèrsia i oposició però té el suport d'associacions d'empresaris, governs locals...*

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.

- Les connexions viàries com l'eix transversal o el curt cinturó són necessaris; la seva problemàtica parteix sobretot pel dèficit en transport públic alternatiu.
- Els camions de transport de mercaderies segueixen sempre la ruta més curta, així que els itineraris de la Catalunya interior, que a més eviten el pas per la regió metropolitana, seran els més emprats a mig termini.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // PEATGE

*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.*

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?

- Cal avançar cap a fórmules de gestió de la xarxa viària que inclogui el pagament per a ús de la via. El sistema actual de peatge, però, és obsolet. El futur es troba en el sistema de l'Eurovinyeta.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // SEGURETAT VIAL

*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.*

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

- El futur avançarà cap al desdoblament progressiu de la xarxa bàsica de carreteres per motius de seguretat viària. Cal acabar amb els accidents frontals.
- Cal construir variants de les travesseres a l'interior de poblacions de tota la xarxa bàsica de carreteres.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // XARXES LOCALS I COMARCALS

*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.*

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.

- La xarxa local i comarcal fa funcions que no li corresponen. Cal una inversió decidida per a solucionar els dèficits d'aquestes xarxes.
- Ambdues xarxes haurien de ser gestionades per la Generalitat.
- El viari a l'entorn del Centre Direccional del Vallès és un exemple de bona pràctica.

## INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // FERRMED

*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 Roine, Metz, Luxemburg, Duisburg, Hamburg, Copenhaguen i Malmö.*

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

- L'execució del projecte FERRMED reduiria en 800mil Tm CO2 les emissions anuals a Catalunya, representant un 2% de les emissions totals i un 20% de les emissions associades al transport. Al País Valencià la reducció encara podria ser més acusada. El cost del transport també disminuiria fins a 2600M d'euros anuals en el transport fins a Duisburg, Alemanya.
- Calen entre 4 i 8 vies de ferrocarril depenent del tram per a compatibilitzar tots el tràfics del corredor (mercaderies, passatgers, rodalies...). Entre Barcelona i Girona calen 6 vies. Entre Tarragona i Barcelona calen 8 vies.

## INFRASTRUCTURES 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, estenent l'àrea metropolitana de Barcelona a tot Catalunya?

- Els serveis exprés de metro d'alta velocitat portaran un canvi en les habituds de mobilitat de la població així com possibilitaran noves relacions socioeconòmiques. Són tant o més importants, però, les connexions d'aquesta xarxa amb els aeroports.
- Els serveis exprés dinamitzaran l'economia i la seva eficiència. Convé especialment connectar també Saragossa i Perpinyà.

## INFRASTRUCTURES 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.

- Els dos trams fonamentals de l'Eix Transversal Ferroviari són les dues potes entre Barcelona i Igualada i Manresa, és a dir, els dos únics trams que no formen part de l'ETF pròpiament dit, sinó de les rodalies de Barcelona, en alta velocitat.
- El tram entre Igualada i Lleida pot ser interessant per a desenvolupar la logística a Ponent i la Segarra si aquesta línia està connectada amb el port de Barcelona.
- En tram entre Manresa i Girona és tècnicament molt complex, i si s'hi vol fer passar mercaderies, els paràmetres de disseny hauran de ser molt exigents, la qual cosa comportarà un cost elevadíssim i un impacte ambiental igualment important.
- La construcció de l'Eix Transversal Ferroviari no és prioritària a curt o mig termini. Tot i això, és important realitzar ja en aquest moment la reserva de sòl pertinent per a que si en el futur se'n decideix la seva construcció, l'espai que ha d'ocupar no s'hagi urbanitzat, i alhora, per a que els planejaments urbanístics dels municipis per on passi considerin aquest traçat.

## ABASTAMENT D'AIGUA // TRANSVASAMENTS

El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Barcelona (60hm<sup>3</sup>), i l'ampliació de la de la Tordera (10hm<sup>3</sup>). 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 Roine.**

- La solució del problema de l'aigua només pot passar per la consideració de totes les solucions plantejades simultàniament: estalvi d'aigua, reutilització, dessalinitzadores, interconnexió de conques, transvasament del Roine, política d'embassaments.
- Cal aplicar les TIC a la gestió de l'aigua. Tenen un gran potencial per a detectar consums anòmals, fuites, mesurar els rendiments de la xarxa...
- El transvasament del Roine és una solució a no menystenir. El règim hidràulic del Roine és molt diferent que el dels rius peninsulars com l'Ebre. L'Ebre perd la major part del seu cabal en evaporació, captacions d'aigua... i el seu cabal a la desembocadura és relativament petit. El Roine vessa el 95% del seu cabal al mar ja que prové d'un àmbit climatològic radicalment diferent, i a més té un flux més constant al llarg de l'any. El cabal del Roine a la seva desembocadura és molt superior al de l'Ebre, i per tant és menys susceptible a variacions sota condicions d'una captació d'aigua per a l'arc Mediterrani. Tècnicament, la solució del Roine no és especialment complexa, no serien necessaris embassaments intermedis.
- Cal dur a terme importants obres de manteniment als embassaments espanyols. Molts d'ells han perdut un percentatge molt important de la seva capacitat per l'acumulació de sediments al seu fons. Cal recuperar les capacitats originàries.
- Cal revisar la política d'embassaments. Molts projectes planificats des de la dècada dels 80 no s'han arribat a executar, i caldria fer-ho. Però cal plantejar noves fórmules d'indemnització dels afectats més enllà de l'expropiació. Cal fer partíceps els afectats dels beneficis dels embassaments, donant-los una retribució econòmica en funció dels moviments d'aigua que gestionen.
- La reutilització d'aigües de depuradores per a usos agrícoles és limitada: només és apte per a regar conreus llenyosos, i no ho és per a conreus herbacis.

## 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.

- Totes les energies són necessàries, i les interconnexions, imprescindibles. La primera prioritat és garantir el subministrament.
- Tècnicament la MAT no es pot soterrar a les Alberes. El soterrament d'una línia elèctrica d'alt voltatge requereix pendents reduïts del traçat. La única solució per a dur a terme el soterrament en aquest tram seria la construcció d'un segon túnel paral·lel al del tren d'alta velocitat. Per raons de seguretat, no és possible canalitzar la línia elèctrica per dins el túnel ferroviari.
- La MAT i el transvasament del Roine tenen més oposició de la banda francesa que catalana, i cal ser-ne conscients perquè això marcarà el pas de les negociacions sobre traçats i solucions tècniques.

## 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> és d'un terç del total.*

Les emissions de CO<sub>2</sub> 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.

- És impossible arribar als valors d'emissions que indiquen les Directrius Nacionals de Mobilitat pel 2012, arribarem tard perquè començarem tard.

## TELECOMUNICACIONS // FIBRA ÒPTICA // WiMax i Telefonía mòbil

*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.

*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 telefonía mòbil no dona encara cobertura a tot el territori, i allà on ho fa, la implantació de nous serveis avançats de telefonía requerirà la disposició de gran nombre d'antenes addicionals.*

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

- A curt termini hi haurà un operador públic i la xarxa troncal de fibra òptica s'anirà desenvolupant fins a donar servei a gran part del territori català, sobretot als principals centres d'activitat. Com que les inversions del sector de les telecomunicacions són molt elevades, els operadors privats només realitzen aquelles que són profitoses, i la resta les haurà de fer l'administració. En alguns casos, l'administració serà ajudada per grans empreses com Endesa que tenen interès a fer arribar la xarxa en indrets del territori on hi tenen seus, però on la població és reduïda (per exemple, la Vall d'Aran).
- El WiMax no es desenvoluparà en àrees urbanes pel seu elevat cost. Un bon servei de WiMax requereix la instal·lació de gran nombre d'antenes. Un servei bàsic, però, potser sí que arribarà a tots el pobles amb tècniques de radioellaç, però amb unes prestacions limitades. El sistema és assequible si el volum d'informació que cal moure és petit.
- El problema de les tecnologies de la informació és la tecnologia avança de forma més ràpida que els períodes d'amortització de les infraestructures construïdes. La implantació de noves tecnologies es retarda generalment fins que les inversions de sistemes anteriors s'han recuperat. A Barcelona, per exemple, la fibra òptica arriba a totes les illes des de mitjans anys 90. La necessitat d'amortitzar l'ADSL ha retardat l'enllaç de la fibra òptica des del carrer fins a les llars, que fins ara es fa amb cables coaxials que disminueixen les prestacions del sistema.



## INVERSIONS PÚBLIQUES I PRIVADES

*La reducció del diferencial de renda per càpita entre regions espanyoles afavorirà una disminució de les transferències inter-regionals d'ajuda al desenvolupament a Espanya. Simultàniament, es reduiran els fons estructurals i de cohesió europeus que han arribat a Espanya des de la incorporació a la Unió Europea (1986). El dèficit fiscal de Catalunya pot situar-se sobre el 5-10% del PIB (les balances fiscals inter-regionals no es publiquen a Espanya). El volum d'inversió global de la Generalitat de Catalunya per l'any 2008 és de 5900M€, el doble que l'any 2002. Es preveu en el PITC una inversió anual de la Generalitat en infraestructures de transport per sobre de 1000M€ fins l'any 2026. L'any 2007, la inversió pressupostada per la Generalitat de Catalunya en infraestructures de transport va ser de 1100M€, el 30% de tota la inversió pública en infraestructures de transport a Catalunya, corresponent el 70% restant a l'Estat Central.*

La Generalitat i les Administracions Locals disposaran de més recursos i arribaran a poder invertir globalment 20.000M€ cada any, i la inversió privada anirà a l'alça amb acords de concessió per a noves actuacions però sobretot per a tasques de manteniment.

- El capital inversor en noves actuacions i tasques de manteniment s'incrementarà a base de noves i molt variades fórmules de finançament. La creació d'empreses públiques amb capacitat d'endeutament, com l'Adif en són un exemple.

## 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.

- Només en aquells àmbits on el debat social ja estigui madur es superaran els actuals debats conjunturals entre l'estat central i el govern de la Generalitat.

Nom: .....

e-mail: .....

Tel: .....

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<b>POBLACIÓ</b> 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.  <b>La població de Catalunya s'estabilitzarà a l'entorn dels 8 milions d'habitants en l'horitzó dels propers 20 anys.</b>	<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	
<b>MIGRACIÓ</b> 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.  <b>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.</b>	<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	
<b>ORGANITZACIÓ TERRITORIAL</b> Catalunya té 946 municipis, 41 comarques i 4 diputacions. El municipi de Barcelona té 92km <sup>2</sup> (Madrid 607km <sup>2</sup> ). 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.  <b>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.</b>	<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	
<b>MOBILITAT DE PERSONES I ACTIVITATS</b> 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.  <b>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.</b>	<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:
<b>DESLOCALITZACIÓ d'EMPRESES</b> 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...  <b>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.</b>	<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	
<b>AGRICULTURA</b> 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.  <b>L'agricultura es mantindrà a Catalunya tan sols en aquelles àrees en què pugui ser competitiva o on es destinin subvencions per criteris paisatgístics.</b>	<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	
<b>TURISME</b> 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 negocis (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.  <b>El model turístic de Barcelona s'estendrà progressivament en els propers 10 anys cap a la resta de Catalunya.</b>	<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	
<b>AEROPORTS</b> 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 acollit 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 70Mpax. 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.  <b>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.</b>	<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><b>PORTS // CONNEXIONS TERRESTRES</b></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><b>El Port de Barcelona captarà el tràfics marítims asiàtics d'entrada a Europa i disposarà d'infraestructures de connexió adequades amb l'àrea metropolitana de Barcelona i Europa.</b></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><b>LOGÍSTICA // DISPONIBILITAT DE SÒL</b></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><b>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.</b></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><b>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // EIXOS TRANS-EUROPEUS</b></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><b>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.</b></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><b>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // PEATGE</b></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 autopistes gratuïtes (A-7, A-2, A-27...), amb el cost i l'impacte sobre el territori que això suposa.</p> <p><b>Per a gestionar de forma més eficient la mobilitat viària, s'aplicaran a mig termini peatges a totes les autopistes i autopistes 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?</b></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	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p><b>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // SEGURETAT VIAL</b></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><b>A curt termini, tota la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya estarà completament segregada de circulació i usos confrontants.</b></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><b>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // XARXES LOCALS I COMARCALS</b></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><b>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.</b></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><b>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // CORREDOR DEL MEDITERRANI</b></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><b>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).</b></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><b>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // TÚNEL DE BARCELONA</b></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><b>El túnel ferroviari entre Sants i la Sagrera s'executarà segons els terminis i el traçat establerts originàriament.</b></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><b>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // FERRMED</b></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><b>A mig termini es desenvoluparà un corredor exclusiu pel transport de mercaderies connectant els ports de l'arc mediterrani.</b></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	És probable?	És convenient?	Observacions:
<b>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // SERVEIS FERROVIARIS</b> 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.  <b>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, estenent l'àrea metropolitana de Barcelona a tot Catalunya?</b>	<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	
<b>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // EIX TRANSVERSAL FERROVIARI</b> L'eix transversal ferroviari (ETF) entre Lleida i Girona tindria tràfic de passatgers i mercaderies, i s'estima costaria 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.  <b>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.</b>	<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	
<b>ABASTAMENT D'AIGUA // TRANSVASAMENTS</b> El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Barcelona (60hm <sup>3</sup> ), i l'ampliació de la de la Tordera (10hm <sup>3</sup> ). L'ACA preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Cunit. Les xarxes d'abastament del mini-transvasament i d'Aiguës Ter Llobregat es troben separades per pocs quilòmetres.  <b>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.</b>	<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	
<b>SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA // LÍNIA DE MOLT ALTA TENSÍO (MAT)</b> 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.  <b>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.</b>	<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	
<b>CANVI CLIMÀTIC</b> 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 <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> és d'un terç del total.  <b>Les emissions de CO<sub>2</sub> 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.</b>	<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>TELECOMUNICACIONS // FIBRA ÒPTICA</p> <p>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).</p> <p><b>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.</b></p>			
<p>TELECOMUNICACIONS // WiMax i TELEFONIA MÒBIL</p> <p>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.</p> <p><b>A curt termini, la banda ampla i la telefonia mòbil arribaran arreu dels municipis de Catalunya.</b></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>INVERSIONS PÚBLIQUES I PRIVADES</p> <p>La reducció del diferencial de renda per càpita entre regions espanyoles afavorirà una disminució de les transferències inter-regionals d'ajuda al desenvolupament a Espanya. Simultàniament, es reduiran els fons estructurals i de cohesió europeus que han arribat a Espanya des de la incorporació a la Unió Europea (1986). El dèficit fiscal de Catalunya pot situar-se sobre el 5-10% del PIB (les balances fiscals inter-regionals no es publiquen a Espanya). El volum d'inversió global de la Generalitat de Catalunya per l'any 2008 és de 5900M€, el doble que l'any 2002. Es preveu en el PITC una inversió anual de la Generalitat en infraestructures de transport per sobre de 1000M€ fins l'any 2026. L'any 2007, la inversió pressupostada per la Generalitat de Catalunya en infraestructures de transport va ser de 1100M€, el 30% de tota la inversió pública en infraestructures de transport a Catalunya, corresponent el 70% restant a l'Estat Central.</p> <p><b>La Generalitat i les Administracions Locals disposaran de més recursos i arribaran a poder invertir globalment 20.000M€cada any, i la inversió privada anirà a l'alça amb acords de concessió per a noves actuacions però sobretot per a tasques de manteniment.</b></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>GOVERNANÇA</p> <p><b>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.</b></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><b>ALTRES OBSERVACIONS I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA...</b></p>			