

**Debat a la Cambra de Comerç de Sabadell**  
**3 de juny de 2008**

*El document que es presenta a continuació és una síntesi de les opinions que varen expressar a títol individual els participants al debat d'infraestructures realitzat a la Cambra de Comerç de Sabadell. Representen únicament els parers individuals dels participants al debat, i en cap cas la posició de la Cambra de Comerç o del Consultor. 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.*

L'evolució futura de la població a Catalunya vindrà condicionada fortament per la conjuntura econòmica dels propers anys. És probable que continuïn arribat nous residents, però el ritme d'arribada serà presumiblement més feble. Si la crisi s'accentua en els propers mesos, és possible que les mesures restrictives d'acolliment de nova immigració per part dels governs autonòmics i de l'estat siguin més severes. Amb tot, l'arribada d'immigració ha estat fins ara positiva per l'economia catalana i espanyola, ha permès un creixement econòmic superior a la mitjana europea i ha contribuït a un rejuveniment de la població. Pel que fa a l'economia, la qüestió que més preocupa als participants al debat d'infraestructures són els processos de deslocalització d'empreses, sobretot quan els motius de la marxa d'aquestes empreses no són tant els costos laborals com les relacions amb l'administració, les condicions fiscals, les restriccions ambientals o el dèficit d'infraestructures. És important que Catalunya faci un procés de reflexió estratègica ambiciós i defineixi el model de país que vol pels propers decennis. Val la pena valorar aquells factors en què Catalunya és excel·lent, i potenciar-los tant com sigui possible.

En l'apartat d'infraestructures, les qüestions que els assistents han valorat més inquietants són la penetració de la fibra òptica en les àrees econòmiques i d'activitat industrial de Catalunya, i les infraestructures ferroviàries d'altres prestacions a l'Arc Mediterrani, tant l'AVE per a passatgers –incloent la possibilitat d'habilitar una parada al Vallès Occidental,- com el corredor de mercaderies que ha de relligar els ports mediterranis amb l'Europa Central. La incertesa que plana sobre la futura parada de la línia d'alta velocitat del Vallès Occidental és l'actuació ha aixecat més preocupació, bàsicament perquè es considera una actuació molt poc probable i en canvi es valora seria molt convenient. La opinió general és que el Vallès Occidental té massa demogràfica suficient per a generar la demanda necessària per a una parada de l'AVE, però en canvi el ministeri considera la construcció del ramal del Vallès només a llarg termini, i mai abans del completament de la línia principal fins a Perpinyà. La penetració de la banda ampla en el territori és un altre tema d'interès. És fonamental que la fibra òptica arribi a tots els polígons industrials i àrees econòmiques del país per a garantir la competitivitat de les empreses. A hores d'ara, però, les polítiques empresarials dels operadors quant al desplegament de xarxa no contempen l'extensió de fibra en polígons de forma generalitzada. Sovint, el nombre reduït de clients potencials d'un polígon no compensa les inversions necessàries si l'administració no en participa, i per tant, finalment només s'ofereix la possibilitat de contractar serveis d'ADSL amb les limitacions que això comporta. Les comunicacions ferroviàries a l'Arc Mediterrani són també motiu de preocupació, tant pel que fa a l'alta velocitat per a passatgers, com el que fa referència al transport de mercaderies (projecte Ferrmed). Si la primera autopista de l'Estat va ser la de l'Arc Mediterrani, els assistents no consideren raonable que en matèria ferroviària aquest eix no sigui igualment prioritari per l'executiu central, més quan l'Estat està construint nombroses línies d'alta velocitat en àrees del país molt menys poblades i amb una activitat empresarial i econòmica més feble. En aquest capítol, val la pena treure profit de l'entesa

entre la Generalitat de Catalunya i la Generalitat Valenciana per a exercir major pressió sobre el govern central. Les qüestions relatives al subministrament energètic inclosa la interconnexió elèctrica amb França, el desenvolupament del port de Barcelona, les inversions sobre la xarxa de carreteres de Catalunya –segregació total de la xarxa bàsica, i adequació/integració del viari local i comarcal,- les infraestructures de logística i la millora del servei d'autobús interurbà són també qüestions que s'han ressaltat inquietants en el transcurs del debat. La reformulació del model de gestió dels aeroports, bé que considerada com a fonamental es valora evolucionarà de forma positiva ben aviat.

S'ha posat de relleu la necessitat de millorar el procés de planificació i implantació de noves infraestructures, sobretot pel que fa a aquelles que són de gran envergadura o de caire estratègic. D'una banda, cal un procés d'anàlisi i prioritització d'infraestructures més transparent i d'acord amb criteris de rendibilitat socioeconòmica que sigui capaç de superar debats conjunturals i reticències socials, i agilitar-ne la seva tramitació. D'altra banda, es constata que la fragmentació territorial i institucional és un factor que afegeix dificultats per a articular polítiques conjuntes d'infraestructures. Seria convenient, doncs, desenvolupar mecanismes que permetin fer compatible la proximitat de l'administració al ciutadà amb el desenvolupament d'actuacions d'àmbit supramunicipal.

Resultats de l'enquesta

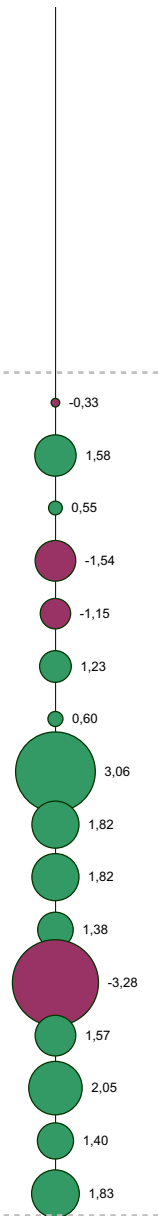
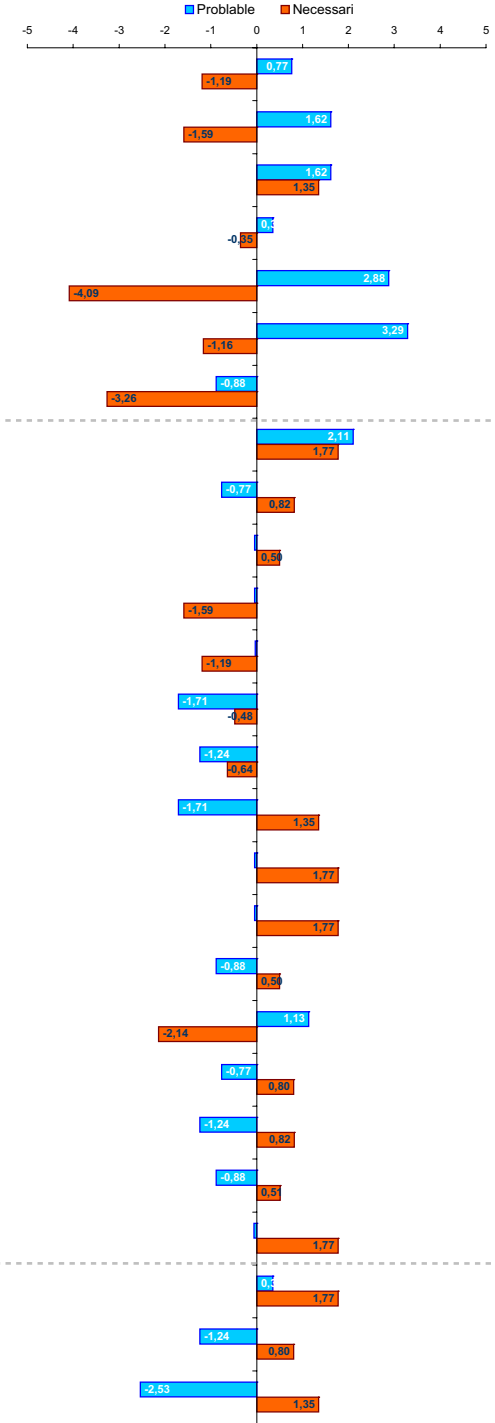
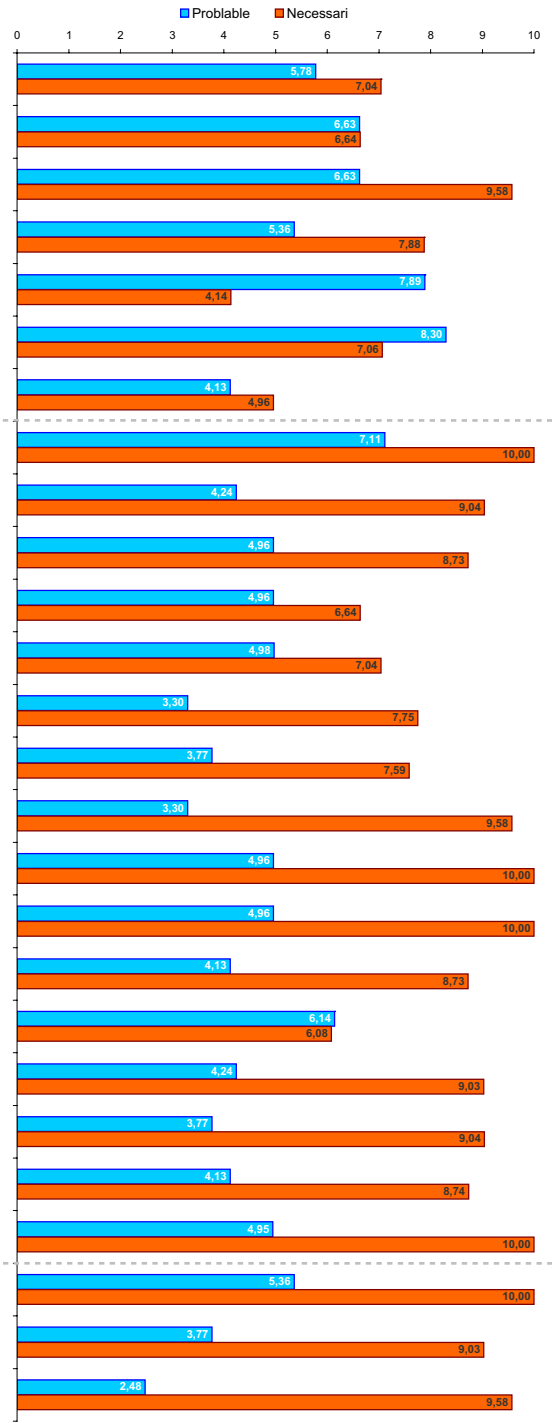
Desviació respecte la mitjana

Grau de preocupació

Economia

Infraestructures

Governabilitat



## 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.

- El creixement de la població continuarà sent important, tant de nous residents procedents del sud i d'Amèrica Llatina com de nous residents Europeus, amb els perfils diferenciats que això implica. Amb tot, els ritmes de creixement seran probablement menys acusats que fins ara. El rol de la immigració és valorat positivament perquè contribueix fortament al creixement de l'economia.
- L'arribada de nous residents ve lligada a la marxa de l'economia. En el context d'incertesa econòmica que vivim actualment, és probable que els ritmes d'arribada de nous residents s'apaivaguin, especialment d'aquells que venen en busca d'oportunitats de feina. Cal tenir en compte que si la recessió econòmica acaba sent important, les polítiques d'immigració tendiran a ser més restrictives a través de l'enduriment dels criteris de regularització dels immigrants que arriben a l'Estat sense papers.
- Catalunya necessita saber cap a on va, i definir el model de desenvolupament pel qual aposta. Calen projectes estratègics a llarg termini. Serà doncs en acord amb els objectius que es marquin a llarg termini que el país podrà decidir si necessita o no l'arribada de gran quantitat de mà d'obra poc qualificada, o ha d'inclinar-se cap a polítiques restrictives que prioritzin l'arribada de nous residents altament qualificats.
- No pot banalitzar-se el rol que juga la immigració a Catalunya. D'una banda, el creixement econòmic generalitzat d'ençà de mitjans els anys 90 al país, principal factor explicatiu de la convergència socioeconòmica del país cap als estàndards europeus, no podria explicar-se sense l'arribada de gran quantitat de nova mà d'obra, tant per la feina que desenvolupa com per l'augment del consum que això suposa –la productivitat dels espanyols no ha augmentat en aquest període. D'altra banda, Espanya i els territoris de l'Arc Mediterrani tenien un problema d'envelliment de la població molt acusat durant la dècada dels 90 que s'ha alleugerit en gran mesura gràcies a l'arribada de nova població jove i que generalment té més fills.

## 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.

- Superar la fragmentació territorial a Catalunya és una necessitat a molt curt termini. Mentre la fragmentació de les competències sobre els diferents àmbits sectorials i territorials sigui l'actual, a l'administració li resultarà molt difícil articular actuacions d'infraestructures importants o projectes estratègics a mig i llarg termini. La realitat és que finalment s'acaba optant per executar aquelles actuacions que impliquen menys conflictes, i la resta queden aplaçades o truncades. Els estats han perdut capacitat d'actuació sobre el territori a mesura que s'ha dotat les municipalitats de majors competències pròpies, i moltes de les grans infraestructures de país actualment en servei no s'haurien pogut fer a dia d'avui per l'oposició municipal.
- La fragmentació territorial no afecta únicament les grans infraestructures del país, sinó que repercuteix en una urbanització desordenada dels àmbits locals. La descoordinació dels diferents planejaments municipals comporta sovint incompatibilitats d'usos a les fronteres municipals, o ineficiències funcionals importants. La disseminació de petits polígons industrials pel territori en oposició a polígons industrials de dimensió més important compartits entre municipis veïns n'és un exemple. Sovint, els municipis construeixen aquelles infraestructures amb poca acceptació social (depuradores, polígons...) tant allunyades del seu nucli urbà com els sigui possible, sense valorar l'impacte que poden tenir sobre el municipi veí. Les experiències de planificació urbana supracomarcal no són massa esperançadores; valgui d'exemple el conflicte derivat del Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena.
- Sovint es té la percepció que a Catalunya, en comptes de reformar institucions o de reformular-ne les competències quan s'ha considerat que aquestes no complien els objectius que se'ls havia marcat, se n'han anat creant successivament de noves, a vegades igualment poc operatives. El resultat és un mosaic institucional difícilment simplificable sense un important cost polític per aquell qui s'aventuri a redefinir-lo.

## 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.

- A Catalunya es donen avui dia dos factors limitants de la mobilitat que no es donen en altres indrets. El primer factor és el règim d'accés a l'habitatge dels catalans. El costum d'adquirir l'habitatge en propietat com a inversió de futur fa que la gent tendeixi més a buscar feina prop de casa seva, que buscar casa a prop d'una possible feina que se li ofereixi, i que per tant segueixi patrons de vida més sedentaris que en altre llocs. En un país amb costum de llogar l'habitatge, aquesta rigidesa es dona en menor mesura. El segon factor limitant és el lligam podríem dir "sentimental" dels catalans envers a Catalunya. Aquest no és un patrimoni exclusiu de catalans –els alemanys tenen un lligam amb Alemanya, i els espanyols amb Espanya, per exemple- però el nostre àmbit territorial és més petit i per tant dona menys joc a la mobilitat personal.
- Dins el context català, possiblement la mobilitat de persones tendirà a augmentar en els propers anys. Fora el context català, ja sigui la mobilitat cap a la resta d'Espanya o del món, el procés serà molt més lent.

## 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 produeixen bens d'alt valor afegit i de serveis.

- La deslocalització d'empreses quan es dona a nivell dels processos productius de menor valor afegit i aquestes deslocalitzacions contribueixen a garantir la solvència de les empreses, no és en sí un problema, sinó més aviat un procés lògic de reestructuració empresarial per a ser capaços de competir en un mercat globalitzat. El que resulta preocupant és el fet que hi hagi empreses que marxen de Catalunya perquè el context polític-administratiu és advers, sigui per qüestions fiscals, de successions, ambientals o de desgovernança política. I les empreses que marxen per aquests motius no deslocalitzen únicament les fases productives, sinó que sovint desplacen també les seves socials, a l'estranger però també cap a altres àrees d'Espanya.
- A banda de la deslocalització d'empreses, un problema preocupant és la manca d'atractivitat de Catalunya davant les inversions exteriors per manca d'infraestructures de transport eficients. No és acceptable que el dèficit d'infraestructures al país –aeroports, port, logística...- no permeti aprofitar oportunitats que es puguin presentar. Per exemple, algunes empreses automobilístiques han renunciat a implantar-se a Catalunya per la manca d'infraestructures ferroviàries adequades per a exportar els vehicles cap a Europa.

## 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 té ara una oportunitat important de tornar a ser rendible amb la producció de biodièsel.
- El futur de l'agricultura vindrà fortament condicionat per les polítiques europees (PAC).

## 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 turisme ha d'avançar cap a l'excel·lència per a continuar essent un sector competitiu. El model Barcelona entès com a un model turístic diversificat en moltes branques diferents (turisme tradicional, turisme de creuers, turisme de negocis, turisme d'estudis, Erasmus...) potser no és transferible completament a la resta de Catalunya, però entès com a un model que busca l'excel·lència del producte i dels canals de promoció sí que ho és. Cal avançar en aquesta direcció, que ja han emprès des de fa temps altres països centre europeus (França, Alemanya...), treballant sobre la presentació del producte, tenint cura de l'entorn i el territori - rehabilitació de cascs urbans, cura del paisatge, de l'entorn de les vies de mobilitat (carreteres, ferrocarrils),- i aprofitar els avantatges comparatius de què disposa la costa mediterrània respecte els seus competidors (clima, entorn, gastronomia, qualitat de vida). El sector públic, a nivell municipal i de l'administració de la Generalitat, ha de realitzar un esforç important per a liderar aquest procés.

## 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.

- Fa uns anys hauria estat possible un procés de descentralització d'AENA cap a un model més obert amb participació tant d'AENA com d'altres actors econòmics i del territori. En un determinat moment, es va plantejar la possibilitat que els aeroports a Espanya es gestionessin de forma similar als ports, però les negociacions no varen prosperar. Actualment, aquest procés és més difícil i la negociació per la transferència dels aeroports serà, possiblement, més complicada del que s'espera. AENA té ara un pes específic molt important, reforçat per l'augment exponencial dels tràfics aeris dels darrers 10 anys.
- El model de gestió que planteja la Generalitat és raonable, i seria desitjable que se n'acongués la seva implantació. Bàsicament, la Generalitat es reserva un 51% de la gestió dels aeroports que li siguin transferits, i la resta de participació es repartiria entre Ajuntaments, Diputacions, Cambres de Comerç...
- És important que es transfereixin els aeroports cap a la Generalitat, però cal negociar-ne les fonts de finançament d'una forma adequada. Pocs aeroports són rendibles per sí sols, i cal gestionar-ne un conjunt més extens per a compensar les pèrdues dels uns amb els guanys dels altres (aquesta és de fet la justificació d'Aena per a mantenir una gestió centralitzada dels aeroports espanyols). A Catalunya, només Barcelona presenta beneficis, i tot just ara, Girona comença a fer-ho. Tot i això, la posició de Girona és delicada perquè depèn exclusivament de l'activitat d'una sola companyia aèria.
- És possible que finalment s'aconsegueixi la transferència dels aeroports catalans a la Generalitat com a compensació per les esperables retallades en el model de finançament de l'Estatut. Però la negociació amb l'estat serà dura. L'aeroport de Girona ja és el 10è aeroport de l'estat en volum de viatgers amb prop de 5Mpax l'any 2007, i per tant, la seva transferència a una Comunitat Autònoma assentaria un precedent que podria desencadenar el final irremediable del model empresarial d'Aena.

## 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.

- L'evolució del Port de Barcelona ha de qualificar-se de satisfactòria fins a dia d'avui. Cal però afrontar els reptes que es plantegen actualment per tal de permetre desenvolupar el seu potencial i avançar d'acord amb l'estratègia que ha establert. La qüestió dels accessos terrestres, tant els viaris com els ferroviaris sembla que es solucionarà satisfactòriament. Algunes d'aquestes obres ja estan en marxa. La qüestió principal, i de fet la que planteja més interrogants, és si serà possible continuar expandint el port més del que ja s'ha fet, mar endins si això fos necessari. Aquesta incògnita és vàlida igualment per a l'aeroport del Prat.
- Cal preveure la disposició d'un moll sec de mercaderies en algun emplaçament fàcilment accessible des del Port de Barcelona.

## 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.

- S'ha parlat molt del paper que jugarà la logística en l'economia del S.XXI, i de la oportunitat que representa especialitzar el territori en el sector logístic. És cert que la logística és un sector fonamental per a garantir la competitivitat de les empreses catalanes, per atraure noves inversions, i per a evitar deslocalitzacions. Però paradoxalment, el preu del sòl a Catalunya és molt car en comparació a altres emplaçaments de la Península. Al Vallès Occidental, encara ho és més. No sembla, doncs, possible que el país es pugui especialitzar en aquesta activitat.
- Convé trobar àrees logístiques dins la regió metropolitana de Barcelona que permetin fer la ruptura de càrrega entre el mode ferroviari i la carretera. En aquest sentit, es convenient potenciar la CIM Vallès i la terminal de càrrega de la Llagosta.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // 4t CINTURÓ

*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-Figures 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.

- El quart cinturó ha de ser una via que articuli la mobilitat metropolitana. De fet ja és així en el tram entre Mataró i Granollers, inaugurat ja fa anys, i que ha dinamitzat les comunicacions entre el corredor pre-litoral i la costa. El tipus de tràfic que en faci ús serà el que hagi de ser. Val a dir que el tràfic de llarga distància a través de la Regió Metropolitana de Barcelona és tan sols un petit percentatge del total de tràfic que enregistren les vies d'alta capacitat cada dia.
- El quart cinturó donarà capillaritat a la regió metropolitana evitant el nucli de Barcelona.

## 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?

- Sembla que la tendència anirà cap a un model de peatge de les vies d'alta capacitat com a instrument de gestió de la demanda, amb un recirculament dels ingressos en inversions sobre el transport públic i el viari local i comarcal. Tot i això, calen mesures complementàries, com la implantació de carrils d'alta ocupació, amb rebaixes del peatge per aquells vehicles que circulin amb més d'un determinat nombre de viatgers.
- Cal considerar polítiques específiques de peatge pel sector del transport, on el pagament de peatges representa una fracció important dels costos d'explotació del servei. Tenint en compte l'alça dels preus del carburant, el marge dels transportistes és cada dia més reduït.
- Els lobbies ferroviaris europeus tenen molt poder, i pressionen per una alça de les tarifes de peatge i una extensió del sistema de peatge a tota la xarxa, per a canalitzar més tràfic cap al seu sector.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES: XARXA BÀSICA. LOCAL I COMARCAL

*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 segurada de circulació i usos confrontants.

*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.

- Existeix un dèficit d'inversió en la xarxa viària metropolitana, que és la causa de molts dels problemes de congestió i/o d'incompatibilitat d'usos del viari (travesseres o carreteres locals en àmbits urbans fortament congestionades que no permeten la presència de vianants, ciclistes o transport públic; vies desdoblades que desemboquen en centres urbans...). Cal una ordenació del viari metropolità oferint solucions efectives entre les vies d'alta capacitat i el viari local. En aquest sentit, les rondes dels grans municipis són imprescindibles.
- Cal establir prioritats pel que fa a la vialitat metropolitana. S'estan desdoblant vies que absorbeixen el tràfic que hauria de conduir el 4t cinturó, i això per la incapacitat del govern de construir aquesta infraestructura.
- Calen inversions molt importants en la xarxa viària comarcal, que canalitza un volum importantíssim de trànsit, per a millorar-ne la seguretat i afavorir-ne la fluïdesa. Només d'aquesta manera serà possible actuar sobre el viari local, millorar-ne l'encaix territorial // urbà, adequar-la com a viari tou amb compatibilitat d'usos entre la circulació rodada, el transport públic i els vianants i ciclistes.
- La millora de la xarxa local millora la qualitat de vida de la població, tot i que pugui interferir amb els interessos de l'empresa. Però calen mesures complementàries per a pacificar el trànsit, com la implantació d'aparcaments dissuasoris prop de les estacions de ferrocarril correctament dimensionats i gratuïts. Aquests esquemes s'apliquen des de fa temps a l'estranger amb un funcionament satisfactori.

## INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // AVE I FERRMED

*El Vallès Occidental no té prevista a curt termini parada de l'alta velocitat. Els serveis ferroviaris d'alta velocitat entre Tarragona i Barcelona no han tingut l'èxit esperat, probablement perquè la població tarragonina es troba repartida en nombrosos municipis diferents i l'estació del Camp no es troba al centre de cap de les grans ciutats.*

A mig termini, el Vallès Occidental tindrà parada de l'AVE.

*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.*

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 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.

- La disposició d'una parada de l'AVE al Vallès és percebuda pels participants del debat com a altament convenient, tot i que es considera poc probable que es dugui a terme, si més no a curt termini.
- El fet que la primera autopista a construir-se a Espanya fos la del corredor del Mediterrani no és casual. Per l'activitat econòmica d'aquest corredor, és incomprendible que la línia d'alta velocitat de l'Arc Mediterrani tingui una prioritat tant baixa per part del Govern Central.
- València, que té una vocació marcadament exportadora, té un gran interès perquè es desenvolupi el corredor ferroviari d'altas prestacions per la costa mediterrània, tant de passatgers com de mercaderies. Cal aprofitar l'entesa dels governs català i valencià en aquest punt per a pressionar el govern central a actuar en aquest sentit.
- L'opció de construir l'AVE entre Madrid i Sevilla com a primera línia d'alta velocitat a Espanya cal entendre-la en el context de voluntat de desenvolupar econòmicament Andalusia, que d'altra banda ha acabat essent una realitat. Va ser una bona opció, a banda de les consideracions directes de cost-benefici que se'n pugui fer, perquè ha col·laborat a que el sud de la Península es desenvolupi molt més ràpidament que d'altres regions llavors en una situació semblant, com ara el Mezzogiorno italià.

## TRANSPORT PÚBLIC // MOBILITAT METROPOLITANA

*Les infraestructures de mobilitat metropolitana tenen encara avui una estructura fonamentalment radial centrada en Barcelona. Es preveuen diversos projectes que a curt i mig termini han de mallar la xarxa de transport públic a la segona corona (línia Orbital ferroviària, perllongament de les línies de FGC del Vallès i connexió amb les de Renfe, túnel d'Horta ferroviari...). Tot i això, el poblament al Vallès Occidental és dispers en moltes àrees, i l'autobús resulta fonamental per a enllaçar barris, urbanitzacions, i polígons industrials amb les xarxes ferroviàries.*

A banda de les obres d'ampliació de la infraestructura ferroviària, la mobilitat metropolitana millorarà sensiblement perquè a curt termini, es potenciarà el servei d'autobús a través d'una millor i major difusió de l'oferta actual, la coordinació d'horaris amb els serveis ferroviaris, la millora de freqüències, i l'habilitació de carrils bus als accessos de les ciutats.

- És imprescindible la millora del servei d'autobús per a facilitar la mobilitat metropolitana de les persones. La coordinació d'horaris entre els diferents modes s'aplica ja a moltes ciutats europees amb èxit, i no hi ha cap raó per la qual no s'hagi de poder implantar a la regió metropolitana de Barcelona.
- Cal una autoritat única coordinadora dels serveis de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona, que inclogui ferrocarrils i autobusos, per a possibilitar-ne una gestió eficient i oferir un servei competitiu amb el vehicle privat.
- La raó per la qual el poblament a Catalunya sol fer-se, en gran mesura, de forma compacta i concentrada en el territori és perquè la gent valora, entre d'altres factors, la possibilitat d'una mobilitat quotidiana còmoda i ràpida. Cal treure partit d'aquesta pauta d'urbanització de tradició mediterrània, i potenciar el transport públic. Si l'autobús es gestiona adequadament, amb freqüències de pas raonables, horaris coneguts i respectats pels operadors, i coordinació amb els altres modes de transport, l'autobús és un mitjà de transport molt competitiu.

## 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 mini-transvasament és, a dia d'avui, la que presenta menys impactes ambientals. Tot i això, a llarg termini sembla lògic no renunciar a la opció del Roine.
- El problema de l'aigua té dues components importants: d'una banda el problema de l'abastament; de l'altra, el cost al qual es pot subministrar l'aigua. Per a usos urbans, el preu de l'aigua de dessalinitzadora és assumible, perquè el preu que es paga actualment ofereix un marge suficient per a sufragar el cost extra que implica la tècnica d'osmosi inversa. Per a usos industrials i agrícoles el cost de l'aigua és més sensible, i d'aquí que el plantejament de transvasaments no sigui a obviar.
- Cal valorar el fet que una planta de dessalinització com la que donarà servei a la regió metropolitana de Barcelona s'estima té un consum energètic equivalent a una població de 200mil habitants.
- El transport d'aigua des del Roine també té un cost energètic important. Vista la magnitud de l'obra, cal valorar a priori i detingudament els costos i beneficis que tindrà. En aquest apartat, la precipitació o la improvisació poden ser nefastos.
- L'aigua és un negoci de gran envergadura. La gran quantitat d'interessos empresarials i polítics que hi ha de per mig fan que l'anàlisi del problema, i la informació que en transcendeix al públic general siguin molt esbiaixats.

## 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.

- A curt i mig termini serà imprescindible, com ja ha passat en altres països europeus, reobrir el debat sobre l'energia nuclear. En un context en què els hidrocarburs són cada cop més cars, i les restriccions sobre les emissions contaminants cada cop més forta, val la pena debatre sobre la conveniència de l'energia nuclear.
- Val a dir que les centrals nuclears espanyoles varen ser totes elles construïdes abans de l'any 1987. Cal valorar si comporta més perill el manteniment de centrals construïdes moltes d'elles a principis dels anys 80 o construir-ne de noves amb tecnologies més avançades.
- Persisteix el problema dels residus nuclears.
- La MAT es construirà, i segurament serà soterrada en força trams.

## 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.

- La feina que s'ha fet en aquest apartat és substancial. El que cal veure és si la Generalitat està promovent la recerca tant com seria desitjable. Moltes de les inversions van i venen entre Madrid. Amb tot, hi ha una sèrie d'experiències positives a Catalunya que no són menystenibles, com el Parc Científic de la UB i la UPC, el centre de recerca Biomèdica, el Parc Tecnològic del Vallès. Properament, entrarà en servei el sincrotró ALBA. Sovint, però, el problema no és tant de construcció d'infraestructura sinó de pressupost per a programes d'investigació, que no sempre tenen la magnitud que caldria. La recerca en l'àmbit aeroespacial, per exemple, s'ha vist truncada en diversos moments per manca de pressupost.
- Existeix un desencontre entre la Indústria i el Món del Coneixement a Catalunya que no afavoreix l'aprofundiment de la investigació i recerca.
- Cal insistir i millorar un discurs que s'ha tornat tòpic.

## 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.

- És una opinió compartida pels agents socials i econòmics de Sabadell la necessitat d'una major transparència i rigor en el procés de prioritització i presa de decisions per part de les administracions en matèria d'inversions en infraestructures. Tot i això, s'és pessimista en aquest sentit, i no es creu que els procediments actuals de l'administració canviïn a curt termini.

## 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
- A.Durà i altres; "La xarxa de ciutats mitjanes de l'Arc Llatí: caracterització, problemàtiques i reptes", Universitat Autònoma de Barcelona, 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	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 altres països 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 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.  <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 tràfic marítim asiàtic 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>Cimasa 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>Les instal·lacions actuals i les ja previstes seran suficients per a suplir la demanda dels propers anys, i la logística a Catalunya difícilment creixerà tant com en altres àrees de la península, principalment per la dificultat de trobar sòl molt accessible a costos assequibles, i per la oposició que pateix, tot i ser 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 // 4t CINTURÓ</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-Figueras 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 autovies 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 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, adequació de la xarxa viària local i comarcal, 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>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // XARXA BÀSICA DE CARRETERES</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>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><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>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // SERVEIS FERROVIARIS AVE AL VALLÈS</p> <p>El Vallès Occidental no té prevista a curt termini parada de l'alta velocitat. Els serveis ferroviaris d'alta velocitat entre Tarragona i Barcelona no han tingut l'èxit esperat, probablement perquè la població tarragonina es troba repartida en nombrosos municipis diferents i l'estació del Camp no es troba al centre de cap de les grans ciutats.</p> <p><b>A mig termini, el Vallès Occidental tindrà parada de l'AVE.</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>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // AVE AL 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, però 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>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><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 // MOBILITAT METROPOLITANA</b> Les infraestructures de mobilitat metropolitana tenen encara avui una estructura fonamentalment radial centrada en Barcelona. Es preveuen diversos projectes que a curt i mig termini han de mallar la xarxa de transport públic a la segona corona (línia Orbital ferroviària, perllongament de les línies de FGC del Vallès i connexió amb les de Renfe, túnel d'Horta ferroviari...). Tot i això, el poblament al Vallès Occidental és dispers en moltes àrees, i l'autobús resulta fonamental per a enllaçar barris, urbanitzacions, i polígons industrials amb les xarxes ferroviàries.  <b>A banda de les obres d'ampliació de la infraestructura ferroviària, la mobilitat metropolitana millorarà sensiblement perquè a curt termini, es potenciarà el servei d'autobús a través d'una millor i major difusió de l'oferta actual, la coordinació d'horaris amb els serveis ferroviaris, la millora de freqüències, i l'habilitació de carrils bus als accessos de les ciutats.</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\$/barriell, 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	
<b>TELECOMUNICACIONS // FIBRA ÒPTICA</b> 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).  <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>	<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 // 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>RECERCA I DESENVOLUPAMENT</p> <p>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.</p> <p><b>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.</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>ALTRES OBSERVACIONS I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA...</p>			