



Debat a la Cambra de Comerç de Terrassa
5 de maig 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 a la Cambra de Comerç de Terrassa. Representen únicament els parers individuals dels participants al debat, i només quan així s'indica, la opinió de la pròpia Cambra de Comerç. 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 de Terrassa consideren probable que la població Catalana continuï augmentant en els propers anys, tot i que probablement a partir d'ara es creixi de forma més lenta, principalment per la crisi del sector de la construcció. L'arribada de nous residents planteja problemes que els assistents consideren preocupants, com la provisió adequada dels serveis bàsics a la població o la massificació demogràfica de la franja litoral catalana. Pel que fa a l'economia, la primera inquietud expressada en el transcurs del debat és el procés de deslocalització d'activitat econòmica cap a països amb baixos costos productius, que es considera inevitable però planteja un procés de reestructuració del teixit empresarial català complex, que d'altra banda ja ha començat fa anys. Paral·lelament a la reconversió industrial, l'agricultura també haurà de fer un esforç per evolucionar cap a un model que no requereixi ésser subvencionat, apostant per productes de major valor afegit, produccions de qualitat i denominacions d'origen, i una promoció adequada dels productes. La mobilitat de persones i activitats augmentarà substancialment en els propers anys, però aquest és un tema que no es considera excessivament transcendent per a l'augment de la competitivitat de l'economia catalana.

Entre les infraestructures que generen major preocupació entre els assistents al debat, perquè tot i valorar-se altament necessàries no s'estima que s'hi actuarà com caldria, s'ha de destacar en primer lloc les inversions públiques sobre la xarxa de carreteres locals i comarcals. També són d'especial rellevància els problemes de penetració de la banda ampla d'internet, el corredor de mercederies de l'Arc Mediterrani, el desenvolupament del Port de Barcelona, l'articulació de la mobilitat catalana a través de serveis regionals en alta velocitat, el tractament de la xarxa bàsica de carreteres i el model de gestió de l'aeroport del Prat. La mobilitat quotidiana, especialment al Vallès Occidental, es centra en gran mesura sobre carreteres de la xarxa viària local i comarcal, que canalitzen intensitats de trànsit molt importants però sobre les quals reposa un dèficit d'inversions que les ha convertides en vies perilloses, donant-s'hi un gran nombre d'accidents cada any, i amb un tractament físic molt poc integrat en un entorn que sovint es troba fortament urbanitzat i que per tant genera altres usos paral·lels a la circulació de vehicles com ara el trànsit de vianants o de ciclistes, i on el transport públic veu reduïda la seva velocitat comercial pels recurrents episodis de congestió, que en minven el seu atractiu. Cal avançar cap a un esquema en què el trànsit intens de mitjana distància es segregui cap a vies amb paràmetres de disseny que permetin la fluïdesa del trànsit, i adequar el viari local i comarcal per a compatibilitzar-ne tots els usos coexistents un cop s'hi hagi rebaixat la pressió que hi exerceix trànsit. La fibra òptica és una altra qüestió estratègica, especialment pel que fa a la seva extensió cap a polígons industrials i àrees d'activitat econòmica. Calen fórmules de cooperació públicoprivada per a fer arribar la fibra allà on la iniciativa privada no hi mostra interès per la baixa rendibilitat de les inversions necessàries. De forma natural, els operadors prefereixen centrar esforços per a servir les llars abans que els polígons, perquè són més nombroses i es troben més concentrades i per tant les inversions es recuperen amb més facilitat. Cal avançar igualment en la penetració de la banda ampla rural per a garantir l'accés a

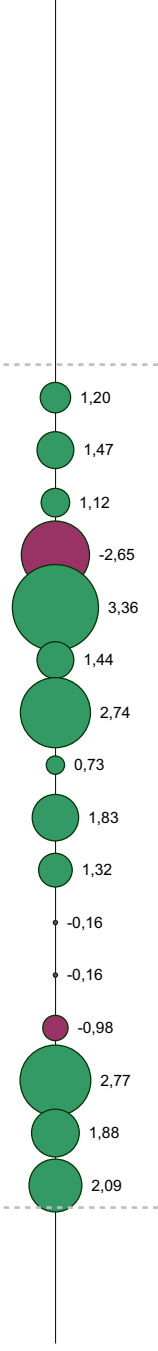
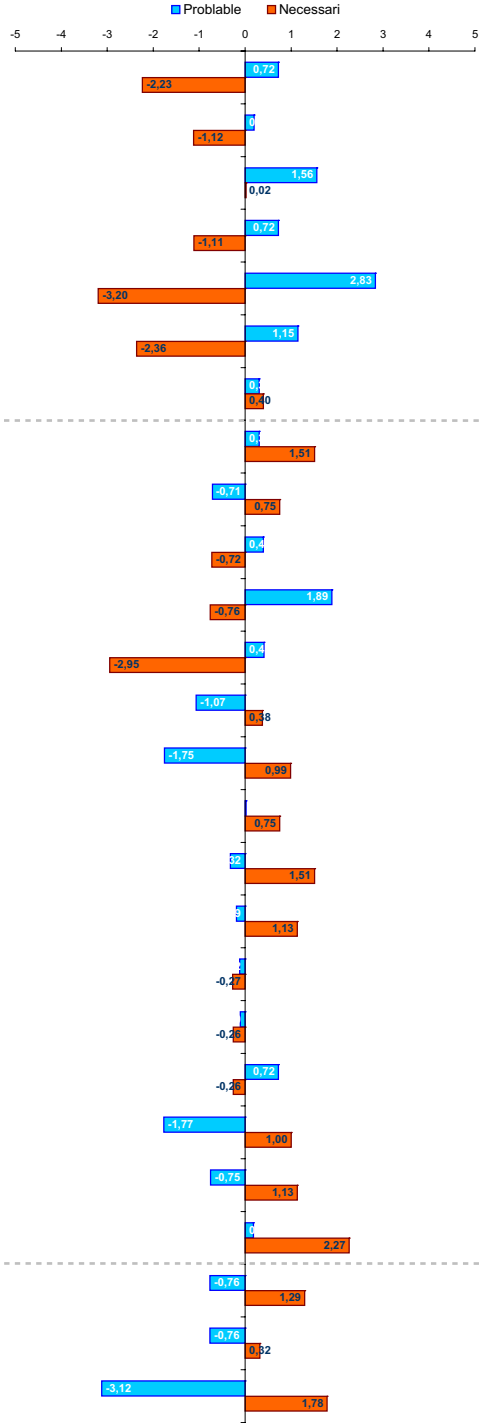
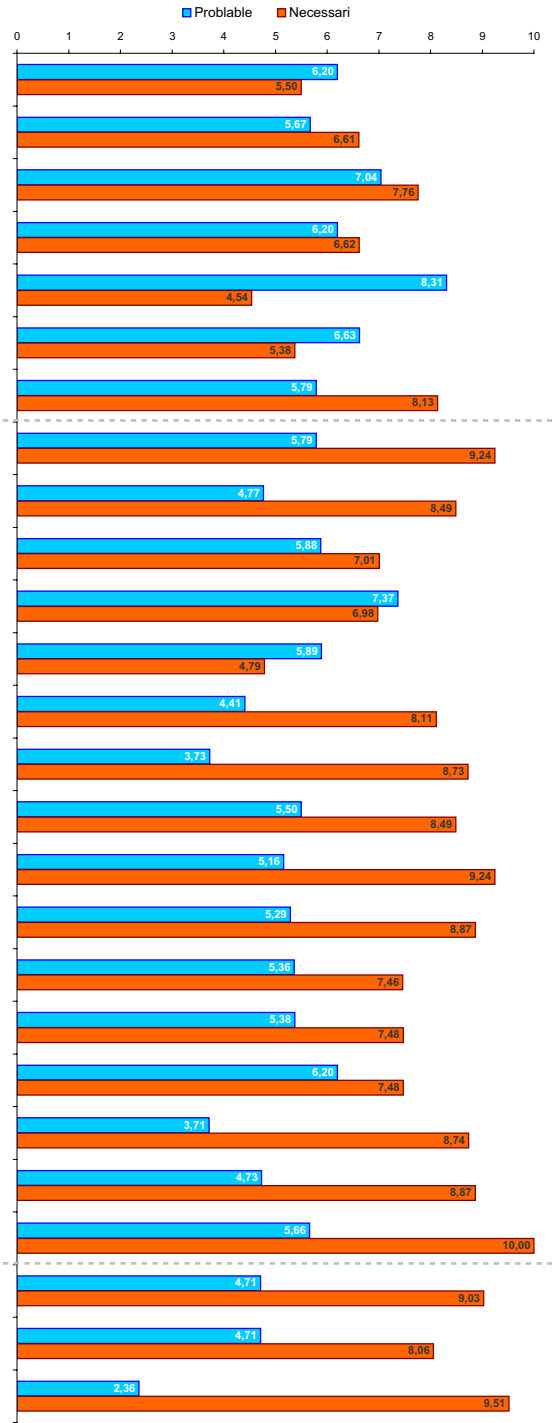
internet arreu del país. El desenvolupament del Port de Barcelona, lligat a la creació d'un corredor ferroviari exclusiu per a mercaderies, i a una central logística de mercaderies al Vallès és també un factor de preocupació. Pel que fa als transports ferroviaris de viatgers, és font d'inquietud el fet que el Vallès Occidental no tingui prevista en aquests moments parada de serveis ferroviaris d'alta velocitat. El model de gestió de l'aeroport del Prat és també un capítol en el que cal avançar, tot i que probablement cal rebaixar-ne el to polític de les discussions per a tenir èxit en les negociacions.

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 priorització 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.

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.

- És probable que la població catalana deixi de créixer en els propers anys, si més no que ho deixi de fer al ritme que ho ha fet fins ara. La crisi del sector de la construcció en serà el principal responsable, per un descens en el nivell de contractació de mà d'obra poc qualificada.
- Es creu que en els propers anys s'intensificarà el procés de creació de noves empreses en països que avui són exportadors de mà d'obra. La creació de nova mà d'obra en origen per part d'empresaris catalans apaivagarà la intensitat dels fluxos migratoris cap a Catalunya i cap a l'Arc Mediterrani en general.
- Només serà possible atraure nous residents europeus si es potencia la creació de serveis terciaris avançats. En termes de clima i quadre geogràfic privilegiat hi ha altres països competidors com ara Turquia que a dia d'avui que ofereixen un producte correcte a costos molt més baixos que Espanya i Catalunya. L'única forma d'atraure turistes, però sobretot nous residents europeus, és oferir un producte de major qualitat que justifiqui la diferència de costos.

ORGANITZACIÓ TERRITORIAL

Catalunya té 946 municipis, 41 comarques i 4 diputacions. El municipi de Barcelona té 92km² (Madrid 607km²). 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.

- Seria molt desitjable que es consolidés un organisme institucional // administratiu de caire supramunicipal que contribuís a una millor articulació de les polítiques d'infraestructures, les estratègies metropolitanes, el planejament conjunt, la coordinació dels planejaments urbanístics municipals... Hi ha però pocs indicis que permetin ser optimistes en aquest sentit. El joc polític intermunicipal és massa complex com per a endegar un reformulació dels esquemes actuals. La institucionalització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona és una tasca que porta associada un desgast polític que és difícil pensar que en el marc actual algú s'aventuri a intentar-ho.

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.

- Cal considerar diverses formes de mobilitat: mobilitat interna dins de Catalunya, mobilitat entre Catalunya i l'exterior, mobilitat des de l'exterior cap a Catalunya, mobilitat dels joves, mobilitat per raó de feina... Totes aquestes formes de mobilitat responen a condicionants diferents i la seva evolució serà també diferent en funció de l'evolució dels hàbits de catalans i de les seves empreses.
- La mobilitat interna dins a Catalunya no variarà massa en els propers anys. El català està molt arrelat al seu lloc de naixement, o al lloc on ha adquirit l'habitatge. Que la mobilitat interna augmenti dependrà especialment de la millora dels transports, per

exemple de l'èxit dels trens regionals d'alta velocitat o de les millores de les rodalies de les capitals catalanes.

- El col·lectiu dels joves és el que es mou més i el que més augmentarà la seva mobilitat a curt termini. La franja d'edats entre 25-35 és la més procliu a canviar de ciutat de residència perquè té menys lligams familiars i perquè es troba en fase d'expansió professional.
- Les empreses catalanes estan immerses en un procés de internacionalització notable que comporta la implantació de delegacions, fàbriques, plantes... a l'estranger. És ben possible que els empresaris catalans enviïn directius també catalans per a fer-se càrrec d'aquestes noves delegacions, un fenomen que fins fa poc no era massa comú.
- L'increment de la mobilitat vindrà lligat a les oportunitats de feina i de progrés laboral personal. Si l'oferta de feines altament qualificades s'estén per tot el país, la mobilitat laboral augmentarà igualment.
- Cal canviar el concepte de "buscar feina a prop de casa" per el de "buscar casa a prop de la feina". Si això és així, el mercat de l'habitatge de lloguer evolucionarà de forma més dinàmica que el de l'habitatge de compra.

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.

- La deslocalització d'empreses serà molt important en els propers anys. La tendència serà a crear nous llocs de treball en aquells països que ara són exportadors de mà d'obra.
- La internacionalització de les empreses catalanes, i la deslocalització de les fases productives de menys valor afegit portaran implícita una exportació d'executius catalans cap a l'estranger que fins ara ha estat pràcticament insòlita.

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.

- Cal tendir cap a un model agrícola que no estigui subvencionat. Cal buscar fórmules de promoció adequades i productes que siguin competitius per ells mateixos i que permetin una agricultura moderna rendible. El concepte de subvenció perpetua un model d'agricultura poc eficient.

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.

- Si es té en compte que el turisme és un sector econòmic en el qual Catalunya i Barcelona excel·leixen, seria banal plantejar-ne limitacions. Cal apostar pel turisme, i cal buscar-ne la qualitat, una qualitat que reporta més valor afegit i uns preus elevats que auto-regulin la massificació de visitants. És important la promoció adequada de la marca catalana de turisme.

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.

- A mig termini és inevitable que la gestió de l'aeroport de Barcelona acabi recaient sobre institucions i agents socials catalans. La rapidesa amb la qual es faci el traspàs de les competències sobre l'aeroport dependrà en gran mesura del grau de despolitització que assoleix el tema, i això, a curt termini sembla poc provable.
- Sense deixar de banda els altres aeroports catalans, la gestió de l'aeroport del Prat és fonamental per a la promoció de l'economia catalana. Temes com el turisme de qualitat o la implantació d'empreses estrangeres a Catalunya depenen directament de les polítiques de promoció que es facin de l'aeroport.
- L'ús i la demanda que facin les companyies aèries de l'aeroport del Prat depèn en gran part de qüestions que no són directament imputables a Aena. Per exemple, els serveis que pugui oferir l'entorn immediat de l'aeroport (que depenen dels governs autonòmics i de les municipalitats).
- Més enllà d'un cert llindar de dimensió d'un aeroport, l'atractiu que aquest pugui tenir tendeix a disminuir, per les dificultats d'organitzar-ne els processos funcionals (facturació, accés a portes d'embarcament, trànsits, recollida d'equipatges...). L'aeroport del Prat, si s'organitza amb una configuració adequada pot resultar més atractiu que Barajas.
- El model de gestió de l'aeroport hauria d'incorporar criteris de funcionament empresarials per a vetllar per una màxima eficiència. Una qüestió clau és la localització de la gestió sobre el territori català, però tant o més important és la necessitat d'un cert procés de privatització de la gestió a través de fórmules de concessió.

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.

- El desenvolupament del Port està perdent pistonada per l'estat de paralizació de les seves obres. El Port de València s'està desenvolupant de forma molt ràpida i podria guanyar el pols amb el de Barcelona. El port de València està establint acords amb el de Bilbao de cooperació, i València promou igualment una autovia entre el País Basc i el País Valencià per Terol. Amb tot, el port de Barcelona és estratègic per a l'economia catalana, així que cal solucionar els problemes detectats quant abans millor (desencallar les obres d'ampliació, solucionar els colls d'ampolla d'accés, disposar d'un corredor ferroviari per a mercaderies cap a Europa).

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.

- La logística és un sector estratègic necessari per a garantir la competitivitat del teixit productiu català. Cal donar solució als problemes que es plantegen, tant de sòl disponible a costos raonables, com els temes derivats l'oposició social.
- El problema de la logística és que requereix gran quantitat de sòl però requereix poca mà d'obra. Això fa que l'activitat no gaudeixi de popularitat entre la població allà on s'hi vol implantar.

- El sector logístic té un futur incert al Vallès. La logística és una activitat que té necessitat de gran quantitat de sòl, i a la comarca, aquest és massa car. Si les administracions públiques no intervenen oferint sòl a preu competitiu, no hi haurà possibilitats de desenvolupar logística.
- Cal ésser imaginatiu per a trobar emplaçaments adequats per a la logística catalana, i recórrer al sud de França si així és necessari.
- La Regió Metropolitana de Barcelona necessita urgentment una Central Logística Intermodal que permet dur a terme el transvasament de mercaderies d'un mode a un altre. La Cambra de Comerç de Terrassa creu oportú que aquesta central logística trobés emplaçament entre Sabadell i Terrassa, servida per la futura Ronda del Vallès i la línia ferroviària Sabadell – Terrassa – Manresa.

INFRASTRUCTURES 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-Figueres 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 o Ronda del Vallès és una infraestructura imprescindible. A banda que pugui ser utilitzat per a viatges de llarga distància (que finalment són minoritaris en el còmput total dels viatges que es realitzen a diari dins la Regió Metropolitana de Barcelona), la Ronda del Vallès servirà principalment la mobilitat metropolitana, donant enllaç fluid entre diferents municipis on ara les relacions quotidianes no es donen o bé ho fan amb dificultat.
- La Ronda del Vallès aportarà riquesa als municipis per on passi. Es donarà una reestructuració de l'activitat econòmica a la comarca perquè territoris que ara tenen baixos costos del sòl veuran la seva accessibilitat millorada a molt curt termini, i per tant s'hi donarà demanda de sòl per a activitat econòmica i habitatge.
- Malgrat l'oposició d'alguns grups i col·lectius, la Cambra veu necessària la construcció del tram Terrassa – Granollers. Aquest tram és bàsic per a superar la dependència del tram radial de Barcelona i per connectar ciutats importants de la segona corona de la regió metropolitana de Barcelona, com ara Terrassa. A més, el Quart Cinturó ha de disposar de doble carril, per evitar els embussos que es registren, per exemple, a l'Eix Transversal.

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?

- Si la gestió dels peatges fos transparent, els criteris de pagament fossin clars i els mateixos per a totes les vies, i els ingressos s'invertissin per a la millora del transport públic i del viari local i comarcal, llavors els peatges prendrien una dimensió diferent de l'actual que en justificaria la seva existència. Però és molt poc probable que aquest tipus d'esquema s'arribi a desenvolupar, si més no a curt o mig termini.
- Si pagar per circular per una autopista impliqués circular amb fluïdesa i evitar col·lapses, llavors els peatges quedarien plenament justificats. Però això no és així.
- La Cambra demana que s'apliquin descomptes o la gratuïtat de l'autopista C-16 pels habitants de Viladecavalls i Vacarisses, Ullastrell i Matadepera, i estudiar mesures específiques pel tram Terrassa – Manresa.
- La Cambra creu que caldria l'aplicació de descomptes interessants per aquelles persones que accedeixen als Túnel de Vallvidrera des del Vallès promovent-ne l'alta ocupació dels vehicles i també per a les línies d'autobusos, tot augmentant-ne la seva quantitat i freqüència.

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // XARXA BÀSICA I SEGURETAT VIÀRIA

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.

- Per a millorar la seguretat viària de la xarxa de carreteres de Catalunya, cal avançar cap a una especialització de les diferents xarxes per a determinats tipus de trànsit, i llavors adequar les vies a aquest usos específics. En aquest sentit, cal que la xarxa bàsica de carreteres estigui totalment segregada d'usos i tràfics, i que canalitzi la majoria de trànsit de llarg recorregut, i de vehicles pesats.
- La Cambra considera necessària la construcció de nous accessos que comuniquin la Carretera de Rubí a Terrassa (BP-1503) amb la C16 sentit Barcelona. Es tracta d'alliberar el viari comarcal de la pressió del trànsit i canalitzar-la en la mesura del possible cap a les vies d'alta capacitat de la xarxa bàsica. Sense aquests accessos, continuaran els accidents i embussos a la carretera comarcal i les dificultats per accedir als polígons del nord de Rubí, donat que hi ha un gran volum de vehicles que formen llargues cues diàriament.

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.

- Només serà possible la millora del viari local i comarcal quan aquest vegi alleugerida la pressió del trànsit que pateix actualment. Mentre la intensitat de trànsit diària en aquestes carreteres continuï essent molt alta, no serà factible implantar mesures de coexistència de trànsits, d'estovament o de millora de l'encaix territorial.
- Per a la millora del viari local i comarcal és fonamental la implicació d'ajuntaments i administracions. Sense una coordinació efectiva transversal, la millora d'aquestes vies no serà possible.

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // AVE AL CORREDOR DEL MEDITERRANI

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).

- Si no fos possible que la línia troncal de l'Alta Velocitat entre Madrid, Barcelona i França tingués parada al Vallès, el Vallès hauria d'aspirar en tot cas a tenir aturada dels trens regionals d'alta velocitat que connecten les capitals de província catalanes.
- La Cambra, els ajuntaments del Vallès, les entitats i una gran part dels agents socials de la comarca creuen convenient el pas del tren d'alta velocitat pel Vallès Occidental i l'establiment d'una estació a la comarca. Això comportaria un estalvi important de temps per aquells passatgers que no van a Barcelona. A més, tenint en compte el volum de població que es concentra al Vallès i el seu pes socioeconòmic, de ben segur que una estació de passatgers i mercaderies al territori seria rendible.

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.

- Construir un corredor ferroviari exclusiu per a pas de mercaderies és una qüestió estratègica i imprescindible. Tot i això, és molt poc probable que el projecte Ferrmed s'acabi duent a terme a curt o mig termini. Cal considerar períodes d'execució a molt llarg termini.
- El projecte Ferrmed convé més a València que a Barcelona. És més probable que es construeixi el tram Barcelona – Frontera Francesa perquè és considerablement molt més curt que el tram València – Barcelona.
- L'adaptació a l'ample mixt de la línia ferroviària de mercaderies Castellbisbal – Mollet ha de ser efectiva el més aviat possible. Aquesta acció permetrà a les mercaderies que van i venen del Port de Barcelona cap a França viatgin ràpidament, sense que s'hagi de fer un canvi d'ample de banda per les característiques de les vies. En aquest sentit, la Cambra creu que és necessària la construcció d'una doble via d'ample internacional exclusiva pel transport de mercaderies, tal i com també reclama l'associació FERRMED.

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?

- Cal fer un esforç perquè el Vallès tingui un ramal ferroviari en ample internacional que permeti integrar-se en l'esquema de rodalies d'alta velocitat catalanes. En el context català, una parada al Vallès Occidental, queda tant justificada com una parada a Tarragona, Lleida o Girona.

INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES // EIX TRANSVERSAL FERROVIARI I RODALIES

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.

- Les necessitats de transport al Vallès Occidental entren dins un context diferent de les necessitats de transport que puguin tenir altres ciutats catalanes com Tarragona, Lleida, Girona, Manresa o Vic. La demanda de viatges intermunicipals dins la pròpia comarca i entre la comarca i el resta d'àmbits de la Regió Metropolitana de Barcelona és intensa, i per tant són necessàries les infraestructures de rodalia pertinents (Orbital Ferroviària, Túnel d'Horta, perllongament del FGC a Sabadell i Terrassa).
- El sistema de transport de la Regió Metropolitana de Barcelona ha d'especialitzar-se en funció de les diferents tipologies de viatgers. Si bé és cert que el la distribució de mercaderies o els viatges de representació per motiu de feina, per exemple, no es poden treure fora de les carreteres, si que és possible canalitzar molts trànsits cap al transport públic (accés a la feina, accés als centres docents) si se'n millora la cobertura i la capacitat de la infraestructura actual (combois més grans, més parades...).
- La futura Orbital Ferroviària podria resultar ser una gran oportunitat per millorar la mobilitat de persones en la segona corona de l'àrea metropolitana de Barcelona i la

creació de riquesa de les ciutats que es troben en aquesta zona, com és el cas de Terrassa. Actualment, hi ha força mancances pel que fa a la connexió de la ciutat amb nuclis urbans propers mitjançant el transport públic. Per tant, és imprescindible que les connexions amb les poblacions properes siguin efectives i amb garanties. Aquesta nova línia hauria de ser una de les prioritats de les administracions competents.

- El túnel ferroviari d'Horta és un projecte clau per al Vallès Occidental en l'opinió de la Cambra de Comerç de Terrassa. En matèria de mobilitat, es creu afavoriria una descongestió considerable en els accessos en transport públic a Barcelona des del Vallès, com ara la línia de metro del Vallès dels FGC, que concentra diàriament un gran nombre d'usuaris. La construcció d'aquest túnel ferroviari compta amb el suport de l'alcaldia de Barcelona i la Conselleria de Política Territorial, però a la vegada hi ha grups i col·lectius que s'hi oposen. La Cambra contribuirà en l'impuls d'aquest projecte i vetllarà perquè cobreixi l'àrea de Sant Cugat del Vallès i Creàpolis.

ABASTAMENT D'AIGUA // TRANSVASAMENTS

El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Barcelona (60hm³), i l'ampliació de la de la Tordera (10hm³). 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 polèmica de l'aigua té una arrel purament política. Cal rebaixar la pressió política sobre aquest tema per a permetre donar solució al problema de l'aigua.
- Cal transparència en la presa de decisions en aquest tema que és font de tantes sensibilitats arreu del país.

SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA // LÍNIA DE MOLT ALTA TENSÍO (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.

- És poc probable que les energies renovables es desenvolupin fortament en els propers anys per la oposició social que tenen. És d'especial rellevància l'oposició a la eòlica pel seu impacte visual.
- És probable que l'energia nuclear es mantingui a mig termini per la necessitat de producció energètica que té el país. Els dos principals problemes que suposa aquesta font energètica són el tractament de residus nuclears i el fet que les reserves d'urani al món no són inexhauribles.

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.

- L'arribada de la Fibra Òptica al Vallès Occidental és fonamental. El principal entrebanc que ha de fer cara la penetració de la fibra òptica en el territori és que el cost d'implantació en fa minvar l'interès que puguin tenir les empreses de telecomunicacions. Aquestes empreses mostren prioritat per al subministrament de servei a usuaris particulars per sobre dels polígons industrials, ja que el conjunt de llars és molt més nombrós que el d'empreses en polígons, i per tant el negoci resulta força més lucratiu. Cal que alguna administració pública se'n faci càrrec i busqui fórmules d'inversió que possibilitin l'arribada de la fibra als nuclis de concentració econòmica.

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 Terrassa 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 infraestructures a la demarcació de la Cambra de Comerç de Terrassa. Les 25 obres viàries i ferroviàries de la demarcació", Cambra de Terrassa.
- "Posició de la Cambra i principals peticions en infraestructures", Cambra de Terrassa.
- "Les necessitats d'infraestructures de transport a Catalunya i el seu finançament 2001-2010", Mcrit, amb la contribució d'un Grup de Treball constituït per responsables i experts, 2002.
- F.Robusté; "Les infraestructures de la mobilitat a Catalunya", 2005.
- M.Turró, C.Vergara; "Necessitats d'infraestructures de transport a l'economia catalana"
- A.Tarragó, J.Mussons; "La dotació i la inversió pública en infraestructures a la província de Barcelona 1991-2002", IERMB 2006.
- "Pla Estratègic Metropolità de Barcelona", documentació.
- "Acord Estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana"
- "Infraestructures per a una Catalunya cohesionada i competitiva", Consell General de Cambres de Catalunya, 2007
- "Composición de la inversión y dotaciones de Capital en Cataluña", Fundación BBVA, 2007
- "Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) "
- "Plans Territorials de Catalunya"
- "Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012"
- "Pla de Ports de Catalunya"
- "Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2007-2012"
- "Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 (ATM)"
- "Pla Estratègic del Port de Barcelona"
- "La ampliación del Puerto de Barcelona", Port de Barcelona.
- "Aeroport de Barcelona, Plan Barcelona (AENA)"
- F.Tapiador; "La eclosión de los aeropuertos regionales en España"
- "Les plataformes logístiques: nodes de desenvolupament", Institut Cerdà, 2006.
- "La plataforma logística Catalunya", Barcelona centre logístic, 2007
- "Actuación de mejora paisajística. Accesos a núcleos urbanos", Generalitat de Catalunya, 2006.
- "Pla d'Energia 2006-2015", Generalitat de Catalunya.

Nom:
 e-mail:

 Empresa:
 Tel:

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

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>DESLOCALITZACIÓ d'EMPRESES</p> <p>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...</p> <p>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.</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>AGRICULTURA</p> <p>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.</p> <p>L'agricultura es mantindrà a Catalunya tan sols en aquelles àrees en què pugui ser competitiva o on es destinin subvencions per criteris paisatgístics.</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>TURISME</p> <p>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.</p> <p>El model turístic de Barcelona s'estendrà progressivament en els propers 10 anys cap a la resta de Catalunya.</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>AEROPORTS</p> <p>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.</p> <p>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.</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>PORTS // CONNEXIONS TERRESTRES</p> <p>El port de Barcelona ha gestionat el 2007 50MTm i 2'6MTeu i se situa cinc anys per davant de les previsions originals del Pla Director. Tarragona ha gestionat 35'8MTm, però només 45mil TEU. Ambdós ports han establert acords de col·laboració, i tots dos es troben en fase d'ampliació. El Port de Barcelona preveu ampliar el seu tràfic fins a 10MTeu en els propers 10 anys per captar els tràfics asiàtics, però per poder exportar eficientment aquestes mercaderies cap a Europa són necessàries actuacions viàries i ferroviàries complementàries. L'impacte econòmic de l'ampliació del Port de Barcelona representa el 1'35% del PIB català, i el 0'31% del PIB Espanyol.</p> <p>El Port de Barcelona captarà el tràfic marítim asiàtic d'entrada a Europa i disposarà d'infraestructures de connexió adequades amb l'àrea metropolitana de Barcelona i Europa.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>LOGÍSTICA // DISPONIBILITAT DE SÒL</p> <p>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>La logística a Catalunya difícilment creixerà tant com en altres àrees de la península, principalment per la dificultat de trobar sòl altament accessible a costos assequibles, i per la oposició social i ecologista que pateix, però és un sector decisiu per mantenir la competitivitat industrial.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // EIXOS TRANS-EUROPEUS</p> <p>Els eixos trans-europeus a Catalunya són actualment la Ap-7, la A-2, la Ap-2, l'eix del Llobregat i l'eix Transversal. L'Ap-7 travessa el centre de l'àrea metropolitana de Barcelona i estan en discussió alternatives pels trànsits de pas Europa – Península. Està previst el desdoblament de l'eix transversal viari abans del 2012. A mig termini es condicionarà l'itinerari Tarragona-Figueres per Manresa i Bracons. El 4t cinturó és font controvèrsia i oposició però té el suport d'associacions d'empresaris, governs locals...</p> <p>Si l'eix transversal i l'eix de Bracons concentraren la major part del trànsit de llarga distància de pas per Catalunya, i el 4t cinturó potser serà una via per a desplaçaments de curta distància entre els municipis de l'àrea Metropolitana.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // PEATGE</p> <p>Les concessions sobre les autopistes de peatge, a privats o a empreses públiques, s'han anat prorrogant a canvi de rebaixes a les tarifes o actuacions infraestructurals. Actualment, les tarifes difereixen molt d'una via a una altra, i responen a les necessitats de finançament en el moment de la construcció. La tendència a Europa passa per la implantació de peatges com a eina de gestió de la mobilitat quotidiana (Londres, Estocolm...). L'estat està duplicant els actuals corredors d'autopista amb autovies gratuïtes (A-7, A-2, A-27...), amb el cost i l'impacte sobre el territori que això suposa.</p> <p>Per a gestionar de forma més eficient la mobilitat viària, s'aplicaran a mig termini peatges a totes les autopistes i autovies espanyoles, s'aplicaran tarifes intel·ligents fixades en funció del tipus de via, moment del viatge, tipus de vehicle, i els ingressos dels peatges s'invertiran en mesures pal·liatives dels impactes negatius del transport, adequació de la xarxa viària local i comarcal, i en la millora del transport públic?</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // SEGURETAT VIÀRIA</p> <p>La xarxa bàsica de carreteres de Catalunya té característiques tècniques amb condicions heterogènies (trams d'autovia amb accessos a confrontants, carreteres totalment urbanitzades...). La xarxa viària catalana té un 23% de trams perillosos o molt perillosos (informe EuroRAP, 2006). La N-2 al Maresme concentra 6 dels 10 trams més perillosos de la xarxa catalana, amb més de 5 accidents per quilòmetre cada any.</p> <p>A curt termini, tota la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya estarà completament segregada de circulació i usos confrontants.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // XARXES LOCALS I COMARCALS</p> <p>La xarxa local i comarcal de carreteres a Catalunya ha tingut un dèficit d'inversió. L'encaix de les vies en l'entorn per on transiten és sovint deficient, amb espais insuficients per a vianants o ciclistes en zones urbanes, amb encreuaments perillosos amb altres vies o carrers, sense espai reservat per a transport públic en trams altament congestionats. Diàriament es produeix un elevat nombre d'accidents pel mal estat del viari local i comarcal. La millora de la viabilitat local i comarcal és necessària per donar prioritat al transport públic, augmentar la velocitat comercial del servei d'autobús, i adequar els espais per a parades.</p> <p>La xarxa local i comarcal de carreteres de Catalunya s'anirà condicionant progressivament per a millorar-ne la seguretat vial i el seu encaix territorial en funció de si discorre per entorns rurals, urbans o peri-urbans. Les vies es consideraran d'ús compartit entre vehicles lleugers i pensants, i en trams, amb transport públic, ciclistes i vianants.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // 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. L'eix del Mediterrani queda encara pendent. El Ministeri de Foment ha previst iniciar l'estudi informatiu per a una línia d'alta velocitat entre Tarragona i Castelló.</p> <p>A mig termini es condicionarà el corredor de l'Euromed per a Alta Velocitat i ample internacional per a reforçar les relacions entre les principals ciutats de l'arc mediterrani (Alacant, València, Castelló, Tortosa, Tarragona, Barcelona, Girona, Perpinyà).</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // FERRMED</p> <p>El projecte FERRMED planteja un corredor exclusiu de ferrocarril per a transport de mercaderies entre els principals ports de l'arc mediterrani i l'Europa Central, des d'Algesires fins a Estocolm (3500km) passant pels port espanyols, la vall de Roïna, Metz, Luxemburg, Duisburg, Hamburg, Copenhaguen i Malmö.</p> <p>A mig termini es desenvoluparà un corredor exclusiu pel transport de mercaderies connectant els ports de l'arc mediterrani.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // SERVEIS FERROVIARIS</p> <p>El Govern de la Generalitat preveu la creació de serveis ferroviaris exprés que empraran la plataforma de l'alta velocitat per enllaçar les principals ciutat catalanes i Saragossa i Perpinyà a preus assequibles.</p> <p>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?</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:
INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // EIX TRANSVERSAL FERROVIARI L'eix transversal ferroviari (ETF) entre Lleida i Girona tindria tràfic de passatgers i mercaderies, i s'estima constaria 7000M€ (l'AVE entre Lleida i Figueres, 3500M€). Es preveu aprofitar trams ferroviaris convencionals alliberats pels nous traçats de l'alta velocitat per a constituir xarxes de rodalies i tram-trens a Tarragona, Manresa, Igualada, Vic, Girona... La implantació d'autobusos és més econòmica i flexible en entorns amb demandes baixes i moderades, però per a captar-ne usuaris és imprescindible optimitzar els temps de viatge, la coordinació horària amb els altres modes de transport i fer difusió de l'oferta existent. A curt i mig termini, les prioritats del transport públic passaran pel bitllet integrat de transport públic, i la millora de l'autobús a través d'una major difusió de l'oferta actual, l'optimització d'horaris i freqüències, i l'habilitació de carrils bus als accessos de les grans ciutats catalanes, deixant per molt llarg termini l'eix transversal ferroviari.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
ABASTAMENT D'AIGUA // TRANSVASAMENTS El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Barcelona (60hm ³), i l'ampliació de la de la Tordera (10hm ³). L'ACA preveu la construcció d'una dessalinitzadora a Cunit. Les xarxes d'abastament del mini-transvasament i d'Aigües Ter Llobregat es troben separades per pocs quilòmetres. La solució definitiva al problema d'abastament d'aigua a Catalunya passarà per la construcció de plantes dessalinitzadores, la interconnexió de conques hídriques, i en polítiques d'estalvi d'aigua, sense necessitat de recórrer al transvasament del Roïna.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA // LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ (MAT) El Pla de l'Energia preveu el progressiu tancament de les centrals nuclears catalanes quan arribin al final del període de vida útil. Per a compensar la pèrdua de capacitat productiva, s'estima caldrà construir un mínim de 10 nous cicles combinats. És probable que a mig termini, el preu del petroli augmenti per sobre del 100\$/barril, i que el gas natural multipliqui el seu preu per 3 o per 4. En energies renovables, es preveu multiplicar per dos i mig l'actual potència energètica de cara el 2015, fins a assolir una quota del 8% del total. La construcció de la MAT a través dels Pirineus està essent debatuda entre els estats Espanyol i Francès, amb mediació de la Unió Europea. A mig termini, caldrà mantenir la producció d'energia nuclear, les energies renovables es desenvoluparan fortament fins a quadruplicar la potència actual, especialment de font eòlica, les energies d'origen fòssil tendiran a disminuir pels costos que suposen, i la MAT s'executarà soterrada per a minimitzar-ne els impactes.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
CANVI CLIMÀTIC S'ha dit que per mitigar els efectes de l'escalfament global, cal una inversió anual equivalent a l'1% del PIB mundial, però que obviar aquesta inversió pot induir a un període de recessió amb una reducció del 20% del PIB global. Les emissions de CO ₂ l'any 2004 a Catalunya varen ser de 14'4 milions de tones equivalents, representant un augment del 36'2% respecte els valors de 1990 (DNM). S'estima que la contribució del transport a les emissions de CO ₂ és d'un terç del total. Les emissions de CO₂ a l'atmosfera es reduiran en relació amb les 14,4 MtonesEq/any actual fins a 12'2 MtonesEq/any el 2012 (-15%), tal com indiquen les Directrius Nacionals de Mobilitat.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
TELECOMUNICACIONS // FIBRA ÒPTICA La xarxa troncal de fibra òptica a Catalunya discorre seguint els corredors de les autopistes d'Acesa, de les línies de ferrocarril d'FGC, i les principals vies que depenen de la Generalitat (C-25, C-60...). Actualment s'estan fent proves pilot per fer arribar la fibra òptica fins als habitatges (fiber to home). Les principals ciutats, polígons industrials i àrees d'activitat econòmica, així com els grans centres docents catalans, estaran connectats amb fibra òptica a curt termini, i les PIMES seran capaces de millorar la seva competitivitat fent ús de serveis de TIC.	<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>A curt termini, la banda ampla i la telefonia mòbil arribaran arreu dels municipis de Catalunya.</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>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.</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>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.</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>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.</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>			