



Debat a la Cambra de Comerç de Barcelona
Barcelona, 29 d'abril 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 Barcelona. Representen únicament els parers individuals dels participants al debat, i no són reflex de cap consens entre ells o de cap posició oficial de l'institut o de l'empresa consultora. Si poden llegir-se contradiccions en la resposta de les qüestions plantejades no és sinó resultat de la diversitat d'opinions expressades en el transcurs del debat.*

Malgrat les perspectives de canvi de cycle econòmic, la percepció general dels assistents al debat d'infraestructures és que la població catalana continuarà augmentant en els propers anys d'acord amb les previsions oficials. Tot i que majoritàriament es confia que la integració dels nous residents serà satisfactòria, de forma anàloga a les anteriors ones migratòries, l'augment del pes demogràfic català s'observa amb certa preocupació per la dificultat de garantir-ne la provisió de serveis bàsics i per la densificació excessiva del territori. Cal ser capaços d'avançar cap un model que tendeixi a atraure persones altament qualificades, alhora que les empreses hauran d'evolucionar cap a la producció de béns d'alt valor afegit i de serveis, especialment serveis avançats i intensius en coneixement. Els processos de deslocalització empresarial continuaran essent importants, lligats alhora a la internacionalització de les empreses catalanes. La mobilitat de persones per motius laborals anirà en augment en els propers anys tot i el fre que suposen els hàbits sociològics presents, tant a dins el territori català com a fora. Cal que el model turístic català avanci cap a l'excel·lència, incidint en les vies de promoció, els productes complementaris a les fórmules ja consolidades, i a la millora de les infraestructures.

Entre les infraestructures a debat que més inquieten, perquè són molt necessàries però les expectatives de dur-se a terme són baixes, cal destacar el condicionament de la xarxa bàsica de carreteres, les instal·lacions de logística, la penetració de la fibra òptica i el ferrocarril de mercaderies pel corredor del Mediterrani. Per a tenir unes condicions de seguretat viària adequades i una fluïdesa satisfactòria del trànsit, cal que a curt termini la xarxa bàsica de carreteres estigui completament segregada d'usos col·lidants i d'altres trànsits. Amb tot, es constata que el concepte de xarxa bàsica de carreteres resulta confús. Valdria la pena que les classificacions viàries, de les quals sovint n'acaben depenent ritmes d'inversió, tipus d'actuacions, paràmetres de disseny... tendessin a adequar-se més a les característiques funcionals de les vies que a conceptes abstractes i sovint massa artificiosos –xarxa bàsica, comarcal, local... La logística és un altre tema de preocupació entre els participants perquè es constata el valor estratègic d'aquest sector però s'observen dificultats creixents en la implantació d'aquest tipus d'instal·lacions, sigui pel cost del sòl a l'Àrea Metropolitana o per oposició social en altres àmbits. Seria convenient fer pedagogia sobre els beneficis i impactes del sector logístic. La penetració de la fibra òptica és un altre dels temes estratègics de desenvolupament econòmic de l'Euram, sobretot per a atraure activitat d'alt valor afegit. Tot i això, les prioritats actuals de les companyies de telecomunicacions són la cobertura de les llars, perquè el nombre d'usuaris potencials a servir és major que en polígons industrials i àrees d'activitat econòmica, i per tant el benefici també és major. Aquesta política empresarial limita el desplegament de la fibra entre les empreses i en minva la competitivitat. Calen polítiques públiques ambicioses per a posar-hi solució. El corredor ferroviari de mercaderies a l'Arc Mediterrani és un altre dels apartats destacats que s'han debatut. Se'n considera

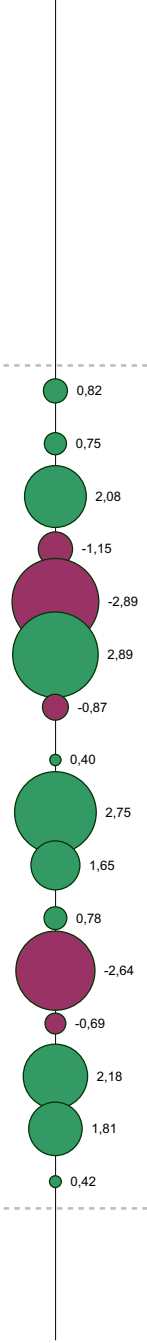
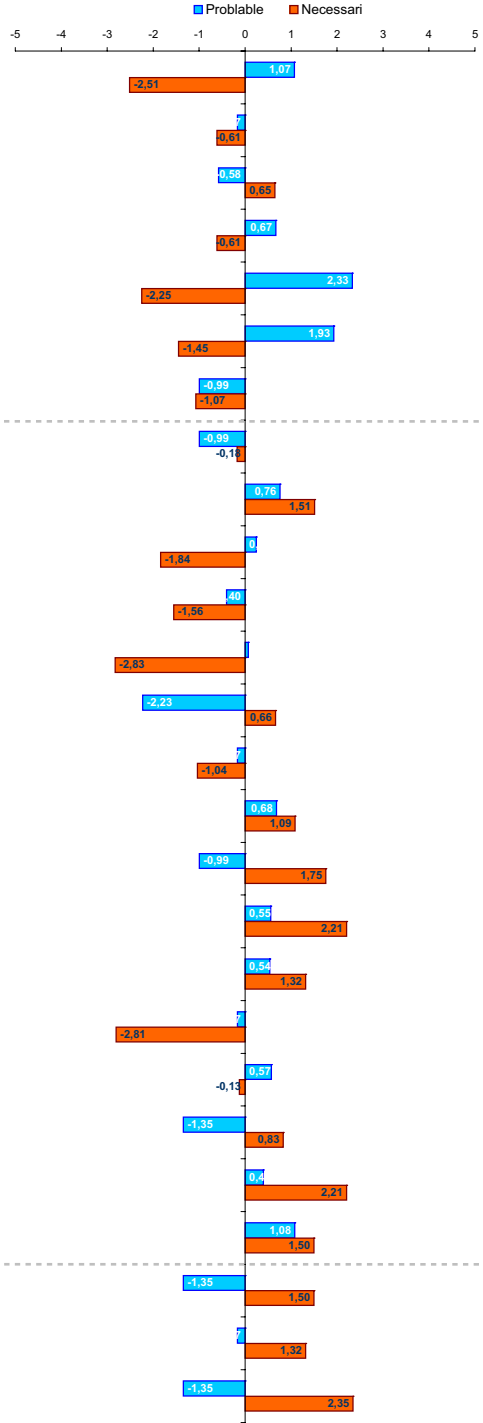
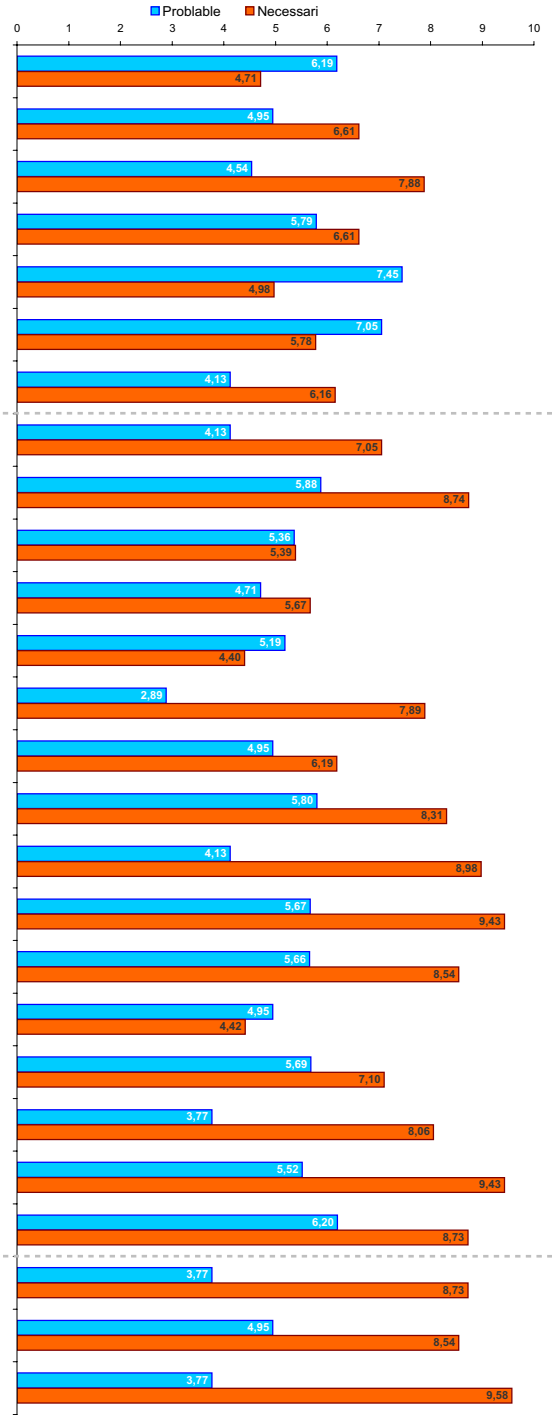
imprescindible la seva construcció per a donar sortida cap a Europa als tràfics marítims entrants als ports mediterranis, més tenint en compte les importants operacions d'ampliació que estan duent a terme, i com una oportunitat per a reduir el volum de vehicles pesats a les autopistes del corredor del Mediterrani i millorar-ne així la seva seguretat i fluïdesa.

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. Pel cas particular de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, se'n creu poc probable la seva institucionalització pel desgast polític que portaria a qui així ho intentés.

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.

- L'augment del pes demogràfic de Catalunya dependrà només del context de creixement econòmic que tingui el país. La taxa de natalitat catalana és de les més baixes de la Unió Europea i res no fa pensar que pugui variar sensiblement en els propers anys. Així, els possibles creixements seran conseqüència únicament de l'arribada de nous residents, i aquesta arribada depèn del context econòmic, de la creació de llocs de treball.
- És probable que no s'arribi a créixer fins els 8 milions d'habitants, fins i tot és possible que en els propers anys hi hagi regressió demogràfica. Les tendències a futur aniran més aviat cap a la creació de llocs de treball en els països que ara són exportadors de mà d'obra, ja que els llocs de treball no qualificats aniran a la baixa en el nostre país. Sembla més lògic pensar que a mig termini, el reclutament de mà d'obra que es faci sigui de sectors molt qualificats.
- La població catalana seguirà creixent per l'arribada de nous residents, tot i que el cicle econòmic pugui no ser propici. Mentre el diferencial econòmic entre els països exportadors de mà d'obra i el d'aquí sigui tant important, la gent continuarà venint cap a Europa perquè una conjuntura econòmica negativa aquí ofereix encara majors oportunitats que la situació del país d'origen.
- El marc geogràfic privilegiat de l'Arc Mediterrani atraurà nous residents europeus mentre els costos del carburant permetin una mobilitat europea a costos assequibles.
- És impossible predir què passarà en els propers 20 anys perquè poden donar-se fets inesperats que canviïn les tendències actuals.

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.

- El problema no resideix tant en la fragmentació territorial del país, sinó en el mal ús que se'n fa. L'objectiu de la fragmentació administrativa és d'acostar els òrgans de decisió a la ciutadania, i això és positiu. Però cal que els representants de les institucions tinguin una visió més àmplia que el seu propi domini competencial, que permetin articular polítiques i actuacions ambicioses i estratègiques. Forma part de la seva responsabilitat.
- Intentar variar l'actual esquema administratiu tindria un cost tant important i causaria un desgast tant important, que resulta pràcticament impossible en el marc actual.
- En l'apartat de les infraestructures caldria que els tècnics tinguessin un pes més important en la presa de decisions. Seria convenient la creació d'un superestrat de tècnics al qual els polítics haurien de respectar-ne les decisions.
- La fragmentació territorial // institucional arriba fins i tot al domini dels Ports catalans. A València, l'Autoritat Portuària controla els ports de València, Sagunt i Gandia. Sense aquesta organització hauria estat impossible que els ports valencians, especialment el de Sagunt, es desenvolupessin de la forma que ho han fet. A Catalunya, les Autoritats Portuàries de Barcelona i Tarragona són independents, i això dificulta la coordinació d'actuacions i estratègies.

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.

- La societat catalana no té costum de moure's per raons de feina. Paradoxalment, la societat catalana es mou molt per raons de turisme. L'arrelament de la societat catalana al territori és molt important, molt més que a Madrid. La família i els amics, i la qualitat de vida a Catalunya, són factors limitants de la mobilitat de les persones.
- És més freqüent que talents catalans marxin cap a l'estranger que no pas estrangers que vinguin cap a Catalunya. La dificultat d'endegar noves empreses de petites dimensions és molt complexa a Catalunya, a diferència d'altres països com els Estats Units. Això afavoreix que la gent amb idees innovadores i emprenedora marxi cap a altres països.
- L'augment de la mobilitat vindrà obligat si les oportunitats de feina disminueixen. La gent anirà cap allà on surtin noves oportunitats.

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.

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'administració catalana preveu la dinamització de l'agricultura per mitjà de l'augment de superfícies irrigada. Aquesta visió sembla contradictòria amb la manca d'aigua recurrent que pateix l'Arc Mediterrani i potser no és la millor alternativa. L'augment del regadiu pot formar part de la reconversió del sector agrícola, però no sembla realista plantejar-ho com a motor de l'agricultura. En tot cas, caldrà ésser coherent amb les polítiques d'aigua que s'adoptin.
- Cal seguir avançant amb el concepte de Denominació d'Origen. Allà on s'ha apostat per la creació de D.O., l'agricultura és una activitat econòmica competitiva. Cal determinar quins conreus o productes aporten un valor afegit especialment important, i potenciar-los decididament. Amb uns costos de mobilitat de productes relativament baixos, no és possible competir amb conreus de baix valor afegit.
- El concepte de subvenció és pervers perquè encoratja l'agricultor a seguir cultivant productes que no són competitius. Cal buscar conreus que siguin competitius per sí mateixos. I allà on això no sigui possible, potser resultaria més oportú replantar massa forestal.

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.

- Catalunya té productes turístics excel·lents, però cal millorar-ne la seva accessibilitat amb un conjunt d'infraestructures d'altíssima qualitat.
- Si Catalunya vol ser una destinació turística d'altíssima qualitat, cal millorar l'entorn immediat dels principals productes turístics del país. Això passa per consideracions a tots els nivells, des d'una xarxa viària local i comarcal correctament integrada en els paisatge, la urbanització de carrers i vials amb acabats, voreres, arbrat de qualitat, la consideració de tipologies edificatòries, el tractament de les mitgeres de les edificacions, etc... La Gavina va ser durant molt temps un referent d'hostaleria de luxe, però ha quedat integrat en un entorn molt devaluat per la urbanització ràpida i poc respectuosa de s'Agaró.
- La qüestió no és tant de si el model turístic de Barcelona pot exportar-se a la resta de Catalunya, que no és possible per l'especificitat del producte que ofereix, sinó de si el model de promoció turística de Barcelona pot ésser exportat. I això sí que és possible i molt convenient. La marca turística "Ara Lleida" ha treballat satisfactòriament en aquesta direcció.
- El turisme de creuers a Barcelona és molt beneficiós per a la ciutat, i la clau resideix en què gran part dels creuers tenen origen o destinació al port. Això permet que a banda del propi viatge en creuer, molts visitants decideixin dedicar uns quants dies a la ciutat abans de marxar amb el creuer o al final del mateix. Sinó fos així, el creuer en sí no deixa de ser un producte competidor amb la pròpia àrea turística on atraca, ja que la major part de la despesa del viatger es fa a bord del vaixell i no a la ciutat on s'atura.
- Actualment Barcelona és entre les 10 primeres ciutats del món en tràfic de creuers (juntament amb 9 ports del Carib), amb moltes possibilitats d'escalar posicions fins a la quarta posició en els propers anys. En el que ve d'any, l'increment de creuers al port de Barcelona ha estat superior al 20%.
- L'aposta del turisme de creuers és una aposta de la ciutat de Barcelona i no del propi port. El port ingressa entre 3€ i 4€ per visitant de creuer, la qual cosa converteix l'activitat en molt menys lucrativa que el trànsit de contenidors. Els ingressos per a la ciutat com a conseqüència del tràfic de creuers són aproximadament 30 vegades superiors dels que suposen pel propi port (es calcula que uns 90 Euros de mitjana per passatger). Pel port és un tràfic poc rentable comparat amb el de mercaderies com ara els contenidors o els vehicles per exemple (per exemple: mentre que els creuers ocupen el 10% de la línia d'atrac del port, representen només un 3% dels ingressos del port). En resum però, és un tràfic que aporta molts ingressos a la ciutat.

AEROPORTS

La gestió aeroportuària espanyola es troba en mans de l'Entitat Pública Aena, que actua amb lògica nacional. La Generalitat espera poder gestionar els aeroports de Reus i Girona a curt termini, a més de l'aeroport que impulsa a Lleida, i a mig termini poder participar de la gestió de l'aeroport de Barcelona juntament amb altres agents econòmics i socials lligats al territori (Cambres de Comerç, Ajuntaments, Diputacions...), i amb l'objectiu de millorar el servei d'acord amb les necessitats de persones i empreses de Catalunya. Els aeroports de Heathrow i Stanstead a Londres estan gestionats per una empresa privada espanyola; l'aeroport de Castelló està impulsat i serà explotat per una empresa pública participada per la Generalitat Valenciana i la Diputació de Castelló. L'estatut de Catalunya no incorpora decisions sobre la transferència dels aeroports a la Generalitat.

L'aeroport de Barcelona ha aconseguit l'any 2007 un total de 32'8Mpax que el situen en la 9a posició europea (creixement superior al 100% en 9 anys). Durant el 2008 entrarà en servei la nova terminal de passatgers que ampliarà la capacitat de l'aeroport fins a 55Mpax anuals, i el 2012, la terminal satèl·lit ho farà fins a 70M€pax. Les connexions de l'aeroport del Prat amb la resta d'Europa han empitjorat en els darrers mesos per la retirada d'Ibèria en favor de la seva filial de baix cost, que no ofereix la possibilitat de realitzar connexions internacionals. Ibèria podria adquirir Spanair, que actualment és la segona aerolínia en volum de trànsit al Prat.

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

- A curt termini, no és massa probable que el model de gestió de l'Aeroport de Barcelona canviï, i si ho fa serà de forma molt lenta.
- La filosofia que pot llegir-se darrera el nou Pla d'aeroports de la Generalitat de Catalunya és que si bé l'administració buscarà participar en major mesura de la gestió de les instal·lacions aeroportuàries, l'entrada de privats en el nou esquema de gestió serà molt reduïda. El Pla d'aeroports preveu un model en què el 51% del control dels aeroports catalans (a excepció del de El Prat) estarà en mans de la pròpia Generalitat. La resta es repartirà entre Ajuntaments, Diputacions, i altres privats. El percentatge que pugui recaure sobre la iniciativa privada serà reduït.
- El desenvolupament de l'aeroport de Girona podria ser una oportunitat per crear un segon aeroport de 1a categoria a Catalunya. Girona és propera de Barcelona, i els desplaçament entre la capital catalana i aquest aeroport es podrien resoldre amb trens llançadora d'alta velocitat que el situarien a no més de 20-30min del centre de la ciutat. Aquest esquema existeix ja en moltes ciutats europees. Girona no té problemes d'espai per a realitzar ampliacions importants o noves pistes. En el context de la duració d'un vol intercontinental, la demora extra del desplaçament Girona-Barcelona no faria variar de forma important la llargada total del viatge. El Prat podria especialitzar-se en vols de curta duració.
- Barcelona no s'ha d'especialitzar en vols de curta durada. Barcelona ha d'apostar per vols directes amb les principals destinacions europees a través de línies no de low cost (sense excloure-les) i en la mesura del possible també per vols intercontinentals. Tampoc estic d'acord amb l'establiment de trens llançadora d'alta velocitat entre Barcelona i Girona per connectar possibles vols intercontinentals que arribessin a Girona amb Barcelona.

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 port de Barcelona té una situació geogràfica privilegiada per a esdevenir porta d'entrada de les mercaderies amb destinació a Europa. Ha de resoldre, però, el problema les infraestructures que han de donar sortida a les mercaderies cap al continent, tant viàries com ferroviàries (ample internacional i corredor exclusiu per al pas de mercaderies).
- Tot i la situació de partida favorable que té el port de Barcelona respecte el de València o el de Marsella, no pot perdre més temps en el desenvolupament de les seves instal·lacions, perquè el context favorable pot canviar. València ja mou més tones que Barcelona, però el tram ferroviari des de València fins la frontera és més llarg i per tant planteja més interrogants. El port de Marsella pot superar els conflictes interns que actualment el fan poc competitiu i tenir una posició avantatjosa sobre 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.

- És molt possible que la logística no pugui créixer a Catalunya tant com seria desitjable per la dificultat de trobar emplaçaments adequats. Si més no a curt termini, és poc probable que la logística creixi de forma substancial.
- S'ha dit en alguna ocasió que la logística podria ser el sector que absorbís la baixada de la construcció. Però per això cal trobar més sòl disponible. I és convenient fer pedagogia sobre què és realment la logística per a reduir les reticències socials que les instal·lacions logístiques causen.
- El port de Barcelona ha de resoldre les seves necessitats de logística i trobar emplaçament per a emmagatzematge de contenidors. S'han de trobar emplaçaments per l'emmagatzematge i dipòsit de contenidors que transitin pel Port de Barcelona tant a Catalunya com a la resta de la península i al sud de França, i connectar aquests emplaçaments amb el Port de Barcelona per via fèrria.
- El sector productiu català pot funcionar actualment sense totes les instal·lacions logístiques que serien desitjables perquè disposa d'un coixí de polígons industrials que s'usen, en molts casos per a tasques d'emmagatzematge i distribució. La reducció de l'activitat productiva, i la creació de nou sòl industrial en els anys 80 i 90 que no es va arribar a ocupar, ha deixat una disponibilitat de naus que fa que actualment el 50% del sòl industrial dels polígons catalans s'empri per a usos logístics.

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // EIXOS TRANS-EUROPEUS

Els eixos trans-europeus a Catalunya són actualment la Ap-7, la A-2, la Ap-2, l'eix del Llobregat i l'eix Transversal. L'Ap-7 travessa el centre de l'àrea metropolitana de Barcelona i estan en discussió alternatives pels trànsits de pas Europa – Península. Està previst el desdoblament de l'eix transversal viari abans del 2012. A mig termini es condicionarà l'itinerari Tarragona-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 trànsit de llarg recorregut de pas per Catalunya representa un 2% del total de trànsit que circula pel país. A grans trets, tot el trànsit és de curta o mitjana distància, i gran part d'aquest té origen o destinació a la Regió Metropolitana de Barcelona. No és possible concebre el quart cinturó com a una via d'ús local per a vehicles lleugers perquè si té les característiques suficients, s'entendrà inevitablement com a una secció més del corredor del Mediterrani, de la mateixa manera que l'Eix Transversal no deixa de ser una ramificació del corredor de l'Ebre.
- El fet que una infraestructura quedi col·lapsada indica que la infraestructura ha estat un èxit. La qüestió primordial és intentar que el moment de col·lapse es retardi tant com sigui possible en el temps. Cal dissenyar els vies amb els paràmetres tècnics perquè durin un mínim de 20 anys. Si es parteix d'una solució de mínims, no val la pena tirar endavant l'actuació. Valgui com a exemple la Ronda Litoral de Barcelona, amb una secció de 2+2 carrils.

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?

- No és possible abordar el tema del peatge sense observar el greuge que implica el pagament de peatges a l'Arc Mediterrani en relació a la resta de l'Estat.
- Tecnològicament, el peatge en forma de barrera és absolutament obsolet. Cal eliminar les barreres i canalitzar el pagament cap a formes de detecció automàtica per mitjà de lectura de plaques de matrícula o sistemes de detecció per ràdar (tipus via-T). Eliminar les barreres reduiria la congestió, i l'efecte psicològic sobre els usuaris de pagament seria menor si es substregués la quantia directament del seu compte bancari.
- La carretera és l'únic mitjà de transport que no té una taxació directa per al seu ús, a diferència del transport marítim o aeri. La UE busca un marc tarifari comú, però la seva finalitat es mou en l'àmbit del finançament de nova infraestructura i manteniment de l'actual. Cal concebre el peatge com a eina de gestió del tràfic.
- Si es conceben dues vies d'alta capacitat paral·leles (A-7 // Ap-7...), cal que aquestes tinguin característiques diferenciades. Una de les dues pot tenir, per exemple, major nombre d'entrades i sortides per a cobrir les necessitats de mobilitat de curta distància. Si les dues vies es conceben amb els mateixos paràmetres de disseny, seria convenient que totes dues fossin de pagament, i que les tarifes es gestionessin coordinadament per a regular el corredor de forma conjunta.

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // SEGURETAT VIAL

La xarxa bàsica de carreteres de Catalunya té característiques tècniques amb condicions heterogènies (trams d'autovia amb accessos a confrontants, carreteres totalment urbanitzades...). La xarxa viària catalana té un 23% de trams perillosos o molt perillosos (informe EuroRAP, 2006). La N-2 al Maresme concentra 6 dels 10 trams més perillosos de la xarxa catalana, amb més de 5 accidents per quilòmetre cada any.

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

- Cal avançar cap a la millora de la seguretat i de la fluïdesa del trànsit de la xarxa bàsica, i per això és imprescindible segregar-la d'usos i dotar-la amb encreuaments a diferent nivell.
- La classificació del viari com a Xarxa Bàsica correspon a un concepte teòric que resulta artificios i no s'adequa a les múltiples realitats presents en els diferents trams del viari català. Els condicionants de la xarxa bàsica en les àrees rurals no tenen res a veure amb els dels trams propers a les grans ciutats catalanes. Mentre les polítiques de disseny es basin prioritàriament en les classificacions viàries abstractes, els resultats sobre el territori no seran bons.

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES // XARXES LOCALS I COMARCALS

La xarxa local i comarcal de carreteres a Catalunya ha tingut un dèficit d'inversió. L'encaix de les vies en l'entorn per on transiten és sovint deficient, amb espais insuficients per a vianants o ciclistes en zones urbanes, amb encreuaments perillosos amb altres vies o carrers, sense espai reservat per a transport públic en trams altament congestionats. Diàriament es produeix un elevat nombre d'accidents pel mal estat del viari local i comarcal. La millora de la vialitat local i comarcal és necessària per donar prioritat al transport públic, augmentar la velocitat comercial del servei d'autobús, i adequar els espais per a parades.

La xarxa local i comarcal de carreteres de Catalunya s'anirà condicionant progressivament per a millorar-ne la seguretat vial i el seu encaix territorial en funció de si discorre per entorns rurals, urbans o peri-urbans. Les vies es consideraran d'ús compartit entre vehicles lleugers i pensants, i en trams, amb transport públic, ciclistes i vianants.

- La qualitat del viari local i comarcal, el seu disseny i encaix paisatgístic, l'estat de conservació de la senyalització vertical i horitzontal, són tots ells factors clau per a una seguretat viària adequada i per la conformació d'un entorn de qualitat que posi en valor el territori més enllà de l'activitat econòmica que s'hi desenvolupa.
- El traspàs de les competències sobre la xarxa viària local de la Generalitat cap a les Diputacions fa més complicat el condicionament de les vies locals per una manca de recursos de les Diputacions.

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, Perpinyà).

- Tenint en compte el context de construcció de línies d'alta velocitat a Espanya, és lícit demanar que el corredor ferroviari del Mediterrani sigui també condicionat en ample internacional i paràmetres de disseny d'altas prestacions. La constitució de l'eix Mediterrani serà un factor addicional per a forçar el govern francès a connectar la línia espanyola amb els traçats de la vall de Roine a Montpeller.
- La construcció del corredor de l'AVE hauria d'anar acompanyat de la disposició de línies ferroviàries d'aportació cap a les estacions del nou traçat.
- Potser no val la pena la despesa necessària a invertir en un nou traçat d'alta velocitat pel guany de temps que això suposaria en el viatge entre Barcelona i València.

INFRASTRUCTURES 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.
- Es tracta d'una actuació molt complexa i que en tot cas es realitzarà a mig – llarg termini. Completar tot el corredor des del sud de l'Arc Mediterrani fins al nord de l'Europa és poc probable, si més no d'una sola tirada. Cal adoptar un enfocament local, i abordar el projecte tram per tram. La constitució de l'itinerari complet per suma de diferents trams és més possibilista.

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES // SERVEIS FERROVIARIS

El Govern de la Generalitat preveu la creació de serveis ferroviaris exprés que empraran la plataforma de l'alta velocitat per enllaçar les principals ciutats catalanes i Saragossa i Perpinyà a preus assequibles.

Els serveis de "metro" d'alta velocitat a Catalunya i el seu entorn immediat faran variar substancialment els hàbits de mobilitat de la població, possibilitant relacions socioeconòmiques que avui no es donen, estenent l'àrea metropolitana de Barcelona a tot Catalunya?

- Els serveis d'alta velocitat regionals suposaran un canvi a nivell de comoditat de la gent que ja viatja habitualment entre les principals capitals catalanes, però no tant a nivell de localització de l'activitat econòmica.
- Els serveis exprés només tindran efecte sobre aquelles persones que visquin a prop de les estacions del ferrocarril. A Tarragona, per exemple, la distància entre l'estació del ferrocarril i les principals poblacions del Camp serà un factor que en desincentivarà l'ús.
- Els serveis exprés tindran un efecte radical sobre la mobilitat habitual de persones a Catalunya. La línia 9 de metro a Barcelona és un exemple de com una àrea molt devaluada, com ara la de Zona Franca, guanya atractiu de forma molt important per la millora dels transports.

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.

- En aquelles àrees del país on la massa crítica de població per a la implantació de serveis ferroviaris no existeix cal invertir en autobusos. L'estalvi que suposa no construir una infraestructura que té un cost molt important permet la implantació d'un sistema d'autobusos d'altíssima qualitat.
- La integració tarifària dels serveis a nivell de tot Catalunya portarà implícit un augment encara major a l'actual del dèficit del transport públic.
- Són millors aquelles fórmules que subvencionen directament l'usuari del transport públic que no pas aquelles que ho fan sobre l'operador. D'una banda, el pagament íntegre del cost del transport públic per part de l'usuari fa que aquest prengui consciència del cost real que té i propicia que se'n faci un ús més racional. D'altra banda, la no subvenció de l'operador força a una optimització del servei i a fer-lo més eficient.

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 Roine.

- Ja fa temps que s'hauria d'haver construït el transvasament del Roine cap a Catalunya. El Roine té recursos suficients per a cobrir àmpliament la demanda d'aigua del país. L'aigua de l'Ebre, més escassa i amb un règim més irregular, s'hauria de reservar per a usos agrícoles.
- Renunciar a l'aigua del Roine per qüestions estratègiques nacionals (evitar la dependència de França) és conseqüència de no haver assumit plenament la consciència de formar part d'Europa.
- Les dessalinitzadores tindran un cost molt important perquè el procés d'osmosi inversa requereix gran quantitat d'energia. Cal tenir en compte que els costos energètics continuaran a l'alça i que el problema de subministrament elèctric a Catalunya encara no ha estat resolt. Els costos de manteniment i amortització de la canalització d'aigua des del Roine fins a Catalunya serien molt inferiors.
- Cal recuperar tècniques tradicionals de captació d'aigua practicades des de l'antigor, com el recull de les aigües pluvials en dipòsits a escala de cada edifici. La reserva que pugui fer cada habitatge és petita, però la suma de tots els habitatges pot marcar la diferència. Cal concebre sistemes de recollida d'aigües pluvials en el disseny de tot nou edifici.

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.

- El factor de càrrega de les instal·lacions d'energies renovables és reduït (temps que la instal·lació produeix energia sobre les 8.760 hores totals que té un any). Per l'energia solar, per exemple, correspon a un 20-25%. Perquè les energies renovables siguin eficients és imprescindible un mallatge de la xarxa de distribució, per aprofitar en tot moment l'energia que es produeix en diferents punts de la xarxa (que depèn de si bufa el vent o de si fa sol en el parc corresponent), però sobretot per evitar pujades i baixades sobtades de la tensió de la xarxa. Per a desenvolupar plenament les energies renovables, doncs, és necessari un elevat grau de mallat de la xarxa, i això inclou interconnexions elèctriques com la línia de molt alta tensió (MAT).
- És poc probable que les energies renovables es desenvolupin fortament en els propers anys per la oposició social que tenen.
- 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.

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 CO₂ 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 CO₂ 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.

- És molt important assolir els objectius plantejats però és molt poc probable que s'aconsegueixi amb èxit
- Caldria veure quin és l'espectre real de contaminació per sectors de transport. Alguns sectors, com ara el de la distribució local de mercaderies, tenen un pes molt important sobre el total del tràfic diari però no és realista pensar que es poden transvasar cap a altres mitjans de transport menys contaminants.

TELECOMUNICACIONS // FIBRA ÒPTICA // WiMax i Telefonia 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 telefonia mòbil no dona encara cobertura a tot el territori, i allà on ho fa, la implantació de nous serveis avançats de telefonia requerirà la disposició de gran nombre d'antenes addicionals.

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

- El desplegament de la fibra òptica és fonamental per a donar servei a l'activitat econòmica catalana, però també per què el país sigui capaç d'atraure activitat avançada i inversions estrangeres d'alt valor afegit. Servir les llars catalanes amb fibra òptica és molt important, però és prioritari servir les àrees d'activitat econòmica, els polígons industrials, les universitats.
- Les telecomunicacions no substituiran el tracte personal en el món dels negocis, els desplaçaments per motius de feina, però poden augmentar la productivitat de les empreses perquè faciliten tots aquells processos, gestions, tràmits o comunicacions que no requereixen de presència física de les persones.
- La banda ampla rural és molt important perquè és un factor d'equilibri territorial. Hi ha empreses de desenvolupament de programari o de disseny de continguts que no tenen perquè estar lligades geogràficament a zones tecnològiques, i que poden desenvolupar-se en el territori fora dels grans nuclis de població. En aquests casos, el fet de no tenir cobertura de banda ampla d'internet és un factor limitant pel desenvolupament d'aquestes activitats.

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.

- L'esforç que ha de fer Espanya i Catalunya en respecte a altres països de la UE en temes de recerca i desenvolupament és major perquè partim d'un nivell molt més baix. Però aquest esforç es farà i Catalunya destacarà a mig termini en aquest apartat.
- Més enllà de la recerca pura, cal tenir en compte el camp de la recerca de noves aplicacions a tecnologies ja existents, i en això, Catalunya i les PIMES poden jugar un paper molt important.
- Una altra forma d'innovació és la gestació de noves vies i fórmules de negoci, comercialització, promoció... Aquest és un factor que al nostre país encara no és valorat tant com seria d'esperar.
- Cal relativitzar les xifres i posar atenció en els canvis qualitius que tenen lloc a casa nostra (estructures, hàbits...).

INVERSIONS PÚBLIQUES I PRIVADES

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

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

- Si bé és cert que la inversió en infraestructures actual assoleix els nivell més alts, també és cert que la situació actual del país no és per res comparable amb la que teníem ara fa 25 anys. Cal treballar per a tenir més capacitat d'inversió.

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.

- Cal aprofundir en el concepte de governança, que implica una reciprocitat en les relacions entre l'administració i la societat civil. És encara una assignatura pendent en el marc administratiu actual.

ESTUDIS I DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

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

Nom:
 e-mail:

 Empresa:
 Tel:

Qüestió	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:
DESLOCALITZACIÓ d'EMPRESES El creixement econòmic a Espanya i a Catalunya es deu més a increments de població ocupada que a millores de la productivitat. Moltes empreses atretes a Catalunya durant la dècada dels 80 per la mà d'obra barata han desenvolupat activitats de valor afegit baix i estan deslocalitzant la seva activitat cap a altres països on els costos són més baixos –països de l'est, Àsia, Marroc... Aquelles empreses que basen la seva productivitat en baixos costos salarials deslocalitzaran inevitablement la seva activitat cap a països asiàtics i sud-americans una vegada hagin amortitzat les seves inversions, i a mig termini només quedaran empreses que produeixin bens d'alt valor afegit i de serveis.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
AGRICULTURA La implantació de la reforma de la política agrària comuna (PAC) suposarà la desaparició de 400mil agricultors espanyols, 25mil dels quals catalans, segons una valoració feta per Unió de Pagesos. La superfície destinada a usos agraris a Catalunya s'ha mantingut gairebé sense canvis en els darrers 30 anys, al voltant d'un milió d'hectàrees. Tot i l'increment de la superfície de regadiu (que representa 20% del total), la superfície agrícola llaurada utilitzada ha disminuït un 8% des de 1993, amb un increment de superfície de pastures. L'agricultura aporta un 1'4% del PIB i ocupa el 30% de sòl de Catalunya. El 45% del sòl de Catalunya és massa forestal. L'agricultura es mantindrà a Catalunya tan sols en aquelles àrees en què pugui ser competitiva o on es destinin subvencions per criteris paisatgístics.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
TURISME Espanya és el segon país turístic del món per darrera de França i Catalunya la primera destinació de l'Estat amb 15'2 milions de turistes durant l'any 2007. Barcelona ha impulsat amb èxit un model turístic basat en oci, però també de 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.	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
AEROPORTS La gestió aeroportuària espanyola es troba en mans de l'Entitat Pública Aena, que actua amb lògica nacional. La Generalitat espera poder gestionar els aeroports de Reus i Girona a curt termini, a més de l'aeroport que impulsa a Lleida, i a mig termini poder participar de la gestió de l'aeroport de Barcelona juntament amb altres agents econòmics i socials lligats al territori (Cambres de Comerç, Ajuntaments, Diputacions...), i amb l'objectiu de millorar el servei d'acord amb les necessitats de persones i empreses de Catalunya. Els aeroports de Heathrow i Stanstead a Londres estan gestionats per una empresa privada espanyola; l'aeroport de Castelló està impulsat i serà explotat per una empresa pública participada per la Generalitat Valenciana i la Diputació de Castelló. L'estatut de Catalunya no incorpora decisions sobre la transferència dels aeroports a la Generalitat. L'aeroport de Barcelona ha 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.	<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 autopistes 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 autopistes espanyoles, s'aplicaran tarifes intel·ligents fixades en funció del tipus de via, moment del viatge, tipus de vehicle, i els ingressos dels peatges s'invertiran en mesures pal·liatives dels impactes negatius del transport i en la millora del transport públic?</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>			