

Nom: ..... Empresa / Administració / Institució Social .....  
 email: ..... Telèfon: .....

## DEBAT DE CONCLUSIONS

Aquestes conclusions es basen en els resultats dels debats amb empresaris, sindicats, polítics, experts i universitaris, celebrats al llarg de 2007 – 2008 a Andorra, Perpinyà, Mallorca, Castelló, Girona, Alcoi, Alacant i Elx, Eivissa i Formentera, Manresa, el Camp de Tarragona, Sant Feliu de Guíxols i Palamós, Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, Gandia, Menorca, Barcelona, Terrassa, Sabadell, Col·legi d'Enginyers Industrials de València, Tortosa, Lleida, Vic, Sagunt, Col·legi d'Economistes de València, Col·legi d'Economistes de Catalunya, Tàrrrega, Sindicats de Catalunya, del País Valencià i de les Illes Balears ([www.mcrit.com/euram](http://www.mcrit.com/euram))

L'objectiu és arribar a definir una visió de futur sobre les oportunitats de desenvolupament i les infraestructures de l'EURAM.

### SOBRE LA IMMIGRACIÓ

El creixement econòmic a l'Euram durant els darrers anys s'ha degut més a increments de població ocupada en sectors de baix valor afegit que a millores de la productivitat. Entre 1998 i 2008 la població de l'EURAM ha augmentat en 2.400.000 habitants (increment del 22%), i el nombre de llocs de treball en 2'1 milions (50%). Mentre que a Alcoi, Tortosa o Manresa, l'augment de la població es considera convenient pel desenvolupament econòmic, a altres territoris com Menorca o Andorra podria començar a generar deseconomies degut al model de desenvolupament adoptat i les restriccions del sòl disponible. El fenomen immigratori genera creixement econòmic, sobretot quan comporta la incorporació de persones amb talent i capacitat emprenedora, però també el procés d'integració social és incert. Espanya és el 2n país de la Unió Europea en nombre de residents de nacionalitat estrangera (vora 4.600.000 persones, un 10% de la població) per darrera d'Alemanya. Sobre el 13% de la població de l'EURAM és de nacionalitat estrangera, la major part de la qual atreta per cobrir llocs de treball generats en el període de fort creixement 1997 – 2007 (ritmes superiors al 3'5% anuals) en sectors de productivitat mitjana i baixa, però una part significativa atreta també per qüestions climatològiques i de qualitat de vida: vora un de cada cinc immigrants a l'EURAM prové d'algun dels països de la UE-25, i en alguns territoris la proporció augmenta fins a un de cada tres, similar al "Sunbelt" americà. Per aquestes raons, si bé Espanya en el seu conjunt, o Europa, poden mantenir poblacions estables, l'Euram seguirà creixent.

**Les regions de l'Euram són molt atractives des del punt de vista residencial, especialment les zones costaneres, i moltes d'elles continuaran creixent demogràficament. Augmentarà l'arribada de població de rentes mitjanes i altes, que tindrà una major flexibilitat laboral, i es moderarà la demanda de llocs de treball poc qualificats. La planificació territorial i la creació d'un entorn obert i favorable per a atraure talent és una estratègia clau pel desenvolupament econòmic futur de l'Euram.**

Hi esteu globalment d'acord?	Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?	En quins punts esteu en desacord?
<input type="checkbox"/> Molt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> Bastant	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Poc	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9
	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 10

### SOBRE LA INDÚSTRIA

El sector industrial representa el 20'7% de l'economia, i el 19'2% dels ocupats de l'Euram. El sector té un pes més important a Catalunya i la Comunitat Valenciana (22% i 18% respectivament), i més reduït a les illes (7%). Està caracteritzat per la presència d'empreses multinacionals atretes durant la dècada dels 80 i 90, i per un ampli teixit de petites i mitjanes empreses d'origen familiar en sectors madurs. Certs punts del territori conserven organitzacions en clúster, com a Castelló (ceràmica), la Vall del Vinalopó (sabata), Ibi i Onil (Joguina), la Sénia (moble), Osona (agroalimentari), Anoia (adoberia), Maresme i Alcoi (tèxtil). Part de les empreses atretes a l'Euram des dels 80 per la mà d'obra barata estan deslocalitzant la seva activitat cap a d'altres països on els costos salarials i extrasalarials són més baixos. El sector públic intenta facilitar les condicions necessàries per a que es desenvolupin nous sectors industrials d'alt valor afegit, especialment en dominis com la biotecnologia, les energies renovables i altres vinculades als serveis a les empreses.

**La deslocalització d'algunes grans empreses industrials multinacionals és potser inevitable, però s'ha d'evitar la desindustrialització del territori: la base industrial en sectors tecnològicament madurs, de petita i mitjana empresa (tèxtil, agroalimentari) ha d'innovar i internacionalitzar-se, però també ha d'augmentar la producció de béns de consum final i l'accés a mercats locals.**

Hi esteu globalment d'acord?	Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?	En quins punts esteu en desacord?
<input type="checkbox"/> Molt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> Bastant	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Poc	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9
	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 10

### **SOBRE L'AGRICULTURA I LA RAMADERIA**

L'agricultura aporta un 1'9% del PIB de l'Euram (1'4% a Catalunya, 2% a la Comunitat Valenciana, 1% a Balears), i ocupa un 2'1% de la població treballadora. La implantació de la reforma de la política agrària comuna (PAC) podria suposar la desaparició de 400mil agricultors espanyols segons una valoració feta pels sindicats d'agricultors. Tot i això, la indústria agroalimentària associada al sector primari té un pes important a l'Euram, concentrant el 15% de les exportacions a l'estranger i agrupant algunes de les empreses més grans del territori, ja sigui en la producció, transformació o distribució (p.e. Corporació de Guissona, Tarradellas, Mercadona...). La superfície destinada a usos agraris s'ha mantingut gairebé sense canvis en els darrers 30 anys als volts d'1'5 milions d'hectàrees. Mentre que a les franges litorals des de Tortosa cap al sud i a Lleida són el fruiter i l'horta els conreus dominants, la tríada mediterrània juga un paper important a l'interior, al nord de l'Euram i a les illes (fruits secs, oli i vi) lligat generalment a denominacions d'origen reconegudes. La ramaderia és especialment important a l'interior de Catalunya, amb una indústria molt desenvolupada a Osona, la Garrotxa i la Segarra. El mercat a l'engròs de Saint-Charles a Perpinyà és el principal centre distribuïdor de fruita i verdura d'Europa. L'increment de rendibilitat del sector passa en general per l'increment de la SAU irrigada, l'especialització de les explotacions en productes ecològics, l'adopció de certificats de qualitat DO, la millora dels canals de comercialització o la intensificació dels processos de transformació. Si bé l'agricultura creixerà a les regions de forta tradició com Lleida o Osona, en altres com Castelló o Tarragona on és sotmesa a pressions urbanitzadores es mantindrà només subvencionada per criteris paisatgístics.

**El sòl agrícola es reduirà mantenint-se només subvencionat per raons paisatgístiques i turístiques, i allà on sigui competitiva: els productes amb denominació d'origen i els mercats de proximitat vinculats a l'agroindústria milloraran el procés de comercialització i es consolidaran com un sector econòmic important per l'Euram.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

### **SOBRE EL TURISME**

Amb 60 milions de visitants cada any, Espanya és el segon país turístic del món per darrera de França. La meitat dels turistes a l'estat tenen com a destinació algun punt de l'Euram (15 milions de visitants a Catalunya, 10 milions a Balears i 5 a la Comunitat Valenciana). Les capitals com Barcelona, València o Palma impulsen amb èxit un model turístic basat en l'oci, però també en els negocis, l'educació o la salut. Les àrees que tradicionalment concentraven el turisme de sol i platja com Alacant, Tarragona o Mallorca diversifiquen la seva oferta i modernitzen la infraestructura turística. 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% cada any. Els ports de l'Euram acullen més de 3 milions de creueristes cada temporada. Fins ara, el turisme és el sector econòmic que té major creixement: Europa podria incrementar el nombre de visitants de 400M anuals a 700M anuals l'any 2020 d'acord amb l'Organització Mundial del Turisme. L'Euram té grans operadors hotelers de capital local, com ara Sol Meliá, Barceló, NH o Tryp, que han intensificat els seus processos d'internacionalització en els darrers anys. El sector turístic és un motor important de la terciarització de l'economia, per quant en el seu procés de diversificació cap a sectors econòmics més amplis com la salut, l'educació, o els negocis, demanda serveis més avançats, utilitza noves tecnologies i facilita l'aparició de petites i mitjanes empreses molt vinculades al territori.

**El turisme serà un dels principals motors de la terciarització de l'economia de l'Euram, evolucionant cap a serveis avançats a les persones, de tipus formatiu o educatiu, salut i benestar, esport o lleure, cultura i negocis, oferint serveis a empreses més internacionalitzades i en sectors emergents.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

### SOBRE LA CONSTRUCCIÓ

La construcció ocupa a l'Euram a finals de 2008 el 12% de la població treballadora (15% a Balears, 13% a la Comunitat Valenciana i 11% a Catalunya). La contribució de la construcció al PIB el 2007 es trobava als volts del 10'6%. L'aturada del sector ha incrementat la taxa d'atur del sector del 5% fins al 15%. La crisi es fa notar especialment en l'edificació i en menor mesura sobre l'obra pública. Les 6 principals empreses constructores espanyoles (ACS, Ferrovial, FCC, Acciona, Sacyr, OHL) facturaven l'any 2004 conjuntament uns 35mil milions d'euros (de l'ordre de 3 vegades més que el 1999), amb un procés de diversificació empresarial cap altres sectors econòmics de cicles econòmics diferents al propi de la construcció, com són les concessions o la gestió d'infraestructures (el 2004 la construcció representava entre el 50% o 60% del total de la xifra de negoci de les principals empreses; el 1999 era en molts casos de l'ordre del 70% o 80%). Les empreses constructores estan immerses en una procés d'internacionalització creixent però encara inferior al d'altres grans empreses europees (de l'ordre del 15% de la seva facturació a l'estranger el 2004).

**La construcció reprendrà la seva activitat a un ritme menor i les empreses del sector prosseguiran el procés de diversificació i internacionalització d'activitat, invertint recursos en recerca i innovació, i conformant-se com a un sector d'excel·lència de l'economia.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

### SOBRE LA LOCALITZACIÓ AL TERRITORI D'ACTIVITATS I DE PERSONES

Les relacions econòmiques entre els territoris de l'EURAM són molt intenses: Catalunya i la Comunitat Valenciana són primers clients i primers proveïdors comercials l'una de l'altra respectivament; el primer client comercial de les Balears és Catalunya, i el primer i segon proveïdor de Balears són Catalunya i la Comunitat Valenciana respectivament; el primer client i proveïdor de Múrcia és la Comunitat Valenciana. Tot i això, el mercat de treball de l'EURAM es troba relativament fragmentat, i els professionals de l'EURAM són poc proclius a relocalitzar-se dins el territori de l'Euram o de la seva pròpia regió en funció de noves oportunitats de feina. Els joves s'emancipen 10 anys més tard aquí que a la resta de països europeus. La presència de centres universitaris de caire generalista a totes les províncies no afavoreix la mobilitat estudiantil. Hi ha poc caràcter emprenedor, fins i tot entre els estudiants de les millors escoles de negocis de Barcelona (IESE, ESADE...). Els programes d'Erasmus i Séneca estan fent canviar als joves la forma de percebre la mobilitat personal i l'arrelament territorial, però molt lentament.

**Cal fomentar que la mobilitat de les persones i empreses a l'Euram augmenti de forma substancial en els propers 20 anys, per aprofitar els avantatges comparatius de cada territori i donar un major dinamisme a l'economia.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

**SOBRE LA MOBILITAT DE PERSONES I MERCADERIES**

La mobilitat de passatgers i mercaderies continuarà creixent en els propers anys al ritme de l'economia, però ho farà amb ritmes diferents per passatgers i mercaderies, per desplaçaments locals o regionals, o internacionals. L'impacte de les tecnologies d'informació i comunicació redueix algun tipus de viatges però l'efecte global és la creació de majors relacions socials i econòmiques i la generació de més demanda de transport de passatgers i mercaderies. A l'Àrea Metropolitana de Barcelona el 1981, 28 de cada 100 persones treballaven fora del seu municipi, el 2001 aquest percentatge era de 47% i el PITC preveu una estabilització sobre el 60% el 2026. Si bé els viatges urbans per raó de feina també poden estabilitzar-se, els viatges per altres motius i els de mitjana i llarga distància creixeran i es faran més variables al llarg del dia i del territori, mentre els viatges internacionals i intercontinentals poden créixer exponencialment. La mobilitat de mercaderies creixerà també seguint el ritme del creixement de l'economia, tot i el procés de desindustrialització de Catalunya i Europa i la progressiva orientació cap els serveis. Els trànsits intercontinentals des de i cap a l'exterior d'Europa, en particular els procedents d'Àsia, i d'altres economies emergents, seguiran augmentant a ritmes molt elevats. Sent previsible que l'augment d'inversió en infraestructures es mantingui sobre els volums actuals o fins i tot disminueixi lleugerament, és previsible que la congestió augmenti, particularment a la carretera, als ports i aeroports, incentivant formes d'exploració optimitzada i nous models de tarificació que indueixin l'auto-organització de la demanda, a més de la millora selectiva de la capacitat de les infraestructures.

**La mobilitat de passatgers i mercaderies continuarà creixent al ritme de l'economia. Creixeran els trànsits de llarg recorregut per carretera i els tràfics a ports i aeroports, amb els ferrocarrils capturant trànsits creixents en alguns segments de mercat però poc significatius globalment. Tot i les millores d'exploració i gestió de l'oferta i la demanda de mobilitat, i la possible revitalització del ferrocarril, seran necessaris increments de la capacitat de les infraestructures viàries per evitar la congestió d'alguns trams de la xarxa.**

<i>Hi esteu globalment d'acord?</i>	<i>Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?</i>	<i>En quins punts esteu en desacord?</i>
<input type="checkbox"/> Molt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> Bastant	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Poc	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9
	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 10

ALTRES QÜESTIONS ESTRATÈGIQUES EN MATÈRIA D'ECONOMIA...

## SOBRE AEROPORTS

L'aparició de les companyies low-cost ha revertit en un augment molt fort dels tràfics aeris, vinculat sobretot a l'augment del turisme, i ha portat a l'aparició de tràfics importants en alguns aeroports regionals. El tràfic aeri de l'Euram ha passat de 56Mpax l'any 2000 a 87Mpax l'any 2007 (40% del tràfic nacional). Barcelona gestionava el 2007 vora 33Mpax, Palma 23Mpax i Alacant 9Mpax. L'aeroport de Girona és el que més ha crescut des de l'any 2000 (+644%), seguit de València (+162%). Les previsions de Boeing i Airbus coincideixen en que el creixement sostingut dels tràfics aeris internacionals es mantindrà, un cop superada la crisi, sobre un 5% anual durant els propers 20 anys. L'acord de cels oberts entre Estats Units i Europa liberalitza el marc regulatori que s'aplica als tràfics aeris transoceànics, i es preveu que incrementarà la intensitat dels enllaços entre aeroports americans i europeus, especialment de les connexions punt a punt. L'ampliació de l'aeroport de Barcelona (T-sud i T-satèl·lit) donarà una capacitat global de 70Mpax anuals. Spanair ha passat d'estar en mans de l'aerolínia escandinava SAS a un grup inversor liderat per Catalana d'Iniciatives i Turisme de Barcelona, però amb la possible entrada d'altres participants de l'Euram i de la resta d'Espanya, i aquest fet pot incrementar els vols intercontinentals a Barcelona o Palma. La gestió aeroportuària espanyola es troba en mans de l'Entitat Pública Aena, que actua amb lògica nacional. Si bé Barcelona perd competitivitat per raó d'una gestió centralitzada que dificulta la possibilitat de captar vols intercontinentals en competència amb Madrid, la resta d'aeroports de l'Euram valoren positivament un model que redistribueix els recursos generats entre el conjunt d'aeroports. Al marge d'Aena, la diputació de Castelló impulsa un nou aeroport de caire turístic a Benicàssim, i la Generalitat de Catalunya un altre a Lleida (Alguaire). Si hi ha acord amb Andorra, es preveu la recuperació de l'aeroport de la Seu d'Urgell. La Generalitat de Catalunya preveu estendre una xarxa d'aeròdroms i heliports per a prestació de serveis d'interès general (emergències, sanitat, protecció civil...) i aviació general.

**La capacitat dels aeroports existents amb les ampliacions previstes és suficient a curt i mig termini. El model de gestió actual dels aeroports espanyols es reformarà per a permetre la participació d'administracions locals i regionals en aspectes reguladors, i d'empreses privades en la gestió comercial i l'explotació. Això permetrà donar una millor oferta de destinacions i freqüències als aeroports de l'Euram.**

Hi esteu globalment d'acord?

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?

- 1                       6  
 2                       7  
 3                       8  
 4                       9  
 5                       10

En quins punts esteu en desacord?

## SOBRE LA LOGÍSTICA

Els grans ports mediterranis es troben tots en fase d'ampliació amb l'objectiu d'augmentar la seva quota de participació sobre els tràfics asiàtics d'entrada a Europa, essent les infraestructures de mobilitat cap al nord i les plataformes logístiques condicions necessàries per a aquest desenvolupament. D'altra banda, la logística és un sector clau de l'economia, com a generador de noves activitats vinculades a la distribució, com per a la competitivitat del teixit industrial de l'Euram (p.e. els costos logístics del sector agroalimentari comporten prop del 60% del preu de venda al detall dels productes que comercialitza). En aquesta direcció, la Comunitat Valenciana impulsa una xarxa de 6 plataformes logístiques intermodals d'entre 100ha i 200ha, i zones logístiques vinculades als ports de València, Sagunt i Castelló. D'altra banda, Cimalsa impulsa 8 instal·lacions logístiques a Catalunya a través dels CIMs i Logis a l'entorn de les 100ha, de les quals 4 es troben en servei (la Selva, Vallès, Bages i Lleida) i 2 més en construcció. Als Pirineus Orientals, la Plataforma Multimodal Pirineus-Mediterrània coordina la gestió conjunta de mercaderies al port de Vendres, l'aeroport de Perpinyà, al centre de distribució de fruita i verdura de Saint Charles (400ha), i a les estacions logístiques del Buló (viària) i Cerbère (ferroviària). Abertis, Port de Barcelona i Cimalsa han creat un consorci públicoprivat. Amb tot, l'Euram és un territori densament poblat en una franja relativament estreta de territori al llarg de la costa; la disponibilitat de sòl altament accessible i a costos moderats hi és més baixa que en altres localitzacions de l'estat espanyol o el sud de França, la qual cosa dificulta implantacions extensives, si no és en els territoris del rerepaís. Saragossa impulsa Plaza, que amb vora 1300ha és el recinte logístic més gran d'Europa.

**La logística s'ha de desenvolupar a l'Euram com a sector emergent que genera valor afegit vinculat a les activitats de distribució, acoblament, acabat de productes, i per a servir les necessitats del teixit industrial i dels ports. La dificultat per a disposar de més sòl logístic fa necessari que s'estableixin estructures de gestió en xarxa entre els centres logístics. El treball eficient i en xarxa de les plataformes de l'Euram (inclosa Plaza a Saragossa) és el que pot donar competitivitat internacional a l'Arc Mediterrani. És convenient consolidar fórmules de parteneriat públicoprivades per la construcció i gestió de centres logístics.**

Hi esteu globalment d'acord?

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?

- 1                       6  
 2                       7  
 3                       8  
 4                       9  
 5                       10

En quins punts esteu en desacord?

## SOBRE ELS PORTS

ValenciaPort (Port de València, Sagunt i Gandia) és capdavanter en el tràfic de contenidors del Mediterrani Occidental amb 3'3MTEU transportats entre gener i novembre de 2008 (+18% respecte 2007, amb un tràfic de transbordament en alça) i 55'3MTm de mercaderies, i preveu arribar a 4MTEU i 68MTm el 2015. El port de Barcelona ha gestionat fins a novembre de 2008 2'4MTEU (+0'32% respecte 2007) i 48'3MTm, i preveu arribar a 4'5 MTEU i 85Mtm el 2015. Algeciras perdia durant el 2008 un 3'2% del tràfic de contenidors i transportava un total de 3MTEU i 68'6MTm. Tarragona i Castelló han gestionat 30'3MTm (-9'4%) i 12'5Mtm (+3'3%) respectivament, bàsicament en productes energètics vinculats als respectius complexos petroquímics, però amb una tendència a diversificar l'activitat de suport a la indústria regional (exportacions de productes alimentaris, ceràmica...). El port d'Alacant ha gestionat 2'65Mtm (-23%). La resta de ports comercials de l'Euram (Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita, Gandia) tenen una activitat molt reduïda; tot i algunes propostes de implantar-hi rutes de short sea shipping, a curt termini no sembla puguin desenvolupar un rol destacat. Els grans ports del Mediterrani es troben tots en fase d'ampliació, esperant ampliar els seus hinterlands a curt termini, amb l'objectiu d'augmentar la seva quota de participació sobre els tràfics asiàtics d'entrada a Europa, que actualment entren en més d'un 75% pels ports del nord d'Europa. Avui, el primer port de la Mediterrània és Antwerp. Per poder exportar eficientment mercaderies cap a la resta d'Europa són necessàries actuacions viàries, ferroviàries i logístiques complementàries. Amb tot, la situació excèntrica de Barcelona i València respecte a la ruta Suez-Gibraltar en limitarà la seva capacitat d'atracció, especialment dels vaixells de major capacitat que realitzen poques escales.

**Si bé altres nodes competidors com Algeciras-TangerMed tenen una millor localització geogràfica en al ruta Suez-Gibraltar, els ports de Barcelona-Tarragona i de València-Sagunt han d'esdevenir portes logístiques del sud d'Europa ampliant els seus hinterlands, Barcelona i Tarragona han de gestionar-se coordinadament.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- 1                       6  
 2                       7  
 3                       8  
 4                       9  
 5                       10

*En quins punts esteu en desacord?*

## SOBRE EL FERROCARRIL DE MERCADERIES A L'ARC MEDITERRANI

El creixement dels trànsits de mercaderies importades de fora d'Europa creixerà molt en els propers anys, en part per la desindustrialització creixent del continent. El creixement del volum de mercaderies importades a través dels grans ports comportarà la necessitat de definir corredors on els serveis de transport de mercaderies de llarga distància siguin preferent, com per exemple la Betuwe line del port de Rotterdam cap al seu hinterland centreeuropeu. Si l'Euram s'ha de convertir en la porta logística del Mediterrani caldrà passar molta més mercaderia pel corredor mediterrani cap a centreeuropa, i el ferrocarril pot contribuir a reduir la pressió sobre les autopistes. El projecte FERRMED proposa un corredor de ferrocarril per a serveis preferents de transport de mercaderies entre els principals ports de l'Arc Mediterrani i l'Europa Central i del Nord, des d'Algesires fins a Estocolm (3500km) passant pels ports espanyols, la vall del Roine, Hamburg, Copenhaguen i Malmö. Amb tot, malgrat el suport públic, el ferrocarril té un pes modest en el transport de mercaderies. Per augmentar-lo, cal millorar la seva competitivitat i per això, entre altres coses, és imprescindible la liberalització i reorganització del sector ferroviari a Europa.

**La millora del servei ferroviari, que inclou inversions en infraestructura, podria aconseguir augmentar la part de mercat del ferrocarril en el corredor que uneix els ports del Mediterrani amb l'Europa Central i haurà d'encaminar volums de mercaderies cada vegada més importants.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- 1                       6  
 2                       7  
 3                       8  
 4                       9  
 5                       10

*En quins punts esteu en desacord?*

### SOBRE EL TREN D'ALTA VELOCITAT A L'EURAM

La xarxa d'alta velocitat espanyola serà en pocs anys de les més desenvolupades del món juntament amb la de França i Japó. A Catalunya, les quatre capitals provincials estaran connectades el 2012 amb Saragossa i Madrid i amb Perpinyà, encara que el tram de Perpinyà a Montpel·lier (que ja estarà connectada amb el Nord) possiblement no estigui en alta velocitat fins després del 2020. Al País Valencià, les 3 capitals provincials estaran connectades entre elles i amb Madrid amb l'Ave abans de 5 anys. La continuïtat del corredor Mediterrani en alta velocitat no està prevista, encara que el Ministeri ha manifestat l'interès d'iniciar aviat estudis informatius. Els retards es deuen principalment a qüestions polítiques i institucionals, i a la relativa dificultat d'inserir una nova línia en aquest corredor ja densament urbanitzat. De moment, quan el nou enllaç ferroviari entre l'Hospitalet de l'Infant i la Secuita posi fi a l'últim tram en via única del recorregut, els trens, adaptats al canvi d'ample mentre no es construeixi una nova línia permetran ja de reduir el temps de viatge en uns 50min. Si la demanda de viatges per ferrocarril en el corredor es desenvolupa com en els de Madrid a Andalusia i a Catalunya el trànsit podria augmentar molt i influir molt en les relacions entre les ciutats de l'Euram. Perpinyà es relacionarà molt amb Barcelona i es podria donar la integració de Girona i l'àrea metropolitana Tarragona-Reus-Valls a la conurbació barcelonina. La bona connexió entre els aeroports de Girona, Barcelona i Reus pot permetre una gestió molt més eficient del tràfic aeroportuari català.

**Els serveis ferroviaris d'alta velocitat al corredor mediterrani són més competitius que a d'altres corredors d'Espanya donada l'alta densitat demogràfica i les fortes relacions econòmiques, i també poden jugar un paper important en la integració dels aeroports de l'Euram.**

<i>Hi esteu globalment d'acord?</i>	<i>Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?</i>	<i>En quins punts esteu en desacord?</i>
<input type="checkbox"/> Molt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> Bastant	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Poc	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9
	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 10

### SOBRE LA GESTIÓ DE LA XARXA D'AUTOPISTES I AUTOVIES

Els corredors viaris de llarga distància de l'Euram es troben constituïts bàsicament per l'Eix Mediterrani (desdoblant AP-7 // A-7), l'Eix de l'Ebre (desdoblant a mig termini AP-2 // A-2), l'eix de València a Saragosa (A-23) i l'eix del País Valencià a Madrid (A-3 // A-31). Manquen trams d'autopista per atendre la demanda d'una regió que, degut al turisme, té a més unes descompensacions de demanda molt fortes que generen nivells de congestió inadmissibles per part d'un turisme de qualitat. Les alternatives ferroviàries només podran pal·liar lleugerament la situació. Els problemes ambientals i de finançament són els principals frens a l'expansió de la xarxa. Els primers requereixen actuacions molt estudiades i consensuades. El finançament està necessàriament vinculat amb la inversió privada i el pagament per l'ús de la infraestructura. El peatge només s'aplica sobre una part de la xarxa viària de vies desdobladades, tot i que els paràmetres de disseny són similars a tota la xarxa. Les concessions sobre les autopistes de peatge gairebé sempre s'han anat prorrogant a canvi de rebaixes en les tarifes o actuacions infraestructurals (p.e. construcció de carrils addicionals). Actualment, les tarifes unitàries difereixen molt d'una via a una altra i responen essencialment a les situacions particulars de cada concessió. No existeix racionament en el sistema i això comporta una mala utilització de la seva capacitat. La lògica econòmica portaria a la implantació d'un sistema de peatges per a gestionar el trànsit de manera més eficient. En algunes ciutats s'estan aplicant tarifes intel·ligents fixades en funció del tipus de via, moment del viatge i tipus de vehicle per a regular la mobilitat quotidiana (Londres, Estocolm...). Hi ha també algunes experiències de tarifes variables per a autopistes interurbanes per distribuir millor el trànsit els dies de punta però els problemes es plantegen sobretot en l'aplicabilitat global del peatge a la xarxa i en la utilització dels ingressos generats. Tot i les resistències dels territoris a acceptar la implantació o perpetuació d'un sistema generalitzat de peatge, sobretot aquells que tenen major concentració de vies de pagament com Sabadell i Terrassa o que han patit dèficits d'accessibilitat més severs com Alcoi, a altres llocs, com Castelló, Gandia, Tarragona, Girona, Barcelona o València, aquesta iniciativa és necessària per millorar la gestió del trànsit.

**La xarxa bàsica d'autopistes de l'Euram s'ha de completar per tal que pugui respondre a les necessitats creixents de mobilitat. El sistema de peatges a la xarxa d'autopistes s'ha de reformular per tal de convertir-lo en un instrument de gestió més eficient del trànsit. A mig termini, cal evolucionar cap a una tarificació en temps real dels vehicles (en funció de l'itinerari, número d'ocupants...)**

<i>Hi esteu globalment d'acord?</i>	<i>Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?</i>	<i>En quins punts esteu en desacord?</i>
<input type="checkbox"/> Molt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> Bastant	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Poc	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9
	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 10

### SOBRE L'ADEQUACIÓ DE LA XARXA BÀSICA DE CARRETERES

La xarxa bàsica de carreteres de l'Euram és relativament densa però té característiques tècniques molt heterogènies (inclosos trams d'autovia amb accés a confrontants, carreteres desdoblades amb interseccions a nivell, carreteres totalment urbanitzades, travesseres urbanes amb intensitats de trànsit molt elevades...). Anualment s'hi produeixen gran nombre d'accidents.

**La Xarxa de vies bàsiques s'haurà de recondicionar i millorar per suprimir tots els accessos de confrontants, les interseccions a nivell en vies de trànsit elevat, les travesseres urbanes, i tendir a segregar els trànsits de llarga i mitjana distància dels locals, per raons de seguretat i de fluïdesa del trànsit.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

### SOBRE L'ADEQUACIÓ DE LA XARXA COMARCAL I LOCAL DE CARRETERES

La xarxa local i comarcal de carreteres de l'Euram pateix un dèficit d'inversió molt important i no existeixen programes de planificació específics. La xarxa viària local a les zones més altament poblades està realitzant funcions de vialitat que per la seva intensitat de trànsit pertoquen a vies d'ordre superior, i que no permet donar cabuda a usos compartits amb vianants i ciclistes, o donar prioritat al transport públic en accessos a grans nuclis de població per a augmentar la velocitat comercial dels serveis d'autobús. A Alacant i València, la implantació de Vies Parc contribueix a la millora de la seguretat viària metropolitana, i fa compatible l'ús de les carreteres per part dels diferents modes de transport motoritzat i no motoritzat. Els Plans Territorials Insulars de Menorca i Mallorca reconeixen el concepte de via de paisatge o via turística, que es tradueix en el condicionament d'algunes vies d'interès paisatgístic de la xarxa local i comarcal per a potenciar-ne una integració respectuosa amb el paisatge. La Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge de la Generalitat de Catalunya (2005) estableix la necessitat de la millora del paisatge dels accessos viaris a nuclis urbans. La Diputació de Barcelona du a terme actuacions tendents a dotar d'urbanitat les vies locals.

**La vialitat intermèdia, carreteres locals i comarcals entre els carrers de les poblacions i les vies de la xarxa bàsica, ha patit un dèficit d'inversió i planejament durant dècades i actualment requereix una atenció preferent i un tipus d'actuació específic, que permeti integrar els requeriments dels diferents usuaris (vehicles, transport públic, ciclistes, vianants...) segons el tram.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

### **SOBRE TRANSPORT PÚBLIC I MOBILITAT METROPOLITANA**

A Barcelona, València i Palma estan en curs la modernització i ampliació de les xarxes de rodalies, alhora que inverteixen en l'extensió de línies de metro i de tramvia. La línia 9 de Barcelona serà la més llarga d'Europa i tindrà un cost de l'ordre de grandària de l'Ave entre Madrid i Barcelona. Alacant i Tarragona busquen articular la mobilitat de les seves àrees metropolitanas, complexes i bipolaritzades, amb fórmules ferroviàries híbrides de tren i tramvia. Castelló i Andorra exploren les possibilitats de mitjans de transport públic col·lectiu de capacitat intermèdia a mig camí entre el tramvia i l'autobús (BRT) i de la implantació de plataformes reservades per a transport públic en entorns interurbans (bus exprés). L'autobús interurbà és una solució econòmica i flexible per a donar resposta a zones metropolitanas amb demandes mitjanes-baixes, però calen horaris regulars i coneguts, i coordinació horària amb la resta de mitjans de transport. Cal la implantació de noves tècniques de gestió de la mobilitat urbana, en particular d'integració tarifària i, donades les condicions climàtiques particulars d'algunes àrees metropolitanas de la regió, en la introducció de vehicles (públics i privats) més nets. La extensió de la integració tarifària a tot el territori de Catalunya està prevista pel 2012.

**Les polítiques de mobilitat urbana han d'anar en favor de la integració tarifària, el transport públic i els modes no motoritzats en àmbit urbà, i en àmbits metropolitanas en favor de carrils bus o plataformes reservades o modes de major capacitat en funció de la demanda per evitar dèficits d'explotació creixents. Als centres urbans s'ha de tendir a regular l'aparcament gratuït en superfície per a guanyar més espai urbà, ampliar zones de vianants, i incentivar l'ús de vehicles elèctrics.**

<i>Hi esteu globalment d'acord?</i>	<i>Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?</i>	<i>En quins punts esteu en desacord?</i>
<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 10	

ALTRES QÜESTIONS ESTRATÈGIQUES EN MATÈRIA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT...

### **SOBRE L'ABASTAMENT D'AIGUA**

El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció de dessaladores per augmentar la capacitat d'abastament d'aigua a Catalunya en 70hm<sup>3</sup> / any i en 200hm<sup>3</sup> / any a la Comunitat Valenciana. A les Illes ja hi funcionen instal·lacions a Palma, Eivissa i Ciutadella. L'Agència Catalana de l'Aigua preveu la construcció d'una dessaladora a Cunit. Els grans transvasaments són molt difícils d'executar per l'oposició mediàtica i social. Les tarifes de l'aigua no cobreixen encara els costos reals del cicle complet de l'aigua. La demanda d'aigua de boca tendeix a estabilitzar-se (150 litres / hab·dia), mentre que milloren les necessitats unitàries en matèria de rec a l'agricultura i a la indústria.

**La solució a curt termini al problema d'abastament d'aigua a l'Euram passa per la construcció de plantes dessalinitzadores i la interconnexió de conques hídriques, simultàniament a l'establiment de tarifes i altres polítiques que estimulin l'estalvi. A llarg termini podrien ser encara necessaris nous transvasaments.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

### **SOBRE EL SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA**

El Pla de l'Energia de la Generalitat de Catalunya 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 que caldrà construir un mínim de 10 noves centrals de cicle combinat. Es preveu multiplicar per dos i mig l'actual potència energètica de les renovables de cara el 2015 fins a assolir una quota del 8%. El PIE 2004-2010 de la Generalitat Valenciana preveu arribar a l'autosuficiència energètica mitjançant la construcció de noves centrals de cicle combinat i el foment de les energies renovables (65 parcs eòlics, biomassa, solar...). Les Illes Balears preveuen posar fi als problemes de subministrament elèctric per mitjà de la construcció d'interconnexions amb les xarxes peninsulars. El maig de 2008, els estats francès i espanyol varen acordar finalment la construcció de la MAT parcialment soterrada pels Pirineus Orientals, després de mesos de debat polític i social.

**Per disminuir ràpidament la dependència del petroli, caldrà mantenir la producció actual d'energia nuclear i desenvolupar les energies renovables, especialment l'eòlica i en part la fotovoltaica. La millora i interconnexió de xarxes elèctriques és imprescindible per a equilibrar l'oferta amb una demanda i producció variables.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 6  |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 7  |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 8  |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 9  |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 10 |

*En quins punts esteu en desacord?*

## SOBRE LES TELECOMUNICACIONS

La xarxa de fibra òptica de l'Euram arriba a grans àrees metropolitanes i a alguns centres d'activitat econòmica, però no als polígons industrials ni a la majoria del territori per qüestions d'estratègia empresarial dels operadors i/o per falta de rendibilitat econòmica de les inversions necessàries per a ramificar la xarxa troncal. Les administracions no poden constituir-se com a proveïdors de serveis d'internet, ni tan sols allà on els operadors privats no hi mostren interès, perquè el mercat de les telecomunicacions està liberalitzat. La competència del mercat espanyol és poc eficient per les particularitats que tingué el procés de privatització a Espanya i Europa (pe. no tingué en compte la separació estructural de prestamistes de serveis i explotadors d'infraestructura), i això reverteix en tarifes més altes i serveis de menor qualitat que en altres països de la UE. Les administracions estan estudiant fórmules de col·laboració públicoprivada per a desplegar les infraestructures tecnològiques allà on la iniciativa privada no arriba, a través de la construcció i cessió d'infraestructura a tercers (operador neutre). Aquest és un aspecte clau de la competitivitat de les empreses. El futur dels serveis informàtics a les empreses i usuaris passa per la completa externalització de la gestió remota de sistemes, la qual cosa requerirà infraestructures de transmissió i emmagatzematge de dades de gran capacitat.

**El desplegament de les xarxes de telecomunicacions al territori podrà realitzar-se de forma progressiva en el temps, agrupant a potencials usuaris en paquets conjunts de dimensió suficient per a garantir la rendibilitat econòmica de la prestació de serveis a un operador, i construint infraestructura pública allà on la iniciativa privada no ho faci.**

<i>Hi esteu globalment d'acord?</i>	<i>Amb quin grau de prioritat valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?</i>	<i>En quins punts esteu en desacord?</i>
<input type="checkbox"/> Molt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> Bastant	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Poc	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9
	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 10

ALTRES QÜESTIONS ESTRATÈGIQUES EN MATÈRIA D'INFRAESTRUCTURES ENERGÈTIQUES I DE TELECOMUNICACIONS....

### **SOBRE L'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL**

L'Euroregió de l'Arc Mediterrani es troba dividida entre tres estats, diverses comunitats autònomes, una desena de províncies i departaments, una centena de comarques, vora 2000 municipis. La fragmentació territorial, institucional i administrativa dificulta l'execució de polítiques estratègiques i l'execució d'infraestructures a totes les escales (entre municipis, entre comarques, entre comunitats autònomes, entre estats).

**L'organització del territori, en termes de la distribució de competències i recursos entre les administracions, és un element de rigidesa i d'ineficiència en el sector públic, ja que dificulta l'assoliment d'economies d'escala en la prestació de serveis públics i dificulta l'impuls de grans projectes estratègics. Aquestes rigideses s'han de resoldre a curt termini.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- 1                       6  
 2                       7  
 3                       8  
 4                       9  
 5                       10

*En quins punts esteu en desacord?*

### **SOBRE LA GOVERNANÇA**

Les inversions en infraestructures es troben en aquests moments en un màxim històric a Espanya i a l'Euram (més del 50% en ferrocarrils d'alta velocitat per a passatgers). És difícil que aquest nivell es mantingui en el futur. L'augment del cost de les pensions públiques i, en general, de les despeses en salut, atur o dependència poden limitar a mig i llarg termini la capacitat de les administracions a invertir en infraestructures productives o en recerca i desenvolupament, a menys que es produeixin reformes estructurals. Per altra banda, la dificultat d'executar infraestructures a les àrees més fortament poblades de l'Euram, per la magnitud de l'afectació sobre la ciutadania, els moviments d'oposició, els costos en matèria d'expropiacions, compensacions i mesures paliatives, i la necessitat d'un esforç de negociació amb institucions i particulars poden abocar les administracions a invertir en projectes que tenen rendibilitats relativament baixes per a la societat, però que són viables tècnicament i políticament. Quan els recursos públics són escassos i no es pot augmentar l'endeutament, és fonamental que els recursos es destinin a les inversions que tinguin una rendibilitat socio-econòmica prou elevada, i uns menors costos ambientals.

**Les administracions públiques han d'aplicar criteris objectius i transparents a l'hora de planificar i gestionar infraestructures, en base a avaluacions socials, econòmiques i ambientals que representin un punt de partida raonable per a la negociació i per a la decisió política. És previsible que augmenti la participació privada en el finançament i explotació d'infraestructures, i que aquest fet comporti que s'hagin de realitzar processos d'avaluació sistemàtics de les inversions públiques.**

*Hi esteu globalment d'acord?*

- Molt  
 Bastant  
 Poc  
 Gens

*Amb quin grau de prioritats valoreu aquesta qüestió [1 mín - 10 màx]?*

- 1                       6  
 2                       7  
 3                       8  
 4                       9  
 5                       10

*En quins punts esteu en desacord?*

**ALTRES OBSERVACIONS, I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA....**