

## **Girona, 9 d'octubre de 2007**

L'augment demogràfic a Girona és percebut amb cert temor. Tot i que es reconeixen beneficis de l'arribada de nova població, es tem que les infraestructures bàsiques socials, sanitàries i de transport no creixin al mateix ritme, la qual cosa repercutiria sobre l'actual nivell de vida de les comarques gironines. La reconversió de segones residències cap a habitatges principals és percebut com una oportunitat per a revitalitzar urbanitzacions i desestacionalitzar l'activitat econòmica als municipis de la costa, però caldria l'adequació d'aquestes urbanitzacions a les necessitats de la vida quotidiana, i plantejar solucions als problemes derivats de la dispersió d'assentaments. Tot i això, els actors socials i econòmics són optimistes de cara al futur pel fet que es creu en general se sabran aprofitar les millores infraestructurals imminents a la demarcació per a dinamitzar l'economia més enllà del tradicional motor turístic. En són un bon exemple el desenvolupament del parc científic i tecnològic de la Universitat de Girona, o la creació de l'àrea d'excel·lència en ciències de la salut per part d'aquesta mateixa universitat.

Més enllà d'aquelles infraestructures de les quals ja se n'ha assumit la seva construcció -diguï's l'A-2, el tren d'alta velocitat o la MAT- i per a les quals caldrà fer-ne un seguiment detallat del seu desenvolupament, preocupen especialment les actuacions que han de permetre l'articulació de les comarques que es troben fora de l'eix Girona – Figueres. En aquest sentit, es reclama una xarxa viària intermèdia que ofereixi unes prestacions adequades a la mobilitat quotidiana i que garanteixi una bona accessibilitat a la costa, amb vies que s'adaptin a l'entorn per on discorren i que posin en valor el paisatge, amb accessos als nuclis urbans provistos de corredors exclusius de transport públic i vies ciclistes. Cal reconvertir el complex entramat de línies d'autobús actual en una xarxa de transport públic funcional amb corredors fàcilment identificables, que ofereixi serveis de qualitat i permeti la captació de nous usuaris. Preocupen les limitacions sobre la implantació de nous amarratges als ports de la Costa Brava, font de turisme d'alt poder adquisitiu, així com el desplegament de la fibra òptica sobre el conjunt del territori, la cobertura de telefonia mòbil i el subministrament d'aigua.

D'altra banda, les possibilitats derivades de la pròpia gestió de les infraestructures són menys valorades que la construcció de les noves. Així, qüestions com la gestió de l'alta capacitat que resultarà del fet de duplicar el corredor de l'Ap-7 amb l'A-2, per mitjans de polítiques de tarificació d'aquestes vies, o l'aprofitament del nou corredor de l'alta velocitat per a planificar serveis regionals entre les principals capitals de comarca catalanes no són considerats fonamentals en aquest moment.

És una opinió generalitzada que existeix una necessitat real d'augmentar la transparència i el rigor en el procés de prioritització d'infraestructures i presa de decisions per part de les administracions públiques. En aquest sentit, s'és pessimista, i no es creu que les actuals inèrcies marcades massa sovint per les conjuntures polítiques canviïn a curt termini.

# INFRASTRUCTURES A DEBAT A LES COMARQUES GIRONINES

## XARXA VIÀRIA

- 1 Autopista Ap-7. Construcció tercer carril (finalització 2010, 350M€).
- 2 Autovia A-2 (abans 2016, 420M€).
- 3 Desdoblament de l'eix Transversal C-25 (finalització 2011, 750M€)
- 4 Desdoblament de la C-35 entre Granollers i Llagostera (abans 2016, 40M€)
- 5 Desdoblament de l'anell de les Gavarres (C-65, C-31, C-66) - (diversos terminis, 210M€)
- 6 Desdoblament de l'eix Pirenaic (A-26 // C-66) - (en execució, 173M€)
- 7 Eix de Bracons (C-37) entre Olot i Torelló. (en execució, 200M€)
- 8 Condicionament de la C-31 entre Palafrugell - Figueres
- 9 Autovia Tordera - Lloret i nova via preferent Lloret - Tossa (abans 2026, 61M€)
- 10 Condicionament C-63 Lloret - Olot (inclou variants) - (abans 2016, abans 2026, 125M€)
- 11 Condicionament C-26 Olot - Ripoll (dues fases entre 2016-2026, 58M€)
- 12 Condicionament C-38 Sant Joan de les Abadesses - frontera (abans 2026, 30M€)
- 13 Desdoblament N-260 Figueres - Llança i condicionament Llança - Portbou
- 14 Desdoblament C-68 Figueres - Roses (abans 2016, 25M€)

## FERROCARRIL

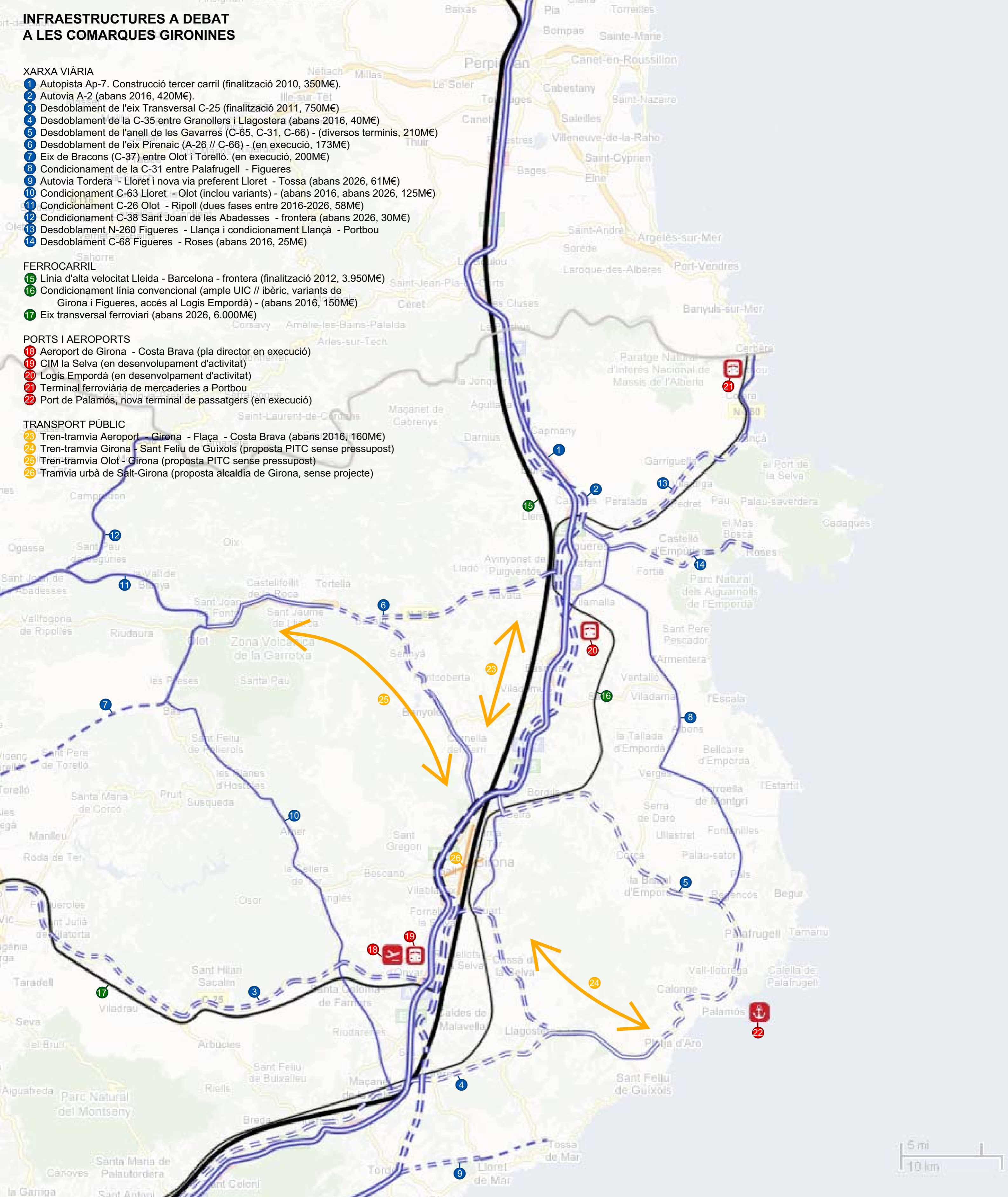
- 15 Línia d'alta velocitat Lleida - Barcelona - frontera (finalització 2012, 3.950M€)
- 16 Condicionament línia convencional (ample UIC // ibèric, variants de Girona i Figueres, accés al Logis Empordà) - (abans 2016, 150M€)
- 17 Eix transversal ferroviari (abans 2026, 6.000M€)

## PORTS I AEROPORTS

- 18 Aeroport de Girona - Costa Brava (pla director en execució)
- 19 CIM la Selva (en desenvolupament d'activitat)
- 20 Logis Empordà (en desenvolupament d'activitat)
- 21 Terminal ferroviària de mercaderies a Portbou
- 22 Port de Palamós, nova terminal de passatgers (en execució)

## TRANSPORT PÚBLIC

- 23 Tren-tramvia Aeroport - Girona - Flaça - Costa Brava (abans 2016, 160M€)
- 24 Tren-tramvia Girona - Sant Feliu de Guíxols (proposta PITC sense pressupost)
- 25 Tren-tramvia Olot - Girona (proposta PITC sense pressupost)
- 26 Tramvia urbà de Salt-Girona (proposta alcaldia de Girona, sense projecte)





## EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

L'àmbit territorial de Girona té una població de 673.351 habitants (idescat 2006), la qual cosa representa 9'5% de la població catalana, i situa la demarcació al capdavant dels àmbits territorials en termes de demografia, a banda és clar de la Regió Metropolitana de Barcelona. Si bé la tendència de les últimes dècades havia estat d'un augment poblacional mitjà a l'entorn de 4500 persones anuals, des de l'any 1998 aquest ritme s'ha quadruplicat. Això fa que entre 1975 i 1998, la població gironina augmentés un 23%, i en canvi, entre 1998 i el 2006 ho hagi fet un 26%. Actualment, hi ha més de 117mil persones residents a la demarcació que han nascut fora d'Espanya (32mil l'any 2000), dels quals la meitat són d'origen africà, i un 20% d'Amèrica del Sud. Girona i el seu entorn proper concentren 130mil habitants, mentre que Figueres suma 40mil habitants i Olot 32mil.

La percepció generalitzada entre els assistents és que aquesta tendència tendirà a l'alça, incrementada per un procés de conversió de segones residències en habitatges principals a les comarques gironines. Tot i això, existeix una certa incertesa sobre la conveniència d'aquest fenomen sempre que no vagi acompanyat d'una millora substancial de les infraestructures bàsiques, ja no només de transport sinó també educatives, sanitàries, socials...

## OCUPACIÓ DEL SÒL

Destaca a la província de Girona el fenomen de les segones residències. En efecte, l'increment del parc immobiliari dels darrers anys en molts dels municipis de la costa, Pirineu i pre-Pirineu no s'explica per un augment demogràfic. A l'Empordà, l'increment d'habitatges ha estat d'un 16% entre 1993 i 2003 però augment de població de tan sols el 18%. En aquest sentit, el Pla director de l'Empordà expressa la inquietud pel perill que corre la qualitat del paisatge -que és finalment el que alimenta l'activitat econòmica de les comarques de la costa- per una "apropiació residencial del territori" per part d'una població que hi resideix de forma esporàdica. La proliferació d'habitatges de segona residència és també molt important a les comarques del Pirineu i pre-Pirineu (Cerdanya, Ripollès i Garrotxa), amb taxes d'entre 3 i 5 habitatges secundaris per cada habitatge principal en molts municipis.

## EVOLUCIÓ DE L'ECONOMIA

L'economia gironina continua creixent, el 4'3% l'any 2006, i per sobre de la mitjana espanyola. Tot i això, aquests creixements s'atribueixen més a l'augment del consum, causat pels increments poblacionals enregistrats, que per la capacitat productiva de la demarcació. Un creixement quantitatiu però no qualitatiu de l'economia.

Segons l'informe socioeconòmic de la UdG (2005), les característiques del "model econòmic gironí" són: una notable "performance" –ha estat capaç de mantenir sosteniblement un nivell de renda per càpita superior tant respecte al marc català com a l'estatal; la no identificació en cap sector productiu especial; i una permanentment superior taxa d'activitat de la població. D'altra banda, l'estudi "Girona 2010" promogut per la Cambra de Comerç diu que el model de creixement de l'economia gironina ha reposat, probablement en excés, en el binomi construcció-turisme i en activitats de serveis poc intensives en coneixement, i que aquest model mostra alguns símptomes d'esgotament. Aquests símptomes són, d'una banda, el relatiu estancament en la productivitat del treball, i de l'altra, l'existència de desajustaments en el mercat de

treball (dificultats per disposar de mà d'obra especialitzada, la baixa participació relativa de titulats universitaris en l'ocupació, etc).

Els serveis representen el 67% del PIB de Girona –serveis a l'empresa, hoteleria, sanitat i serveis socials. Les pernoctacions en hotels van augmentar un 16% el 2006, amb un creixement del turisme nacional per sobre de l' europeu (20% contra el 12%) tot i que globalment encara és un 34% més petit. L'informe socioeconòmic de la UdG detecta una mancança de places hoteleres a Girona degut a un augment important de la demanda en els darrers anys, i suggereix el perill de no encertar en el model turístic que la ciutat de Girona necessita, que és un turisme cultural, allunyat de la massificació, rendible econòmicament i sostenible. Afegeix, “Tourespaña ha estimat que el turista cultural gasta uns 77 euros/dia, a part del viatge, mentre que pel conjunt del turisme espanyol la despesa no va més enllà de 40 euros/dia per turista”.

El principal sector exportador és l'alimentari, en especial el dels productes carnis, que representen el 21% del total les exportacions. El segueixen la indústria de maquinària i aparells mecànics, i la d'automòbils. Destaca el pes de les PIMES en el context gironí, i especialment el de les microempreses (les que factures menys d'1M€).

Segons una anàlisi realitzada pel diari Expansión, Girona i Lloret de Mar són les millors ciutats per fer negocis a les comarques gironines, seguides per Figueres, Olot, Salt i Blanes. En el rànquing català la ciutat de Girona es situa en la sisena posició, per darrera de Sant Cugat del Vallès, Barcelona, Cambrils, Cerdanyola del Vallès i Tarragona.

L'estudi *“Empreses Industrials gironines i decisions de localització”* (Andreu Castro, 2001) basat en enquestes a les empreses de la província de Girona diu en relació a la infraestructura de transport de la gran empresa industrial gironina que el 80% del transport industrial es fa per carretera, i que entre un 80-100% es fa per mitjans externs a la pròpia empresa. En relació als factors de localització, explica com a principal factor de l'actual localització de les empreses a raons històriques del fundador (73%), seguit de la proximitat als mercats i altres empreses (37%), la mà d'obra (36%) i les xarxes de comunicació i subministrament (36%). Entre els factors més considerats en el canvi de localització es troben les xarxes de comunicació (24%), disponibilitat de mà d'obra (19%) i qualificació de la mà d'obra (16%). Entre les demandes més recurrents a l'administració es troben aspectes lligats al sòl industrial (disponibilitat (21%) i preu (21%)), amb la formació i capacitació de la mà d'obra (16%) i les xarxes de comunicació (13%).

En matèria d'infraestructures, l'estudi “Girona 2010” destaca com a factors limitants de la indústria gironina l'accés a servei energètic de qualitat, la disponibilitat d'infraestructures de transport, i l'accés a serveis de telecomunicacions de qualitat. “les mancances de la dotació d'infraestructures impedeixen desenvolupar les potencialitats de Girona com a centre neuràlgic de relacions internacionals i punt de connexió vital del corredor mediterrani”. L'estudi planteja la necessitat de:

- fer un planejament de la mobilitat de forma integral a les comarques gironines
- redactar plans de dinamització de l'alta velocitat a Girona i Figueres
- desdoblar les principals artèries viàries de connexió nord-sud i est-oest, i facilitar les comunicacions entre l'aeroport i la costa i els Pirineus.
- modernitzar la xarxa ferroviària de Rodalies (nous itineraris, UIC)
- integrar del trànsit ferroviari de mercaderies
- fer el desplegament territorial de la fibra òptica
- invertir en infraestructures energètiques

Tot i això, els assistents són optimistes respecte el futur de l'economia gironina. Les noves infraestructures de transport programades a la demarcació, viàries i ferroviàries, li conferiran una posició privilegiada en el context regional que el teixit empresarial gironí sabrà aprofitar. Es valoren especialment positives iniciatives com la del Parc científic i tecnològic de la UdG (a La Creueta), o la voluntat de la UdG de crear una àrea d'excel·lència en el camp de les ciències de la salut. Caldrà, en tot cas, gestionar correctament la localització d'aquestes instal·lacions, més enllà del debat sobre la conveniència de concentrar-les a Girona capital, o repartir-les entre els nuclis capçalera de comarca. El turisme, tradicionalment el principal motor econòmic de la demarcació, pren un rol secundari. No es creu que l'oferta hotelera s'ampliï de cara al futur, en tot cas es reconvertiran els actuals establiments cap a uns de categoria superior.

## INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AERI

Girona es consolida després d'un fort creixement en els darrers anys com a aeroport especialitzat en aerolínies de baix cost, gestionant l'any 2006 3,6 milions de viatgers. Si bé a principis d'aquesta dècada, l'activitat es concentrava majoritàriament entre els mesos de maig i octubre, la tendència ha estat a un homogenització dels tràfics durant tot l'any. Actualment, aquest aeroport ocupa la posició número 15 en el rànquing espanyol (la 8 entre els aeroports peninsulars) i se situa al mateix nivell que Bilbao i Sevilla. Adjunt a les instal·lacions aeroportuàries es troba localitzada la CIM la Selva.

D'acord amb dades ofertes per AENA, el 26% dels passatgers resideixen a Espanya, gairebé tots a Catalunya (24'1%). D'entre els viatgers residents a Catalunya, el 50% provenen de la província de Barcelona i el 42'1% de la de Girona. Només un 32% dels usuaris es desplacen a l'aeroport amb vehicle privat. La resta ho fan amb mitjans de transport públic (autobús, taxi, cotxe de lloguer).

El Pla director de l'aeroport de Girona es va aprovar el 13 de juliol de 2006, fixant un horitzó temporal pel seu desenvolupament a l'any 2020. Les principals actuacions previstes són l'ampliació de la pista de vol, de la zona d'estacionament d'aeronaus comercials i d'aviació general, l'ampliació de l'actual terminal comercial, així com la construcció d'una nova terminal per a l'aviació general, i la construcció d'un edifici annex destinat a acollir serveis, aparcament i concentrar totes les dependències tècniques que ara es troben disseminades.

Els accessos a l'aeroport per carretera es fan a través de l'Ap-7, i es parla de l'arribada del ferrocarril i el tramvia però no existeixen projectes concrets a curt termini. Hi ha servei d'autobusos cap a Barcelona (la companyia Ryanair, principal operadora de les instal·lacions, té un acord amb Sagalés per a oferir una connexió amb bus cap a Barcelona per cada vol que aterra o s'enlaira a Girona), cap a Girona (1 bus cada hora, Sagalés), cap a Costa Brava nord (Sarfa) i cap a Costa Brava sud (Sagalés).

La majoria dels assistents han mostrat interès en què institucions públiques i/o privades catalanes assumeixin la gestió de les instal·lacions aeroportuàries de Girona. La Generalitat negocia actualment el traspàs de les competències sobre l'aeroport de Girona, Reus i Sabadell. Aquest fet es valora positivament perquè la opinió generalitzada és que una gestió propera al territori permetrà dinamitzar encara més la infraestructura. Es constata igualment una certa necessitat de diversificar l'oferta de vols des de Girona més enllà de Ryanair per a garantir l'estabilitat de l'aeroport a llarg termini.

L'aeròdrom d'aviació esportiva d'Empuriabrava és de titularitat i gestió privada i està especialitzat en activitats de paracaigudisme, sector en el qual és líder mundial (més de 100.000 salts l'any 2001). Tot i que el pla d'aeroports de 2000 en va estudiar la prolongació de la pista d'enlairament per a adequar les instal·lacions a ús d'aviació general (vols corporatius), aquesta opció a resultat ser finalment inviable.

## INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES

El litoral de Girona té un total de 19 ports, dels quals 9 estan gestionats per Ports de la Generalitat de Catalunya i la resta per la iniciativa privada. Totes les instal·lacions disposen d'amarratges esportius, i els ports de gestió pública tenen també dàrsenes pesqueres. El port de Palamós és l'únic que té activitat comercial, i se n'està potenciant el seu rol com punt de parada de creuers turístics. Les obres per a la construcció d'una terminal de passatgers ja han estat adjudicades i començaran el darrer trimestre de 2007 un cop clausurada la temporada de creuers.

El pla de ports ha estimat la demanda de nous amarratges esportius a tot Catalunya per a l'any 2015 en 6000 amarradors. 3200 d'aquests amarradors s'ubicaran ports esportius ampliat, i la resta en instal·lacions de temporada i instal·lacions en terra. Per tal de potenciar l'equilibri territorial, i tenint en compte que la major part de l'oferta d'amarradors actual es troba en terres gironines, el Pla només ubicarà en el seu litoral el 14% dels nous amarratges (el 70% anirà a Tarragona, i el 16% a Barcelona).

La majoria dels assistents valoren molt poc adequada la restricció del creixement del nombre d'amarratges. La possibilitat d'acollir embarcacions esportives en el litoral gironí, en especial les de major eslora, és una font d'ingressos important, i resulta fonamental per a definir un model turístic d'alt poder adquisitiu a la demarcació. Si el nombre de places total queda limitat a mig – llarg termini, llavors caldria potenciar progressivament un canvi d'embarcacions de dimensió petita cap a embarcacions més grans.

## INFRAESTRUCTURES LOGÍSTIQUES

La demarcació de Girona compta amb dues plataformes logístiques de titularitat pública de Cimalsa (CIM la Selva i Logis Empordà), i dues terminals ferroviàries de mercaderies (Portbou i Girona). Un estudi sobre l'impacte de les plataformes logístiques promogudes per Cimalsa ha determinat que les dues plataformes logístiques ubicades a les comarques de Girona generaran conjuntament prop de 3.500 llocs de treball i un impacte econòmic de 128M€ en els propers anys.

La CIM la Selva es troba adjunta a les instal·lacions de l'aeroport de Girona, ubicada en un punt estratègic de les xarxes de comunicacions on coincideixen el corredor del Mediterrani (AP-7 i N-II) amb l'eix Transversal i a més de la presència de l'aeroport. Té una superfície bruta de 22ha, i una superfície de magatzems de 100mil m<sup>2</sup>. Es tracta d'una plataforma per a activitats logístiques d'alta i mitjana rotació: transport, paqueteria, distribució i emmagatzematge per a l'àmbit de les comarques de Girona i del conjunt de Catalunya. La CIM la Selva disposarà, així mateix, d'una gran façana terciària, el Parc Aeroportuari i Logístic, paral·lela a la carretera de l'aeroport, que acollirà activitats complementàries a les pròpies de l'aeroport i les empreses logístiques que s'instal·lin a la Central: Airport Business Center, hotel, comerç, benzinera, aparcaments, etc.

El Logis Empordà serà la plataforma logística transfronterera més gran del conjunt de l'Estat. Es troba localitzat al municipi d'El Far d'Empordà, a 5km de Figueres i 25km de la frontera, i té accés per carretera des de l'Ap-7 i la N-2, i un ramal de ferrocarril. Té una superfície bruta de 73ha per a activitats logístiques, amb una superfície de magatzems de 170mil m<sup>2</sup>. Es tracta d'una plataforma per a emmagatzematge, logística i altres activitats de valor afegit vinculades al transport i la distribució, amb una oferta més àmplia per a magatzems de baixa rotació i característiques funcionals i de disseny més flexibles que les CIM.

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Les principals obres planificades a la demarcació de Girona per als propers anys són:

- **Millora dels accessos a la Costa Brava:** desdoblament de l'anell de les Gavarres (C-65, C-31, C-66), desdoblament de la C-35 entre Maçanet i Llagostera. Desdoblament de la N-260 entre Figueres i Llançà. Desdoblament de la C-68 entre Figueres i Roses.
- **Construcció d'un eix viari d'altres prestacions i gratuït alternatiu a l'Ap-7.** El ministeri desdoblarà la N-II entre Maçanet i la Jonquera, i la Generalitat de Catalunya desdoblarà la C-35 entre Maçanet i Granollers. També es preveu la connexió d'aquest corredor cap al Maresme amb el desdoblament de la N-II entre Maçanet i la Tordera per enllaçar amb la C-32.
- **Desdoblament de l'Eix Transversal (C-25).**
- **Eixos Pirenaic:** desdoblament de la C-60 entre Banyoles i Besalú i de la N-260 entre Figueres i Besalú.
- **Connexió del eixos Transversal i Pirenaic:** condicionament de la C-63 entre Lloret de Mar, Santa Coloma de Farners i Olot, incloent variants de totes les poblacions per on passa. Eix comarcal Olot-Vic amb túnel de Bracons.

## INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

El corredor del ferrocarril a la demarcació de Girona (via doble, electrificada, ample espanyol) és un dels més sol·licitats del territori català. Acull trànsits de passatgers (servei regional i servei exprés) i mercaderies (terminals ferroviàries de Girona Mercaderies i Portbou, i LOGIS Empordà en construcció actualment).

El 91% dels viatgers que utilitzen el ferrocarril en aquest corredor ho fan amb els serveis exprés (Regional Exprés o Catalunya Exprés). El volum de passatgers entre Barcelona i Girona representa la meitat del total de la línia. Pel que fa als viatgers amb origen o destí Figueres, el 80% van a Girona o Barcelona, amb un repartiment pràcticament igual entre aquestes dues relacions (46%/54%). De mitjana, i dins de l'àmbit Girona-Figueres-Portbou, unes 3000 persones utilitzen el ferrocarril en dia laboral per a realitzar desplaçaments interns (un 90% amb el servei exprés).

Les actuacions previstes a la demarcació de Girona són les següents:

- **Alta velocitat:** les obres de l'AVE ja es troben licitades en tots els seus trams. Aquesta línia té una velocitat de disseny superior als 300km/h, i entre Barcelona i la frontera és per a trànsit mixt de passatgers i mercaderies. El pas

per la ciutat de Girona comportarà el soterrament de les vies de ferrocarril, tant les de l'alta velocitat com les actuals, mantenint l'estació en el mateix punt que ocupa actualment. A Figueres, l'estació de l'AVE es trobarà localitzada a l'oest de la ciutat, ja fora del nucli urbà.

- **Línia actual:** complementàriament a les obres de l'AVE es preveu el condicionament de l'actual corredor ferroviari pre-litoral per tal d'adaptar-lo al pas de combois d'ample internacional (UIC), així com les variants ferroviàries de Girona i Figueres, i l'accés ferroviari a la plataforma logis Empordà (alta velocitat i velocitat convencional). La primera ha de permetre el pas de mercaderies per fora la ciutat, mentre la segona és conseqüència de la voluntat de fer convergir el ferrocarril convencional amb l'AVE que tindrà la seva estació en un nou emplaçament a l'oest del nucli urbà, prop de l'Ap-7.
- **Eix transversal ferroviari:** línia destinada a trànsit mixt de passatgers i mercaderies i que ha d'unir les principals capitals de la Catalunya Central, des de Lleida fins a Girona. La velocitat de projecte per aquesta nova línia serà d'entre 160km/h i 250km/h per a passatgers, i d'uns 110km/h per a mercaderies. En la darrera versió difosa del traçat que encara es troba en fase d'estudi (març de 2007), l'ETF aniria de Vic a Girona amb parada a l'aeroport de Girona-Costa Brava. El PITC recull a mode de proposta sense consignació pressupostària particularitzada la possibilitat de crear un ramal de l'ETF entre Vic, Olot i Figueres.
- **Trens-tram:** el PITC preveu la construcció d'un tren-tramvia (mitjà de transport que funciona a mode de tramvia dins els nuclis urbans i a mode de tren fora d'aquests) que unirà l'aeroport de Girona – Girona – Flaçà – Costa Brava (160M€ a construir abans de 2016). També recull a mode de proposta sense consignació pressupostària particularitzada la construcció d'un tren-tramvia entre Olot, Girona i Sant Feliu de Guíxols. Aquesta proposta s'emmarca en el debat sobre el transport públic a l'anell de les Gavarres.
- **Tramvia de Girona:** promesa electoral de diversos candidats a l'alcaldia de Girona, es tractaria d'un tramvia urbà que serviria Girona i Salt. No existeix cap projecte oficial en ferm.

## TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

El servei d'autobusos a la demarcació de Girona es troba repartit entre diverses companyies que exploten les diferents rutes per l'Alt i Baix Empordà, cap a Olot i Vic, cap a Barcelona. La Generalitat està duent a terme un esforç per a reforçar les principals línies i instaurar-ne de noves. Recentment s'ha creat el Consorci per al Transport Públic a les comarques de Girona, que ha de vetllar per a desenvolupar una oferta coherent i clara dels serveis, així com fer realitat la integració tarifària i dotar d'una marca comuna a tots els modes i operadors de transport. A dia d'avui, es fa complicat conèixer quina és l'oferta de serveis disponibles a la demarcació, la qual cosa pot dissuadir gran nombre d'usuaris potencials de l'autobús.

A banda d'això, s'estan duent a terme les obres corresponents a la rehabilitació, millora de la senyalització i col·locació d'instal·lacions d'aprofitament d'energies renovables a les estacions de Figueres, Girona, Platja d'Aro, Ripoll, Santa Coloma de Farners, Tossa de Mar i Camprodon. Amb l'objectiu de millorar les prestacions de l'estació d'autobusos d'Olot i, d'aquesta manera, fomentar l'ús del transport públic en

aquest municipi, la Generalitat n'ha impulsat un ambiciós projecte de renovació (5M€). Aquesta estació va comptar el 2004 amb 315.000 viatgers.

## **ALTRES INFRAESTRUCTURES**

És d'especial controvèrsia la construcció d'una nova línia de molt alta tensió (MAT) de 400kW que hauria d'interconnectar les xarxes elèctriques espanyola i francesa, amb un traçat que passaria per Santmenat, Bescanó, Garrigàs i Figueres. La línia ha rebut un fort moviment d'oposició social a totes dues bandes de la frontera. Els agents econòmics de les comarques gironines consideren que aquesta infraestructura és fonamental, i aposten per la seva construcció a curt termini, minimitzant-ne l'impacte sobre el mediambient.

També existeix la percepció que el projecte de transvasament d'aigua des del Roina cap a Catalunya s'acabarà recuperant a mitjà termini, si existeix acord amb el govern francès. Es valora més positivament aquesta infraestructura que la possibilitat de construir dessaladores, que tenen un important cost energètic i generen residus agressius amb el mediambient.

Pel que fa a les telecomunicacions, els assistents van considerar molt important el desplegament de la fibra òptica arreu del territori, tot i que no s'és molt optimista respecte el fet que aquesta iniciativa es dugui a terme. S'apuntà a que tal vegada calia explotar altres tecnologies. Amb tot, caldria en primer lloc garantir la cobertura de telefonia mòbil a totes les comarques.

## **IMPACTES AMBIENTALS**

Els principals problemes ambientals de la demarcació de Girona són comuns als de la conca mediterrània: riscos d'incendi forestal, l'erosió del sòl, la manca d'aigua i sequera. Un punt delicat és la pressió exercida per l'activitat turística i immobiliària sobre el medi natural físic, en especial a les franges costeres de l'Empordà, i sobre les puntes de consum de recursos que això implica (aigua, electricitat...).

## **ESTUDIS I DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)
- Pla Director Territorial de l'Empordà
- Pla Director Territorial de la Garrotxa
- "Girona 2010: les comarques gironines davant del repte de la nova economia global", Cambra de Comerç de Girona
- A.Castro; "Empreses Industrials gironines i decisions de localització", UdG 2001.
- "Aeropuerto de Girona, Informe anual resultado de las encuestas", AENA 2005.
- "Anàlisi dels impactes de les plataformes logístiques sobre el territori", Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans per encàrrec de Cimalsa, 2005.
- "Girona, present i futur de la xarxa ferroviària", Associació per la promoció del transport públic 2006.
- J.Alegre, "Projecte de construcció i explotació del tramvia Salt-Girona", PFC Eteccpb UPC – HEC Paris.
- "EMQ-2006 Comarques gironines ", Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans, 2006.

- M.Flavià; “Creixement i promoció econòmica”, document de treball, UdG 2004.
- A.Saló; “Estudi sobre l’habitatge a la demarcació de Girona: habitatges principals, segones residències i apartaments turístics”, UdG 2006.
- “Parc científic i tecnològic”, presentació a càrrec de la UdG, maig 2006.
- M.Flavià, R.Rigall; “Informe Socioeconòmic 2005 de la ciutat de Girona”, Consell Econòmic i Social de Girona – UdG.
- “Informe de Conjuntura de l’Economia Gironina 2006”, Cambra de Comerç de Girona.
- “Llibre blanc de les empreses de l’EURAM”, Institut Ignasi Villalonga, Ed.3i4 2006.

Nom: .....  
 e-mail: ..... Tel: .....

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>La població a la província de Girona (675mil habitants) ha quadruplicat el seu ritme de creixement a partir de l'any 1998, i la població immigrada ja representa el 17% del total.</p> <p><b>L'any 2020, la població de les comarques gironines estarà per sobre del milió d'habitants, tenint en compte el pas de segones residències a primera, i l'àmbit metropolità de Girona superarà els 250mil.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'ocupació mitjana de les segones residències a Catalunya no supera els 30 dies / any.</p> <p><b>Per l'impacte de les millores dels transports, l'àmbit del mercat laboral accessible des de Girona s'ampliarà considerablement, i les segones residències gironines esdevindran primeres.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'informe conjuntural de l'economia gironina del 2006, elaborat per la Cambra de Comerç, diu que el creixement econòmic a Girona és més quantitatiu que qualitatiu, que s'atribueix principalment a un augment del consum per raó de l'increment poblacional, i no tant a la millora de la capacitat productiva; d'altra banda, la dotació en infraestructures de transport a Girona augmentarà molt en els propers anys (aeroport, TAV, desdoblament carreteres...).</p> <p><b>L'economia gironina sabrà aprofitar les millores de transport per a donar un impuls a l'activitat productiva, atraient noves activitats i desenvolupant sectors de serveis avançats.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'oferta hotelera a Girona està per sota d'una demanda que ha crescut ràpidament en els darrers anys. El parc hotelier de la Costa Brava no s'ha ampliat des de fa dues dècades. La renda generada per turista és de les més baixes d'Espanya, juntament amb el Maresme.</p> <p><b>L'oferta hotelera creixerà de forma substancial en els propers anys, sobretot en instal·lacions de 4 i 5 estrelles, i es potenciarà la demarcació internacionalment entre el sector de turisme de més alt poder adquisitiu.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>L'aeroport de Girona ha tingut un creixement exponencial en els darrers anys a partir de l'arribada de Ryanair (620mil passatgers l'any 2001, 3'6 milions de passatgers l'any 2006). L'aeroport és un equipament clau per atraure activitats de negocis i de turisme avançat al seu entorn, i a la ciutat.</p> <p><b>L'aeroport serà gestionat a curt termini més eficientment per part d'institucions públiques i privades catalanes.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Cimalsa està desenvolupant dues instal·lacions logístiques a la província de Girona, la CIM Selva a l'aeroport (22ha, 100mil) i el Logis Empordà a Figueres (73ha, 170mil m<sup>2</sup> de sostre). Renfe té dues terminals de mercaderies a Portbou i Girona.</p> <p><b>Les instal·lacions de logística existents i en desenvolupament seran suficients per a satisfer les necessitats de les comarques gironines.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La nova autovia A-2 desdoblada es col·lapsarà a curt termini perquè la gran majoria dels actuals usuaris de l'Ap-7 canviaran de via per evitar el peatge. Així, l'Ap-7 veurà el seu trànsit sensiblement reduït a curt termini.</p> <p><b>Per utilitzar en forma més eficient l'excés de capacitat de l'A-2 i l'Ap-7 a curt termini, el model de peatge a l'Ap-7 es reformularà a mitjà termini i els vehicles de llarg recorregut no podran circular per l'A-2.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La vialitat local i comarcal actualment canalitza un volum molt important de trànsit, i s'hi produeix un nombre significatiu d'accidents. El PITC preveu els desdoblaments dels accessos a la Costa Brava (anell de les Gavarres, N-260 entre Figueres i Llançà, C-68 entre Figueres i Roses).</p> <p><b>Es tendirà a transformar les carreteres intermèdies en vies dotades de major urbanitat en àmbits urbans, amb espais reservats per transport públic i voreres ("vies cíviqes"), o amb vies ciclistes en trams interurbans ("vies paisatgístiques o turístiques").</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Estan previstes importants millores de la vialitat interior a les comarques gironines (desdoblament C-66 Olot – Banyoles, N-260 Olot – Figueres, condicionament C-63 Olot - Santa Coloma de Farners, túnel de Bracons...)</p> <p><b>Aquestes noves infraestructures tindran un fort impacte en el desenvolupament econòmic a Olot i la Garrotxa. L'eix Figueres-Olot-Vic acabarà sent l'alternativa de pas més eficient a través de Catalunya.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>Quan els ferrocarrils de mitjana i llarga distància circulin pel corredor del TAV, la línia convencional es reconvertirà en una línia mixta amb serveis de metro regional i mercaderies. L'estudi "Girona 2010" de la Cambra de Comerç reclama una xarxa ferroviària de rodalies a Girona amb nous corredors i ample internacional. El PITC ha pres en consideració els corredors ferroviaris Girona-Costa Brava i Olot-Girona-Sant Feliu de Guíxols, Girona-Roses, però no l'anell de les Gavarres, que sí reclama la PTP.</p> <p><b>A mig i llarg termini s'acabaran construint totes aquestes noves infraestructures ferroviàries i tindran l'impacte esperat sobre la mobilitat a Girona.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La línia TAV tindrà estació a Lleida, Tarragona-Reus, Barcelona (El Prat, Sants, Sagrera), Sant Cugat-Cerdanyola, Girona i Figueres.</p> <p><b>Per tal d'utilitzar òptimament la capacitat de la nova línia, caldria preveure alguna estació més (Granollers, Martorell, Sant Sadurní, Montblanc) per configurar serveis regional directes i semi-directes d'altres prestacions entre les ciutats catalanes del corredor.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'Eix Transversal Ferroviari actualment en estudi previ, a partir de la proposta del PITC, connectaria Lleida-Igualada-Barcelona, i Igualada-Manresa-Vic-Girona. El cost d'aquesta obra s'estima per sobre dels 6000mil milions d'euros, i discorre per un territori molt accidentat que obliga a realitzar més del 50% del recorregut entre Manresa i Girona en pont o viaducte.</p> <p><b>L'eix Transversal Ferroviari entre Girona, Vic i Manresa es construirà a molt llarg termini, després del 2026.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El Consorci de Transport de les Comarques de Girona es constituí el 2006, seguint el mateix model que es desenvolupa a la resta de demarcacions.</p> <p><b>A curt termini augmentaran les subvencions públiques als operadors de transport i millorarà significativament la freqüència i qualitat dels serveis d'autobús interurbans.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Els tramvies, trens-tramvia, i altres sistemes de transport ferroviari es desenvolupen com tecnologies de capacitat intermèdia entre línies d'autobús i serveis ferroviaris de rodalies.</p> <p><b>El tramvia entre Salt i Girona es construirà a curt termini, i a mig termini es podrà perllongar fins altres destinacions, com l'aeroport o Banyoles.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>Les disposicions del pla de Ports de la Generalitat de Catalunya no preveuen augments importants de l'actual oferta d'amarratges, i en qualsevol cas, aquest augments s'aconsegueixen a través de millores en la gestió i organització dels ports ja existents. L'activitat de creuers al Port de Palamós continuarà a l'alça.</p> <p><b>El creixement del nombre d'amarratges esportius a la demarcació de Girona es limitarà en favor d'altres franges de la costa catalana.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p><b>La línia de molt alta tensió (MAT) es construirà a curt termini.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p><b>El projecte de transvasament d'aigua del Roina a Catalunya es recuperarà a mig termini</b> per a solucionar els problemes d'abastament d'aigua en èpoques de sequera.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p><b>El desplegament de la fibra òptica en tot el territori es durà a terme a curt termini</b>, i tindrà una repercussió decisiva per desenvolupar serveis de telecomunicacions de qualitat i donar servei a activitats econòmiques avançades.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p><b>L'Estat central i el govern català adoptaran mètodes d'anàlisi i priorització d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica</b>, 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><b>ALTRES OBSERVACIONS I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA...</b></p>			