

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 (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 deseconòmies 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 prioritat 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 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 Melià, 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?	Amb quin grau de prioritat 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 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 aerí 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 actual del sistema aeroportuari de l'Euram, amb les ampliacions previstes, és globalment suficient a curt i mig termini. Cal reformar el model de gestió actual dels aeroports espanyols 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.

<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 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.

<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 segregat 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 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 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 prioritats 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 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 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 metropolitanes, 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 metropolitanes 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 metropolitanes 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 metropolitans 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 nets. Cal propiciar que es faci un ús més racional del vehicle privat.

<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	

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 70hm³ / any i en 200hm³ / 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 mig i llarg termini poden ser encara necessaris nous transvasaments.

<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	

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 cycle 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 cycle 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.

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

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"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10

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 produeixen 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 pal·liatives, 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 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?

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