

## **EL PACTE PER A LES INFRAESTRUCTURES: UN PAS EN EL CANVI CAP A LA SOSTENIBILITAT I LA COHESIÓ SOCIAL I TERRITORIAL**

El Pacte Nacional per a les Infraestructures (PNI), que ara s'ha signat, estructura les inversions que s'executaran en els àmbits de la mobilitat, l'aigua, els residus, l'energia, les telecomunicacions i el sòl per activitats productives. En tots els casos, fixa uns objectius en funció de la situació actual i enumera les actuacions que s'han d'impulsar per assolir-los. Per tal de calcular les infraestructures que seran necessàries per a l'any 2020, pren com a referència una població a Catalunya d'entre 7,5 i 8 milions d'habitants. És a dir, que es proposa donar servei a una població que haurà incrementat un 10% aproximadament.

Els elements destacats del Pacte són:

- Proposa un total de 130 mesures, cadascuna amb un llistat complet de projectes, distribuïts entre els sis àmbits d'intervenció.
- Preveu 100.000 milions d'euros d'inversió conjunta de l'Estat i la Generalitat en infraestructures de Catalunya, que generarà més d'1,2 milions de llocs de treball.
- Proposa les infraestructures necessàries per donar servei a una població prevista de 8 milions de persones l'any 2020, així com les prioritats i els criteris d'inversió i de gestió.
- Aposta pel transport públic, especialment el ferroviari, complementant-lo, quan no sigui possible, amb una xarxa d'autobús competitiva.
- Dota Catalunya d'una àmplia xarxa de sòl industrial, de serveis empresarials i d'instal·lacions logístiques, que faciliti la instal·lació de les empreses en condicions de plena accessibilitat a les xarxes de comunicacions i de serveis.
- Promou el sòl per a usos agraris i la seva eficiència, amb l'objectiu d'incrementar la capacitat de producció alimentària del país, impulsant els regadius.
- Garanteix l'abastament d'aigua, tot preveient les infraestructures de sanejament, abastament i reutilització.
- Promou el màxim aprofitament dels residus, considerant-los un recurs, i desenvolupa xarxes territorials d'infraestructures de tractament.
- Assegura el subministrament energètic a la població i als sectors econòmics, atorgant suficiència energètica a totes les demarcacions.
- Garanteix la connectivitat arreu del territori a les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC).

El PNI té un horitzó de planificació d'infraestructures fins a l'any 2020 i es planteja en dues fases:

- **Primera fase:** les actuacions previstes presenten un alt grau de concreció, atès que es corresponen amb intervencions en fase avançada de planificació o projecte.
- **Segona fase:** es revisarà el Pacte i a partir d'aquesta revisió que s'acabaran de concretar les actuacions corresponents d'aquesta fase que ara només s'apunten com una llista oberta.

De la inversió total, es calcula que entre 55.000 i 60.000 milions d'euros procediran del Govern central, mitjançant la disposició addicional tercera de l'Estatut. D'altra banda, la inversió de la Generalitat en infraestructures durant la vigència del PNI s'estima entre els 40.000 i els 45.000 milions d'euros. Les inversions acordades en el si del Pacte es plantegen com una mesura anticíclica que incrementi la inversió pública com un mecanisme per impulsar la recuperació econòmica.

Un dels principals objectius d'ICV-EUiA en participar en el govern de Catalunya ha estat el contribuir a canviar el model urbanístic, territorial, energètic i ambiental del país. El gran repte en aquest àmbit era el capgirar les prioritats en matèria d'infraestructures que durant tot el període de govern de CiU a Catalunya, amb plena complicitat amb en els governs del PSOE i després del PP a l' Estat, s'havia basat en el predomini absolut de les carreteres i autopistes –majoritàriament de peatge-, en el foment del transport privat i l'abandonament del transport públic i ferroviari –recordem rodalies-, així com en l'oblit de les infraestructures ambientals en aigües i residus, amb l'aposta pels transvasaments, en la ineficiència i malbaratament energètics, i –en definitiva- en el desequilibri territorial, la contaminació ambiental i les agressions als valors del territori i del paisatge.

### **Els aspectes principals de l'aportació d'ICV-EUiA al recent signat PACTE NACIONAL PER A LES INFRAESTRUCTURES han estat:**

1) Tenir, per primera vegada, **un enfocament integral i equilibrat de les infraestructures:** Mobilitat; Aigua; Residus; Energia; Telecomunicacions; Sòl per a activitats productives; agricultura i el respecte als valors ambientals i ecològics del territori: cursos fluvials, espais naturals, connectors ecològics.

2) **Integrar i coordinar les inversions de l' Estat i de la Generalitat,** amb assoliment de més competències en la planificació i gestió de les infraestructures.

3) **Condicionar el conjunt de les polítiques en infraestructures a l'assoliment dels objectius de sostenibilitat i lluita contra el canvi climàtic.** A més el Pacte condiona l'execució de les infraestructures previstes al que resulti dels processos d'Avaluació ambiental estratègica i estudis d'impacte

ambiental<sup>1</sup>. També es condicionen les inversions en noves carreteres o ampliació de les existents a que es superin determinades Intensitats de circulació, al que resulti de l'aplicació de mesures de fonament del transport públic i al que resulti del rescat de peatges.

4) Introduir com a criteri general que **cal preservar les “infraestructures naturals” que garanteixen la sostenibilitat i la qualitat dels ecosistemes:** sistema d'espais protegits, espais lliures i connectors ecològics i recuperació dels sistemes fluvials i costaners.

5) **Fer de les infraestructures un element de reequilibri territorial,** donant prioritats a les inversions en transport públic, ambientals i productives als territoris del interior i centre de Catalunya: establiment de sistemes de rodalies a l'entorn de les principals ciutats, prioritat al transport ferroviari regional de passatgers i mercaderies.

6) **Tractament específic per les comunicacions i transport públic a la Catalunya interior i zones rurals:** vies locals, vies rurals... i la possibilitat d'integrar-ne algunes en la xarxa pública supra-municipal

7) **Incorporar els aspectes de gestió dels serveis vinculats a les infraestructures** com elements condicionants de les mateixes: gestió de la demanda; pla de transport de viatgers i integració tarifària de Catalunya; pla d'accés a polígons; foment intermodalitat; peatges com elements de gestió; condicionar l'ampliació de carreteres a les IMD's (intensitat mitjana diària de trànsit); incrementar el transport de mercaderies per ferrocarril; aplicació **eurovignette**.

.....

8) **Establir prioritats temporals en les inversions en infraestructures de forma que es visualitzi el canvi de prioritats a favor del transport públic i el ferrocarril** a patir dels propers pressupostos, així com accelerar l'assumpció de competències en matèria de gestió de rodalies i regionals.<sup>2</sup>

**Comentario [L1]:** La directiva eurovignette estableix unes taxes a la circulació de camions a tota la xarxa bàsica europea. Aquesta mesura podrà permetre crear un escenari en el qual es produeixin increments substancials en el transport de mercaderies per ferrocarril i per mar, dos modes amb un impacte menor i una eficiència major.

<sup>1</sup> Així el Pacte recull en els seus “Criteris generals” que *“La política d'infraestructures ha d'assegurar la cobertura de les necessitats de la població i dels sectors econòmics a partir de la gestió de la demanda, l'eficiència i l'estalvi de l'energia i de l'aigua, la minimització de la generació de residus, del consum de recursos i del seu impacte en l'espai natural i agrari, i l'impuls d'una economia de baixa intensitat en CO2, en què la qualitat i la funcionalitat de l'ambient, el territori i el paisatge siguin elements integrats i centrals de competitivitat. Per a millorar la competitivitat, és imprescindible que les noves infraestructures ajudin a reduir la intensitat energètica del PIB i les emissions de gasos d'efecte hivernacle, i així mitigar també el canvi climàtic.”*

<sup>2</sup> En les RESOLUCIONS de Política Gral. aprovades pel parlament de Catalunya per l'exercici 2010, des d'ICV-EUiA vàrem aconseguir que s'incloués: *“Donar prioritats pressupostària a les inversions en infraestructures i serveis que afavoreixin el transport públic, els modes de mobilitat sostenible i la seguretat viària.”*

## LES PROPOSTES MÉS SIGNIFICATIVES

A l'hora de negociar el Pacte per a les Infraestructures, des d'ICV-EUiA érem conscients que **existien un seguit de temes relatius a infraestructures viàries, ambientals i energètiques en que manteníem posicions clarament diferenciades**, sinó contraposades no sols amb la dreta de CiU i PP, sinó també amb el Partit socialista i sobretot amb els interessos de determinades directives empresarials i mediàtiques.

En aquests aspectes **hem fet un exercici de responsabilitat**: com a força política de govern no podíem restar al marge d'un acord tan estratègic en un moment especialment sensible dels del punt de vista econòmic, social i territorial.

**Tampoc podíem permetre que el nostre distanciament permetés legitimar actuacions contràries als interessos socials i ecològics que representem.** Alhora havíem d'aconseguir deixar les portes obertes a que un futur canvi de correlació de forces, més favorable als nostres posicionaments, es pugin **re-considerar o reorientar determinades actuacions amb les que no ens sentim còmodes.**

És en base a aquests objectius que en la negociació d'aquells temes en que teníem posicions més diferenciades ens hem guiat pels següents criteris:

1. Introduir en el Pacte d'aquells enunciats, objectius i condicions que legitimen i fan possible el canvi de prioritats i de model en els aspectes essencials: prioritat al transport públic, nou model ferroviari català,
2. no duplicació d'autovies i autopistes en corredors en que ja existeixen vies que poden satisfer la demanda o en la intensitats de transit no ho justifiquin;
3. Reclamació del fons de rescat de peatge; supressió de peatges troncats; nou concepte dels peatges com a instruments de gestió de mobilitat.
4. Consideració dels carrils bici, de les vies verdes i dels circuits per vianants com a part de les infraestructures de mobilitat, i no sols com a modalitat de lleure o esport.
5. Potenciar les energies renovables, de les mesures d'estalvi i eficiència i compactació de les xarxes elèctriques;
6. Aplicar la nova cultura de l'aigua a l'agricultura i als abastaments urbans—no als transvasaments, sí a la gestió integral.
7. Gestió dels residus basada en la reducció, el reciclatge i recuperació integrals i la responsabilitat territorial (proximitat)

8. **Condicionar determinades actuacions al que resulti de l'avaluació ambiental estratègica**, els plans territorials i sectorials i –en el seu cas– no incloure-les en primera etapa -2010/2015;
9. Introduir la necessitat de **que en la documentació dels projectes de construcció de noves infraestructures hi figuri memòries sobre la seva gestió futura**, que tinguin en compte la millor manera d'optimitzar-ne l'ús i els aspectes funcionals i econòmics del seu manteniment i conservació.
10. Preveure la possibilitat de reconsideració de determinades actuacions al que resulti de l'aplicació de les actuacions compromeses per a la primera etapa.

Si bé El PNI té una vigència de 12 anys, es planteja una primera fase, d'entre sis i set anys, que inclou la vigència de la Disposició addicional tercera de l'Estatut d'autonomia, i es perllonga, com a molt, fins al 2015. En acabar la primera fase, el Pacte serà revisat en el seu conjunt. Les previsions del PNI, i especialment les seves mesures, es poden modificar sempre que la Mesa de seguiment ho estimi oportú. Es ponderarà l'actualització i la modificació corresponent cada dos o tres anys.

**El fet que CiU, PP i Foment del Treball no hagin volgut signar el Pacte és una mostra clara que les seves cúpules dirigents –ancorades en conceptes obsolets o engegades per l'ambició de recuperar el poder a qualsevol preu– han entès perfectament que aquest Pacte barra el pas -o almenys dificulta- actuacions desfasades, especulatives, ineficients i territorialment desequilibrades que es contraposen al nou model de cohesió social i de sostenibilitat econòmica i ambiental que Catalunya necessita per sortir de la crisi, com ja estan fent els països més avançats d'Europa.**

#### **ANNEX: LES ACTUACIONS MÉS SIGNIFICATIVES PER ICV**

A tall d'exemple, es relacionen seguidament –de forma literal– tot un seguit de punts del Pacte Nacional d'Infraestructures que responen **a aspectes especialment sensibles per a ICV-EUIA<sup>3</sup>**:

##### **EN MATÈRIA DE TRANSPORT PÚBLIC I FERROVIARI:**

- Creació de carrils específics per al bus als corredors d'entrada a Barcelona i a les entrades de les principals àrees urbanes, i la configuració de corredors preferents d'autobús d'àmbit metropolità i vies exprés en els principals corredors viaris. En total, es proposa actuar sobre 200 quilòmetres de carreteres per al transport públic.
- Plans d'accés sostenible als principals polígons industrials
- Revisar el Pla director d'infraestructures de l'Àrea metropolitana de Barcelona 2001-2010: d'intercanviadors i infraestructura de transport públic per carretera; les inversions ferroviàries i un programa d'ampliació de la xarxa tramviària.

---

<sup>3</sup> El millor és que llegiu directament el contingut íntegre del Pacte que podeu trobar a la Pàgina web de la Generalitat de Catalunya, on podreu trobar més especificacions territorials i locals.

- Ampliar la xarxa i millorar el servei ferroviari (de Renfe, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, metro i tramvia) a l'Àrea i a la Regió metropolitanas de Barcelona, on l'elevada concentració demogràfica i els alts índexs de contaminació fan que resulti imprescindible i urgent
- En les altres principals àrees urbanes de Catalunya, on l'oferta del transport col·lectiu és singularment minsa, s'han de desenvolupar sistemes de rodalia propis que permetin fomentar l'ús del transport públic i estructurar el territori. Aquests serveis, en una primera fase, es poden crear a partir del reforçament dels serveis regionals existents, afegint-hi serveis propis de l'àmbit metropolità de què es tracti.
- Incrementar l'esforç inversor en la millora de les infraestructures i dels serveis de transport de mercaderies per ferrocarril, que ha d'assolir quotes superiors al 10%, i millorar la gestió del transport per mitjà de vehicles pesants, en aplicació de les directrius europees.
- Construcció i millora d'intercanviadors i estacions Per tal d'oferir un millor servei als usuaris i facilitar i promoure la intermodalitat, tant amb d'altres línies de transport col·lectiu, com amb el vehicle privat dins la primera fase.
- Renovació de les línies Barcelona/Manresa/Lleida, Reus/Móra d'Ebre i Vic/Puigcerdà, Actuacions d'integració urbana.
- Supressió de tots els passos a nivell amb barrera.
- Creació de serveis de rodalies a les principals àrees metropolitanas de Catalunya
- Aplicació del sistema del tren tramvia, idoni per a zones de discontinuïtat urbana
- Aplicació de les modalitats del metro comarcal (línies del Bages i l'Anoia d'FGC) o del metro regional (línia del Llobregat d'FGC i de Castelldefels a Cornellà de rodalies),
- Ampliar la xarxa ferroviària, en les seves diverses modalitats (alta velocitat, ample ibèric, ample UIC, mercaderies, metro, rodalies, FGC, tramvia, tren tramvia), en més de 1.000 quilòmetres, entre el desdoblament de línies actuals i la construcció de noves línies
- Aprofitar trams de les línies exclusives de mercaderies per fer quadruplicacions operatives de les línies actuals
- Millora de l'accés als aeroports en transport col·lectiu

#### REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

- El perllongament de la línia C-3 de rodalies, entre Cornellà i Castelldefels, tot cercant l'opció més directa perquè pugui fer funcions de quadruplicació de vies en el trajecte Castelldefels-Barcelona, de manera que es faciliti la circulació de combois de rodalies i de regionals semidirectes
- El soterrament del ferrocarril al seu pas per Sant Feliu de Llobregat.
- L'extensió de la xarxa tramviària de Barcelona i la seva àrea Metropolitana
- Un tercer túnel ferroviari de Barcelona, alternatiu a Sans,
- Un nou túnel sota el turó de Montcada.
- Preveure capacitat per a un mínim de tres vies (i de quatre, si possible) en els projectes de soterraments que s'executin en els trams d'entrada nord i sud de Barcelona.
- Actuacions que permetin un ús mixt (mercaderies i passatgers) del ramal d'FGC entre Seat/Martorell i Sant-Boi/Zona Franca.
- 'Eix orbital ferroviari, que trenca el caràcter radial de la xarxa ferroviària a l'entorn de Barcelona i facilita la mobilitat directa entre les ciutats de la segona corona metropolitana,
- incrementar la capacitat de la línia del Maresme. L'estudi de les variants de la línia entre Barcelona i Mataró (1a fase del Pacte).
- Inici de la construcció d'un tramvia al Vallès Occidental (1a fase del Pacte: 96 M€).
- La tercera via entre Cerdanyola del Vallès i Sabadell (1a fase)
- La quadruplicació de vies a l'entrada nord de Barcelona, entre Granollers i Mollet, i estudiar alternatives per al seu perllongament, total o parcial, fins a la Sagrera.
- Duplicació de vies entre Santa Perpètua de Mogoda i Mollet del Vallès i nou nus a Mollet Interconnexió entre la línia ferroviària Vic-Puigcerdà i la de Girona
- Construcció d'un nou túnel ferroviari a Horta (2a fase del Pacte). Aquest túnel queda condicionat a la capacitat de connexió en transport públic entre Barcelona i el Vallès resultant de l'ampliació i millora de línies i noves connexions que s'executaran en la primera fase.
- El desdoblament de la línia 1 de rodalies entre Arenys de Mar i Maçanet de la Selva.
- .Incrementar la capacitat dels túnels de Barcelona fins a assolir els nivells de freqüència dels FGC. Doblar tots els combois de rodalies en hora punta i allargar les composicions dels trens regionals.

#### COMARQUES CENTRALS

- L'extensió dels serveis ferroviaris de rodalies a l'entorn de les ciutats de Manresa i de Vic
- La construcció del tren tramvia entre Manresa, Súria i Sallent
- Millora de traçat i ampliació de la connexió ferroviària del Bages amb el Vallès i el Baix Llobregat nord,
- La renovació i adaptació a tren tramvia de la línia de Lleida a Manresa
- El desdoblament de la Via entre Sagrera i Vic i de Vic a Torelló

- l'Eix transversal ferroviari, que culmina la ruptura del model radial de la xarxa ferroviària a Catalunya, ofereix una via potent de comunicació entre les comarques interiors i facilita una nova ruta de connexió ferroviària amb França.

**COMARQUES DE TARRAGONA**

- Serveis ferroviaris de rodalies entre les ciutats de Tarragona, Reus, Valls i el Vendrell, construint noves estacions
- La millora de la xarxa arterial ferroviària del corredor de Tarragona amb especial èmfasi en les connexions entre línies—enllaç de Picamoixons—, la reobertura de la línia del corredor Reus-Roda
- Tramcamp de Tarragona: nou tren tramvia que aprofiti el corredor Cambrils-Salou-Vilaseca, que s'integri a la xarxa urbana de les ciutats de Tarragona i Reus.

**COMARQUES DE GIRONA**

- Introducció i extensió dels serveis ferroviaris de rodalies (comptant amb la infraestructura actual, amb la seva ampliació i millora i amb la que resultarà dels punts següents, tant en tren convencional com en tren tramvia), amb epicentre a la ciutat de Girona i connectant amb Blanes l'aeroport i Figueres.
- Un nou tren tramvia que desenvolupi les propostes i les alternatives més viables de serveis ferroviaris i tramviaris a l'àrea de Girona, i de manera especial la construcció del tram de la línia tramviària entre l'aeroport, Girona i Flaçà
- Viabilitat del perllongament de la línia C-1 de rodalies Renfe de Blanes a Lloret de Mar i la seva interconnexió amb els sistemes de rodalies ferroviàries de Girona i de Barcelona

**TERRES DE PONENT**

- Introducció i extensió dels serveis ferroviaris de rodalies a l'entorn de la ciutat de Lleida.
- L'adaptació a tren tramvia de la línia de Lleida a la Pobla .
- El tren tramvia i la integració urbana entre Cervera i Lleida
- La connexió ferroviària entre Martorell i Cervera.
- Ampliar els serveis de rodalies i de mitja distància amb Manresa i amb Tarragona.

**TERRES DE L'EBRE**

- Renovació de la línia Reus-Móra d'Ebre
- Incrementar significativament l'oferta de servei de transport ferroviari de passatgers a l'estació de l'Aldea
- Nova connexió ferroviària de l'Aldea a Alcanar.
- Adaptació, amb caràcter prioritari, a tren tramvia de la línia de l'Aldea a Tortosa.
- Estudiar la viabilitat d'un eix ferroviari de l'Ebre cap a l'interior
- Ramal ferroviari des del polígon Catalunya Sud fins al port dels Alfacs.

**PIRINEU**

- Iniciar la construcció d'un nou accés ferroviari a aquest àmbit, analitzant com a alternatives el perllongament de la línia Lleida-la Pobla, el perllongament de la línia de Puigcerdà fins a la Seu i un nou corredor entre la Seu i Andorra.

**XARXA FERROVIÀRIA PER A MERCADERIES**

- Impulsar la construcció d'una xarxa ferroviària d'ample internacional/ UIC dedicada a les mercaderies.
- mesures polítiques i de gestió que facin del transport de mercaderies per ferrocarril una prioritat estratègica, de manera que pugui incrementar la seva quota
- Construcció d'una línia ferroviària d'ús prioritari per a mercaderies d'ample internacional/UIC, entre Castelló, Tarragona, Castellbisbal i la frontera francesa, amb connexió directa als ports de Tarragona i de Barcelona, a la plataforma logística del Delta i a d'altres àrees de generació de gran trànsit de vehicles pesants

**LOGÍSTICA**

**Potenciar el transport multimodal de mercaderies**, amb la construcció de terminals multimodals.

Les actuacions següents s'han d'executar tenint en compte el diàleg obert amb els agents territorials implicats: Ports de Barcelona i de Tarragona. La Llagosta. El Far d'Empordà. Constantí. El Penedès. Montblanc. Logis Ebre. Una nova terminal al sud de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Un espai ben connectat per ferrocarril i a l'abast de vies d'alta capacitat viària, que pugui esdevenir **un pol d'atracció econòmica de primera magnitud dels ports de Barcelona i Tarragona**, i es pugui complementar amb altres espais per donar cabuda, en el seu conjunt, a l'intercanvi i emmagatzematge de

mercaderies. Aquest espai haurà de **fer compatible l'activitat logística amb l'activitat econòmica d'alt valor afegit, de recerca o formativa.**

## **LES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES:**

### **CRITERI DE PRIORITZACIÓ DE LES INVERSIONS EN CARRETERES**

El conjunt de carreteres que figuren al PEIT i al PITC seran prioritzades en funció del seu valor estratègic, de la seva eficiència econòmica, de la seva utilitat social, del seu impacte ambiental i per l'evolució de la demanda analitzada a través de les respectives IMD.

### **PEATGES**

Continuar reivindicant la dotació d'aquest fons per poder-lo aplicar a una política de rescat selectiu que comporti l'aplicació de descomptes a les persones usuàries habituals d'alguns trams d'autopistes, o la gratuïtat d'algunes circumval·lacions.

**Quan sigui operatiu el fons de rescat de peatges, la seva incidència en la xarxa viària Catalana serà contemplada com una dada nova en l'avaluació de les prioritats per a la construcció de carreteres.**

Això no ha de ser incompatible amb el **manteniment del peatge com a factor regulador de la mobilitat:**

- Donar prioritat a la supressió o a mesures de gratuïtat o bonificació dels peatges que corresponen a trams que no tenen alternativa lliure de peatge raonablement eficient.
- Eliminar les desigualtats actuals entre peatges.
- Reduir al màxim els peatges troncats, amb excepció dels d'entrada/sortida de la concessió,
- Afavorir els vehicles de baix impacte energètic.
- Assegurar la gratuïtat dels vehicles de transport col·lectiu de viatgers.

### **GESTIÓ DE LA CIRCULACIÓ**

Desenvolupar tecnologies que incideixin en la **gestió del trànsit**, com per exemple les destinades a aconseguir la **utilització sincronitzada de carrils per a vehicles d'alta ocupació o el control intel·ligent de la velocitat** en les vies més transitades, per a millorar l'eficiència de la circulació.

Introduir **incentius i mesures de dissuasió que facilitin el desplaçament de la mobilitat** de les persones i les mercaderies a les hores vall

### **VIALITAT A LA CATALUNYA INTERIOR I EN EL MEDI RURAL**

- **Dotar el conjunt del territori d'una bona xarxa viària i de serveis de transport públic**, junt amb una atenció especial a una xarxa viària rural segura i que garanteixi l'accessibilitat a tots els nuclis, permetrà superar, en bona mesura, el greuge comparatiu amb la Catalunya urbana
- **Modernitzar l'actual xarxa de carreteres comarcals i locals**, i dotar-les d'uns estàndards mínims, tant quantitatius com qualitatius, per tal de millorar l'accessibilitat entre les diferents poblacions, fer-la més segura i afavorir el reequilibri territorial i la connectivitat entre poblacions que no estan servides per la xarxa bàsica.
- **Incorporar a aquesta xarxa trams de vies urbanes de titularitat municipal** que fan la funció de carreteres locals sense rebre'n la consideració ni el finançament per al seu condicionament com a tals. L'instrument per incorporar aquest viari urbà a la xarxa de carreteres locals són els plans zonals
- **Completar, condicionar i mantenir de manera periòdica la xarxa viària rural** per tal de millorar l'accessibilitat entre tots els nuclis i centres d'activitat del món rural, assegurar la connectivitat entre tots els nuclis i centres d'activitat que no estan servits per la xarxa bàsica, promoure-hi serveis de transport col·lectiu

### **POTENCIAR ELS VEHICLES MENYS CONTAMINANTS**

Promoure i impulsar mesures que incentivin la utilització de vehicles energèticament més eficients i menys contaminant,s com ara les següents: Incentius fiscals. Descomptes en els peatges. D'altres avantatges en la circulació.

### **XARXA CICLISTA BÀSICA I VIES VERDES PER A VIANANTS**

Incrementar els trams dedicats a la circulació interurbana de bicicletes

Promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de mobilitat, a més de la seva utilització per a l'esport i el lleure. Implementar el Pla estratègic de la bicicleta



## **PROPOSTES D'ACTUACIÓ EN XARXA VIÀRIA BÀSICA**

**(com han quedat els temes en que ICV-EUIA manteníem posició diferenciada en la negociació)**

### **REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**

Desdoblament de la B-500 pel túnel de la Conreria, en els termes que determina el Pla territorial parcial de la Regió metropolitana de Barcelona, i sempre que la seva avaluació ambiental acrediti que no afecta espais d'interès natural i que afavoreix la reducció d'emissions a l'àrea metropolitana. Si s'hi aplica tarifa, el criteri determinant serà fomentar la mobilitat sostenible a l'entorn metropolità, tot oferint un servei assequible als usuaris del territori sense alternativa. Aquesta actuació anirà acompanyada d'intervencions per a millorar la integració urbana i l'accessibilitat de la C-31 al seu pas per Badalona.

Alternativa a l'actual traçat de l'N-II entre Montgat i Arenys, d'acord amb el que estableix el Pla territorial parcial de la Regió metropolitana de Barcelona i en el marc d'una anàlisi global de la mobilitat a la comarca del Maresme

Desdoblament dels trams Molins de Rei-el Papiol-Sant Cugat del Vallès de la C-35

Estudi i redacció dels corresponents projectes per a la integració urbana de la C-31 en el seu pas per Sant Adrià de Besòs, Badalona i Montgat

Construcció del segon túnel de Vallvidrera, per imperatius de seguretat i tot garantint que no afectarà l'entorn natural de Collserola, i millora de la seva connexió amb l'Eixample

**Via orbital de Barcelona B-40 (Ronda Vallès).** Definir les actuacions viàries en l'àmbit de les comarques del Vallès, en el marc d'un programa d'actuacions per a millorar la mobilitat de la segona corona metropolitana, que doni prioritat a l'increment de l'oferta de transport col·lectiu i de mercaderies per ferrocarril. Donar continuïtat a la Ronda del Vallès fins a Granollers. La Generalitat proposarà nous traçats alternatius a la proposta avui vigent del Ministeri de Foment. Projectar i executar amb la major celeritat possible el tram Terrassa-Sabadell. - Potenciar i millorar els ramals d'accés i distribució de trànsits de caràcter local i comarcal que permetin optimitzar la funcionalitat d'aquesta ronda en tot el seu traçat.

### **COMARQUES GIRONINES**

- El condicionament de l'N-152, inclosos el túnel de Toses, la variant de Ribes de Freser i el tram entre Puigcerdà i la frontera francesa
- El condicionament complet de l'eix pirinenc entre Besalú i Llançà, per Figueres.

### **COMARQUES DE TARRAGONA I TERRES D'EBRE**

La variant de l'Aldea a l'N-340.

Afavorir la connexió sud de Catalunya i del corredor del Mediterrani amb l'Aragó, amb el desdoblament de l'N-420 entre Alcanyís i el Camp de Tarragona les variants de Falset, Gandesa, Corbera d'Ebre i Riudecols de l'N-420

### **PIRINEU**

Condicionament de l'eix pirinenc (N-260) entre el Pont de Suert i Puigcerdà.

### **PROTECCIÓ DEL LITORAL**

Promoure el desenvolupament sostenible dels ports catalans, fent èmfasi especialment en la protecció del litoral i en la regeneració i l'estabilitat de les platges malmeses

### **PLATAFORMA DEL DELTA DEL LLOBREGAT**

Posar les bases per definir una autoritat única o, com a mínim, la coordinació efectiva entre les administracions implicades, per executar, gestionar i promocionar la plataforma logística del delta del Llobregat, incloses les infraestructures d'accés i la protecció dels valors naturals que conté

### **CICLE DE L'AIGUA**

#### **Infraestructures i altres actuacions per a garantir l'abastament**

- realitzar les grans actuacions de garantia i millora del subministrament previstes en el Pla
- sectorial d'abastament d'aigua a Catalunya (PSAAC), que incorpora a la planificació hidrològica totes les actuacions previstes en l'àmbit de la generació de nous recursos d'aigua, com a conseqüència de la modificació del Pla hidrològic nacional i de la incorporació de les infraestructures que garanteixin l'abastament urbà fins al 2025.
- -Dessalinitzadores: El Prat –La Tordera –Costa Sud
- Bases de recàrrega a l'aquífer del Baix Llobregat

- La descontaminació de l'aquífer del Besòs
- Un programa d'estalvi i gestió sostenible. Millora de l'estanquitat de les xarxes d'abastament en alta
- La restauració hidrològic-ambiental dels residus salins del Llobregat per a la millora de la qualitat de l'aigua
- La recuperació hidromorfològica del r. Cardener, Llobregat i Ter
- **La posada en funcionament de totes aquestes infraestructures de nova disponibilitat aportarà 300 hm<sup>3</sup>/any addicionals l'any 2012**
- Aquestes actuacions també permetran un **retorn progressiu i gradual d'aigua des de la Regió metropolitana de Barcelona cap a la conca del Ter**, així com d'altres xarxes vitals per al territori,
- la creació del Consorci per a la gestió integral de l'aigua de les Terres de l'Ebre
- Programa d'estalvi
- Fomentar la reutilització de l'aigua
- Protecció de les aigües subterrànies i dels aquífers
- Manteniment dels cabals fluvials
- Protecció integral del Delta de l'Ebre

#### **SANEJAMENT D'AIGÜES**

- Assegurar la qualitat de l'aigua dels nostres rius i aquífers a través del Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes
- Complir la Directiva marc de l'aigua per al sanejament de les aigües residuals industrials

#### **RESIDUS**

Les inversions en infraestructures i les actuacions previstes en el cicle dels residus responen a l'aplicació de la lògica jerarquia següent en la seva gestió: prevenció, reutilització, valorització material, valorització energètica, tractament i disposició final del rebuig, com també de les obligacions que es desprenen de les directives europees i de l'estratègia temàtica de prevenció i reciclatge de residus i, en especial, de la necessitat de reduir els residus destinats a abocador i la seva biodegradabilitat

- Impulsar les infraestructures i els equipaments que han de facilitar la reutilització i la valorització dels residus, i reduir al màxim el rebuig destinat a disposició final.
- Construir les infraestructures i equipaments propers als llocs de producció dels residus, per a dur a terme les diverses fases de la seva gestió-
- Pla territorial sectorial d'infraestructures de residus municipals 2005-2012
- Programa de gestió de residus municipals
- Programa de gestió dels residus industrials
- Programa de gestió dels residus de la construcció
- Programa de dejeccions ramaderes
- Sòls contaminats : actuacions en remediació de sòls contaminats
- Impuls de noves tecnologies de tractament dels residus, que siguin més respectuoses amb el medi ambient i amb la salut de les persones.

#### **ENERGIA**

- **Pla de l'energia 2006-2015** Realitzar les infraestructures i actuacions del Pla de l'energia 2006-2015 i aquelles que siguin conseqüència de les revisions que el mateix Pla disposa
- **Prioritat a incrementar el pes de les fonts d'energia renovables** en la generació d'energia.
- Diversificació de les fonts de producció d'energia
- **Reduir les emissions contaminants a l'atmosfera**, produir electricitat a preus competitius i reduir la dependència energètica exterior.
- **Proximitat de les infraestructures de producció d'energia a les zones de més consum.**

**Línies elèctriques (entre d'altres):** Noves línies Sentmenat-Vic-Bescanó.

- Santa Coloma de Farners-Riudarenes.
- Bescanó-Sant Julià de Ramis-Santa Llogaia d'Alguema.
- Santa Llogaia d'Alguema-frontera francesa.
- Nova línia Salàs de Pallars-límit Aragó.
- **Noves centrals de cicle combinat** : Construcció d'entre 5 i 8 centrals de cicle combinat de 400 MW alimentats amb gas natural en l'horitzó de l'any 2015
- **Producció elèctrica en règim especial:** Instal·lar 4.500 MW en centrals de règim especial (és a dir, parcs eòlics, centrals cogeneració, fotovoltaïques, etc.),
- **Afavorir el desenvolupament de la generació distribuïda d'energia elèctrica amb fonts renovables**, eliminant les barreres d'entrada que dificulten la connexió de les petites instal·lacions a la xarxa elèctrica.

- **Interconnexions:** Fer efectiva la interconnexió elèctrica de Catalunya amb les xarxes espanyoles i europees d'electricitat, amb la finalitat de garantir el subministrament en cas d'incidències en la xarxa pròpia i d'elevat el grau de fiabilitat del sistema elèctric de Catalunya a un nivell suficient per a permetre el funcionament dels parcs eòlics .
- la Generalitat facilitarà el procés de construcció de la línia de molt alta tensió entre Bescanó i França, tot garantint les cauteles necessàries per a assegurar la protecció del medi i de les poblacions afectades.
- Promourà la compactació de les línies ja existents amb les noves que es construeixen en paral·lel, a fi de minimitzar el seu impacte en el territori, així com que es consideri la viabilitat de soterraments, sempre que siguin possibles tècnicament i ambientalment.

#### **PROTECCIÓ DELS ESPAIS D'INTERÈS AGRARI**

Definir i aprovar els instruments d'intervenció en el territori més idonis per a protegir els espais d'interès agrari davant d'altres usos del sòl, amb la finalitat de garantir l'equilibri entre els usos agraris i els altres usos del territori-

**Pla territorial sectorial agrari en la primera fase del pacte.**

#### **PLA DE REGADIUS**

Impulsar l'aprovació i l'aplicació del Pla de regadius 2008-2020, que conté les propostes per a la consolidació de nous regadius eficients i per a la millora de l'eficiència dels regs tradicionals, amb vista a aconseguir l'estalvi d'aigua, amb un procediment d'aprovació que garanteixi la seva avaluació ambiental i la participació social en el debat de les seves determinacions.

#### **MODERNITZAR 175.000 HECTÀREES DE REGADIU**

Amb aquesta modernització, **s'augmentarà l'eficiència d'ús de l'aigua** i així es complirà la Directiva marc de l'aigua i **s'alliberaran recursos**, que es podran destinar a facilitar la gestió en qualitat i en quantitat dels aqüífers i a **implementar el Pla sectorial de cabals de manteniment**

#### **125.000 NOVES HECTÀREES DE REG**

La confecció de nous projectes de regadiu queda supeditada en tot cas a la seva coherència amb la Directiva marc de l'aigua i amb el que resulti de les avaluacions ambientals a què s'hagin de sotmetre.

#### **REG EFICIENT I ESTALVI D'AIGUA**

Aplicar, sempre que sigui possible i, en tot cas, als regs nous i als modernitzats, sistemes i procediments que assegurin la major eficiència i l'estalvi de recursos hídrics.

Promoció dels regadius amb aigües regenerades procedents de depuradores,