

# Pacte nacional per a les infraestructures



**Generalitat  
de Catalunya**







# **Pacte nacional per a les infraestructures**



# **Pacte nacional per a les infraestructures**



**Generalitat  
de Catalunya**

---

BIBLIOTECA DE CATALUNYA - DADES CIP

**Pacte** nacional per a les infraestructures

ISBN 9788439379041

I. Catalunya. Generalitat

1. Infraestructura (Economia) – Política  
governamental – Catalunya

351.81(467.1)

---

Disseny i maquetació  
Jordi Matas i Associats

Impressió  
Tallers Gràfics Soler, SA

© Generalitat de Catalunya

1a edició: novembre 2009

Tiratge: 2.000

ISBN: 9788439379041

Dipòsit legal:



<b>1 Introducció i antecedents .....</b>	<b>9</b>
Objecte .....	11
Finalitats.....	11
Naturalesa.....	12
Antecedents històrics.....	12
L'Acord estratègic .....	13
La planificació i els altres pactes del Govern.....	13
Aproximació general als dèficits i a les necessitats principals.....	16
<b>2 Fonaments i criteris generals .....</b>	<b>19</b>
Fonaments.....	21
Criteris d'intervenció.....	23
Horitzó temporal .....	26
Model i perspectives de desenvolupament .....	27
Estimació de la inversió compromesa.....	31
<b>3 Objectius del Pacte .....</b>	<b>33</b>
<b>4 Mesures .....</b>	<b>37</b>
Mobilitat i transport col·lectiu.....	39
El corredor del Mediterrani .....	45
Infraestructures ferroviàries.....	45
Infraestructures viàries.....	58

- Ports i aeroports..... 66
- Aigua ..... 71
- Residus..... 75
- Energia..... 79
- Telecomunicacions ..... 86
- Sòl per a activitats productives..... 90
- Mesures transversals..... 96
  
- 5 Seguiment i actualització del Pacte ..... 101**
  - Mesa nacional per a les infraestructures ..... 103
  - Observatori de les infraestructures ..... 104
  - Seguiment i avaluació del PNI ..... 104
  - Actualització i revisió del PNI ..... 104
  
- 6 Signatures..... 105**
  
- 7 Annexos ..... 125**

# Introducció i antecedents





# Introducció i antecedents

## Objecte

L'objecte del Pacte nacional per a les infraestructures (PNI) és l'acord entre els principals sectors econòmics, socials, polítics i institucionals de Catalunya, sobre les infraestructures que es necessiten per al desenvolupament sostenible del país i el benestar i la qualitat de vida de la seva gent.

Són objecte del PNI les infraestructures radicades a Catalunya, de la competència de l'Estat o de la Generalitat, en els àmbits de la inversió i de la gestió pública següents:

- Mobilitat
- Aigua
- Residus
- Energia
- Telecomunicacions
- Sòl per a activitats productives

## Finalitats

- **Articular consensos bàsics** sobre les infraestructures principals que s'han de construir i sobre prioritats, principis i criteris d'inversió i de gestió en matèria d'infraestructures.
- **Promoure i facilitar la planificació i la realització**, sense dilacions, de les infraestructures que es necessiten per

al desenvolupament sostenible de Catalunya i el benestar i la qualitat de vida de la gent que hi viu.

- **Canalitzar i estimular la participació** de la societat en la definició i el seguiment de les inversions i de les polítiques públiques en matèria d'infraestructures.
- **Assegurar l'anticipació i la continuïtat** en la presa de decisions sobre infraestructures i en la seva execució i evitar els endarreriments i les interferències dels calendaris electorals o d'altres factors externs.
- **Fer possible un gran esforç inversor** a curt termini, que ajudi a reactivar l'economia i a superar l'actual situació de crisi econòmica.



Imatge virtual: GISA

## Naturalesa

El PNI és un ampli **acord polític, social i institucional**

- que coordina i impulsa els diversos plans i programes d'infraestructures
- que estableix els principis i els criteris bàsics que han d'orientar la confecció i l'execució dels diversos plans i programes d'infraestructures
- i que, al mateix temps, identifica i singularitza les actuacions principals i els reptes més importants que es planteja la política d'infraestructures del nostre país.

El PNI no és un instrument de planificació o programació d'infraestructures. Per tant, aquest Pacte no pretén suplir la funció que fan els plans sectorials vigents d'infraestructures.

12

## Antecedents històrics

Històricament, el PNI s'inspira en l'ambició i en l'empenta que sempre ha manifestat Catalunya, quan ha gaudit d'autonomia, per a modernitzar el país, que ha portat les seves institucions representatives a comprometre's en remarca-

bles projectes i esforços d'inversió en infraestructures i serveis públics.

És bo recordar, en aquest sentit, l'obra de la Mancomunitat, de la qual encara avui gaudim de les notables aportacions que va fer a la xarxa de carreteres o del patrimoni arquitectònic vinculat a diverses institucions culturals, educatives o socials.

L'obra de la Mancomunitat va tenir continuïtat, i un impuls més fort durant l'etapa de la Generalitat republicana, una de les manifestacions de la qual va ser el Pla d'obres públiques de Victoriano Muñoz Oms (1935-1936), que va integrar en un únic instrument les grans xarxes d'infraestructures de l'època.

En l'actual etapa d'autogovern de Catalunya, la Generalitat ha manifestat també un gran esforç per a dotar el país de les infraestructures que requereix el seu desenvolupament equilibrat, i així ho palesen els diversos plans d'infraestructures i algunes actuacions de transcendència singular.

El PNI s'inscriu en aquesta tradició, en la voluntat de donar un impuls renovat a la planificació i construcció de les infraestructures del futur, i de fer-ho amb la participació de les entitats representatives dels interessos econòmics i socials i amb vocació de coordinació i de planificació conjunta de les diverses xarxes.



## L'Acord estratègic

El 2005 es va subscriure l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana 2005-2007. El juny de 2008 s'ha revisat i s'ha donat un nou impuls a aquest Acord.

L'Acord estratègic és un valuós precedent de la dinàmica de diàleg social i institucional, que ha servit per a determinar els punts fonamentals de l'estratègia de política econòmica i per a identificar les àrees en les quals cal intervenir per millorar l'ocupació i la competitivitat de la nostra economia.

Una de les qüestions essencials identificades per l'Acord estratègic com a claus per a la nostra economia són les infraestructures. Tant és així que els blocs 3 (Infraestructures: mesures 36 a 50) i 5 (Activitat econòmica i medi ambient: mesures 73 a 78), i les línies 15 (Política energètica i de telecomunicacions: mesures 66 a 70) i 16 (Sòl i polígons industrials: mesures 71 i 72) del bloc 4 (Competitivitat empresarial) tenen per objecte qüestions relatives a les infraestructures: 28 mesures de l'Acord estratègic, sobre un total de 102 (més d'una quarta part) es refereixen a infraestructures.

Aquestes mesures de l'Acord estratègic, que són assumides íntegrament pel PNI i que en alguns casos les reitera parcialment, palesen el caràcter determinant que tenen les infraestructures en la competitivitat de les empreses i, per tant, en la capacitat de crear riquesa i, amb ella, de millorar la qualitat de vida i el benestar de la gent.

La importància que l'Acord estratègic dóna a les infraestructures esperona el Govern i els agents econòmics i socials a aprofundir més en la determinació de les que són necessàries per al nostre desenvolupament i per al benestar de la nostra societat, a donar l'impuls i comprometre les inversions necessàries per a la seva realització, i a fer-ho d'acord amb les pautes de participació i ampli diàleg social que estan a la base de l'Acord estratègic i que, amb el PNI, s'amplien i es reforcen amb les principals forces polítiques, les admi-

nistracions locals i diverses entitats i organitzacions socials i professionals.

## La planificació i els altres pactes del Govern

Constitueixen també antecedents del PNI, i al mateix temps complementen i desenvolupen les seves previsions, els diversos plans territorials, sectorials i d'infraestructures que el Govern de la Generalitat ha aprovat o té en procés d'aprovació, després d'un ampli procés d'anàlisi i reflexió i de participació social.

### Planejament territorial

El Govern ha aprovat tres plans territorials parcials: **el Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran, el Pla territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida) i el de les Comarques Centrals**; ha aprovat també els plans directors territorials de l'Empordà, de l'Alt Penedès i de la Garrotxa; així com els plans directors urbanístics següents: Serra de Rodès, Colònies industrials del Llobregat, Gallecs, Cerdanya, Pallars Sobirà, Bages, Conca d'Òdena, els dos plans directors urbanístics del sistema costaner i els deu plans directors urbanístics de les Àrees residencials estratègiques.

Els instruments de planificació territorial han de jugar un paper clau per a determinar la localització de les infraestructures en el territori i per a assegurar la coordinació entre les diverses xarxes, de manera que ocupin o afectin la menor superfície possible de sòl.

### Àmbit del transport i de la mobilitat

- **Directrius nacionals de mobilitat (DNM)**, aprovades el 3 d'octubre de 2006, d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de

juny, de la mobilitat, que constitueixen els principis inspiradors de la planificació de les infraestructures del transport.

- **Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015**, aprovat pel Govern el mes de gener de 2009, que inclou una visió en xarxa dels aeroports i els heliports que Catalunya necessita per a la competitivitat i la internacionalització de l'economia catalana.
- **Pla de ports**, aprovat pel Govern el 20 de febrer de 2007, que fixa les bases per aconseguir un reequilibri territorial, dinamitzant l'economia i preservant, alhora, la riquesa natural de la costa catalana.
- **Pla d'infraestructures del transport terrestre 2006-2026**, aprovat pel Govern el 25 de juliol de 2006, que defineix de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques en l'horitzó 2026.
- **Pla de transports de viatgers de Catalunya 2008-2012**, aprovat pel Govern el mes de gener de 2009, que estableix les línies mestres de planificació de l'oferta de serveis del transport de viatgers per carretera i per ferrocarril.



Foto: ACA

- **Pla estratègic de la bicicleta** aprovat pel Govern el mes de gener de 2009 amb la finalitat d'establir eines efectives de planificació i desenvolupament per a la promoció de la bicicleta com a mode de transport, lleure, esport i turisme.
- **Pla de camins rurals**, actualment en redacció, que és l'instrument que ha de permetre dotar el país de les infraestructures viàries rurals que garanteixin l'accessibilitat a tots els nuclis i centres d'activitat, que impulsin la dinamització econòmica i social del territori i que facilitin l'accessibilitat de la ciutadania als serveis bàsics.

### Àmbit de l'aigua

- **Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes (PSARU 2005)**, aprovat pel Govern el juny de 2006 i que suposa l'execució de fins a 1.500 instal·lacions de sanejament en l'horitzó 2014.
- **Pla sectorial d'abastament d'aigua a Catalunya (PSAAC)**, que es començarà a aprovar enguany, i que inclou totes les infraestructures necessàries per a la reducció en la vulnerabilitat de la garantia d'abastament d'aigua a Catalunya fins a l'horitzó 2025.
- **Programa de reutilització d'aigua a Catalunya (PRAC)**, d'aprovació imminent, en el qual s'emmarquen 135 actuacions de producció d'aigua regenerada fins al 2015, per a assolir l'objectiu del 22% dels cabals tractats a les EDAR públiques, des del 3% actual.

### Àmbit dels residus

- **Pla territorial sectorial d'infraestructures de residus municipals 2005-2012**, que planifica les infraestructures de tractament de les diverses fraccions dels residus municipals i les de caràcter finalista. En aquest sentit, es preveu la construcció, l'adaptació i la millora de 108 instal·lacions de residus, de les quals 53 són instal·lacions de nova implantació. Aquest Pla està finançat pel contracte programa,



aprovat pel Govern, entre la Generalitat i l'Agència Catalana de Residus.

- **Programa de gestió de residus municipals 2007-2012 (PROGEMIC 2007-2012)**, que promou la consideració dels residus com a recurs, i fixa els objectius i instruments per a la seva prevenció, la valoració i el tractament.
- **Programa de gestió de residus industrials 2007-2012 (PROGRIC 2007-2012)**, que inclou les actuacions per a la minimització dels residus perillosos i la valoració, el reciclatge i el tractament dels residus industrials.
- **Programa de gestió de residus de la construcció 2007-2012 (PROGROC 2007-2012)**, que inclou les actuacions per incrementar la reutilització i el reciclatge dels residus de la construcció.
- **Programa de gestió de les dejeccions ramaderes**, que inclourà les actuacions que cal realitzar per a disposar de les infraestructures necessàries per al tractament dels excedents de les dejeccions ramaderes.

### Àmbit de l'energia

El PNI es basa en les previsions en matèria d'infraestructures del **Pla de l'energia 2006-2015**, aprovat l'11 d'octubre de 2005, que incorpora un **pla d'infraestructures d'electricitat i gas natural**, amb l'objectiu de determinar les necessitats bàsiques d'aquestes infraestructures en l'horitzó de l'any 2015 a Catalunya. Les infraestructures més significatives són les de transport energètic, les quals s'han incorporat a la planificació oficial dels sectors de l'electricitat i del gas 2007-2016, que s'ha preparat amb la col·laboració de la Generalitat.

### Àmbit de les comunicacions electròniques

El **Pla director d'infraestructures de telecomunicacions** marca l'estratègia pel que fa al desplegament d'aquestes infraestructures. Té com a objectius generals fomentar la cohesió digital, impulsar l'accessibilitat de la banda ampla arreu del

territori, fomentar l'oferta i la demanda, i augmentar el pes del sector de les TIC a Catalunya.

El **Pla Catalunya connecta 2008-2010** inclou les actuacions per a dotar el territori de les infraestructures necessàries que garanteixin l'accés universal als serveis de comunicacions electròniques que avui dia considerem bàsics: telefonia fixa, telefonia mòbil, banda ampla i televisió digital.

### Àmbit del sòl per a activitats productives

**Pla de regadius 2008-2020**, que inclou el conjunt d'actuacions adreçades a impulsar la millora de la gestió de l'aigua d'acord amb els objectius de la Directiva marc de l'aigua de la Unió Europea. Incorpora propostes de modernització de regadius i planteja l'objectiu de regar de manera eficient el 12,6% del territori català en l'horitzó de l'any 2020.

Així mateix, el PNI s'inscriu també en una dinàmica caracteritzada pel debat i l'acord entorn d'altres grans pactes, com és el cas del **Pacte nacional de l'habitatge**. El Pacte nacional per a les infraestructures i el Pacte nacional de l'habitatge són els instruments que fan possible garantir el dret de les persones a



Foto: DPTOP

disposar d'un habitatge i alhora a disposar de les infraestructures de mobilitat adequades. Ambdós pactes han de contribuir també a dinamitzar l'economia mitjançant la inducció d'un major estímul d'activitat en el sector de la construcció, que és el més afectat en l'actual període de crisi.

Igualment, el PNI té en compte l'antecedent i les aportacions de la **Convenció catalana contra el canvi climàtic**, del **Pla català de reducció d'emissions** i de les **Bases per a les directrius de connectivitat ecològica a Catalunya**, i és coherent amb els seus continguts.

## Aproximació general als dèficits i a les necessitats principals

16 En un context de globalització econòmica, l'accessibilitat és un dels principals factors de competitivitat de les empreses, alhora de decidir noves inversions i la localització dels centres de decisió.

### Un estoc en infraestructures per sota de la riquesa del país

El pes de l'estoc de capital en infraestructures de Catalunya (viàries, ferroviàries, portuàries, hidràuliques, urbanes) assolia,

l'any 2001, la xifra de 36.755 milions d'euros, cosa que representa el 13,3% del total espanyol, mentre que a la mateixa data l'estoc de capital general (infraestructures i equipaments més sector privat) arribava al 18,4% del total espanyol, percentatge molt més proper a la participació de Catalunya en el PIB espanyol.

Per tant, hi ha un dèficit històric acumulat d'infraestructures públiques a Catalunya, en relació amb les que li correspondrien, tenint en compte el pes de l'economia catalana en el conjunt de l'Estat.

La taula següent expressa l'evolució de l'estoc de capital i d'infraestructures a Catalunya respecte del conjunt de l'Estat.

L'estoc de capital públic en les diferents tipologies d'infraestructures a Catalunya se situa sempre per sota de la mitjana espanyola amb una excepció: les autopistes. En canvi, en carreteres, ports i infraestructures hidràuliques, la dotació que tenia Catalunya el 2000 se situava per sota de la meitat de la mitjana espanyola.

Aquest dèficit històric acumulat d'inversió en infraestructures comporta un endarreriment en l'execució d'obres imprescindibles per a la competitivitat de l'economia catalana, com ara l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, la disponibilitat d'una xarxa d'autovies lliures de peatge, la millora de la xarxa de trans-

	1964	1970	1980	1985	1990	1995	2001	2004
Infraestructures viàries	12,2	17,1	16,6	15,7	14,3	14,2	13,4	13,2
Infraestructures hidràuliques	13,0	11,0	10,5	10,0	9,7	9,8	10,0	9,4
Infraestructures ferroviàries	13,4	14,6	18,4	19,5	18,0	18,1	17,6	18,4
Infraestructures aeroportuàries	12,7	16,7	12,8	10,4	10,7	9,6	10,1	12,7
Infraestructures portuàries	11,6	11,5	12,8	13,0	13,9	14,3	14,8	15,2
Infraestructures urbanes	19,6	20,1	19,3	16,1	15,6	15,8	14,6	15,3
<b>Total estoc d'infraestructures</b>	<b>13,1</b>	<b>14,3</b>	<b>14,9</b>	<b>14,4</b>	<b>13,6</b>	<b>13,7</b>	<b>13,3</b>	<b>13,6</b>
<b>Total estoc de capital</b>	<b>17,5</b>	<b>21,0</b>	<b>21,1</b>	<b>19,9</b>	<b>19,2</b>	<b>18,7</b>	<b>18,4</b>	<b>18,3</b>

port i distribució d'electricitat, la realització de les infraestructures d'abastament d'aigua (com les plantes dessalinitzadores) i les xarxes territorials d'infraestructures de tractament de residus.

### L'Estat inverteix a Catalunya menys que a la resta d'Espanya

En el període 1991-2001, les inversions de l'Estat a Catalunya s'han situat en l'1,1% del PIB, mentre que a Catalunya s'han limitat al 0,7%. A partir del 2001, la inversió de l'Estat a Catalunya s'apropa a l'1%, percentatge que s'incrementa a partir del 2003, amb les actuacions al port i a l'aeroport de Barcelona i a l'alta velocitat. Tanmateix, continua essent una inversió que es manté per sota de la mitjana estatal per càpita.

Si, com demanen les cambres de comerç, l'Estat hagués invertit a Catalunya l'equivalent del pes del seu PIB en el conjunt estatal, hauria calgut que invertís uns 8.000 milions d'euros més dels que ha invertit en els darrers deu anys.

Per tal de corregir aquest dèficit d'inversions, l'Estatut preveu a la disposició addicional tercera que durant un període de set anys l'Estat invertirà a Catalunya l'equivalent a l'aportació catalana al PIB estatal, que pot suposar uns 4.500 milions d'euros anuals, la qual cosa significaria un increment prou significatiu sobre la inversió dels darrers anys.

### La inversió de la Generalitat s'apropa al 2% del PIB

Durant la dècada dels anys noranta, en part com a conseqüència del procés de convergència europea, de les polítiques

de reducció del dèficit públic i de les mancances de finançament de la Generalitat, la inversió de la Generalitat es va situar en uns nivells molt baixos, entorn de l'1,2% del PIB, a raó d'uns 200 euros per càpita, amb unes quantitats globals d'uns 1.000 milions d'euros anuals.

Amb l'inici del nou mil·lenni, la inversió de la Generalitat repunta i es va acostant progressivament al 2% sobre el PIB, que és el percentatge que els sectors empresarials consideren òptim. Així ho podem constatar a la taula següent:

El creixement d'aquests últims anys ha estat impulsat sobretot per les inversions a la xarxa del metro, el Pla d'autovies i a les xarxes d'abastament i depuració d'aigües.

D'altra banda, la inversió de la Generalitat també pateix el mateix defecte que s'ha assenyalat en relació amb la de l'Estat: el baix grau d'execució de les previsions pressupostàries, que se situa en el 80% en el període 1992-2006.

### El dèficit en infraestructures destaca especialment en els casos de les ferroviàries, les hidràuliques i les ambientals

Catalunya presenta un model de desenvolupament territorial basat principalment en les carreteres i les autopistes. Les infraestructures viàries han anat guanyant pes al llarg del temps fins arribar a representar prop de la meitat de l'estoc total d'infraestructures.

Així, ens trobem que, si bé Catalunya té una dotació d'autopistes i autovies que s'apropa a la mitjana europea, la dotació ferroviària, la hidràulica i l'ambiental, en canvi, n'estan molt per sota.

Inversió executada per la Generalitat	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Milions d'euros	1.300	1.600	2.000	1.900	3.100	2.800
% sobre el PIB de Catalunya	1%	1,15%	1,35%	1,20%	1,80%	1,55%
Euros per càpita	210	240	300	280	440	400

Això no vol dir que la inversió en infraestructures viàries sigui ja suficient, que no és el cas. Però sí que han de créixer més les inversions en ferrocarril, en xarxa hidràulica i en infraestructures ambientals.

### Les crisis d'infraestructures

Els dèficits d'infraestructures que està patint Catalunya han portat a diverses situacions crítiques, amb un fort impacte a l'opinió pública:

- La gran apagada de Barcelona i part de la seva àrea metropolitana, l'estiu de 2007, deguda a la insuficiència i al deteriorament de la xarxa de transport i distribució d'electricitat.
- Els nombrosos incidents a la xarxa de rodalies de Renfe, provocats en part per les obres de l'AVE, però que en qualsevol cas posen de manifest el greu deteriorament d'aquestes infraestructures.
- L'episodi de sequera, des de l'any 2007 fins a la primavera de 2008, que posa en relleu la insuficiència de les infraestructures hidràuliques per a assegurar l'abastament a la majoria de la població i de les empreses.

Aquests episodis s'han superat, més o menys, o estan en via de solució les causes que els varen provocar, però el seu record ens ha d'estimular per fer el que calgui perquè no es tornin a repetir mai més.

# Fonaments i criteris generals





# Fonaments i criteris generals

## Fonaments

Les infraestructures de transport i mobilitat, del cicle de l'aigua i dels residus, de les telecomunicacions i de l'energia són instruments per a assolir quatre objectius fonamentals i indestructibles, que constitueixen els fonaments o els principis generals en què es basa aquest Pacte:

### La qualitat de vida i el benestar de la ciutadania

Transport col·lectiu accessible i de qualitat, carreteres àgils i segures i subministrament a cada casa d'aigua, energia i serveis de telecomunicacions en quantitat i qualitat adequades són, a la societat dels nostres dies, requisits essencials de qualitat de vida i benestar de la ciutadania, i la seva garantia plena constitueix la primera motivació d'aquest Pacte. Les infraestructures no són una finalitat en si mateixes, sinó un mitjà per a aconseguir, abans que res, el benestar i la qualitat de vida de la gent.

### La cohesió social i territorial

Les infraestructures també han de servir per a reduir els desequilibris existents, tant en l'àmbit territorial com en el social, i per a enfortir la cohesió territorial i social, i així afavorir la igualtat d'oportunitats entre totes les persones que viuen al nostre país.

El PNI vol ser especialment sensible amb les infraestructures que han de permetre al territori rural i més allunyat de Barcelona

el desenvolupament econòmic i social que el situï en igualtat d'oportunitats real amb les zones urbanes. Això vol dir que ha de disposar d'una bona xarxa de carreteres i camins, de regadius moderns, d'energia, de polígons industrials, de protecció del sòl agrícola en el marc del pla territorial sectorial agrari, de comunicacions electròniques i d'altres infraestructures considerades serveis bàsics per a la població (com ara l'abastament d'aigua i el sanejament). Malgrat la seva baixa densitat de població, les zones rurals també han de poder accedir als serveis de connectivitat i mobilitat, inclòs el transport públic, com a elements bàsics per a assegurar la igualtat d'oportunitats amb les zones urbanes.

I tot això sense oblidar els milions de persones que viuen a les nostres ciutats, que si bé tenen accés a les infraestructures i als serveis urbans, massa sovint aquest accés presenta uns nivells ínfims de qualitat, amb els corresponents sobre costos en congestió, temps, riscos laborals, contaminació i salut. La cohesió social ben entesa també passa per poder oferir a les zones urbanes infraestructures i serveis de qualitat que permetin desenvolupar el potencial personal i professional de la gent que hi viu.

### La creació de riquesa

Una dotació d'infraestructures adequada afavoreix la competitivitat i l'eficiència de l'economia; dóna impuls a l'activitat productiva i de transformació, als serveis, a l'activitat agrícola, ramadera, forestal i pesquera, i d'aquesta manera crea la riquesa que millorarà la qualitat de vida de la ciutadania i permetrà aprofundir en la cohesió social i territorial del nostre país.

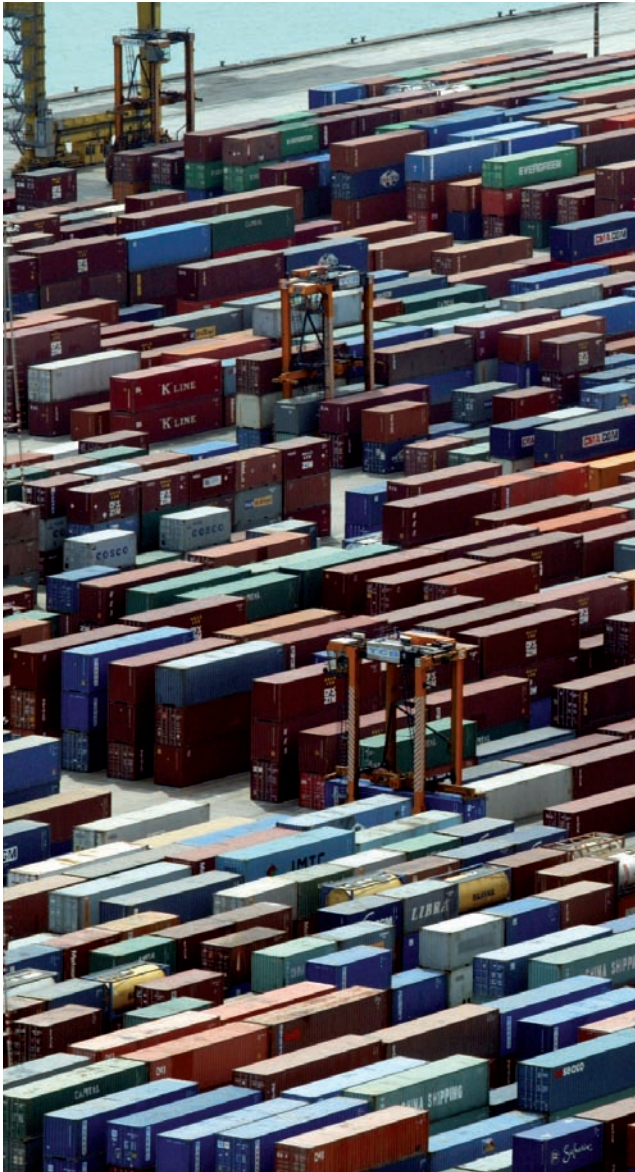


Foto: DPTOP

Els ports, els aeroports, les telecomunicacions, el ferrocarril per a les mercaderies, les zones d'activitats logístiques, uns polígons industrials ben equipats i uns sòls agrícoles ben protegits són imprescindibles per a l'eficiència i la competitivitat econòmica del nostre teixit empresarial.

Per tant, les xarxes d'infraestructures no tan sols han d'atendre el benestar i la qualitat de vida de les persones, sinó també, i en un nivell similar de prioritats, les necessitats de les empreses, a fi de fer-les més sòlides i més competitives, i d'aquesta manera poder generar més ocupació i més riquesa per a la nostra societat.

### El desenvolupament sostenible

La creació de riquesa i el progrés econòmic només són possibles si integren plenament els factors ambientals, territorials i paisatgístics. Aquesta afirmació és especialment certa a Catalunya, on les activitats productives combinen la indústria i els serveis, les activitats agràries i el turisme, en un delicat equilibri que cal enfortir.

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 CO<sub>2</sub>, 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. Aquesta reducció s'aconseguirà, en part, amb el canvi de model de mobilitat, fomentant el transport col·lectiu de persones, les eines de comunicació telemàtiques i el transport ferroviari de mercaderies. O també amb infraestructures com les necessàries per dessalinitzar 200 hectò-



metres cúbics d'aigua marina, totalment compatibles amb la mitigació del canvi climàtic.

Catalunya sempre ha format part dels països capdavanters en la modernització, la renovació i la transformació econòmica i social. El PNI, que és una de les condicions necessàries per continuar formant part d'aquest grup de països avançats del món occidental, només pot contribuir-hi si es fonamenta indisolublement en els quatre principis bàsics esmentats.

## Criteris d'intervenció

La planificació i l'execució eficaç de les infraestructures requereixen l'aplicació de criteris idonis d'intervenció. Els signants del Pacte volem emfasitzar els següents, per tal d'assegurar la màxima eficàcia i eficiència en el desplegament de les infraestructures que necessita el nostre país:



## Anticipació

Les infraestructures, si bé són esperonades per les necessitats del present, s'han de projectar i executar a mitjà i a llarg termini. El PNI s'ha de sustentar en una percepció adequada de les necessitats futures del nostre país en matèria d'infraestructures: població futura, activitats econòmiques futures i necessitats futures de mobilitat.

I aquest mateix criteri d'anticipació s'ha d'incorporar de manera efectiva en els plans i en les polítiques públiques en matèria d'infraestructures.

## Transversalitat i coordinació

Són diverses les xarxes d'infraestructures que coexisteixen en qualsevol país industrialitzat i urbanitzat com el nostre. I també són diversos els departaments o les agències públiques responsables d'aquelles i les empreses que les gestionen. Aquesta diversitat de xarxes, de responsables polítics i d'operadors i de gestors s'ha de reconduir a una certa unitat, mitjançant polítiques i instruments que garanteixin accions transversals i la coordinació entre totes elles.



Imatge virtual: GIS/A

Aquest Pacte neix amb la voluntat de potenciar eixos i polítiques transversals entre les diverses infraestructures, per tal de racionalitzar la inversió pública, minimitzar l'impacte en el territori i oferir un millor servei als usuaris.

## Participació social i transparència

Les actuacions que deriven del PNI s'insereixen en un país que té un territori, una geografia, un paisatge delicat i una gent que hi viu i hi treballa. Per tant, la implantació de cada una de les infraestructures ha de seguir tot un procés de debat i de participació, amb consultes públiques derivades de l'avaluació ambiental estratègica dels plans i programes, de l'avaluació d'impacte ambiental i de la informació pública dels estudis i projectes, que han de fer possible l'acord amb el territori i amb la gent que hi viu.

Les infraestructures difícilment es poden construir, almenys sense dilacions excessives, contra la voluntat de la gent afectada. Massa sovint el refús social, la cultura del no, la reacció del «no al meu pati», han frenat i aturat infraestructures del tot necessàries per a la nostra societat.

Si volem evitar que això continuï passant, no hi ha més solució que treballar bé i saber escoltar. Perquè la participació social i la transparència són els millors remeis per combatre la cultura del no.

## Transcendència de la gestió

El més important de les infraestructures no és tant la seva existència, sinó el servei que proporcionen. Una mateixa carretera, una mateixa via fèrria o una mateixa canonada d'aigua, per posar només alguns exemples, poden servir a més o a menys persones, i poden donar un servei de millor o de pitjor qualitat, segons si són gestionades més bé o més malament.

Foto: DPTOP



El caràcter essencial de molts d'aquests serveis i la necessitat —i obligació— dels poders públics de garantir-ne la universalitat i la igualtat en l'accés, la regularitat en la prestació i una imputació econòmica equitativa, quan pertoqui, dels seus costos, amb l'exercici en cada cas de les potestats públiques adequades, fa indispensable el recurs a les tècniques de servei públic, que constitueixen una eina fonamental en el model d'Estat social que estem construint també des de Catalunya.

Cal donar molta més importància del que és habitual a la gestió de les infraestructures quan es tracta de la seva planificació o la seva execució. Qüestions com ara els costos i procediments de manteniment i conservació, la regulació dels usos, els drets i els deures dels usuaris o la gestió pública o privada de les infraestructures s'han de tenir molt en compte en fer els projectes i en executar-los, perquè poden ser tan importants o més que la pròpia construcció de la infraestructura.

Per aquestes mateixes raons, moltes de les mesures del Pacte es preocupen més per la gestió que per la planificació o per la construcció d'infraestructures.

## Context territorial

Catalunya és terra de pas, amb variades i intenses relacions de tot ordre amb els altres territoris veïns. Per tant, en planificar i executar les infraestructures, cal tenir en compte la seva continuïtat cap a les comunitats veïnes d'Espanya i França: el corredor del Mediterrani, el corredor de l'Ebre, l'Euroregió.

Això obliga de manera especial a mantenir relacions fluides amb els poders públics i amb els sectors econòmics i socials de les comunitats veïnes i dels dos estats implicats, en la mesura que uns i altres hem de planificar de forma coordinada les nostres infraestructures respectives, a part que les d'impacte i transcendència més grans tenen abast supracomunitari i supraestatal.

## Objectivació i racionalització

Massa vegades les decisions en matèria d'infraestructures són qüestionades o discutides perquè són percebudes com a discrecionals, i sempre hi ha qui tendeix a pensar que es pot influir en les decisions discrecionals amb la pressió adequada. D'aquesta manera, els processos de decisió es frenen o s'aturen i al final

sempre hi ha qui dubta si la decisió presa és la més eficaç i eficient i la més convenient per als interessos generals.

Per a evitar-ho, cal desenvolupar mecanismes mesurables i contrastables, com més compartits i consensuats millor, que permetin objectivar i racionalitzar les decisions sobre infraestructures, a fi de poder determinar les prioritats en l'establiment i l'ampliació de les infraestructures en dades sòlides, i així reduir el marge de discrecionalitat i també de conflictivitat.

### Avaluació ambiental

La planificació, la projecció i la construcció del conjunt d'infraestructures previstes en aquest Pacte s'han de fer tenint en compte des del principi els seus efectes, tant els singulars com els sinèrgics i acumulatius, sobre el territori i sobre el medi en què s'han d'executar, ja que el patrimoni natural i la matriu ambiental són tan necessaris com les mateixes infraestructures per a una articulació racional, efectiva, cultural i estètica del territori.

26



Foto: DPTOP

La plena avaluació dels efectes ambientals de les infraestructures, en una perspectiva de sostenibilitat, comporta incorporar l'avaluació ambiental estratègica des de la fase de la seva planificació, i així s'aplicarà a totes les actuacions previstes en aquest Pacte i encara pendents de planificació.

El tràmit d'avaluació ambiental estratègica de la planificació de les infraestructures ha de servir per considerar les alternatives de pla o de programa, i no només les que produeixin menys efectes negatius des del punt de vista ambiental, sinó també les que aportin solucions per a millorar objectius de futur en matèria d'ús sostenible dels recursos, emissions o consums energètics, entre d'altres.

### Horitzó temporal

El PNI té una vigència de 12 anys, de manera que el conjunt de mesures que preveu s'han d'executar en l'horitzó temporal del 2020.

Dins d'aquest període, el Pacte 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.

Les mesures i les actuacions previstes per a aquesta primera fase presenten un elevat grau de concreció i de vinculació, ja que es corresponen amb intervencions més o menys planificades o projectades.

En acabar la primera fase, el Pacte serà revisat en el seu conjunt. Així mateix, les previsions del PNI, i especialment les seves mesures, es poden modificar sempre que la Mesa de seguiment ho estimi oportú. En qualsevol cas, sembla convenient ponderar-ne l'actualització i la modificació corresponent cada dos o tres anys.

I serà al fil d'aquestes revisions o modificacions que s'acabaran de concretar i completar les actuacions corresponents a la segona fase del Pla, que ara s'apunten, en qualitat de llista oberta, a l'annex V.



Imatge virtual: CIMALSA

## Model i perspectives de desenvolupament

### Un model de desenvolupament equilibrat

Els signants del PNI aposten per aprofundir en el model de desenvolupament equilibrat que caracteritza Catalunya, amb aportacions empresarials destacades en diversos sectors i àmbits productius molt diferents: indústria, activitats logístiques, producció agrària i alimentació, indústries culturals i del coneixement, turisme...

En conseqüència, no es tracta d'identificar i de donar prioritat a les infraestructures que poden convenir més a un o a uns pocs sectors productius, ni de construir com més infraestructures millor, ja que amb elles es consumeix territori i entorn, i es poden perjudicar sectors productius tan dignes de protecció com els altres, com ara l'agricultura o el turisme.

Es tracta, en definitiva, de determinar i promoure les infraestructures que proporcionin un servei més general i més compartit, i de marcar els procediments i els criteris d'intervenció que minimitzin els impactes negatius, i així afavorir un creixement com més equilibrat millor de la nostra economia.

### Hipòtesi demogràfica

Segons les previsions de l'Institut d'Estadística de Catalunya, les perspectives de creixement de la població de Catalunya per a l'horitzó temporal del Pacte (2020) són d'arribar als 7,5 milions d'habitants, en un escenari mitjà baix, o als 8 milions, en un escenari mitjà alt. Es tracta, en tot cas, de perspectives de creixement demogràfic de menys intensitat que el que hem viscut els darrers anys.

Per tant, les infraestructures de què cal dotar Catalunya han de donar servei, dintre de només dotze anys, a una pobla-

ció que s'haurà incrementat un 10% aproximadament. No tan sols cal planificar i construir infraestructures per a la població d'avui, sinó que cal construir-les per a una població d'entre 7,5 i 8 milions d'habitants, i planificar-les per a una població d'entre 8 i 8,5 milions d'habitants, que segurament serà la població de Catalunya dintre de 25 anys.

### Crisi energètica i alimentària global

Els darrers temps s'han manifestat cada vegada més els símptomes i s'ha generalitzat la consciència de crisi energètica i alimentària a escala global: creixement continuat, fins fa pocs mesos, del preu del petroli (que recentment s'ha moderat per la caiguda de la demanda provocada per la crisi econòmica) i augment desmesurat dels preus de diversos productes ali-

mentaris bàsics (cereals, llet, carns), en gran part com a conseqüència de la major rendibilitat dels cultius amb finalitats energètiques, fins al punt que els organismes internacionals alerten sobre el creixement de la fam a diverses zones del món.

Aquestes tendències globals no poden ser desconegudes pel Pacte. Les perspectives d'oscil·lacions brusques dels preus dels combustibles i de l'energia, el creixement continuat dels quals s'ha aturat només com a conseqüència de la crisi econòmica, ens obliguen, més que mai, a dissenyar i a construir infraestructures al servei de l'eficiència.

Per tant, estem obligats a ser capaços de generar més energia al nostre país i a consumir-ne menys en els nostres desplaçaments i en la nostra activitat econòmica i social.



Per la seva banda, la perspectiva de crisi alimentària més o menys duradora ens obliga també a mantenir i a incrementar la capacitat de producció agrària, que actualment ni tan sols arriba a cobrir el 40% de les nostres necessitats. Si tenim en compte la fertilitat dels nostres camps i dels nostres mars, i l'ofici dels nostres ramaders, agricultors i pescadors, no podem renunciar a continuar tenint una capacitat significativa per a alimentar la nostra gent. I per a continuar proporcionant matèries primeres a un dels nostres sectors econòmics més competitius, com és la indústria alimentària. I això implica, entre d'altres coses, una millor protecció per als sòls agrícoles i més i millors regadius, per a fer-los més eficients, a part de la seva funció per a protegir millor les aigües superficials i subterrànies.

### Crisi econòmica i infraestructures

El procés d'elaboració del Pacte nacional per a les infraestructures es produeix en un moment de crisi econòmica, d'estancament i, fins i tot, de recessió. Amb uns índexs d'atur perillosament elevats, la qual cosa comporta l'increment corresponent de les demandes socials, i amb uns ingressos del sector públic reduïts per la baixa activitat econòmica. Una situació de crisi que, d'altra banda, tot indica que es perllongarà com a mínim un o dos anys més.

En aquest context, una mesura obligada és contenir la despesa pública, per tal d'evitar un creixement excessiu del dèficit públic i, en conseqüència, de la inflació. I la contenció de la despesa pública pot portar a frenar o a reduir també les inversions públiques. En tot cas, els recursos necessaris per a la inversió pública són més difícils d'aconseguir en una situació d'estancament o de recessió que en una d'expansió i de creixement econòmic.

Tanmateix, és precisament en les situacions de crisi que la inversió pública resulta més necessària ja que, a més de les seves funcions habituals, assumeix també la de dinamitzar l'activitat econòmica, funció que resulta més imprescindible quan més estancats es troben la resta de sectors productius.

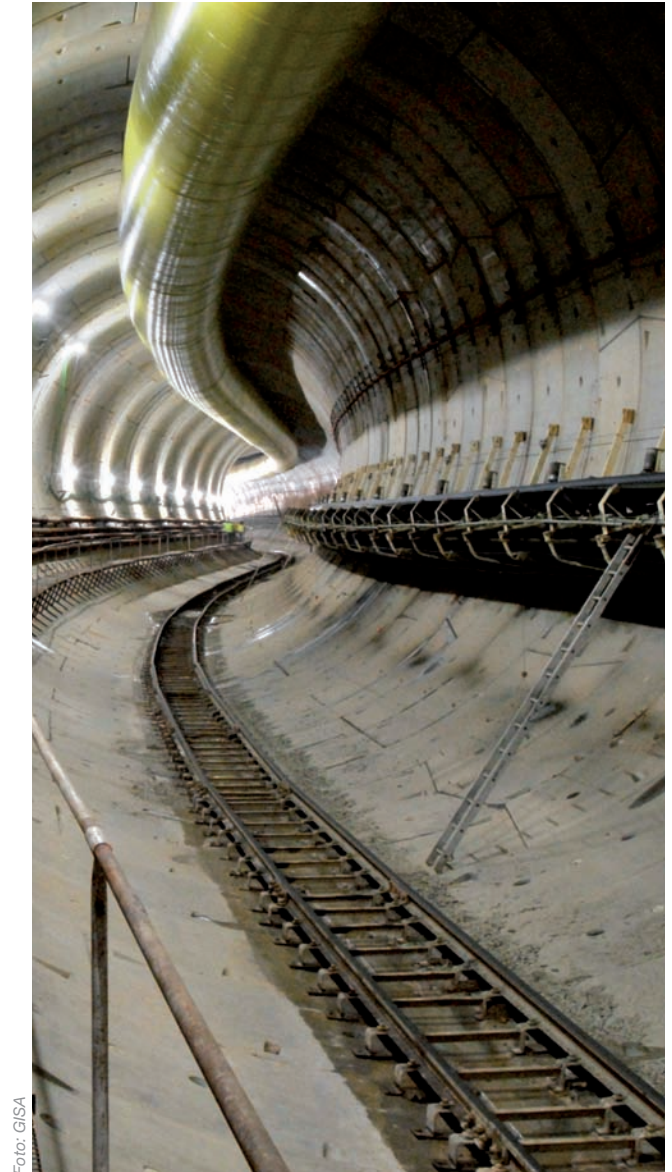


Foto: GISA

La inversió pública en infraestructures se sol destinar majoritàriament a la construcció, que és un sector que, per raó de les seves característiques (ocupa molta mà d'obra, consumeix molts productes industrials i de serveis...), té potents efectes dinamitzadors de la resta de l'activitat econòmica. Per tant, mantenir el ritme d'inversió pública en infraestructures és un element irrenunciable de qualsevol política econòmica per a combatre amb eficàcia la crisi.

I encara ho és més especialment en un moment de crisi com l'actual, que és bàsicament crisi de la construcció i dels mercats financers. La forta davallada que ha experimentat la construcció privada els darrers mesos pot tenir encara efectes més demolidors sobre l'ocupació i el creixement si no és compensada mínimament amb el manteniment i, si és possible, amb l'increment de l'obra pública. A part d'això, en la situació actual dels mercats financers la inversió pública ha de compensar també la davallada de la inversió privada, que es manifesta a gairebé tots els sectors.

En conseqüència, per molt difícil que sigui en aquest context de crisi econòmica mantenir el ritme d'inversió pública dels darrers anys, qualsevol recepta viable per a tornar a créixer econòmicament i per a generar ocupació passa necessàriament no tan sols pel manteniment, sinó fins i tot per l'augment de la inversió pública, i especialment de la inversió en infraestructures i obra pública.

Per tant, la situació de crisi econòmica no pot ser, de cap manera, una excusa per a retallar inversions en infraestructures, sinó tot el contrari: un estímul per a esperonar el manteniment i l'increment de noves inversions.

I aquesta és precisament una de les grans finalitats del Pacte: establir les condicions i els acords que facin possible un increment significatiu de la inversió pública per a atendre les infraestructures prioritàries per al nostre país.





## Estimació de la inversió compromesa

### La Disposició addicional tercera de l'Estatut

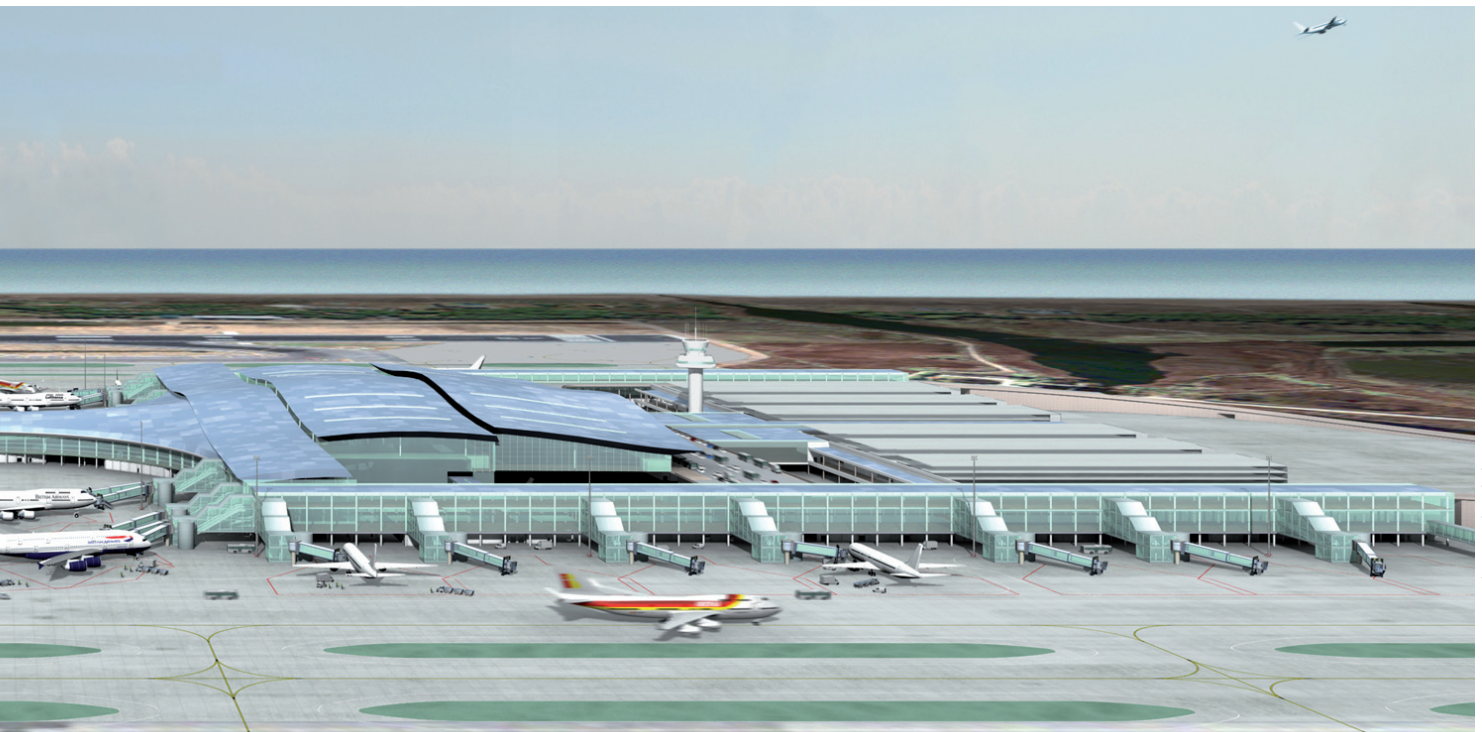
D'acord amb la Disposició addicional tercera de l'Estatut d'autonomia, la inversió de l'Estat a Catalunya en infraestructures, per als propers set anys, s'ha d'equiparar a la participació de Catalunya en el PIB espanyol. Això dona, per al 2008, una xifra aproximada de 4.500 milions d'euros, que pot arribar a sumar uns **35.000 milions d'euros** per al període 2007-2013. El Govern de la Generalitat ha aprovat el Pla Catalunya, que és una proposta d'inversions de l'Estat a Catalunya per a aquest període.

I si el ritme d'execució dels projectes de l'Estat a Catalunya és inferior al de la resta d'Espanya (per manca de projectes per licitar, retard en les adjudicacions o qualsevol altre motiu), aquest fet es compensarà amb convenis de transferències de capital

de l'Estat a la Generalitat, per a finançar les infraestructures d'aquesta.

Els signants del PNI donen per descomptat que aquest nivell d'inversió de l'Estat a Catalunya, que l'Estatut d'autonomia garanteix per als propers set anys, es mantindrà en el futur, o almenys en una proporció molt elevada, ja que al cap i a la fi no és més que un tracte just, a més de molt convenient per al conjunt de l'economia espanyola. Per tant, podem estimar una inversió estatal mínima en infraestructures radicades a Catalunya de **55.000 a 60.000 milions d'euros** per al període de dotze anys en què es fixa l'horitzó temporal del Pacte.

Es farà un seguiment constant del compliment de la Disposició addicional tercera de l'Estatut d'autonomia i de la seva adequació al Pla Catalunya. Cada any, dins de la vigència d'aquesta Disposició addicional, el Govern avaluarà l'evolució del Pla Catalunya i adequarà i prioritzarà les seves previsions.



## Estimació de la inversió de la Generalitat en infraestructures

Les inversions de la Generalitat en infraestructures de la seva competència han de continuar representant, com a mínim, més de l'1,5% del PIB i assolir, abans de l'any horitzó del Pacte (2020), el **2% del PIB**, considerat pels sectors econòmics més representatius com a percentatge òptim d'inversió pública.

En una hipòtesi de creixement mitjà moderat de la nostra economia per als propers anys (entre un 1,5 i un 2% anual), i considerant també que el percentatge d'inversió pública sobre el PIB complirà el repte d'anar creixent des de l'1,55% de 2006 fins al 2% a partir de 2015, a un ritme aproximat anual de mitja dècima, el total d'inversió de la Generalitat en infraestructures durant l'horitzó temporal del PNI s'estima entre **40.000 i 45.000 milions d'euros**. Aquesta evolució només serà possible amb una disminució dràstica del dèficit fiscal que té Catalunya en relació amb la resta de l'Estat, i que el 2007 se situava, atenent el criteri del flux, a l'entorn del 9% del seu PIB.

## Inversió total estimada pel Pacte

D'acord amb les previsions anteriors, i vistes les mesures i actuacions previstes per a la **primera fase** del Pacte, les inversions en infraestructures de la Generalitat i de l'Estat a Catalunya en el període 2008-2015 han de sumar **60.000 milions d'euros**.

Així mateix, i d'acord amb les previsions dels apartats anteriors, en el període 2008-2020, que és l'horitzó temporal del PNI, la inversió de l'Estat i de la Generalitat en infraestructures radica- des a Catalunya sumarà uns **100.000 milions d'euros**, que són els recursos públics mínims disponibles amb els quals poder finançar les infraestructures que es proposen a les mesures acordades en aquest Pacte.

Aquest volum de recursos es complementarà amb els altres addicionals (fons comunitaris, almenys en una primera fase, i recursos provinents del mercat, en el cas de determinades infraestructures) que es puguin obtenir.

# Objectius del Pacte





# Objectius del Pacte

## Objectius

- I. Garantir el dret a la mobilitat de les persones i l'accessibilitat al lloc de treball, i fomentar el transport col·lectiu com a pilar bàsic per a les polítiques de benestar i com a factor determinant de l'economia de les empreses.
- II. Incrementar la quota de persones usuàries del transport col·lectiu a la Regió metropolitana de Barcelona i als principals sistemes urbans de Catalunya.
- III. Reduir la intensitat energètica del PIB potenciant la mobilitat sostenible de persones i mercaderies.
- IV. Assumir la transferència i la gestió dels serveis de transport ferroviari de passatgers de rodalies i dels trens regionals, i impulsar-ne la millora.
- V. Estendre la xarxa ferroviària de rodalies a les principals àrees urbanes de Catalunya i impulsar les modalitats del tramvia, del tren tramvia, del metro regional i del metro comarcal arreu del territori.
- VI. Completar la xarxa d'alta velocitat i planificar els futurs eixos ferroviaris de Catalunya, per tal d'ampliar i redefinir la xarxa, evitant el model únic radial, i afavorir la creació de nous pols de desenvolupament econòmic.
- VII. Millorar la mobilitat de mercaderies, impulsant-ne el transport ferroviari, que ha d'assolir quotes superiors al 10%, i millorar-ne la gestió per mitjà de vehicles pesants, en aplicació de les directrius europees.
- VIII. Dotar el país d'una xarxa viària segura i ben integrada, que garanteixi l'accessibilitat al territori en condicions de fluïdesa i de sostenibilitat.
- IX. Definir i aplicar una nova política de peatges, que els consideri elements reguladors de la mobilitat i de millora ambiental.
- X. Dotar el país de les infraestructures viàries rurals que garanteixin l'accessibilitat a tots els nuclis i centres d'activitat, que impulsin la dinamització econòmica i social del territori i facilitin l'accessibilitat de tothom als serveis bàsics.
- XI. Aplicar un nou model de gestió aeroportuària per a convertir l'aeroport de Barcelona en un gran centre de connexions internacionals, i dotar el país d'un conjunt d'aeroports internacionals i regionals en xarxa.
- XII. Convertir els ports de Barcelona i Tarragona en la gran porta logística del sud d'Europa, potenciar l'activitat econòmica de la xarxa portuària catalana, integrar els ports als sistemes urbans i millorar-ne l'accessibilitat.
- XIII. Garantir l'abastament d'aigua a partir d'una gestió eficient de la demanda, seguint els principis de sostenibilitat econòmica, social i ambiental.
- XIV. Dotar el país de les infraestructures de sanejament, abastament i reutilització d'aigua necessàries per a una millora de la qualitat i de la quantitat.

- XV. Impulsar els regadius com un dels motors del desenvolupament del territori rural i un dels factors de competitivitat i de diversificació de l'economia, implantant nous regadius eficients i millorant l'eficiència dels regs tradicionals per a aconseguir estalviar aigua.
- XVI. Reduir la generació de residus i promoure'n al màxim l'aprofitament, considerant-los plenament un recurs.
- XVII. Desenvolupar xarxes territorials d'infraestructures de tractament dels residus.
- XVIII. Assegurar el subministrament energètic a la població i als sectors econòmics, atorgant suficiència energètica a tots els territoris i desenvolupant les infraestructures necessàries per a garantir el subministrament i diversificar les fonts d'energia.
- XIX. Fomentar l'estalvi i l'eficiència energètica, i impulsar les fonts d'energia renovables per a assolir els nivells indicats per la Unió Europea.
- XX. Construir la xarxa d'infraestructures de transport i de distribució d'electricitat que en garanteixi el subministrament, en condicions de qualitat, a tots els nuclis habitats i als centres de producció econòmica.
- XXI. Impulsar la utilització del gas natural com a font d'energia.
- XXII. Garantir l'accés als serveis bàsics de comunicacions electròniques (TV digital, telefonia mòbil i banda ampla) per tal d'assegurar la cohesió digital.
- XXIII. Millorar, ampliar i, si escau, construir en col·laboració amb el sector privat les infraestructures de les xarxes de nova generació de comunicacions electròniques (fixes i mòbils) necessàries per a millorar la competitivitat de les empreses, l'eficiència de les administracions i la qualitat de vida de la ciutadania i la cohesió social.
- XXIV. Dotar Catalunya d'una àmplia xarxa de sòl industrial, de serveis empresarials i d'instal·lacions logístiques, que garanteixi la instal·lació de les empreses en condicions de plena accessibilitat a les xarxes de comunicacions i de serveis.
- XXV. Protegir i promoure el sòl per a usos agraris i la seva eficiència, per tal d'incrementar la capacitat de producció alimentària del nostre país.
- XXVI. Utilitzar tot el potencial de les TIC per a incrementar l'eficiència de les infraestructures, millorar el servei que donen i la seva gestió, i racionalitzar-ne i minimitzar-ne l'ús.
- XXVII. Promoure la planificació i l'execució integrades de les diverses infraestructures, a fi d'assolir una eficiència més gran i de reduir el seu impacte en el territori.
- XXVIII. 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.
- XXIX. Desenvolupar criteris i metodologia d'intervenció en matèria d'infraestructures, que permetin incrementar la racionalitat i l'objectivitat de les decisions.
- XXX. Millorar la gestió de les infraestructures actuals i de les futures, a fi d'incrementar-ne l'eficiència i de minimitzar-ne l'impacte en el territori.
- XXXI. Millorar la planificació i la qualitat dels projectes i garantir l'existència d'una borsa de projectes que faciliti el manteniment d'un ritme òptim de les inversions.
- XXXII. Promoure i aplicar la innovació i la recerca en la planificació, la projecció, l'execució i la gestió de les infraestructures.
- XXXIII. Assegurar que les empreses adjudicatàries d'obres públiques compleixin determinades condicions socials de seguretat i de qualitat de l'ocupació i de les condicions de treball.

# Mesures







# Mesures

## Mobilitat i transport col·lectiu

Garantir una oferta de transport col·lectiu atractiva i competitiva és bàsic per a poder dur a terme polítiques que permetin crear un model de mobilitat sostenible i per a garantir el dret de la ciutadania a la mobilitat.

Les polítiques de mobilitat sostenible, perquè siguin realment efectives, han d'anar acompanyades d'accions d'ordenació del territori que fomentin la reducció de la mobilitat i la viabilitat dels modes de transport col·lectiu, que difícilment es donen en les zones d'urbanització difosa que dominen parts importants del territori.

Són moltes les persones que veuen condicionada la situació laboral i el lloc de treball o els estudis per la dificultat d'accedir-hi amb transport col·lectiu: als polígons, a la fàbrica, al taller, a la botiga, a l'oficina, a la universitat, etc.

I és que la mobilitat sostenible i el transport col·lectiu per a les persones són un pilar cada vegada més essencial de les polítiques de benestar i salut, i de la qualitat de vida d'una societat.

El món empresarial i els sindicats reclamen millorar les infraestructures del transport i potenciar el transport col·lectiu als polígons industrials com un element determinant de la salut i la qualitat de vida dels treballadors i per a millorar la competitivitat de les empreses.

En general, des del punt de vista econòmic, disposar d'unes infraestructures i d'uns serveis de transport adequats per a una mobilitat eficient és un element clau de competitivitat



Foto: GISA

empresarial, per atreure i consolidar l'establiment de noves empreses.

A Catalunya, el transport col·lectiu dóna servei a uns 1.000 milions de passatgers a l'any, aproximadament. Es tracta, però, d'una quantitat massa modesta, ja que encara són moltes més les persones que fan els desplaçaments habituals amb vehicle privat. Efectivament, un dia feiner a Catalunya el 14,3% dels desplaçaments es fan amb transport públic, mentre que el 40,6% es fan amb vehicle privat.

La immensa majoria dels usuaris del transport col·lectiu són de la Regió metropolitana de Barcelona, on l'elevada densitat demogràfica fa més imprescindible l'existència d'una oferta significativa de serveis de transport públic.

40

En aquest àmbit, el Pla director d'infraestructures 2001-2010 ha estat l'instrument de programació a curt i a mitjà termini, elaborat des d'una posició consensuada de les administracions responsables en matèria de transport, amb l'objectiu de potenciar l'ús i fer guanyar quota al transport públic col·lectiu respecte del vehicle privat.

Tot i que en l'àmbit de la Regió metropolitana l'oferta de transport col·lectiu és incomparablement superior a l'existent a la resta del territori, continua essent notòriament insuficient per a atendre les necessitats reals de les empreses i dels treballadors, que han de dedicar una part massa elevada de recursos i de temps en els seus desplaçaments habituals, en unes condicions de congestió de la circulació gairebé insuportables.

Tant per raons ambientals, d'eficiència econòmica i de temps, com per a reduir la congestió a les nostres carreteres i la sinistralitat laboral, i tant a la Regió metropolitana de Barcelona, com a la resta del territori, la prioritat principal que han d'atendre les nostres polítiques de mobilitat és la promoció del transport col·lectiu, de manera que pugui donar servei a molts més passatgers.

Per a aconseguir-ho, cal actuar en diversos fronts. D'una banda, fent-lo atractiu econòmicament. És per aquest motiu que les polítiques de transport col·lectiu requereixen una aportació econòmica important per al finançament i la subvenció d'un servei que, per a atreure gent, ha de ser econòmicament deficitari; tanmateix, la societat pot i ha d'assumir aquest dèficit, ja que es tracta d'un servei que és rendible socialment, neces-



sari per a l'activitat econòmica i imprescindible per a reduir les externalitats negatives com la congestió o les emissions de gasos contaminants, l'accidentalitat i el soroll.

En conseqüència, els pressupostos públics dediquen grans esforços econòmics, de despesa corrent, al finançament del transport col·lectiu. Fins ara, en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona, principalment a través de l'Autoritat del Transport Metropolità (que al seu contracte programa 2007-2008 preveia 1.206 milions d'euros per al transport públic metropolità), d'acord amb un model que progressivament cal anar ampliant a la resta del territori, mitjançant els altres consorcis de mobilitat.

Aquest esforç per a sostenir el funcionament del transport col·lectiu ha crescut molt intensament els darrers anys, i així ho continuarà fent, en la mesura que s'aconsegueixi atreure més usuaris i es progressi en la integració tarifària, que és imprescindible per a garantir la intermodalitat, peça clau per a l'eficàcia del sistema.

Per tant, un dels reptes principals que cal atendre en relació amb el transport col·lectiu és la garantia i la viabilitat del seu finançament, i no tan sols pel que fa a la inversió, sinó també a la seva despesa corrent.

A més de ser atractiu econòmicament, el transport col·lectiu també ho ha de ser en el servei que dóna, tant pel que fa a la flexibilitat de les opcions, com al temps del desplaçament o a la comoditat dels vehicles i de les instal·lacions.

Per a donar un millor servei, el transport col·lectiu necessita, abans que res, una xarxa més desenvolupada, amb trajectes i freqüències més adequats a les necessitats de les persones que l'utilitzen, i amb una gestió del servei i uns equipaments que redueixin al màxim el temps del desplaçament.

En conseqüència, les mesures que segueixen preveuen ampliar notablement les xarxes de transport col·lectiu en les seves diverses modalitats (autobús, carril bus, metro, tren, tramvia), i amb les respectives estacions i parades.

El mode de transport col·lectiu que es considera òptim és el ferroviari (perquè és el menys contaminant, el més còmode i segur i el més competitiu amb el vehicle privat). En conseqüència, les mesures 9 a 30 d'aquest Pacte plantegen diverses actuacions per a ampliar i millorar significativament les infraestructures i els serveis ferroviaris.

Tanmateix, el transport ferroviari també té les seves limitacions: les infraestructures són massa costoses i poc flexibles, de manera que l'establiment de noves vies i de noves estacions només resulten eficients a partir d'un nombre important d'usuaris (entre 2.000 i 3.000 entrades diàries per estació a les xarxes de rodalies, per exemple). En conseqüència, el ferrocarril no pot arribar a tot arreu.

Això fa que les polítiques de promoció del transport col·lectiu hagin de dedicar una atenció especial a l'autobús, amb el qual es pot arribar a tots els nuclis de població i a tots els polígons de Catalunya.

D'ací que aquest Pacte es plantegi la necessitat de millorar significativament l'oferta d'autobusos, dignificar el servei i fer-lo més competitiu amb el vehicle privat, mitjançant l'ampliació de la xarxa de carrils reservats.

L'altre complement essencial del transport col·lectiu i sostenible és aconseguir augmentar el nombre mitjà d'usuaris per vehicle privat, de manera que aquests puguin transportar la mateixa o més gent amb menys congestió. D'ací que alguna de les mesures següents es plantegi precisament el foment de l'alta ocupació dels vehicles privats.

Ateses les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius de garantir el dret a la mobilitat de les persones i l'accessibilitat al lloc de treball, fomentar el transport col·lectiu com a pilar bàsic per a les polítiques de benestar i com a factor determinant de l'economia de les empreses, incrementar la quota de les persones usuàries del transport col·lectiu a la Regió metropolitana de Barcelona i als principals sistemes urbans de Catalunya, i contribuir a reduir la intensitat energètica del PIB, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

## 1. Pla de serveis del transport de viatgers de Catalunya

El Govern va aprovar el 7 de gener de 2009 el Pla de transports de viatgers de Catalunya 2008-2012 que estableix les línies mestres de planificació de l'oferta de serveis de transport de viatgers per carretera i per ferrocarril, i preveurà, com a mínim i entre d'altres, els compromisos i les actuacions següents:

- Una freqüència de servei de transport col·lectiu (de tren i/o d'autobús) màxima d'una hora a cada una de les capitals comarcals, que d'aquesta manera esdevindran els nusos d'una xarxa de transport col·lectiu que cobreixi tot Catalunya.
- L'existència d'aparcaments i d'intercanviadors a les estacions de ferrocarril i d'una coordinació efectiva dels horaris dels diversos serveis de transport col·lectiu (especialment, entre tren i autobús), per tal de facilitar l'intercanvi modal dels passatgers.
- La millora i l'ampliació, amb caràcter prioritari, dels serveis ferroviaris regionals i de rodalies i de la xarxa d'autobusos interurbans.
- Amb caràcter immediat, la determinació i l'aplicació d'actuacions concretes per a millorar la gestió del transport col·lectiu (tant de ferrocarril com d'autobús), a fi d'incrementar-ne quantitativament i qualitativa l'oferta (més opcions, freqüències més altes, menys temps de desplaçament, més comoditat, millor informació) amb les infraestructures i els equipaments actuals.



- L'aprovació, en el termini d'un any, de la Carta de serveis dels transports col·lectius de Catalunya, que formalitzarà els drets mínims que es garanteixen als usuaris de qualsevol dels modes, i que ha d'incloure compensacions determinades i justes per als casos de retard i d'altres incompliments i deficiències del servei.

## 2. Integració tarifària

En compliment del que preveuen les Directrius nacionals de mobilitat aprovades pel Govern, s'està desenvolupant el procés d'integració tarifària per assolir la integració tarifària del conjunt de Catalunya el 2012.

Així, ja s'han establert els sistemes tarifaris integrats del Camp de Tarragona, les àrees de Lleida i Girona el 2008, i l'abril del 2009 la integració de la comarca del Bages i la part pendent de l'Anoia al sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona.

Així mateix, s'ha iniciat l'estudi per a establir els processos i el full de ruta per fer efectiva la integració tarifària el 2012 en el conjunt del territori.

## 3. Implantació de carrils específics per al bus

Per a facilitar el transport públic per carretera, es planteja la 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, en alguns casos amb caràcter immediat, si així ho permeten les característiques de la intervenció que s'hagi de fer. Aquestes mesures permetran incrementar la capacitat per transportar viatgers a la xarxa viària (increment de capacitat estimat del 20%) i reduir el temps de viatge.

Segons els requeriments de cada cas, s'adoptaran les solucions més adients d'entre les següents:

- Carril bus—VAO segregat. Plataforma segregada per a l'autobús, que comparteix amb el vehicle privat d'alta ocupació (VAO). Aquesta pot ser l'opció per a les principals entrades de Barcelona.
- Carril bus no segregat. Carril d'autobus separat amb pintura, però que comparteix la calçada.
- Actuacions puntuals de prioritat. Actuacions puntuals que donin prioritat a l'autobús en punts conflictius de les ciutats mitjançant una semaforització adequada (priorització de l'autobús) en les rampes de sortida i entrada, i fins i tot creació de carrils d'entrada i sortida especials i exclusius per a l'autobús que permetin connectar sense interrupcions amb la xarxa urbana.
- Millora de l'emplaçament i el disseny dels punts de parada.
- Establiment de serveis exprés, serveis directes que enllacin les ciutats més importants utilitzant els principals corredors viaris.
- Autobusos guiats.

Les actuacions principals previstes per a la primera fase del Pacte són les següents:

- A la C-31 nord de Montgat a les Glòries.
- A la C-32 de Montgat a Mataró.
- A la C-245 de Castelldefels a Cornellà.
- A la C-58 entre Cerdanyola i la Meridiana.
- A la B-23 entre Molins de Rei i la Diagonal.
- A la Gi-6838 entre Blanes i Lloret.
- Plataforma segregada per a bus a la Riera de Caldes, amb arribada a les estacions de Mollet.

#### 4. Estacions i parades d'autobús

Completar la construcció de la xarxa d'estacions d'autobusos de Catalunya, reordenar les terminals d'autobús existents a Barcelona (agrupant els serveis a l'estació del Nord i la remodelada estació de Sants, com també a les futures terminals que es construiran a l'entrada per la Diagonal i a la futura estació de la Sagrera d'alta velocitat, connectades amb la xarxa de transport públic urbà), i aprovar i executar un pla d'equipaments per a la millora de les parades d'autobús arreu del territori.

Tenir cura especial de la gestió de les estacions d'autobusos, tot garantint el nivell de servei i la comoditat de l'usuari pel que fa a l'accessibilitat, la coordinació horària i la informació a temps real.

44

#### 5. Intercanviadors i aparcaments

Construir infraestructures per a facilitar la intermodalitat i promoure-la en la gestió dels serveis de transport, ja que l'intercanvi afavoreix el transport col·lectiu i constitueix un atribut de qualitat dels serveis de mobilitat. Amb aquesta finalitat:

- Es redactarà un programa de construcció, millora i modernització d'intercanviadors modals i se n'impulsarà l'execució.
- Es construiran i promouran aparcaments d'intercanvi modal per a cotxes, motos i bicicletes a prop de les estacions de ferrocarril i d'autobús a les principals ciutats i als seus entorns urbans, i se'n garantiran la gestió i el manteniment adequats.

#### 6. Transport col·lectiu als llocs generadors de mobilitat

Impulsar la redacció de plans d'accés sostenible als principals polígons industrials en compliment del previst de l'Acord estratègic per a la millora de la competitivitat (vegeu també la mesura 110) i grans centres generadors de mobilitat, com po-

den ser els equipaments educatius, els hospitalaris, els grans centres comercials, els aeroports, els grans centres judicials i penitenciaris, etc.

La redacció d'aquests plans, que ha d'estar enllestida en un termini màxim de tres anys, s'ha de fer de manera participada amb els ajuntaments, els sindicats i les organitzacions empresarials.

Els plans d'accés sostenible han de preveure, entre d'altres, el foment de l'accés en transport públic i els serveis necessaris per facilitar-lo, una millora dels itineraris a peu i amb bicicleta, i la promoció del vehicle privat compartit.

S'establiran les dotacions econòmiques i les altres actuacions necessàries per fer efectiu el compliment de les previsions d'aquests plans de mobilitat.

#### 7. Revisió del PDI 2001-2010

Per a impulsar el transport públic, especialment el ferroviari, cal actualitzar i revisar el Pla director d'infraestructures de l'Àrea metropolitana de Barcelona 2001-2010. Aquesta revisió, que ha de permetre afrontar els nous reptes de la mobilitat en l'entorn metropolità, ha d'incloure, com a actuacions més remarcables, les següents:

- Un programa d'intercanviadors i infraestructura de transport públic per carretera, d'acord amb les mesures 3, 4 i 5.
- Les inversions ferroviàries previstes a les mesures 11 i següents, especialment les 16 i 17.
- Un programa d'ampliació de la xarxa tramviària.

#### 7-bis. Promoció del cotxe compartit

Dissenyar i aplicar una política específica per promoure l'ús compartit dels cotxes, com a mínim per a més de dues o tres persones. Aquesta política ha de combinar, entre altres, les

actuacions següents: bonificacions en els peatges, dret a circular en els carrils reservats o en les plataformes segregades per a bus, aparcaments idonis per a fer l'operació de compartir, serveis d'informació, etc. L'instrument adequat per aplicar aquestes polítiques és la creació del Centre català del cotxe compartit.

## El corredor del Mediterrani

El corredor del Mediterrani d'Algesires a la Jonquera i Portbou, eix pel qual circulen milions de persones i de tones de mercaderies al llarg de l'any, és el gran motor de l'exportació de l'economia espanyola.

El reforçament del corredor del Mediterrani és una necessitat i una prioritat per Catalunya.

La modernització del corredor és una necessitat tant per les seves característiques de pas entre el nord d'Àfrica i la Península ibèrica i la resta del continent europeu, com per a la creació d'una gran regió econòmica europea capaç de competir amb la façana nord atlàntica.

El reforçament del corredor del Mediterrani comportarà la possibilitat de circular lliure de peatge per vies d'alta capacitat i de manera continuada al llarg de tot l'eix entre Algesires i la Jonquera, així com una doble via en ample UIC per a ús mixt de passatgers i de mercaderies, en coexistència amb la xarxa ferroviària convencional.

Les autopistes, les autovies, la xarxa ferroviària del corredor del Mediterrani formaran part de la xarxa transeuropea del transport (TEN(T) en nomenclatura UE), i s'incorporaran a la nova llista de projectes prioritaris d'aquestes xarxes per tal de poder obtenir subvencions de la UE per a la seva realització.

Les infraestructures viàries i ferroviàries del corredor del Mediterrani hauran d'incorporar els ramals d'accessos als ports

(en el nostre cas de Tarragona i Barcelona), per tal de reforçar la col·laboració d'aquesta part de la façana de la Mediterrània occidental.

A més de les connexions amb els ports, l'efectivitat del corredor del Mediterrani comporta també donar un gran impuls als grans centres i nous intercanvis modals portuaris, ferroviaris, viaris i aeroportuaris.

Els centres intermodals estratègics per a les mercaderies del corredor del Mediterrani són les terminals intermodals de l'arc metropolità sud de la Regió metropolitana i de l'Empordà.

Els apartats següents d'aquest Pacte, sobre infraestructures ferroviàries, infraestructures viàries, ports i aeroports i sòl per a activitats productives inclouen les actuacions necessàries per a completar el corredor del Mediterrani, en el seu tram de Catalunya.

## Infraestructures ferroviàries

Ateses les greus mancances que tenen les infraestructures ferroviàries a Catalunya, els signants del PNI consideren que les inversions en aquest àmbit han de tenir caràcter prioritari respecte de les altres infraestructures per a la mobilitat. I, dins de les infraestructures i els serveis ferroviaris, la prioritat principal són les rodalies i la xarxa de serveis regionals.

La primera prioritat en relació amb les infraestructures ferroviàries és 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 millorar significativament el transport de viatgers per ferrocarril.

Així mateix, en les altres principals àrees urbanes de Catalunya, on l'oferta del transport col·lectiu és singularment min-

sa, 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, amb l'objectiu d'aconseguir, de mitjana, un mínim de dos serveis per hora i sentit, en hora punta.

Hi ha corredors ferroviaris en què, per raó de les característiques del territori servit, l'aplicació de criteris ferroviaris convencionals, propis d'un sistema pesant, comporta costos excessius i, fins i tot, contraproductius per a l'aprofitament racional de la línia i la seva integració al territori.

46

En aquests corredors, el més adient és modificar el concepte de "ferrocarril convencional" pel de "tren tramvia", que es caracteritza per la construcció d'un tramvia al pas dels nuclis urbans, amb els avantatges d'inserció urbana que suposa, i que pugui fer funcions de tren fora dels nuclis, la qual cosa permet millores en la velocitat comercial dels serveis.

A més, s'ha d'aplicar el concepte de "metro comarcal" o "metro regional" a diferents àmbits territorials, la qual cosa ha de comportar una millora dels serveis ferroviaris de proximitat existents, especialment pel que fa a la seva freqüència.

Els signants del Pacte nacional per a les infraestructures consideren que la transferència a la Generalitat del servei de transport ferroviari de viatgers de rodalies és una prioritat. L'efectivitat de la transferència ens posarà davant d'una oportunitat històrica per millorar aquest servei.

El manteniment de la titularitat de les infraestructures (essencialment, de les vies) en mans de l'ADIF exigirà un procés de negociació i concertació per a assegurar una inversió que doti Catalunya de la xarxa que necessita, com també per a aconseguir el funcionament normal del transport de viatgers en l'àmbit de la Regió metropolitana.

El servei ferroviari de rodalies que Renfe opera a la Regió metropolitana mou uns 170 milions de passatgers any, quantitat que es pot i s'ha d'incrementar per tal de contribuir eficaçment a una mobilitat fluida i sostenible en aquest entorn tan densament poblat.

L'objectiu d'incrementar el nombre de passatgers transportats requerirà augmentar la inversió: un increment de la inversió en material mòbil i el manteniment dels fons per a aquesta inversió reflectits en el contracte programa entre l'Estat i Renfe.

El deteriorament dels últims anys del servei de transport de rodalies ha estat provocat per la manca d'inversions en les infraestructures ferroviàries: en manteniment de les vies, en renovació de les catenàries, en les instal·lacions elèctriques, en els sistemes de senyalització, etc., que continuen essent titularitat de l'ADIF. Per tant, els signants d'aquest Pacte es comprometen a fer un seguiment de les inversions adreçades a l'increment, el manteniment i la millora de la xarxa, que haurà de continuar fent el Ministeri de Foment / ADIF.

D'altra banda, també és inajornable incrementar l'esforç inversor en la millora de les infraestructures i dels serveis de transport de mercaderies per ferrocarril.

El tràfic de mercaderies manté creixements sostinguts per sobre de l'increment del PIB. De fet, el transport de mercaderies amb origen o destinació a Catalunya ha passat de 235 milions de tones l'any 1999 a 425 milions de tones l'any 2004. Del total, el mode que més creix és la carretera, que pràcticament ha doblat el volum de desplaçament (de 170 milions de tones l'any 1999 a 337 milions de tones l'any 2004). S'han d'afegir a aquestes quantitats uns 12 milions de tones a l'any que passen per Catalunya, de les quals cinc van cap al corredor de l'Ebre i set cap al corredor del Mediterrani.

El trànsit de mercaderies pels Pirineus s'ha duplicat en els dotze últims anys (Observatori Hispanofrancès de Trànsit pels Pirineus) i arriba a 9.400 camions diaris al pas per la Jonquera i 8.700 camions al pas per Irún. La quota del ferrocarril és molt baixa i no arriba ni al 8%. Aquesta gran concentració



de camions en un sol punt constitueix una amenaça per a la preservació dels ecosistemes pirinencs i de les seves bases econòmiques.

El port i la zona d'activitats logístiques del delta del Llobregat són els grans generadors de trànsit de mercaderies. Diferents estudis efectuats pel Govern català, l'Autoritat Portuària, la Cambra de Comerç o el Pla estratègic donen xifres espectaculars sobre l'increment del trànsit de vehicles que voldrien accedir a la plataforma logística del Delta si no es posa en servei un sistema ferroviari eficaç.

Segons l'estudi estratègic de trànsit, encarregat pel port de Barcelona, els trànsits actuals es podrien doblar l'any 2020, en passar de 207.000 vehicles—equivalents a 445.000 vehicles—equivalents. A tall d'exemple, atendre la demanda futura en condicions de servei eficient, sense saturació, representaria disposar de 12+12 carrils al tram central del corredor del Llobregat (que ara disposa d'una secció màxima de 7+7).

Amb aquestes perspectives, és evident que el transport de mercaderies per carretera no és, aïlladament, una solució sostenible.

Atenent les anteriors consideracions, i per tal d'assolir els objectius d'assumir la transferència i la gestió dels serveis de transport ferroviari de passatgers de rodalies i dels trens regionals i impulsar-ne la millora; estendre la xarxa ferroviària de rodalies a les principals àrees urbanes de Catalunya i impulsar les modalitats del tramvia, del tren tramvia, del metro regional i del metro comarcal arreu del territori; completar la xarxa d'alta velocitat i planificar els futurs eixos ferroviaris de Catalunya, per tal d'ampliar i redefinir la xarxa, evitant el model únic radial, i afavorir la creació de nous pols de desenvolupament econòmic; millorar la mobilitat de mercaderies, impulsant-ne el transport ferroviari, que ha d'assolir quotes superiors al 10%, i millorar-ne la gestió per mitjà de vehicles pesants, en aplicació de les directrius europees, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

## 8. Traspassos a la Generalitat

Promoure i impulsar, de manera immediata, el traspàs a la Generalitat dels serveis ferroviaris de l'Estat que tenen àmbit limitat al territori de Catalunya, a fi de complir les previsions de l'Estatut d'autonomia i de millorar-ne la gestió des de la proximitat. Així mateix, estudiar la possibilitat del traspàs de les infraestructures ferroviàries de l'Estat, també per al cas que tinguin un àmbit limitat al territori de Catalunya. La Generalitat exercirà la titularitat dels serveis traspassats i garantirà un operador públic en la seva explotació, en el marc de la normativa europea.

En aplicació d'aquesta mesura, s'han de dur a terme les actuacions següents:

- Formalitzar tan aviat com sigui possible el traspàs dels serveis de rodalies, amb la dotació econòmica suficient per a la seva modernització i millora, i seguint el procediment que garanteixi millor la continuïtat i la normalitat del servei.
- Impulsar el traspàs a la Generalitat dels serveis regionals de Renfe, amb l'objectiu que sigui efectiu abans de 2012.
- Estudiar el traspàs a la Generalitat de les infraestructures ferroviàries d'ADIF corresponents a les seves línies circumscrites dins del territori de Catalunya, com podrien ser la línia Manresa – Lleida o la línia del Maresme.

## 9. Col·laboració de la Generalitat amb el Ministeri de Foment

Reforçar la col·laboració entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat i el Ministeri de Foment, a fi de determinar conjuntament les inversions i altres actuacions necessàries per a modernitzar, millorar i ampliar els serveis i les infraestructures ferroviàries de l'Estat a Catalunya i per a executar-les amb la màxima celeritat i eficàcia. Aquesta col·laboració s'ha de concretar a les actuacions següents:

- Vetllar perquè el Ministeri de Foment executi les infraestructures proposades al Pla de rodalies, un cop el Pla hagi estat debatut amb els agents econòmics i socials i s'hagin escoltat també les administracions locals.
- Accelerar l'execució de les actuacions incloses al Protocol de col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària a Catalunya. Aquest Protocol té com a objectiu l'execució de manera coordinada de les actuacions ferroviàries indicades a l'annex, amb un horitzó fixat per a l'any 2012 (annex I del Pacte).
- Crear entre l'Estat (ADIF és el titular de les infraestructures) i la Generalitat (el futur titular del servei) un mecanisme de coordinació que s'encarregui de desenvolupar els projectes i d'executar les obres que figurin al Pla de rodalies i al Protocol de col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques en matèria ferroviària, cosa que ha de permetre evitar retards en la seva execució, especialment en el cas de la duplicació de les vies (Barcelona—Vic) o de l'inici de la construcció de noves línies (com els accessos ferroviaris al port i l'aeroport, o la línia Castelldefels—Cornellà de Llobregat, l'orbital ferroviària, etc.).

## 10. Programa de modernització i millora del servei de rodalies de Renfe

Donar prioritat total a la confecció i aplicació d'un programa de modernització i millora de les instal·lacions actuals de rodalies de Renfe, que amplii les mesures contingudes en el Pla d'actuacions urgents impulsat pel Ministeri de Foment (que preveu l'increment del material mòbil, amb la posada en servei de nous trens Civia), de manera que es pugui assegurar que el servei actual es prestarà amb els nivells d'eficiència, fiabilitat i informació als usuaris que la societat reclama, i superar així definitivament les greus i reiterades incidències que l'han pertorbat els darrers mesos.

El funcionament normal dels serveis actuals és un requisit essencial per recuperar la confiança dels usuaris i un pas impres-

cindible per emprendre les actuacions d'ampliació i millora del servei i de la xarxa.

## 11. Millora dels serveis de rodalies i regionals de Renfe

Donar també prioritat a les actuacions que han de permetre millorar a curt termini el servei en les diverses línies de rodalies de Renfe, amb les infraestructures actuals. Entre d'altres, s'impulsaran les actuacions següents:

- 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 per a evitar les aglomeracions.
- Implantar la remodelació de serveis ja prevista per a rodalies de Barcelona, i que donarà lloc a les línies següents: R1 (Sant Vicenç/Martorell/Maçanet), R2 (Sant Vicenç/Vilanova/Mataró/Maçanet), R3 (Castelldefels/l'Hospitalet/Vic), R4 (Aeroport/Manresa) i R7 (Vilafranca/Granollers).
- Aprofitar l'entrada en servei de l'alta velocitat per redifinir els horaris i les freqüències dels trens regionals de la xarxa convencional, per tal d'assegurar la continuïtat del servei i la seva coordinació amb l'alta velocitat.
- Realitzar les inversions que permetin assolir temps competitius en els trens de rodalies procedents de la segona corona metropolitana i en els trens regionals amb destinació Barcelona.

## 12. 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, s'han de dur a terme les actuacions següents:

- Adaptar les estacions i els intercanviadors de la xarxa a les persones de mobilitat reduïda.
- Construir, dins de la primera fase del Pacte, els intercanviadors següents:
  - Els de la línia del Papiol-Mollet a Baricentro, Hospital General i Volpelleres, entre Renfe i FGC.
  - L'intercanviador de Passeig de Gràcia, entre les línies 2, 3 i 4 de metro i Renfe.
  - El de Diagonal—Zona Universitària, entre les línies 3 i 9 del metro i el bus.
  - El de l'Arc de Triomf, entre la línia 1 del metro i C1, C3 i C4 de Renfe.
  - El de Sagrera—Meridiana, entre les línies 1, 4, 5 i 9 del metro i Renfe.
  - El de Sagrera—Alta Velocitat, amb les línies 4 i 9 del metro, Renfe Rodalies i Alta Velocitat.
  - El de la Torrassa, entre les línies 1 i 9 del metro i Renfe.
- El de Martorell, entre la línia C4 de Renfe i FGC.
- El del Prat del Llobregat, entre la línia C2 i l'accés a l'aeroport de Renfe, el perllongament de l'L1 del metro, la nova L9 i els serveis d'altres prestacions sobre la xarxa d'alta velocitat.
- Els de Sabadell Nord i Terrassa, entre Renfe i els perllongaments d'FGC.
- El de la futura estació central del Camp de Tarragona amb les línies d'autobusos urbans i interurbans
- El de Manresa-Cardener
- Construir noves estacions i millorar les actuals. En el cas de les de rodalies i de les de regionals amb més de 500 usuaris diaris, s'ha d'assegurar que assoleixin, com a mínim, els estàndards que tenen actualment les d'FGC.
- Incorporar a les estacions, sempre que sigui possible, aparcament de dissuasió o enllaç, que afavoreixi la intermodalitat entre el cotxe, el bus i el tren. En aquest sentit, s'impulsaran les actuacions següents:



- Construir com a mínim 13.000 noves places d'aparcament de dissuasió o enllaç a la Regió metropolitana de Barcelona.
- Promoure els acords i gestionar les actuacions que facin possible la utilització parcial com a aparcament de dissuasió o enllaç, fora dels horaris en què estiguin ocupats per les seves finalitats específiques, alguns grans aparcaments d'equipaments determinats de l'Àrea metropolitana.
- Tendir a convertir, com es fa a tot Europa, cada estació de rodalies en un centre social de la població, amb equipaments de lleure, comercials i culturals.

### 13. Renovació i millora de les línies de rodalies i de la xarxa convencional

50

Realitzar diverses actuacions per renovar els trams de la xarxa actual de rodalies i convencional de Renfe/ADIF i per a millorar-ne la integració i compatibilitat amb l'entorn urbà i amb la circulació de les persones i els vehicles, especialment les següents:

- Renovació de les línies Barcelona/Manresa/Lleida, Reus/Móra d'Ebre i Vic/Puigcerdà, i adequació dels serveis que s'hi presten a l'actual nivell de demanda, especialment en el tram Barcelona-Manresa.
- Actuacions d'integració urbana.
- Supressió de tots els passos a nivell amb barrera a la xarxa bàsica i comarcal de Catalunya.

### 14. Impuls de noves modalitats de transport ferroviari

Impulsar les següents noves modalitats de transport ferroviari urbà, de rodalies i regional de passatgers, per tal d'adequar millor el servei ferroviari, les infraestructures i els equipaments

que el presten a la diversitat de situacions existent a les principals àrees i conjunts urbans de Catalunya, i poder oferir així fórmules competitives de transport col·lectiu en suport ferroviari:

- Creació de serveis de rodalies a les principals àrees metropolitanes de Catalunya, bé mitjançant trens convencionals, o bé amb alguna de les altres modalitats de transport ferroviari que s'indiquen tot seguit.
- Aplicació del sistema del tren tramvia, idoni per a zones de discontinuïtat urbana, en la mesura que permet una integració urbana millor que el tren convencional i és més ràpid que el tramvia.
- Implantació del tramvia, que s'integra bé a la ciutat i és molt competitiu amb el vehicle privat.
- 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), que es caracteritzen per la continuïtat i la freqüència més elevada del servei.

### 15. Més de 1.000 quilòmetres de noves vies

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.

En les diverses mesures següents, es concreten algunes de les actuacions més significatives incloses en els quilòmetres de via nova citats, que es detallen més a bastament en els annexos II (Pla Catalunya: inversions de l'Estat a Catalunya en aplicació de la Disposició addicional tercera de l'Estatut) i III (Relació de les inversions ferroviàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques) del Pacte.

## 16. Àrea metropolitana de Barcelona

Ampliar la xarxa de metro, de rodalies, d'FGC i de tramvia a Barcelona i la seva àrea metropolitana, amb les actuacions següents dins de la primera fase del Pacte:

- La finalització, amb caràcter prioritari, de la construcció de la línia 9, un cop redefinits els seus projectes constructius i aprovat el model de finançament (6.830 M€).
- El perllongament de la línia 1 del metro, entre Bellvitge i el Prat de Llobregat (296 M€).
- El perllongament de la línia 2 del metro, entre Sant Antoni i el Parc logístic (i la seva connexió amb la línia 9, a fi d'assegurar una connexió directa dels dos recintes firals amb l'aeroport i el centre de Barcelona) i entre Pep Ventura i Badalona Centre (725 M€).
- El perllongament de la línia 3 del metro, entre Canyelles i Trinitat Nova ja en servei (190 M€).
- El perllongament de la línia 4 del metro, entre la Pau i Sagrera (80 M€).
- El perllongament de la línia 5 del metro, entre Horta i la Vall Hebron (252 M€).
- L'execució de la primera fase de la línia 8, entre Plaça Espanya i Glòries (300 M€).
- 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 compatibles amb l'exploatació del servei de metro regional entre Castelldefels Platja i el Prat de Llobregat, i de la línia 3



Foto: ATM

del metro, entre Zona Universitària i Sant Feliu de Llobregat (1a fase), en el context de reformulació de la línia 12 del metro de Barcelona (metro del Delta), seguint els criteris del territori, i sota principis de reequilibri territorial, cohesió social, eficiència de la xarxa i sostenibilitat (1.250 M€).

- Estudiar la possibilitat d'implantar serveis semidirectes a les línies de metro de recorreguts més llargs (1 i 3) i, si escau, planificar les actuacions corresponents.
- La integració del ferrocarril a l'Hospitalet (195 M€).
- El soterrament del ferrocarril al seu pas per Sant Feliu de Llobregat (106 M€).
- La connexió ferroviària convencional Barcelona Sants-aeroport de Barcelona (120 M€).
- El soterrament de la línia Barcelona-Portbou a Montcada (120 M€).
- L'extensió de la xarxa tramviària de Barcelona i la seva àrea metropolitana, amb les següents actuacions, condicionades a allò que resulti dels corresponents estudis d'avaluació de la seva viabilitat i del seu impacte sobre la mobilitat (300 M€ dins de la 1a fase del Pacte):
  - Connexió dels dos tramvies de Barcelona per la Diagonal.
  - Extensió del tramvia del Besòs entre Sant Adrià i Santa Coloma.
  - Perllongament del tramvia del Besòs pel litoral de Barcelona, fins al port.
  - Promoure el perllongament del tramvia des de Sant Feliu de Llobregat a Quatre Camins.
- Diverses actuacions de modernització i millora del transport ferroviari en l'àmbit metropolità (1.258 M€).
- Projectar i iniciar la construcció d'un tercer túnel ferroviari de Barcelona, alternatiu a Sans, un cop finalitzin els treballs de l'actual túnel d'alta velocitat.

- Projectar i iniciar la construcció d'un nou túnel sota el turó de Montcada.
- Estudiar les actuacions que permetin un ús mixt (merceries i passatgers) del ramal d'FGC entre Seat/Martorell i Sant-Boi/Zona Franca.
- Estudiar la recuperació de l'enllaç de l'Hospitalet de Llobregat de Rodalies Renfe, desactivat per les obres de l'AVE, a fi de poder oferir connexions més ràpides entre el Vallès i la Zona Franca.
- Completar l'anella ferroviària de la línia R7, fins a permetre recorreguts circulars.
- Estudiar les possibilitats d'aprofitar la infraestructura actual que connecta amb l'estació de França per obrir una nova línia ferroviària.
- Estudiar mesures per facilitar l'intercanvi de passatgers entre les estacions de Renfe i d'FGC al Gornal.
- Estudiar la modificació dels horaris del transport col·lectiu, anticipant la seva entrada en servei els laborables, a fi de fer-los més adequats a les necessitats dels horaris de treball de la indústria, i aplicar les mesures recomanades que siguin viables (1a fase del Pacte).

L'execució de les obres previstes en aquesta Mesura serà en el marc d'un esquema funcional bàsic dels sistemes de rodalies, metro i ferrocarrils de la Generalitat a l'Àrea metropolitana de Barcelona, que en determinarà les prioritats i assegurarà que les actuacions en cada un dels sistemes no vagin en detriment dels altres i estiguin coordinades amb els mateixos.

## 17. Regió metropolitana de Barcelona

Ampliar les línies ferroviàries actuals, de l'Estat o de la Generalitat, segons els casos, amb el desdoblament o la construcció nova dels trams següents:

- El desdoblament de la línia entre Montcada i Vic, amb el seu soterrament a Mollet, i actuant per trams, de manera

que les millores de capacitat comencin a ser efectives en poc temps (350 M€; 1a fase del Pacte).

- L'adaptació de la línia el Papiol-Mollet i el nus de Mollet a l'ample internacional i ibèric, inclòs el desdoblament entre Santa Perpètua i Mollet i els intercanviadors del Papiol i de Mollet (178 M€; 1a fase del Pacte).
- El perllongament de la xarxa d'FGC a Sabadell (400 M€; 1a fase del Pacte).
- El perllongament de la xarxa d'FGC a Terrassa (321 M€; 1a fase del Pacte).
- La definició de l'estratègia més idònia per incrementar la capacitat de la línia del Maresme. L'estudi de les variants de la línia entre Barcelona i Mataró per a la seva possible execució per fases (1a fase del Pacte).
- L'inici de la construcció d'un tram al Vallès Occidental, començant pels trams que es determinin en el procés de concertació amb les administracions locals de la zona (1a fase del Pacte: 96 M€).
- La tercera via entre Cerdanyola del Vallès i Sabadell (1a fase: 24 M€ dins de la 1a fase del Pacte).



Imatge virtual: RENFE

- 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, per tal de facilitar semidirectes de rodalies i de regionals (1a fase del Pacte).
- Duplicació de vies entre Santa Perpètua de Mogoda i Mollet del Vallès i nou nus a Mollet del Vallès.
- Interconnexió entre la línia ferroviària Vic-Puigcerdà i la de Girona a les Franqueses del Vallès.
- El perllongament de la línia d'FGC a Castellar del Vallès (1a fase: 179 M€).
- La construcció d'un nou túnel ferroviari a Horta (300 M€; 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.
- Aprofitar trams de les línies exclusives de mercaderies per fer quadruplicacions operatives de les línies actuals, amb l'objectiu d'oferir semidirectes en els trams Tarragona-Castellbisbal, Martorell-Castellbisbal i Mollet del Vallès-Sant Celoni.
- L'ampliació de la capacitat del corredor entre Mollet del Vallès i Maçanet de la Selva.
- La tercera via entre Cerdanyola del Vallès i Sabadell (2a fase: 24 M€ dins de la 2a fase del Pacte).
- Preveure capacitat per a un mínim de tres vies (i de quatre, si és possible) en els nous estudis o projectes de soterraments que s'executin a curt i a mitjà termini en els trams d'entrada nord (Granollers-Sagrera) i sud (Castelldefels-el Prat de Llobregat) de Barcelona.
- Connexió amb ferrocarril del circuit de Catalunya, tant per millorar l'accessibilitat als seus esdeveniments, com per poder aprofitar la resta del temps els seus aparcaments

com a aparcament de dissuasió o enllaç per a la població interessada de la zona.

Sobre la base de les infraestructures actuals, reforçades amb algunes de les actuacions previstes per aquesta Mesura i l'anterior, crear una nova Xarxa de trens metropolitans ràpids (semidirectes) per estendre la xarxa de rodalies més enllà de la segona corona (fins a Girona-Tarragona) i per fer competitiu el temps de recorregut a les ciutats de Mataró, Granollers, Terrassa, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i els municipis més allunyats de les respectives comarques, d'acord amb les mesures de millora de la capacitat de la xarxa abans assenyalades, i així facilitar semidirectes de rodalies i de regionals.

## 18. Comarques centrals

54

Ampliar o millorar les infraestructures i els serveis ferroviaris a les comarques centrals de Catalunya, amb les actuacions més significatives següents:

- El canvi de model de gestió que faciliti, amb caràcter prioritari, la introducció i l'extensió dels serveis ferroviaris de rodalies a l'entorn de les ciutats de Manresa i de Vic, tenint en compte tant la infraestructura actual, com la que resultarà dels punts següents (i tant en tren convencional com en tren tramvia).
- La integració i adaptació a tren tramvia de la línia Martorell-Igualada (40 M€ dins de la 1a fase del Pacte).
- La construcció del tren tramvia entre Manresa, Súria i Sallent (30 M€ dins de la 1a fase del Pacte).
- La renovació i adaptació a tren tramvia de la línia de Lleida a Manresa (33 M€ dins de la 1a fase del Pacte).
- L'adopció d'una aposta estratègica de serveis clara per a la línia Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà, en l'àmbit transfronterer, i planificar i executar les actuacions que se'n derivin. El desdoblament de la Via entre Vic i Ripoll, al tram Vic-Torelló (34 M€ dins de la 1a fase del Pacte).
- Millora de traçat i ampliació de la connexió ferroviària del Bages amb el Vallès i el Baix Llobregat nord, amb continuïtat fins al port i a l'aeroport de Barcelona.

## 19. Camp de Tarragona

Ampliar o millorar les infraestructures i els serveis ferroviaris al Camp de Tarragona, amb les actuacions més significatives següents, d'acord amb un pla director ferroviari que les ordeni:

- El canvi de model de gestió que faciliti, amb caràcter prioritari, la introducció i extensió dels serveis ferroviaris de rodalies (comptant amb la infraestructura actual i amb la que resultarà dels punts següents, tant en tren convencional com en tren tramvia) entre les ciutats de Tarragona, Reus, Valls i el Vendrell, construint noves estacions a les zones en què la població servida ho justifiqui i amb els horaris i freqüències adequats per als usuaris potencials (1a fase del Pacte).
- 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, i l'ampliació de la cobertura territorial del sistema ferroviari aprofitant l'actuació del Tramcamp.
- 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 i doni servei a l'estació intermodal o estació central del Camp; aquesta actuació té caràcter prioritari (200 M€ dins de la 1a fase del Pacte). El desviament ferroviari de la façana marítima de Tarragona (174 M€ dins de la 1a fase del Pacte).
- Nova estació del Camp de Tarragona (40 M€; 1ª fase del Pacte).
- Ampliar els serveis de rodalies i de mitja distància amb Barcelona i amb Lleida.
- Estudiar la viabilitat d'un intercanviador a l'alçada de l'Arboç que permeti connectar les actuals estacions de Reus, Tarragona, Torredembarra i el Vendrell amb Barcelona amb



combois mixtes sobre vies convencionals i vies d'alta velocitat.

- Estudiar la viabilitat de construcció de noves estacions sobre el traçat ferroviari convencional existent, en punts on s'acrediti demanda suficient (1a fase del Pacte).

## 20. Comarques de Girona

- El canvi de model de gestió que faciliti, amb caràcter prioritari, la 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 (100 M€ dins de la 1a fase del Pacte).
- Construir la variant a Figueres (89 M€, dins de la 1a fase del Pacte).
- Eliminació del pas a nivell de Flaçà (5 M€, 1a fase del Pacte).
- Estudiar la 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 la Regió metropolitana de Barcelona (1a fase del Pacte).

## 21. Terres de Ponent

Ampliar o millorar les infraestructures i els serveis ferroviaris a les comarques de Ponent, amb les actuacions més significatives següents:

- El canvi de model de gestió que faciliti, amb caràcter prioritari, la introducció i extensió dels serveis ferroviaris de

rodalies (comptant amb la infraestructura actual i amb la que resultarà dels punts següents, tant en tren convencional com en tren tramvia) a l'entorn de la ciutat de Lleida.

- L'adaptació a tren tramvia de la línia de Lleida a la Pobla de Segur (25 M€ dins de la 1a fase del Pacte).
- El tren tramvia i la integració urbana entre Cervera i Lleida (projecte i inici dins de la 1a fase del Pacte).
- La connexió ferroviària entre Martorell i Cervera.
- Ampliar els serveis de rodalies i de mitja distància amb Manresa i amb Tarragona.

## 22. Terres de l'Ebre

Ampliar o millorar les infraestructures i els serveis ferroviaris a les comarques de l'Ebre, amb les principals actuacions següents:

- Renovació de la línia Reus-Móra d'Ebre (7 M€; 1a fase del Pacte).
- Incrementar significativament l'oferta de servei de transport ferroviari de passatgers a l'estació de l'Aldea (1a fase del Pacte).
- 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 (1a fase del Pacte).
- Ramal ferroviari des del polígon Catalunya Sud fins al port dels Alfacs.

## 23. Pirineu

Estudiar, projectar i, si escau, 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.

## 24. Eix orbital ferroviari

Projectar i construir l'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, portant a terme les actuacions següents:

- Aprovació, amb caràcter immediat, del seu pla director urbanístic.
- Projectió i construcció de l'eix, tot prioritant aquells trams que permetin iniciar l'explotació de serveis sense passar per Barcelona. Es donarà prioritat als trams on la inversió sigui més eficient, tenint en compte el temps de posada en servei de nous serveis ferroviaris, el nombre estimat d'usuaris i el cost econòmic (1.862 M€ en la 1a fase del Pacte).

## 25. Eix transversal ferroviari

Projectar i construir 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. S'han de realitzar les actuacions següents:

- Aprovació, amb caràcter immediat, del seu pla director urbanístic i realització d'un estudi del seu cost/benefici.
- Prioritzar la connexió de l'Eix transversal amb el port de Barcelona (ramal Cervera—Igalada—Martorell—Port).

## 26. Alta velocitat ferroviària

Dotar Catalunya d'una xarxa ferroviària d'alta velocitat i ample internacional, concebuda per a la prestació dels serveis següents:

- Serveis de llarg recorregut, que tenen sentit per unir grans nodes residencials i industrials, en el context de la xarxa ferroviària europea.
- Serveis euroregionals que permetin consolidar un àmbit de relació amb les capitals més properes de l'entorn de Catalunya en un temps de viatge inferior a dues hores des de Barcelona.
- Serveis regionals d'altres prestacions, que han d'escurçar les distàncies dins de Catalunya i estructurar el territori català amb un temps de viatge entre qualsevol de les principals ciutats del país inferior a dues hores i una freqüència que asseguri un tren cada hora a qualsevol destinació.

Per tot això, cal:

- Finalització de les obres de la línia Lleida—Barcelona—frontera francesa (3.950 M€; 1a fase del Pacte).
- Finalització de les obres de la connexió del corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona—Madrid (420 M€; 1a fase del Pacte).
- Accés dels principals aeroports a l'alta velocitat (140 M€; 1a fase del Pacte).
- Nova línia d'alta velocitat al corredor del Mediterrani, amb una estació a les Terres de l'Ebre (164 M€ per a la 1a fase del corredor i 167 M€ en el tram Vandellòs-Perafort, tot en la 1a fase del Pacte).
- *By-pass* de la línia d'alta velocitat pel Vallès i estació d'alta velocitat en aquesta comarca.
- Implantació dels serveis ferroviaris de llarg recorregut, euroregionals i regionals d'altres prestacions sobre la nova infraestructura, a mesura que va essent operativa, i assegurar l'efectiva dotació de regionals de velocitat alta a les grans poblacions de les àrees metropolitanes de Catalunya.

## 27. Xarxa ferroviària per a mercaderies

Impulsar la construcció d'una xarxa ferroviària d'ample internacional/UIC dedicada a les mercaderies, especialment en els

corredors del Mediterrani, de l'Ebre i de la diagonal peninsular (Lisboa—Madrid—Barcelona).

Dissenyar i aplicar mesures polítiques i de gestió que facin del transport de mercaderies per ferrocarril una prioritat estratègica, de manera que pugui incrementar la seva quota fins i tot amb les infraestructures actuals i reforçar les estructures administratives corresponents.

## 28. Línia per a mercaderies en el corredor del Mediterrani

Accelerar la planificació i la 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, i que connecti amb la frontera francesa, en el marc del projecte FERRMED. En el procés de construcció d'aquesta línia, tenen prioritat les actuacions següents:

- Implantació del tercer carril al tram el Papiol-Can Tunis i construcció de l'accés ferroviari al port de Barcelona (300 M€; 1a fase del Pacte).
- Adequació de la terminal de Can Tunis per al trànsit de mercaderies en ample ibèric i UIC (50 M€; 1a fase del Pacte).
- Implantació de la tercera via al tram Mollet-Sant Celoni (150 M€; 1a fase del Pacte).
- Adaptació a ample UIC de la línia convencional entre Sant Celoni i la frontera, amb una transformació a ample mixt.
- Primera fase de la nova línia ferroviària prioritària per a mercaderies entre Tarragona i Castellbisbal, prioritzant la variant de Martorell (125 M€; 1a fase del Pacte).
- Construcció de la connexió en ample UIC del port de Tarragona, la variant de Reus i la rehabilitació del corredor Reus-Roda de Barà per a construir un *by pass* especialitzat en

mercaderies a l'àrea de Tarragona (80 M€ en la 1a fase del Pacte).

- Connexió ferroviària Logis Empordà (40 M€; 1a fase del Pacte).
- Estació de la Llagosta (20 M€; 1a fase del Pacte).
- Ampliació i millora de les connexions de la terminal de mercaderies ferroviàries de Constantí.
- Nova línia d'alta velocitat entre Castelló i Tarragona, i especialitzar la línia actual, després d'adaptar-la a ample UIC, en mercaderies.
- Nova línia Castellbisbal-Mollet que permeti incrementar la capacitat ferroviària d'aquest corredor. En una primera fase, s'aprofitaria l'actuació d'adaptació a ample UIC del corredor existent.
- *By pass* de mercaderies de Girona.
- Variant de Figueres.
- Construcció, adaptació o millora de terminals, estacions i apartadors.

## 29. Adaptació de la xarxa actual a circulacions en ample UIC

Impulsar l'adaptació dels itineraris principals de la xarxa ferroviària convencional de Catalunya per a la circulació de material mòbil d'ample ferroviari internacional. Tenen prioritat aquells trams de xarxa per on circulen els trens de llarg recorregut i de mercaderies, la connexió amb la frontera francesa, com també els accessos als ports o altres plataformes logístiques preferents.

## 30. Potenciació del transport multimodal de mercaderies

Afavorir i potenciar el transport multimodal de mercaderies, amb la construcció de terminals multimodals, que comptin

amb instal·lacions modernes i adequades, i ben connectades amb la xarxa ferroviària i viària i, si escau, amb els ports. Són prioritàries les actuacions següents, que en tot cas 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.

## Infraestructures viàries

Dotar el país d'una xarxa viària ben integrada, segura, sostenible, equilibrada territorialment i viable econòmicament és un dels objectius del Pacte nacional per a les infraestructures.

Aquesta xarxa viària ha de garantir l'accessibilitat a tot el territori, i la connexió efectiva i eficaç amb les xarxes de la resta de països europeus, singularment amb les regions veïnes, d'acord amb criteris de qualitat del servei, seguretat i qualitat ambiental.

Cal aprofitar, a més, la construcció dels nous eixos viaris per a incloure-hi les instal·lacions de fibra òptica que, a més de facilitar-ne una explotació més eficient, contribuiran a la modernització tecnològica del país i a l'equitat digital.



La xarxa viària actual de Catalunya, malgrat estar molt més ben dotada i desenvolupada que la ferroviària, presenta notables mancances: la majoria de les vies ràpides són, en gran part, de peatge; a l'entorn dels grans nuclis urbans s'ha assolit una situació de saturació propera al col·lapse, i són moltes les ciutats mitjanes i els pobles que estan francament mal comunicats per carretera. D'altra banda, les vies existents presenten excessius punts negres d'alta sinistralitat i sovint la mala qualitat del ferm provoca lentitud del trànsit, perillositat de la circulació i deteriorament dels vehicles.

En gran part, aquesta situació deficient de la xarxa viària de Catalunya és deguda a una inversió de l'Estat notòriament insuficient en les carreteres de la seva titularitat. Així ho palesa el fet que en el període 1997-2007 la inversió en carreteres de l'Estat a Catalunya ha representat només el 9,14% del total d'inversió estatal en carreteres, cosa que representa aproximadament la meitat de la contribució del PIB català al PIB espanyol. Ha significat una inversió de 386 euros per càpita a Catalunya, mentre que la mitjana espanyola se situava, en aquest mateix període, en 961 euros per càpita, és a dir, un 148% més que a Catalunya.

Aquesta baixa inversió estatal ressalta encara més si es té en compte el caràcter de terra de pas que té el nostre país, pel qual transcorre bona part del trànsit terrestre entre la Península i Europa, de manera que les intensitats de circulació sobre la xarxa viària són molt superiors a les del conjunt estatal.

Davant dels dèficits indicats, les mesures següents d'aquest Pacte es comprometen a un ambiciós programa d'inversions en carreteres i autopistes, que garanteixi l'existència, en un termini raonable, d'una xarxa molt més completa i potent de vies d'alta capacitat lliures de peatge, a part de la resta d'actuacions necessàries per assegurar una xarxa de carreteres de qualitat que comuniqui totes les nostres poblacions i centres de treball.

La inversió insuficient de l'Estat ja esmentada ha estat més o menys suplida per la xarxa d'autopistes de peatge, de manera que les empreses i els ciutadans de Catalunya estem pagant substancialment més que els de la resta de l'Estat per circular amb cotxe o camió. Si bé aquesta xarxa d'autopistes de

peatge ha significat un actiu important en el desenvolupament econòmic de Catalunya, representa també un greuge diferencial difícil de justificar.

Des del Govern de la Generalitat, s'han dut a terme algunes actuacions per limitar-ne els efectes, com ara l'aplicació de descomptes a les persones usuàries habituals d'alguns trams d'autopistes, o la gratuïtat d'algunes circumval·lacions, cosa que comporta una càrrega molt elevada per als pressupostos de la Generalitat.

Amb la construcció de les autopistes lliures de peatge previstes en el Pla d'autopistes i amb el desdoblament de les principals carreteres nacionals, desapareixerà en gran part el greuge comparatiu citat.

El Llibre blanc del transport a la Unió Europea (UE) parla de la conveniència de la tarifació per a ús de les infraestructures. Alguns països, com Alemanya, han aplicat aquest criteri per als camions que utilitzen la xarxa d'alta capacitat. Algunes ciutats europees, com Londres o Estocolm, i alguna ciutat asiàtica, com Singapur, utilitzen el *road pricing* o el peatge urbà com a factor regulador de la mobilitat. A Catalunya, s'haurà d'aplicar una política de tarifació d'ús de les infraestructures, d'acord amb les polítiques previstes per les directives de la UE.

Tanmateix, cal tenir present que els catalans hem reclamat històricament la dotació, per part de l'Estat, d'un fons de rescat dels peatges. Continuem 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.

Això no ha de ser incompatible amb el manteniment del peatge com a factor regulador de la mobilitat i la seva implantació en altres llocs de l'Estat on no n'hi ha: amb els ingressos que proporciona, es poden refinançar les infraestructures i el transport públic, tal com està començant a posar de manifest l'experiència de Tabasa.

D'altra banda, al medi rural català han quedat sense resoldre massa sovint les necessitats de dotació d'infraestructures i d'equipament. Aquest dèficit d'infraestructures o l'obsolescència creixent de les infraestructures existents ha afectat molt negativament les possibilitats de creixement econòmic del món 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, atès que actualment els equipaments i les infraestructures urbanes de les zones rurals interiors tenen dotacions inferiors a les de qualssevol altres zones del país.

La millora dels accessos facilitarà la dinamització social i econòmica de la zona que beneficiï, perquè contribuirà al manteniment de la població al territori i a l'obertura de noves oportunitats econòmiques, per exemple en el camp del lleure i del turisme.

60



Foto: GISA

La millora i la recuperació de les infraestructures viàries rurals és necessària per a garantir una prestació adequada de servei a les poblacions rurals i, al mateix temps, facilitar l'accés a les explotacions agràries de les persones que treballen a l'agricultura i la ramaderia.

Atenent les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius de dotar el país d'una xarxa viària ben integrada i segura, que garanteixi l'accessibilitat al territori en condicions de fluïdesa i de sostenibilitat; definir i aplicar una nova política de peatges, que els consideri com a elements reguladors de la mobilitat i de millora ambiental, i dotar el país de les infraestructures viàries rurals que garanteixin l'accessibilitat a tots els nuclis i centres d'activitat, que impulsin la dinamització econòmica i social del territori i facilitin l'accessibilitat als serveis bàsics, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

### 31. Més de 600 quilòmetres addicionals de nous eixos viaris d'alta capacitat

Impulsar la creació de nous eixos viaris d'alta capacitat, actuant de manera coordinada la Generalitat i l'Administració de l'Estat. La millora dels grans eixos viaris de la Generalitat, junt amb la transformació de les carreteres nacionals en autovies gratuïtes per part de l'Administració de l'Estat, permetrà atendre les necessitats de mobilitat a les zones més densament poblades i amb una activitat econòmica més intensa, i promoure un desenvolupament equilibrat del país.

Es construiran més de 600 quilòmetres d'autovia o carretera de dos carrils per sentit de circulació, que inclouen les actuacions següents dins de la primera fase del Pacte:

Per part de la Generalitat:

- Desdoblament de l'Eix transversal (763 M€).
- Desdoblament de la C-12 en el tram Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida (1a fase: 160 M€).

- Calçades laterals de la C-58 entre Barberà del Vallès i Terrassa (1a fase: 60 M€).
  - Desdoblament de la C-13 entre Lleida i Balaguer (1a fase: 90 M€).
  - Autovia C-15 (Eix Diagonal), entre Vilanova i la Geltrú i Manresa (360 M€).
  - 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 acreditada 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 (400 M€). Aquesta actuació anirà acompanyada d'intervencions per a millorar la integració urbana i l'accessibilitat de la C-31 al seu pas per Badalona.
  - Eix Barcelona-Cerdanyola-Sabadell-Terrassa, tercer carril de la C-58 i Porta Sud de Terrassa (316 M€).
  - Desdoblament de la C-17 entre Vic i Ripoll, inclosa la millora del tram Centelles-Vic (271 M€).
  - Autopista C-32, tram Palafrugell-Tordera (41 M€).
  - 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 (1a fase: 300 M€).
  - Desdoblament de la B-224 entre Martorell i Vallbona d'Anoia (1a fase: 70 M€).
  - Desdoblament de la C-31 entre Platja d'Aro i Palamós (103 M€).
  - Desdoblament de la C-66 entre Banyoles i Besalú (238 M€) i entre Palafrugell, la Bisbal d'Empordà i Medinyà (1a fase: 150 M€).
  - Ronda oest de Sabadell (45 M€).
  - Condicionament i millora d'accessos de la C-17, inclòs el soterrament a Montcada (1a fase: 44 M€).
  - Desdoblament dels trams Molins de Rei-el Papiol i el Papiol-Sant Cugat del Vallès de la Via interpoliar C-35 (70 M€).
  - Desdoblament del tram Valls-Alcover (1a fase: 15 M€).
  - Desdoblament de la C-55 entre Castellbell i Manresa (281 M€).
  - Variant de Vilanova de la Barca i Tèrmens (80 M€).
  - 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.
  - Actuacions per a la millora de la seguretat del trànsit a les rondes de Barcelona (55 M€).
  - 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 de Barcelona (150 M€).
- Per part de l'Estat:
- Autovia A-2 entre Tordera, Fornells de la Selva i frontera francesa (559 M€).
  - Autovia A-7, del Mediterrani; diversos trams entre Castelló de la Plana i Abrera (777 M€).
  - Autovia A-14; diversos trams entre Lleida i Sopeira (152 M€).
  - Autovia A-22; diversos trams entre Lleida i Osca (31 M€).
  - Autovia A-27 (Tarragona-Montblanc-Lleida). Diversos trams entre Tarragona i Montblanc (38 M€).
  - 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"
- Connexió de l'autovia del Baix Llobregat amb l'AP-7 a Castellbisbal (37 M€).
- Accessos al port i a l'aeroport de Barcelona, amb les mesures consegüents que calguin en el Cinturó del litoral (131 M€).
- Accessos a l'aeroport de Reus (25 M€).
- Interconnexió, per Gandesa i Benifallet, de l'A-68 amb l'eix de l'Ebre desdoblant.
- Estudiar la necessitat d'ampliar l'A2 entre Cervera i Lleida, si així ho justifica l'increment de trànsit generat pel desdoblament de l'Eix transversal.
- 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.
- Promoure, entre la Generalitat i els governs espanyol i francès, els acords que facilitin les actuacions necessàries per completar l'eix europeu E9, entre Berga i Ax-les-Thèrmes, inclosa l'aportació de fons europeus.

### 32. 550 quilòmetres de xarxa viària bàsica

Es construiran 550 quilòmetres de carretera per a completar la xarxa viària bàsica, mitjançant la construcció de nous eixos o de

nous trams i variants i la millora i condicionament dels existents. En la primera fase del Pacte es duran a terme les actuacions següents:

Per part de la Generalitat:

- El condicionament de la C-14 entre Tàrrega i la Seu d'Urgell (1a fase: 134 M€).
- El condicionament i l'execució de diverses variants de la C-13 (1a fase: 41 M€).
- El condicionament entre Montblanc i Igualada i ronda sud d'Igualada com a xarxa bàsica.
- El nou tram de la C-32 entre Tordera i Lloret de Mar (61 M€).
- Condicionament de l'eix Olot-Ripoll-Berga-Solsona-Balaguer-Alfarràs (C26/C14), donant prioritat al tram entre Alfarràs i Balaguer. 25 M€ en la primera fase del Pacte.
- El condicionament de la C-31 entre la Tallada d'Empordà i Torroella de Fluvià, amb la inclusió de diverses variants (63 M€).
- La variant de Torroella de Montgrí (35 M€).
- El condicionament de la C-51 entre el Vendrell i Valls, amb la inclusió de les variants de la Papiola i Vilardida (105 M€).
- El condicionament de la C-53 entre Vilagrassa i Alfarràs, incloses diverses variants amb la reserva de sòl necessària per al seu desdoblament (50M€).
- El condicionament de l'L-512/C-1412 entre Artesa de Segre i Tremp (1a fase: 60 M€).
- La variant d'Olot i de les Preses de la C-63 (300 M€).
- El condicionament de la C-154, entre Olost i Olvan, incloses les variants de Prats de Lluçanès i d'Olost (59 M€).
- El condicionament de la C-28 entre Vielha i Esterrri d'Àneu (1a fase: 20 M€).

Per part de l'Estat:

- 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 (244 M€).



- El condicionament de l'N-145, la Seu d'Urgell-Andorra (5,5 M€).
- El condicionament complet de l'eix pirenenc entre Besalú i Llançà, per Figueres (171 M€).
- Diverses variants (la Seu d'Urgell, Gerri de la Sal, la Pobla de Segur) i obres de condicionament i millora a l'N-260 (144 M€).
- Les variants de l'Aldea i Vallirana de l'N-340 (76 M€).
- Les variants de Falset, Gandesa, Corbera d'Ebre i Riudecols de l'N-420 (18 M€).
- La carretera de Guardiola de Berguedà a Campdevànol (80 M€).
- La nova carretera de Riba-roja d'Ebre a Almatret i Mequinença (48 M€).
- El pont de la Granja d'Escarp (17 M€).
- El pont sobre el Ter a Girona (9 M€).
- El tercer pont a Tortosa (25 M€).
- L'anella viària del delta de l'Ebre (50 M€).
- La millora de l'accessibilitat al Baix Llobregat (23 M€).
- Condicionament de la carretera N-230 entre Sopeira i la frontera francesa.
- Condicionament de l'eix pirinenc (N-260) entre el Pont de Suert i Puigcerdà.
- 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.
- Dotar la C-43 (Gandesa-C-12) de les màximes prestacions possibles per afavorir la connectivitat interna fins al corredor del Mediterrani.
- En el marc d'un programa d'actuacions per a la millora de la mobilitat de la segona corona metropolitana, executar el sistema de rondes de Sabadell.

El conjunt de carreteres que figuren al PEIT i al PITC seran prioritzades en funció del seu valor estratègic, de la seva efi-

ciència econòmica, de la seva utilitat social, del seu impacte ambiental i per l'evolució de la demanda analitzada a través de les respectives IMD.

### 33. Millora de la xarxa comarcal i local

Modernitzar l'actual xarxa de carreteres comarcals i locals, i dotar-les d'uns estàndards mínims, tant quantitius com qualitius, 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.

Dins el marc del Conveni amb la Diputació de Girona impulsar el projecte i les obres de la variant de Sant Pere Pescador.

La carretera Calaf, Guissona, Agramunt, Balaguer, Alfarràs. La construcció de la bifurcació de l'Eix transversal a l'entorn del PK 97 cap a Guissona. 1era fase.

Incorporar a aquesta xarxa trams de vies urbanes de titularitat municipal que, especialment en zones densament poblades, 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 previstos per l'article 1 de la Llei 11/2008, de modificació de la Llei de carreteres.

### 34. Compleció de la xarxa viària rural bàsica

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 i, per tant, facilitar l'accessibilitat de tots els ciutadans i les ciutadanes als serveis bàsics (educació, sanitat, etc.).

### 35. Pla de camins rurals

Desenvolupar el Pla de camins rurals a Catalunya que preveu, en un primer horitzó 2007-2015, el condicionament i la millora de 10.000 km de camins de titularitat pública, tenint sempre en compte la seva adequació a les característiques dels vehicles que han d'utilitzar-los prioritàriament, que són els destinats a les activitats agràries (600 M€ en la 1a fase del Pacte).

### 36. Xarxa de vials rurals

Millorar la xarxa de vials rurals en l'àmbit comarcal. Completar la xarxa mitjançant la millora periòdica dels trams existents per tal que el ferm presenti sempre unes característiques i prestacions d'acord amb les necessitats del trànsit.

### 37. Conservació i seguretat viària

Conservar la xarxa de carreteres existent i millorar-ne les condicions de seguretat.

L'augment de l'ús de la xarxa de carreteres requereix un seguit d'actuacions amb una periodicitat determinada per tal que el ferm presenti sempre unes característiques i unes prestacions d'acord amb les necessitats del trànsit. En aquest sentit, la tasca de conservació i manteniment de la xarxa bàsica de carreteres existent esdevé cada cop més important, en la mesura que també és cada cop més extensa. Per tant, i si volem assolir l'objectiu irrenunciable de millorar la seguretat de la circulació viària, la dotació pressupostària ha de créixer en una proporció superior a la que creix la xarxa.

Ens comprometem a incrementar el grau de seguretat de la xarxa viària, procurant eliminar aquella part de sinistralitat o d'accidents atribuïbles a les característiques de la infraestructura viària, actuant de manera prioritària en els anomenats trams de concentració d'accidents (TCA) i a elaborar un Pla específic per a l'eliminació d'aquests trams, d'acord amb un calendari determinat.

Així mateix, també ens comprometem a promoure mesures preventives, especialment les auditories de seguretat viària, enteses com a comprovacions independents, detallades, sistemàtiques i tècniques de la seguretat de la xarxa de carreteres, en la línia del que preveu la Directiva europea de 19 de novembre del 2008, sobre la gestió de les infraestructures viàries.

Paral·lelament, participarem de manera decidida en la realització de les polítiques definides en el Pla català de seguretat viària.

Garantir també les condicions de seguretat de la xarxa viària rural, procurant eliminar aquella part de sinistralitat atribuïble a les característiques de la infraestructura viària.

### 38. 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, com per exemple el moviment nocturn de mercaderies al port de Barcelona.

En general, aplicar amb eficàcia les previsions del Decret 152/2007, que dona un ventall important de mesures en la regulació d'una mobilitat amb menys contaminació.

### 39. Transport sostenible i eficient de mercaderies

Estudiar la implantació d'un sistema comú, a escala de la Unió Europea i en un ritme coherent amb el dels països veïns, de tarifació del transport de mercaderies per carretera amb vehicles pesants (el sistema de l'eurovinjeta), amb la finali-

tat d'internalitzar costos i de destinar els recursos obtinguts a promoure infraestructures i modalitats de transport sostenible de mercaderies.

Desenvolupar sistemes que millorin l'eficiència de la logística i la distribució de mercaderies per a incrementar l'ocupació dels vehicles de transport per carretera, com també sistemes integrats de transport que garanteixin la traçabilitat i la seguretat de la càrrega fent més viable l'intercanvi dels modes de transport. Aquestes mesures poden ser molt efectives en àrees amb un gran nombre de polígons industrials.

#### 40. El peatge com a gestor de la mobilitat sostenible

Implantar un nou model de gestió eficient del trànsit i el peatge, mitjançant la reformulació dels peatges com a instrument generalitzat de gestió de la mobilitat, per al foment de la sostenibilitat i de l'eficiència operativa, a més de la seva funció tradicional de finançament de la conservació i el manteniment de vies ràpides i segures de circulació. Aquest nou model s'ha d'acompanyar amb mesures que posin fi a la discriminació històrica que pateix Catalunya en aquesta matèria, en relació amb la resta d'Espanya.

En conseqüència, s'impulsarà la creació d'un fons de rescat i homogeneïtzació de peatges dedicat prioritàriament a combatre eficaçment la congestió, la contaminació i l'accidentalitat, amb les actuacions següents:

- 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, tot potenciant el Teletaxi com a forma de pagament prioritària.

- Promoure els mecanismes automàtics i dinàmics de cobrament.
- Afavorir els vehicles d'alta ocupació.
- Afavorir els camions que circulen amb càrrega.
- Afavorir els vehicles que ho fan en hora vall.
- Afavorir els vehicles de baix impacte energètic.
- Assegurar la gratuïtat dels vehicles de transport col·lectiu de viatgers, tot garantint que aquests ho traslladin al preu del viatge.

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.

#### 41. Vehicles menys contaminants

Promoure i impulsar mesures que incentivin la utilització de vehicles energèticament més eficients i menys contaminants, com ara les següents:

- Incentius fiscals.
- Descomptes en els peatges.
- D'altres avantatges en la circulació.

#### 42. Xarxa ciclista bàsica i vies verdes per a vianants

Incrementar els trams dedicats a la circulació interurbana de bicicletes i assegurar-ne la informació adequada i el manteniment, a fi de 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 aprovat pel Govern el mes de gener de 2009, en col·laboració amb les admi-

nistracions locals, i amb una aportació extraordinària dins dels anys 2009-2011 (116 M€).

Estudiar i promoure les mesures necessàries per a fer possible el transport de bicicletes en els trens (rodalies, regionals i mitja distància), els tramvies i els autobusos interurbans, inclosa la possibilitat de prestar el servei corresponent, d'acord amb els operadors.

Incrementar la dotació de vies verdes per a vianants, destinades a convertir-se, amb la col·laboració dels ens locals, de la societat civil i dels propietaris afectats, en un component signifi­catiu de la connectivitat ecològica i social del territori.

## Ports i aeroports

Els aeroports i els ports són peces estratègiques per a la internacionalització de l'economia catalana. La coexistència del port i de l'aeroport de Barcelona i d'una gran zona d'activitats

logístiques a la zona del delta del Llobregat és un dels grans factors de competitivitat de l'economia catalana, en un món globalitzat.

Catalunya torna a ser una de les destinacions preferides per a la localització de seus de moltes companyies multinacionals al sud d'Europa. El port i l'aeroport de Barcelona s'estan convertint en la porta de les mercaderies de les economies asiàtiques. La manca d'autonomia en la gestió d'aquestes infraestructures continua essent un dels grans problemes de la nostra competitivitat i de la capacitat de captar nous mercats.

Els ports i els aeroports han de coordinar les accions per convertir-se en grans centres de concentració i distribució de càrregues, ampliant la seva àrea d'influència, el seu *hinterland*, al conjunt de la península Ibèrica, a l'Euroregió i al corredor central europeu. Però Catalunya, per a ser sostenible, ha de tendir a un escenari en el qual augmentin els usuaris i les usuàries que arriben als aeroports en transport públic i s'incrementi



Foto: Ports de la Generalitat

notablement l'ús del ferrocarril per al moviment de les mercaderies entre els ports i el seu *hinterland*.

L'aeroport de Barcelona és avui el vuitè aeroport europeu per nombre de passatgers, es troba en un moment de creixement i tindrà més possibilitats d'expansió ara que ja és operativa la terminal T-1. Amb l'entrada en funcionament de la nova terminal, pot oferir una capacitat de 90 operacions a l'hora i 55 milions de passatgers a l'any, el doble de la demanda actual. La construcció d'una terminal satèl·lit connectada amb un *people-mover* pot incrementar la capacitat fins als 70 milions de passatgers.

La societat civil catalana, i especialment el món econòmic, han posat de relleu la importància de l'aeroport de Barcelona per a l'economia catalana, singularment la necessitat de convertir-lo en un aeroport amb capacitat per a connexions intercontinentals (*hub*). També han expressat el suport a la voluntat del Govern de participar decididament en la gestió d'aquest aeroport, per tal que es converteixi en una peça clau per a l'estratègia d'internacionalització de la nostra economia.

Per la seva banda, els ports de Barcelona i Tarragona poden ser el punt d'entrada de les mercaderies dels mercats emergents de l'Orient llunyà (el Japó, la Xina) i de l'Índia, i esdevenir la porta logística del sud d'Europa, desenvolupant aquells projectes logístics que efectivament poden comportar oportunitats d'incorporar valor afegit.

A part dels citats, són diversos els ports radicats al litoral català que constitueixen factors significatius d'activitat econòmica (comercial, pesquera i nauticoesportiva), que cal potenciar mitjançant l'ampliació i la millora de l'oferta portuària. La coordinació de l'activitat econòmica (comercial, nàutica i pesquera) dels ports catalans es realitzarà mitjançant el Consorci del Front Portuari.

Atenent les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius d'establir un nou model de gestió aeroportuària per convertir l'aeroport de Barcelona en un gran centre de

connexions internacionals i dotar el país d'un conjunt d'aeroports internacionals i regionals en xarxa, i convertir els ports de Barcelona i de Tarragona en la gran porta logística del sud d'Europa, potenciar l'activitat econòmica de la xarxa portuària catalana, integrar els ports als sistemes urbans i millorar-ne l'accessibilitat, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

### 43. Gestió de l'aeroport de Barcelona

Assolir la gestió de l'aeroport de Barcelona correspongui a un consorci de majoria pública, participat en el seu òrgan rector per la Generalitat de Catalunya, les administracions locals concernides, els agents econòmics i socials més representatius i l'Administració general de l'Estat, de conformitat amb el



Foto: AENA

previst per la Moció 50/VIII del Parlament de Catalunya, i així afavorir una gestió individualitzada del mateix.

La part catalana del Consorci ha de tenir en l'òrgan rector la posició determinant per a adoptar qualsevol de les decisions estratègiques següents: en matèria pressupostària (pressupostos anuals d'explotació i política d'inversions), en gestió aeroportuària (gestió dels *slots*, i establiment i modificació de tarifes), en serveis aeroportuaris (definició dels règims de concessió i prestació de serveis), en gestió del domini públic, infraestructures, planificació i programació (plans estratègics i plans directors).

La gestió de les activitats i dels serveis aeroportuaris podrà ser a càrrec del mateix Consorci o contractada amb una empresa mixta o privada o més d'una.

La Generalitat vetllarà perquè en el disseny del nou model de gestió aeroportuària de l'Estat, actualment en procés de formulació, es garanteixi la viabilitat del model que aquest Pacte defensa per a l'aeroport de Barcelona,

68

#### 44. Promoció i millora de l'aeroport de Barcelona

Realitzar una política de promoció de l'aeroport i vetllar per tal que l'assignació d'espais efectuada a les terminals compleixi el compromís d'afavorir les companyies o aliances aèries que, a més de mantenir i potenciar la xarxa actual de connexions de qualitat en l'àmbit europeu, apostin també per la realització de vols intercontinentals i de vols d'interconnexió que possibilitin la materialització d'un *hub*.

Així mateix, dur a terme diverses actuacions de millora i la construcció d'un nou edifici terminal satèl·lit, amb una inversió total de 765,23 M€ dins de la primera fase del Pacte.

#### 45. Creixement futur de l'aeroport de Barcelona

Analitzar a fons les perspectives, necessitats i oportunitats de creixement a mitjà i a llarg termini de l'aeroport de Barcelona,

a fi d'avaluar les diverses opcions i de prendre les oportunes previsions urbanístiques i de planificació.

Es promouran les infraestructures bàsiques necessàries per instal·lar un clúster industrial aeronàutic proper a l'aeroport de Barcelona.

#### 46. Traspàs i millora dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell

Reclamar a l'Estat la desclassificació com a aeroports d'interès general i, en conseqüència, la transferència a la Generalitat de la titularitat dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell.

Dins de la primera fase del Pacte l'Estat invertirà en aquests aeroports, directament o mitjançant transferència a la Generalitat, les quantitats següents:

- Aeroport de Sabadell: 30,46 M€.
- Aeroport de Girona: 62,82 M€.
- Aeroport de Reus: 190,18 M€.

#### 47. Compleció de la xarxa d'aeroports de Catalunya

Culminar la construcció de l'aeroport de Lleida-Alguaire i acabar la tramitació del de la Seu-Andorra.

Posar en marxa l'aeroport d'aviació empresarial a l'entorn de l'Àrea metropolitana de Barcelona, atès que aquest és un dels sectors emergents en el món aeronàutic.

Dur a terme les inversions següents, d'acord amb les previsions del Pla d'aeroports:

- Aeroport corporatiu-empresarial: 95,8 M€.
- Aeroport Pirineus-Andorra: 3 M€ en la 1a fase del Pacte.
- Aeroport de Terres de l'Ebre: 27,2 M€.

- Aeroport de Lleida-Alguaire: 96 M€.
- Nous aeròdroms, d'acord amb el Pla d'aeroports i heliports de Catalunya.
- Millora dels aeròdroms existents: 63,7 M€.

#### 48. Millora de l'accés als aeroports en transport col·lectiu

Per tal de millorar l'accés en transport col·lectiu als aeroports s'han de dur a terme les actuacions següents:

- Millorar l'accés dels trens de rodalies a les terminals Nord i Sud de l'aeroport de Barcelona.
- Construir la línia 9 del metro fins a l'aeroport de Barcelona i connectar-la amb la línia 2, a fi de garantir la comunicació amb el centre de la ciutat i amb els dos espais firals.
- Millorar l'accés dels autobusos a les terminals Nord i Sud de l'aeroport de Barcelona, i construir-hi noves plataformes d'aportació i recollida de passatges adaptades a les necessitats de les persones usuàries, i millorar la informació adreçada a aquestes.
- Millorar també els accessos viaris i l'accés dels autobusos als aeroports de Girona, Lleida i Reus.
- Promoure la connexió ferroviària, preferiblement en alta velocitat, entre els aeroports de Barcelona, Girona i Reus.

#### 49. Gestió del sistema d'aeroports de Catalunya

Promoure la gestió coordinada dels aeroports de Catalunya, l'especialització d'alguns dels seus serveis, el seu caràcter complementari, la facturació conjunta i altres aspectes que millorin l'eficiència del sistema.

Aplicar a cada un dels aeroports regionals de Catalunya un model d'exercici de la titularitat i de gestió inspirat en el que es reclama per a l'aeroport de Barcelona, que els garanteixi una certa autonomia i la participació de les administracions locals i dels agents econòmics i socials respectius.

#### 50. Reforçament dels ports de Barcelona i Tarragona

Reforçar l'activitat dels ports Barcelona i Tarragona, amb l'ampliació de la seva àrea d'influència, el seu *hinterland*, al conjunt de la península Ibèrica, especialment a la comunitat autònoma de Madrid, a l'Euroregió i al corredor central europeu.

Ambdós ports han de continuar apostant per la competitivitat i per l'excel·lència dels seus serveis, i així poder atreure més línies transoceàniques i estar en posició de competir amb la resta de ports mediterranis i del nord d'Europa.

Estudiar la viabilitat i avaluar la conveniència d'ampliar el port de Tarragona.

Durant la primera fase del Pacte, l'Estat invertirà 492,26 M€ en la millora del port de Barcelona, i 337,17 M€ en la del port de Tarragona.

#### 51. Millora de la gestió dels ports de Barcelona i Tarragona

Per tal que els grans ports comercials de Barcelona i Tarragona continuïn desenvolupant un paper motor de l'economia catalana i espanyola, i per millorar l'eficiència i la competitivitat del sector portuari, es negociarà la modificació de la legislació portuària estatal per tal que els ports d'interès general reforcin la seva autonomia de gestió i puguin elaborar i executar una planificació i unes polítiques comercials i tarifàries pròpies i autònomes.

Prendre iniciatives que permetin millorar la gestió del transport de mercaderies, especialment les següents:

- Millora i ampliació dels espais d'espera i tramitació per als camions, tenint en compte els necessaris per a les transaccions amb mercaderies perilloses.
- Ampliació dels horaris i personal dels punts d'inspecció fronterera (PIF).

## 52. Accessos als ports de Barcelona i Tarragona

Millorar els accessos viaris i ferroviaris als ports de Barcelona i Tarragona, per a assolir els objectius d'eficiència i sostenibilitat. Aquesta mesura inclou les actuacions següents, d'acord amb els plans de mobilitat respectius de cada port:

- Execució, amb caràcter prioritari i urgent, dels accessos viaris (des de Cornellà de Llobregat) i ferroviaris (des de Can Tunis) al port de Barcelona i de la nova terminal ferroviària a l'antiga Ilera del Llobregat.
- En general, connexió dels ports de Barcelona i Tarragona a la xarxa ferroviària de mercaderies d'ample internacional, que els connecti amb els corredors del Mediterrani i de l'Ebre, i amb el centre i el nord d'Europa.

70

## 53. Promoció de la resta de ports i del sistema portuari català

Potenciar les activitats turístiques, esportives, pesqueres i comercials de la resta de ports del litoral català, promovent especialment el desenvolupament potencial de l'activitat comercial dels ports dels Alfacs, Vilanova i Palamós, com a complementaris dels de Barcelona i Tarragona.

Aquesta mesura inclourà un pla de mobilitat per a cada port, a fi d'assegurar la coherència entre les expectatives de creixement i els accessos respectius.

Amb aquesta finalitat, s'executarà el Pla d'inversions 2009-2012 de Ports de la Generalitat, per un total de 165 M€.

Aquesta execució inclourà el desenvolupament de la totalitat dels Plans especials dels ports de Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita i Palamós dins de la 1a fase del Pacte.

## 54. Potenciació del transport marítim

Potenciar el transport marítim, el cabotatge (*short sea shipping*) i les autopistes del mar, com a alternativa a la congestió

de la carretera. Amb aquesta finalitat, a més de millorar els accessos per a mercaderies als ports, es promourà també la millora de les instal·lacions portuàries i el transport intermodal.

## 55. Espais logístics portuaris i marines seques

Adoptar les previsions de planificació territorial i urbanística per fer possible i facilitar i promoure la construcció de:

- 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.
- Marines seques a diversos indrets propers a la costa, on guardar vaixells esportius fora de temporada i així facilitar la continuïtat de la indústria nàutica malgrat les limitacions vigents de construcció i ampliació de ports esportius.

## 56. 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, d'acord amb les previsions del Pla de ports de Catalunya.

## 57. 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 promoció la plataforma logística del delta del Llobregat, incloses les infraestructures d'accés i la protecció dels valors naturals que conté.





Foto: DPTOP

### 57-bis. Navegabilitat del Riu Ebre

Estudiar la viabilitat econòmica, social i ecològica de facilitar i promoure activitats d'exploració de la navegabilitat del riu Ebre i de les infraestructures que la facin possible i puguin fomentar-la. I, si les conclusions de l'estudi són favorables, promoure les infraestructures corresponents.

## Aigua

L'episodi recent de sequera que es va viure durant l'any 2007 i fins a la primavera de 2008 ha posat dramàticament de manifest la feblesa i vulnerabilitat dels recursos hídrics de Catalunya i de les seves infraestructures d'abastament.

La vulnerabilitat en la garantia d'abastament urbà és especialment remarcable a les conques internes i, en concret, a l'àmbit satisfet pels rius Ter i Llobregat, amb una població de 5,5 milions de persones i amb una concentració del 70% de l'activitat econòmica del país, on la disponibilitat d'aigua és, en ordre de magnitud, similar a la demanda. Això provoca que en un any de sequera, amb la situació actual, hi hagi restriccions en usos no prioritaris; si la sequera es perllonga dos anys, el que està en perill és la garantia de l'abastament urbà.

La perspectiva de creixement demogràfic i d'activitat econòmica, malgrat una disminució progressiva de les dotacions, juntament amb els possibles efectes del canvi climàtic (menys disponibilitat d'aigua per la irregularitat de les precipitacions i l'increment de l'evapotranspiració), obliguen a prendre mesures inajornables per garantir la suficiència d'un recurs tan elemental per a la gent i per a l'activitat econòmica com és l'aigua.

Les inversions en infraestructures per a la gestió de l'aigua estan subjectes a un canvi de model, determinat per la Directiva marc de l'aigua.

En aquest nou context, no es tracta únicament de satisfer la demanda de l'aigua com a recurs, amb la garantia de qualitat utilitzada responsablement, sinó també de gestionar i protegir l'aigua atenent els seus valors ecològics i socials, com a bé indispensable per al medi natural que cal protegir i conservar, i així mateix preveure la sostenibilitat econòmica tenint en compte el criteri de recuperació de costos, a partir d'un principi d'internalització.

D'acord amb el mandat de la Directiva marc de l'aigua, els propers anys les polítiques del cicle de l'aigua a Catalunya s'han de basar en dos grans objectius principals:

- Assolir la garantia i la qualitat adequades dels recursos hídrics per als usos socials i econòmics de l'aigua.
- Assolir la sostenibilitat i la qualitat adequades del medi hídric i del medi ambient en general.

72

Per a complir aquests dos grans objectius, acompanyats d'un procés de participació pública en la presa de decisions, cal realitzar un conjunt important d'inversions, que es preveuen en els diferents plans i programes de l'Agència Catalana de l'Aigua, com a administració del cicle de l'aigua de Catalunya, i que constituïran el Pla de gestió de l'aigua de Catalunya, que ha d'estar vigent a final de 2009, d'acord amb la Directiva marc de l'aigua.

Atenent les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius de garantir l'abastament d'aigua a partir d'una gestió eficient de la demanda, seguint els principis de sostenibilitat econòmica, social i ambiental; dotar el país de les infraestructures de sanejament, abastament i reutilització necessàries per a una millora de la qualitat i de la quantitat de l'aigua i del benestar social de tots els ciutadans, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

### 58. Infraestructures i altres actuacions per a garantir l'abastament

Per a garantir la disponibilitat i l'abastament d'aigua a tota la ciutadania ens comprometem a 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.

Aquest conjunt d'actuacions, que prioritza els criteris de sostenibilitat ambiental, econòmica i social, inclou les següents, dins de la primera fase del Pacte:

- La dessalinitzadora de l'Àrea metropolitana de Barcelona: 238 M€.
- El perllongament de la conducció Abrera-Fontsanta fins al Prat de Llobregat: 30 M€.
- El complement de la connexió entre les ETAP d'Abrera i Cardedeu, tram Fontsanta-Trinitat: 152 M€.
- El reforçament de l'abastament de la Costa Brava centre: 56 M€.
- Actuacions addicionals de tractament d'aigües a Martorell, Rubí i Igualada: 29 M€.
- Actuacions addicionals de tractament d'aigües a Sant Feliu de Llobregat, Gavà i el Prat de Llobregat: 51 M€.
- L'abastament des de la Llosa del Cavall: 46 M€.
- El desdoblament de l'artèria Cardedeu-Llobregat (artèria planta del Ter-Estació de Trinitat, tram II): 32 M€.
- Les bases per a la regulació per a les ETAP de Sant Joan Despí.
- Les bases de recàrrega a l'aquífer del Baix Llobregat: 10 M€.
- La descontaminació de l'aquífer del Besòs: 14 M€.
- Un programa d'estalvi i gestió sostenible. Millora de l'estanquitat de les xarxes d'abastament en alta: 31 M€.
- La restauració hidrològico-ambiental dels residus salins del Llobregat per a la millora de la qualitat de l'aigua. Primera fase: 46 M€.

- La recuperació hidromorfològica del Cardener, Llobregat i Ter: 28 M€.
- La interconnexió de les xarxes d'abastament del Maresme nord i Aigües Ter Llobregat: 47 M€.
- L'ampliació de la dessalinitzadora de la Tordera i nova captació: 49 M€.
- La connexió de la dessalinitzadora Tordera-ETAP Ter: 100 M€.
- ITAM Costa sud: 280 M€.
- La reutilització i aprofitament dels recursos locals al Camp de Tarragona i el CAT: 207 M€.
- Un nou centre de dessalinització en l'àmbit de la Tordera: 150 M€.
- Promoure i ajudar a la construcció d'infraestructures municipals per a la captació d'aigües pluvials.

La posada en funcionament de totes aquestes infraestructures de nova disponibilitat aportarà 300 hm<sup>3</sup>/any addicionals l'any 2012 (200 de dessalinització; 75 de reutilització i millora de sistemes, i 25 de recuperació d'aqüífers), que permetran reduir la vulnerabilitat actual en la garantia d'abastament i afrontar les demandes urbanes futures fins a l'horitzó 2025.

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, o la creació del Consorci per a la gestió integral de l'aigua de les Terres de l'Ebre.

El PSAAC definirà també la manera en què les infraestructures i actuacions anteriors s'han de gestionar i de finançar.

Per garantir l'abastament d'aigua potable als nuclis urbans de l'àmbit de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre la Generalitat, en l'àmbit de les seves competències, impulsarà i col·laborarà en les inversions necessàries prioritzant els que pateixen restriccions d'aigua en període de sequera.

## 59. Xarxes de distribució

Impulsar la renovació de les xarxes de distribució, mitjançant l'elaboració de plans directors i la col·laboració entre l'Administració i les empreses de gestió del servei en la realització de les inversions necessàries, per tal de garantir l'efectivitat del subministrament també a les poblacions més petites i allunyades de les principals xarxes d'abastament.

## 60. Sanejament d'aigües residuals

Assegurar la qualitat de l'aigua dels nostres rius i aqüífers a través del Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes (PSARU 2005), que té com a objecte definir totes les actuacions destinades a reduir la contaminació originada per l'ús domèstic de l'aigua, que permetin assolir els objectius de qualitat de l'aigua en el context del Pla de sanejament de Catalunya.

El PSARU 2005 preveu la construcció, fins al 2014, de 1.209 noves estacions depuradores d'aigües residuals, de les quals les actuacions més destacades són les següents:

- Ampliació dels sistemes de sanejament de la conca del Besòs i del Baix Llobregat.
- Ampliació de les depuradores de Girona, Tarragona, Lleida, Terrassa i Tàrraga.
- Execució de la depuradora de l'Alt Maresme Nord.
- Execució de les depuradores dels municipis de menys de 2.000 habitants o equivalents.

Complir la Directiva marc de l'aigua per al sanejament de les aigües residuals industrials, finalitzant les actuacions previstes en el Programa actual de sanejament d'aigües residuals industrials, i elaborar el nou Programa de sanejament d'aigües residuals industrials (PSARI).

## 61. Programa d'estalvi

Incrementar les actuacions previstes pel programa d'estalvi i potenciar-lo, amb el benentès que la prevenció i la sensibilitat

per a l'estalvi s'han d'incorporar a les pautes habituals de gestió del cicle de l'aigua, i no tan sols en episodis de sequera. Des de 2003 ençà, s'ha assolit un 4% d'estalvi en les xarxes d'abastament urbà, i cal arribar al 8-10%. Per fer-ho possible, es potenciaran, entre d'altres, les mesures d'estalvi següents:

- Millorar l'eficiència de les infraestructures d'abastament i de distribució, a fi d'eliminar-ne les pèrdues. De manera especial, promoure la renovació de les xarxes de distribució municipal d'aigua potable més obsoletes i la millora de les captacions locals.
- Incrementar l'eficiència del reg, d'acord amb el que preveu la mesura 71 següent.

- Fomentar l'estalvi i l'eficiència en els usos industrials i de serveis.

## 62. Fomentar la reutilització de l'aigua

Impulsar la reutilització de l'aigua, a partir del Programa de reutilització d'aigua (PRAC), com a instrument que permet alliberar una part de les reserves d'aigua de primera qualitat i així poder aportar més seguretat a la garantia d'abastament dels usos prioritaris.

El PRAC preveu 135 actuacions de producció d'aigua regenerada fins al 2015, i arribar a l'objectiu del 22% dels cabals tractats a les estacions depuradores d'aigües residuals (EDAR) públiques.



### 63. Protecció de les aigües subterrànies i dels aqüífers

En relació amb les aigües subterrànies i la contaminació dels aqüífers, portar a terme actuacions encaminades a:

- Protegir, millorar i regenerar totes les masses d'aigües subterrànies.
- Garantir un equilibri correcte entre l'extracció i la recàrrega, en el marc d'un sistema coordinat d'explotació de les aigües subterrànies i de les superficials que impedeixi la sobreexplotació dels aqüífers i l'assecament de les fonts.
- Evitar o limitar l'entrada de contaminants als aqüífers i recuperar per als diversos usos els aqüífers contaminats.

En aquest sentit, cal remarcar el Programa d'actuació en zones vulnerables i les actuacions que es puguin dur a terme mitjançant el consorci GESFER.

### 64. Manteniment dels cabals fluvials

Implantar el Pla sectorial de cabals de manteniment, aprovat pel Govern, que ha de permetre garantir la sostenibilitat ambiental dels espais fluvials a partir d'un canvi en l'explotació dels nostres rius, i així assegurar la biodiversitat i la funcionalitat dels sistemes aquàtics catalans, amb la recuperació efectiva de la fauna i la flora dels rius.

Donar prioritat a les infraestructures (ampliació de la dessalinitzadora de la Tordera i d'altres que siguin necessàries) que han de permetre limitar i reduir els cabals actuals de transvasament del riu Ter.

### 65. Protecció integral del Delta de l'Ebre

Executar el Pla per a la protecció integral del delta de l'Ebre, que preveu una inversió de 313,91 M€, dins de la primera fase del Pacte, amb actuacions per a la correcció de subsidiències i regressions, millora de la qualitat de les aigües, millora de l'hàbitat físic dels ecosistemes, implantació d'un model d'in-

terrelació entre les activitats humanes i els fluxos de l'aigua, implantació de xarxes d'indicadors ambientals i per garantir la funció de corredors biològics de les marges del riu, d'acord amb el que preveu l'annex IV.

## Residus

La gestió dels residus que produïm les persones, el bestiar i l'activitat productiva és un dels reptes principals que la nostra societat ha d'afrontar. El volum de residus que generem implica un risc enorme per a la salut i el medi, i el seu tractament adequat requereix un gran esforç inversor i de gestió pública.

Per gestionar adequadament els residus, no n'hi ha prou a disposar dels recursos econòmics necessaris, cosa que, d'altra banda, no ha de suposar un problema especial, ja que és responsabilitat dels qui els produeixen costejar-ne el tractament o l'eliminació. Cal, a més, fer-ho d'acord amb procediments i requeriments respectuosos amb el medi, i mitjançant infraestructures i equipaments que la majoria dels habitants i de les poblacions no volen de cap manera a prop seu.

Les inversions en infraestructures i les actuacions previstes en el cycle 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.

L'aplicació efectiva d'aquesta jerarquia de gestió és el gran repte que la nostra societat ha d'afrontar, amb uns abocadors propers al límit de la saturació i amb dificultats cada vegada més importants per obrir-ne de nous. Urgeix 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. I urgeix, en general, construir infra-

estructures i equipaments propers als llocs de producció dels residus, per a dur a terme les diverses fases de la seva gestió, i això només és possible mitjançant el diàleg amb la gent i amb el territori, i mitjançant compensacions adequades i justes.

Malgrat els avenços dels darrers anys, l'assoliment d'alts nivells de reciclatge fixats a través d'objectius s'ha de situar en un context més llarg en el temps, tot i que n'hi ha que s'han de complir per imperatiu de la legislació europea (envasos i residus d'envasos). Per tant, s'han d'anar repensant la planificació d'infraestructures i les estratègies de manera flexible i diversificada. A aquest efecte, cal no deixar de banda el fet que en el context europeu estan emergint noves tecnologies

d'aprofitament i eliminació dels residus, adaptables a la normativa europea d'immissions. De l'avenç tecnològic i de les bones pràctiques, n'emerdeixen solucions cada vegada més factibles i innovadores, que caldrà anar incorporant.

Les mesures següents contenen propostes d'inversions i actuacions que cobreixen les necessitats de gestió arreu del territori dels residus urbans o municipals, que són els de gestió més complexa, per tal d'afrontar els dèficits actuals d'infraestructures. Aquestes inversions i actuacions estan previstes en el Pla d'acció de residus municipals 2005-2012 de l'Agència de Residus de Catalunya, que preveu els criteris i les actuacions sobre la normativa i els plans i programes de residus vigents.



La revisió de la Llei 6/1993, de residus, i de la Llei 16/2003, d'infraestructures de residus, aprovades recentment pel Parlament de Catalunya, són els instruments que permeten afrontar les actuacions del nou Pla d'acció i del nou model de gestió de residus a Catalunya.

Atenent les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius de reduir la generació de residus i promoure'n al màxim l'aprofitament, considerant-los plenament un recurs, i desenvolupar xarxes territorials d'infraestructures de tractament dels residus, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

### 66. Pla d'acció i programa d'inversions i finançament

Definir i aprovar un nou pla d'acció, adaptat a les revisions de les lleis 6/1993, de residus, i 16/2003, d'infraestructures de residus, i un programa d'inversions i finançament de les actuacions de tractament i eliminació de residus, d'acord amb els programes respectius.

Són criteris generals que aquests nous pla d'acció i programa d'inversions han d'aplicar a les infraestructures de residus els següents:

- Proximitat als llocs on es generen els residus.
- Cooperació dels municipis en l'establiment i la gestió de les infraestructures de residus.
- Aplicació d'una política tarifària i fiscal que afavoreixin la prevenció (penalitzant la quantitat de residus generats) i el reciclatge (gravant els tractaments finalistes).
- Aplicació de la jerarquia de gestió dels residus: prevenció, reutilització, valoració material, valoració energètica, tractament i disposició del rebuig.

### 67. Pla territorial sectorial d'infraestructures de residus municipals 2005-2012

S'aprovarà i desenvoluparà el Pla territorial sectorial d'infraestructures de residus municipals 2005-2012 (PTSIRM 2005-2012), com a instrument de planificació i localització de les instal·lacions de tractament, valorització energètica i dipòsit d'aquests residus.

El Pla preveu la construcció, l'adaptació i la millora de 108 instal·lacions de residus, de les quals 53 són instal·lacions de nova implantació, a les quals cal afegir els centres de transvasament necessaris per a l'optimització de la logística i el transport.

El Pla especificarà la ubicació, la capacitat i la tipologia de les noves plantes de tractament de residus i plantejarà que la seva implantació vagi acompanyada d'un veritable procés de participació i d'un esforç intens en compensacions per superar el previsible efecte *nimby* (al costat de casa, no) que aquests tipus d'instal·lacions solen suscitar.

Aquest és el resum de les actuacions previstes per a la primera fase del Pacte:

- Vuit noves plantes de tractament de la matèria orgànica, que han de donar servei a l'EMSHTR i a les comarques de l'Alt Penedès, Garraf, Maresme, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Alt Empordà, Gironès, Osona, Ripollès, Baix Ebre, Priorat, Ribera d'Ebre i Terra Alta: 54,73 M€
- Actuacions de millora a les plantes de compostatge de Torrelles, Castelldefels, Sant Cugat del Vallès, Santa Coloma de Farners, Jorba, Botarell, Mas de Barberans, Montoliu i la Seu d'Urgell: 21,56 M€.
- 28 noves plantes de tractament de la fracció resta i voluminosos per donar servei a l'EMSHTR i a la resta de comarques de Catalunya: 730,36 M€.
- Actuacions de millora i renovació tecnològica a diverses

plantes existents de tractament de la fracció resta: 353,26 M€.

- Actuacions de millora a diverses plantes de valorització energètica, especialment a les de l'EMSHTR, Mataró, el Gironès i Tarragona: 462,09 M€.
- La implantació de vuit nous dipòsits controlats de rebuig, per donar servei a l'EMSHTR i a les comarques de l'Alt Penedès, Garraf, Vallès Occidental, Baix Empordà, Garrotxa, Berguedà, Anoia, Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès i Tarragonès: 60,84 M€.
- Actuacions de millora a diversos dipòsits controlats de rebuig, principalment als de Pedret i Marzà, Lloret de Mar, Beuda, Manresa, Berga, l'Espluga de Francolí, Castellnou de Seana, Montoliu i Tremp: 54,03 M€.
- Actuacions de millora i nova implantació de plantes de transferència i de plantes de triatge d'envasos lleugers: 50 M€.

78

Del conjunt d'actuacions previstes se'n poden destacar les següents:

- ECOPARC 4 (els Hostalets de Pierola) per al tractament de la fracció resta i la fracció orgànica.
- Planta de tractament mecànic i biològic de fracció resta i millores de valorització energètica de Mataró (Maresme).
- Planta de tractament biològic de la fracció orgànica de Granollers (Vallès Oriental).
- Planta de tractament mecànic i biològic de la fracció resta i la fracció orgànica de Vacarisses (Vallès Occidental).
- Planta de tractament mecànic i biològic de la fracció resta de Botarell (Baix Camp).
- Planta de tractament de la fracció resta, la fracció orgànica, i millores de valorització energètica de Girona (Gironès).
- Planta de tractament de fracció resta i millores de valorització energètica de Tarragona (Tarragonès).

- Planta de tractament de fracció resta de Montoliu de Lleida (Segrià).
- Dipòsit controlat de residus embalats provinents d'ecoparc de Cerdanyola del Vallès (Vallès Occidental), mitjançant el qual es restaura l'argilera Elena.

## 68. Programa de gestió de residus municipals

Aprovar i desenvolupar el Programa de gestió de residus municipals 2007-2012 (PROGREMIC 2007-2012). Aquest programa preveu les inversions i les actuacions necessàries per al desplegament del nou model de gestió dels residus municipals basat en la prevenció, la recollida selectiva i el tractament de totes les fraccions dels residus municipals, a tots els municipis de Catalunya, cosa que possibilita la reducció dels tractaments finals.

El PROGREMIC preveu també la implicació ciutadana, que inclourà, a més de l'educació i la sensibilització, instruments de fiscalitat ambiental que afavoreixin el reciclatge i penalitzin el volum de residus generats.

S'adoptaran també mesures per a facilitar l'ús de les deixalleries municipals per a residus en petites quantitats, generats per les activitats comercials i de serveis, que malgrat ser especials es puguin equiparar a residus generats en un comerç o fins i tot en un domicili particular.

## 69. Programa de gestió dels residus industrials

Aprovar i desenvolupar, en col·laboració amb els sectors industrials afectats, el Programa de gestió dels residus industrials 2007-2012 (PROGRIC 2007-2012), que preveu les inversions i les actuacions necessàries per a la minimització dels residus perillosos, la valoració material i energètica dels residus, i assegurar-ne la disposició final.



## 70. Programa de gestió dels residus de la construcció

Aprovar i desenvolupar el Programa de gestió dels residus de la construcció 2007-2012 (PROGROC 2007-2012), que preveu les inversions i les actuacions necessàries per a la reutilització dels materials i el reciclatge dels residus de la construcció.

Millorar la gestió dels residus de la construcció, afavorint la implantació de sistemes voluntaris de gestió.

## 71. Programa de dejeccions ramaderes

Iniciar la redacció, aprovar i desenvolupar el Programa de dejeccions ramaderes, que preveurà les necessitats d'instal·lacions i de tractament dels excedents que no són aplicables al sòl agrícola com a fertilització orgànica, i així solventar el retard amb què tradicionalment s'ha abordat aquesta qüestió.

## 72. Sòls contaminats

Iniciar el desenvolupament d'actuacions de sòls contaminats, per tal de complir el requisits que estableix la normativa vigent, en particular:

- Desenvolupar el marc normatiu català i els instruments de gestió necessaris.
- Identificar les activitats potencialment contaminants del sòl existents al territori i avaluar la informació que aquestes aporten.
- Identificar els emplaçaments contaminats, crear l'inventari de sòls contaminats i recuperar els sòls contaminats.
- Fomentar l'ús de les millors tècniques disponibles i reduir la via de gestió de terres contaminades a dipòsit controlat.
- Establir mecanismes de prevenció que evitin la generació de noves contaminacions de sòls.

- Difondre la problemàtica relativa a la contaminació del sòl i fomentar la recerca en aquesta matèria.

Vigilar també i netejar els espais afectats per abocaments incontrolats a les vores de carreteres i camins, especialment a prop dels polígons industrials, ja que això en disminueix la capacitat d'atracció d'empreses.

Dins de la primera fase del Pacte s'invertiran 14,81 M€ en actuacions en remediació de sòls contaminats.

## 73. Impuls de noves tecnologies de tractament

Impulsar noves tecnologies de tractament dels residus, que siguin més respectuoses amb el medi ambient i amb la salut de les persones.

## Energia

L'energia és un element imprescindible per al desenvolupament d'una societat en tots els seus àmbits. S'han de fer els esforços necessaris per a atendre les necessitats actuals d'energia de la població i dels sectors econòmics, optimitzar-ne el consum, minimitzar l'impacte ambiental de la seva obtenció i el transport, preveure'n les necessitats i les disponibilitats futures, com també les possibles situacions de manca d'abastament.

Les previsions, a escala mundial, de disponibilitat de recursos energètics d'ús actual i els costos econòmics creixents per a la seva obtenció fan necessari planificar l'abastament futur de les necessitats energètiques, establir línies d'actuació prioritàries i definir els àmbits estratègics que s'han de desenvolupar.

El Govern de la Generalitat va aprovar l'any 2005 el Pla de l'energia 2006-2015. Un dels eixos d'aquest Pla és desenvolupar les infraestructures energètiques necessàries per assegurar el subministrament energètic i diversificar les fonts

d'energia. D'acord amb el seu apartat 1.10 "Execució i seguiment del Pla de l'energia", el Pla s'ha de revisar triennalment per tal d'incorporar-hi nous objectius i millores.

Els signants del Pacte es proposen assolir els objectius del Pla de l'energia amb la realització de les infraestructures i actuacions estratègiques que s'hi detallen.

Els signants del pacte també es fixen com a objectiu sensibilitzar tota la societat catalana de la necessitat d'utilitzar, de manera racional i eficient, l'energia, implantar de manera progressiva les energies renovables i assolir, mitjançant la recerca i la innovació, un sistema energètic més competitiu i sostenible.

La construcció de noves infraestructures elèctriques de transport és bàsica per garantir el subministrament elèctric de Catalunya. El Pla d'infraestructures energètiques del Pla de l'energia 2006-2015 determina el conjunt d'infraestructures de la xarxa de transport d'electricitat necessàries en l'horitzó de l'any 2015. Les infraestructures més significatives són les

de transport energètic, les quals s'han incorporat a la planificació oficial dels sectors d'electricitat i gas 2008-2016, que s'ha preparat amb la col·laboració de la Generalitat.

El Projecte de Llei de garantia i qualitat del subministrament elèctric a Catalunya, presentat pel Govern al Parlament, incorpora criteris de disseny de les instal·lacions de la xarxa elèctrica de transport i distribució que donaran lloc a la implementació de millores en les xarxes elèctriques de transport i distribució.

Finalment, una política energètica realista i sostenible ha de tenir en compte també la necessitat de promoure el gas com a font d'energia, i construir les infraestructures que el facin prou accessible.

Atenent les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius d'assegurar el subministrament energètic a la població i als sectors econòmics, atorgant suficiència energètica a tots els territoris i desenvolupant les infraestructures necessàri-



es per a assegurar el subministrament i diversificar les fonts d'energia; fomentar l'estalvi i l'eficiència energètica i impulsar les fonts d'energia renovables per a assolir els nivells indicats per la Unió Europea; construir la xarxa d'infraestructures de transport i de distribució d'electricitat que garanteixi el subministrament, en condicions de qualitat, a tots els nuclis habitats i als centres de producció econòmica, i impulsar la utilització del gas natural com a font d'energia, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

#### 74. 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. Les actuacions concretes de desenvolupament de la xarxa previstes en origen són les que figuren a l'apartat 7.1.9 del Pla i que, convenientment actualitzades, són les següents, dins de la primera fase del Pacte:

##### ■ Subestacions (SE) de:

- Guixeres (Badalona nord)
- Eixample, Zona Franca, Baró de Viver, Lesseps, la Verneda, Facultats, Valldonzella, Sants, Nou Barris, Plaça Cerdà, Sarrià (Barcelona).
- ZAL (Zona Franca Barcelona).
- Nus viari, Transanboi (Sant Boi de Llobregat).
- Bosc de Can Pujol (Caldes de Montbui).
- Garraf (Vilanova i la Geltrú).
- Codonyer (Parc tecnològic de Cerdanyola).
- Bescanó.
- Santa Llogaia d'Alguema.
- Riudarenes.
- Santa Coloma de Gramenet.
- Maials.
- Gavà.
- Anoia (Vilanova del Camí).

- Pujalt.
- El Vendrell.
- Els Aubals (Garcia).
- Ramis (Sant Julià de Ramis).
- Alforja.
- Can Rigalt (l'Hospitalet de Llobregat).
- Sabadell sud.
- Viladecans.
- Deltebre (Tortosa).
- Salàs de Pallars.
- Cornellà de Llobregat.
- Desvern (Esplugues de Llobregat).
- La Secuita.
- Olvan.
- Zona de Mataró.
- Sant Andreu de la Barca.

##### ■ Línies elèctriques:

- Alimentació SE Garraf des de la línia Vandellós-Begues.
- Nova línia Sentmenat-Vic-Bescanó.
- Nova línia Santa Coloma de Farners-Riudarenes.
- Connexió de la SE de Pierola des de la línia Begues-Sentmenat.
- Nova línia Bescanó-Sant Julià de Ramis-Santa Llogaia d'Alguema.
- Nova línia Santa Llogaia d'Alguema-frontera francesa.
- Nova línia Salàs de Pallars-límit Aragó.
- Connexió de la SE de Pallars de la línia Calders-Sallente.
- Alimentació de la SE Desvern des de la línia Viladecans-Rubí.
- Nova línia Escatron-els Aubals-la Secuita

- Alimentació de la SE Codonyer des de la línia Canyet-Cal Jardí.
- Alimentació de la SE de Gavà des de la línia Viladecans-Penedès.
- Alimentació de la SE del Vendrell des de la línia Bellissens-Subirats.
- Nova línia els Aubals-Alforja-la Selva.
- Nova línia Adrall-frontera andorrana.
- Línia Mas Figueres-Palau.
- Nou Circuit Juneda-Mangraners-l'Espluga de Francolí.
- Alimentació de la SE Olvan des de la línia Cercs-Centelles.
- Zal-Zona Franca.
- Motors-Zona Franca.
- AENA est-Zona Franca.
- AENA Oest-AENA est.
- AENA-Viladecans.
- Vilanova-Eixample-Maragall.
- Maragall-Trinitat.
- Alimentació SE Guixeres des del cable Canyet-Badalona.
- Santa Coloma de Gramenet-Baró de Viver-Trinitat.
- Badalona-Besòs.
- Can Rigalt-Trinitat.
- Nus viari-ZAL.
- Transboi-nus viari (dos circuits).
- Besòs nou-la Verneda-Gramenet.
- Alimentació de la SE Facultats des de la línia Can Rigalt-Trinitat.
- Alimentació de la SE Lesseps des del cable Trinitat-Facultats.

- Hospitalet-Can Rigalt.
- Cornellà-Sants.
- Cerdà-Sants.
- Can Rigalt-Valldonzelles-Urgell.
- Gramenet-Besòs nou.
- ZAL-Sants.

En l'execució de les infraestructures necessàries per a la generació d'energia, s'han d'aplicar preferentment els criteris següents:

- Prioritat a incrementar el pes de les fonts d'energia renovables en la generació d'energia. El seu desenvolupament efectiu ha de ser molt més eficaç del que ho ha estat fins ara.
- Diversificació de les fonts de producció d'energia, a fi d'aconseguir i mantenir la millor combinació possible de fonts energètiques per garantir-ne el subministrament futur, reduir les emissions contaminants a l'atmosfera, produir electricitat a preus competitiu i reduir la dependència energètica exterior.
- Proximitat de les infraestructures de producció d'energia a les zones de més consum.

## 75. Noves centrals de cycle combinat

D'acord amb el criteri de mantenir un equilibri entre la producció i la demanda d'energia elèctrica anual (sense arribar, però, a considerar la situació de punta), i tenint en compte les previsions de creixement de la demanda elèctrica, el Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015 considera necessària la instal·lació de noves centrals de producció elèctrica en l'horitzó de l'any 2015.

En conseqüència, es mantindran les previsions de construcció d'entre 5 i 8 centrals de cycle combinat de 400 MW alimentats amb gas natural en l'horitzó de l'any 2015, i al mateix temps es procurarà que aquest procés es pugui complementar amb

la substitució de les centrals més contaminants (de fuel) per aquestes noves de cycle combinat.

### 76. Producció elèctrica en règim especial

Instal·lar 4.500 MW en centrals de règim especial (és a dir, parcs eòlics, centrals cogeneració, fotovoltaïques, etc.), en l'escenari IER (que és l'escenari en què es compleixen els objectius del Pla en estalvi, eficiència energètica i energies renovables), o 1.800 MW, en l'escenari BASE.

Per a fer possibles aquestes actuacions, cal accelerar i simplificar els tràmits administratius i la concessió de llicències per a les instal·lacions d'energies alternatives (especialment, les fotovoltaïques i les eòliques) i regular-les, a fi de garantir-ne la millor adequació a la realitat del territori.

D'altra banda, cal 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.

### 77. Reforçament de la connexió dels parcs eòlics

Reforçar la xarxa elèctrica destinada a recollir l'energia generada pels parcs eòlics, per a poder connectar-los en condicions adequades de seguretat i fiabilitat de les xarxes. La generació eòlica prevista s'ha de poder evacuar a les xarxes de transport i de distribució d'energia elèctrica de manera més fiable i eficaç del que ho és actualment.

Amb aquesta finalitat, es realitzaran diverses noves infraestructures en el territori català que facin viable aquesta connexió dels parcs eòlics en condicions adequades de seguretat i fiabilitat de les xarxes.

### 78. Aprofitament de la calor residual

Dissenyar i aplicar un programa d'actuacions per a aprofitar la calor residual de les plantes industrials i de les de producció

d'electricitat, que ara es malbarata llançant-la al medi, per a vendre calor o fred a través de la corresponent construcció d'infraestructures de distribució de calor/fred.

Tenint en compte que el rendiment de la major part de centrals elèctriques està entre el 30% i el 50%, queda clar que hi ha grans possibilitats de comercialitzar la calor residual.

### 79. Explotació energètica dels boscos

Promoure infraestructures per a l'explotació energètica dels boscos, com ara xarxes de camins i centrals de biomassa.

### 80. Interconnexió de xarxes elèctriques

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 previstos en el Pla de l'energia.



Foto: GISA

En aquest sentit, la Generalitat facilitarà el procés de construcció de la línia de molt alta tensió entre Bescanó i França, acordada pels governs espanyol i francès, tot garantint les cauteles necessàries per a assegurar la protecció del medi i de les poblacions afectades.

La Generalitat també promourà la compactació de les línies ja existents amb les noves que es construeixin 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.

### 81. Millora de la xarxa elèctrica

Desenvolupar les infraestructures de transport i distribució d'electricitat necessàries per a assegurar el subministrament i per a diversificar les fonts d'energia. Això comporta:

- Millorar la capacitat i la qualitat de la xarxa elèctrica per tal d'assolir uns nivells adequats amb el que preveu en el des-

plegament de la planificació de la xarxa elèctrica de transport 2008-2016.

- Implantar les noves subestacions i línies elèctriques i d'altres actuacions previstes en la planificació de la xarxa elèctrica de transport 2008-2016.

La millora de la capacitat de la xarxa elèctrica que s'obindrà amb la implantació de noves subestacions ha d'assegurar:

- La possibilitat d'implantar noves indústries, activitats de serveis i habitatges, en condicions de qualitat òptimes.
- L'evacuació de l'energia generada en totes les instal·lacions de generació, especialment pels parcs eòlics.
- La millora significativa de la qualitat del servei elèctric, atès que s'apropa la transformació AT/MT als punts de consum, i la disminució dràstica de les interrupcions de servei, en augmentar el nombre i el mallat de les línies de distribució.

### 82. Reforç de la xarxa de transport

Plantejar la necessitat i la conveniència de reforçar la xarxa de transport al voltant de Barcelona i del seu àmbit d'influència, com també a les comarques gironines, on l'oferta actual a penes cobreix la demanda, i a les altres zones del territori que presenten una previsió de creixement important de la demanda elèctrica.

### 83. Trasllat i soterrament de línies

Accelerar el trasllat de línies d'alta tensió aèries que transcorren pels nuclis urbans, sense detriment de la capacitat de subministrament de les estacions transformadores de què disposen alguns municipis.

Ordenar les línies de distribució elèctrica dins de la trama urbana, a fi de soterrar-les al màxim. Si escau, aprofitar aquestes operacions per incloure canalitzacions per a xarxes de telecomunicacions, d'acord amb el que preveu la mesura 100.



Foto: DPTOP

#### 84. Qualitat del subministrament

Desenvolupar els preceptes de la Llei de garantia i qualitat del subministrament elèctric a Catalunya, incorporant criteris de disseny de les instal·lacions que millorin les xarxes elèctriques de transport i distribució, amb la finalitat d'assegurar un subministrament de qualitat al consumidor final, sense els microtalls i d'altres incidències, que malauradament són massa habituals en algunes zones del territori.

Aquestes actuacions han de formar part dels plans d'inversió quinquennals i anuals, degudament adaptats a l'evolució estacional, que han de presentar les empreses transportistes i distribuïdores d'electricitat perquè la Generalitat els aprovi.

#### 85. Enllumenat públic

Promoure la renovació de les instal·lacions d'enllumenat públic per garantir la seguretat, l'eficiència energètica i la preservació del medi nocturn.

#### 86. Accés al gas natural

Garantir per a abans del 2012 l'accés al subministrament de gas canalitzat a tots els municipis de Catalunya de més de 2.000 habitants.

#### 87. Ampliació de la planta de regasificació de Barcelona

Ampliar la planta de regasificació de gas natural líquid de Barcelona, en els dos sentits següents:

- Incrementar la capacitat d'emissió fins a 1.950.000 Nm<sup>3</sup>/h. Aquest increment, ja iniciat, es realitzarà en diverses fases.
- Incrementar la capacitat d'emmagatzematge de gas natural líquid fins als 680.000 m<sup>3</sup>, amb la construcció de quatre

nous dipòsits de 150.000 m<sup>3</sup> (dos d'ells ja construïts), alhora que se suprimeixen els dos tancs existents de 40.000 m<sup>3</sup> i un de 80.000 m<sup>3</sup>.

El motiu d'aquestes ampliacions és assegurar la cobertura de la demanda de gas natural del sistema català, d'acord amb les previsions de demanda i d'entrades de gas al sistema peninsular.

#### 88. Aprofitament del fred residual

Aprofitar el fred residual que es produeix en l'evaporació del gas per a construir una infraestructura de distribució de fred als consumidors del voltant de les plantes regasificadores.

#### 89. Emmagatzematges subterranis de gas

Es considera de caràcter estratègic disposar, a escala peninsular, d'emmagatzematges subterranis i de cobertura de pics de demanda de gas per tal de millorar la garantia i la seguretat d'abastament del sistema. Per això, es recomana acabar de concretar els emmagatzematges subterranis estratègics del sistema peninsular de gas per als propers anys.

En aquest sentit, el Pla de l'energia considera que Catalunya, pel seu nivell de consum de gas natural, ha de disposar de centres d'emmagatzematge subterrani, que s'han de concretar una vegada finalitzin els estudis de viabilitat tècnica, econòmica i ambiental i els processos de consulta i de concertació social dels projectes actualment en estudi.

#### 90. Interconnexió de gas amb França

Promoure una nova interconnexió del sistema gasista espanyol amb el centre d'Europa, per França, a través de Catalunya, d'acord amb les previsions del Pla de l'energia.

El motiu principal d'aquesta interconnexió internacional és vincular la xarxa espanyola a la xarxa europea de gasoductes, millorant la seguretat d'abastament a Catalunya i a Espanya, i minimitzant els riscos potencials de manca d'abastament i de dependència excessiva de determinats orígens geogràfics.

Alhora, suposaria augmentar les possibilitats de generar un mercat interior més competitiu, amb un probable alineament de preus del gas procedent del Magrib amb el procedent dels països productors que aporten gas al centre d'Europa.

Igualment, l'existència d'una nova interconnexió amb Europa (via Catalunya) atorga al sistema peninsular una flexibilitat que permet afrontar possibles contingències d'una manera molt més fiable.

Així mateix, es construirà el gasoducte de la frontera francesa a la Val d'Aran, amb la finalitat de millorar el subministrament local de la zona.

### 91. Ampliació de la xarxa de transport de gas natural

Ampliació de la capacitat dels grans eixos actuals de transport de gas natural, per tal de garantir el subministrament al sistema, amb les principals actuacions següents:

- Duplicació del gasoducte Tivissa—Castellnou (Aragó) a 80 bar.
- Duplicació del gasoducte Tivissa—Paterna (País Valencià) a 80 bar.
- Nou gasoducte Martorell—Figueres a 80 bar.
- Nou gasoducte Tivissa—Arbós a 80 bar.
- Anella Martorell—Montmeló—Besòs, que serviria tant per a alimentar les noves centrals previstes a la zona del Besòs, com per a reforçar el subministrament a una part de l'Àrea metropolitana de Barcelona.
- Altres actuacions que permetin l'extensió progressiva de la xarxa, tant per a millorar el subministrament com per a posar-lo a l'abast de nous consumidors.

Aquestes actuacions han de garantir que la xarxa de gas per canalització (gas natural, GLP), ja sigui a través de l'extensió de gasoductes de la xarxa, o a través de l'alimentació des

de plantes de GNL o des de centres d'emmagatzematge de GLP, el 2011 arribarà a tots els municipis de més de 2.000 habitants.

### 92. Foment de l'eficiència energètica

L'Administració i les empreses subministradores d'energia impulsaran plans i programes de millora de l'eficiència i de l'estalvi d'energia per part del consumidor final.

També promouran la substitució de l'ús de combustibles no renovables, mitjançant l'ús de combustibles de substitució, a les instal·lacions industrials.

### 93. Major control públic de les operadores

Reforçar la capacitat de l'Administració, especialment de la Generalitat, per exercir les funcions que té atribuïdes legalment, de control i supervisió de l'activitat de les empreses energètiques, a fi de garantir la competència efectiva i d'assegurar la qualitat del servei i de protegir els drets i els interessos dels consumidors.

## Telecomunicacions

La incorporació a la societat de la informació és un dels reptes del present més importants de les societats avançades, i Catalunya no en pot quedar al marge.

La millora de la competitivitat passa necessàriament, també per un ús extensiu de les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC), tant en l'àmbit empresarial com a l'Administració, o en l'esfera personal.

Ens cal aprofitar les oportunitats que ens proporcionen les noves tecnologies per al futur de la nostra societat, perquè la velocitat i el model que adoptem marcarà de manera definitiva el futur econòmic, social i cultural del nostre país.





Foto: DIMAH

En aquest sentit, d'una banda, cal assegurar la connectivitat arreu del territori, és a dir, la presència d'infraestructures que ens permetin gaudir dels serveis més avançats de comunicacions electròniques i, d'altra banda, cal treballar per tal que la ciutadania i les empreses utilitzin les noves tecnologies per a millorar la qualitat de vida i la competitivitat.

Hem de remarcar la importància estratègica que per a Catalunya ha de tenir la creació d'una nova economia de futur, en què el pes dels nous sectors sobre el PIB cada cop serà més gran, una economia basada en el coneixement i les TIC.

Si ho fem bé, podrem superar amb èxit el repte actual de la deslocalització, i mantindrem i incrementarem els centres de decisió estratègica i empresarial a Catalunya, i així aconseguirem que les nostres empreses en surtin enfortides, en el marc d'una economia globalitzada.

La distribució peculiar de les persones i l'activitat sobre el territori de Catalunya facilita que, de manera natural, es produeixin desequilibris territorials importants que cal afrontar: si no es fa res, l'oferta de serveis tendeix a concentrar-se a les zones més poblades.

És responsabilitat de tots els actors, públics i privats, assolir aquest repte, sense oblidar que les societats referents en aquest camp han disposat d'una administració pública que ha actuat de motor i d'impuls, amb polítiques de foment de creació d'infraestructures, serveis i continguts, amb un ús eficient i eficaç de les noves tecnologies per millorar el servei a la ciutadania i a les empreses.

I, per aconseguir tots aquests objectius polítics que ens hem marcat, hem de tenir present el paper estratègic que hi tenen les infraestructures de telecomunicacions.

La història dels darrers anys de les telecomunicacions ens demostra que els serveis són millors i més potents quan hi ha disponibilitat d'infraestructures que els suportin.

Atenent les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius de garantir l'accés als serveis bàsics de les comu-

nicacions electròniques (TV digital terrestre, telefonia mòbil i banda ampla), assegurar la cohesió digital i millorar, ampliar i, si escau, construir les infraestructures de comunicacions necessàries per a la millora de la competitivitat de les empreses, l'eficiència de les administracions, la qualitat de vida de la ciutadania i la cohesió social, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents, complementades amb les previsions de l'annex III:

#### 94. Tendir cap a la universalització de l'accés als serveis de telecomunicacions.

Universalitzar l'accés als serveis de ràdio pública, televisió digital pública, telefonia (fixa i mòbil) i internet de banda ampla, construint les infraestructures necessàries per a estendre la xarxa per tot el territori, i assegurar en qualsevol cas que:

- Tots els nuclis de més de 50 habitants i tots els centres de producció disposin simultàniament de banda ampla, telefonia mòbil i televisió digital terrestre abans del 2010.
- A més, hi ha d'haver cobertura per a la telefonia mòbil a tot el territori abans del 2012.
- En el cas de les infraestructures per a la TDT, cal garantir la cobertura que permeti fer l'apagada analògica el 2010.
- Amb caràcter immediat, s'ha de promoure l'accés de banda ampla, amb capacitat suficient i adequada a les necessitats de les empreses, als polígons industrials i a altres centres d'activitat econòmica.

Inversió prevista a la primera fase del pacte 71,68M€.

#### 95. Xarxa oberta de fibra òptica

Crear una xarxa oberta de fibra òptica, que arribi a tots els municipis i a tots els edificis de serveis públics, tant per a les necessitats de la pròpia Administració com per a l'ús per part

dels operadors de serveis, amb la finalitat de garantir la possibilitat de disposar a tot el territori de serveis avançats de telecomunicacions.

Les administracions s'han d'implicar en el desplegament o l'extensió d'aquestes xarxes de fibra òptica, sobre la base, principalment, del seu potencial com a clients i de la seva titularitat del domini públic viari, i ho han de fer en col·laboració amb el sector privat i amb ple respecte pel dret de la competència.

Inversió prevista a la primera fase del pacte 671M€.

#### 96. Apagada analògica

El desplegament de les infraestructures de telecomunicació ha de garantir una cobertura suficient per a poder fer l'apagada analògica el 2010.

L'apagada de la televisió analògica es farà en coordinació amb els ens locals, per a garantir la transició efectiva al món digital de la TV local.

El desplegament de la televisió digital terrestre s'acompanyarà de mesures per a fomentar la interactivitat, com ara vetllar perquè hi hagi disponibilitat efectiva al mercat de receptors que la facilitin.

#### 97. Antenes de telefonia mòbil

Impulsar i implantar les previsions de l'acord de col·laboració signat entre la Generalitat i els operadors mòbils per a l'extensió de les cobertures de la telefonia mòbil, i especialment per a:

- Establir els criteris que han de regir el desplegament ordenat, sostenible, àgil i segur de les antenes de telefonia.
- Assegurar un control de les emissions que garanteixi la salubritat completa de les xarxes de telecomunicacions, amb

mesures com les de la xarxa de sondes de control de potència radiada del projecte SMRF.

- Incloure sistemes de mesurament objectius, que fomentin la confiança de la ciutadania i de les administracions municipals en les infraestructures de telecomunicacions.

### 98. Telefonía mòbil de tercera generació

Promoure, en col·laboració amb els sectors econòmics i professionals implicats, el desplegament integral de la telefonía mòbil de tercera generació (UMTS), perquè el 2010 arribi a la majoria de poblacions, als polígons industrials i logístics i a les xarxes significatives de transports, tant viàries, com ferroviàries.

### 99. Desplegament de les xarxes de nova generació

Fixar els objectius de desplegament de les xarxes de nova generació (NGN), com a mínim en els grans nuclis de població, i fer-ho en col·laboració amb els sectors econòmics i professionals afectats, i tenint en compte els escenaris de regulació previsibles, ja que afecten el model de negoci de les operadores i els seus compromisos d'inversió.

Inversió prevista a la primera fase del pacte 49M€.

### 100. Garantia d'espai per a infraestructures de telecomunicació a les construccions

Garantir la reserva d'espai i l'establiment d'infraestructures de telecomunicacions, tant en distribució com en accés, per al desplegament de les xarxes de nova generació de fibra òptica i telefonía mòbil a les construccions noves o afectades per operacions de renovació o rehabilitació següents:

- A les obres i infraestructures públiques i, d'una manera especial, a les que formen part d'aquest Pacte: ferrovià-

ries, viàries, d'aigua, d'energia, ports, aeroports, polígons industrials i logístics.

- Als processos d'execució de la planificació urbanística.
- A les construccions plurifamiliars.

Promoure la compartició d'aquestes infraestructures entre els operadors de telecomunicacions, sempre que sigui tècnicament i econòmicament viable.

Garantir als operadors de telecomunicacions l'accés a les infraestructures públiques en condicions tècniques i econòmiques raonables, i en qualsevol cas no discriminatòries respecte al que s'apliqui eventualment a l'operador de la xarxa oberta.

Inversió prevista a la primera fase del pacte 20M€.

### 101. Anelles sectorials de fibra òptica

Ampliar, potenciar i crear anelles sectorials connectades amb infraestructures de fibra òptica, amb la finalitat de disposar de serveis de molt valor afegit, sobre els quals millorar i potenciar l'activitat sectorial actual i beneficiar-se de l'accés en xarxa a serveis com els de supercomputació, seguretat i emmagatzematge de grans volums d'informació. Com a mínim, s'han d'ampliar, potenciar o crear les anelles següents:

- Anella cultural, que unirà les infraestructures culturals del país.
- Anella industrial, que unirà les empreses per sectors de producció.
- Anella audiovisual, que unirà els equipaments de producció i distribució audiovisual.
- Anella científica, que unirà les universitats i centres d'R+D+I.
- Anella logística, que unirà els centres logístics i els de distribució.

- Anella sanitària, que unirà els centres públics i privats de salut.

Inversió prevista a la primera fase del pacte 30M€.

### 102. Centres oberts de connexió

Habilitar infraestructures i centres oberts de connexió, amb atenció i suport a les persones usuàries, per tot el territori, per tal de garantir la connectivitat i facilitar l'ús de les TIC per part de tothom.

Inversió prevista a la primera fase del pacte 13 M€.

### 103. Foment de l'ús de les TIC per reduir desplaçaments

Promoure i desenvolupar el potencial de les tecnologies de la informació i de la comunicació per a reduir els desplaçaments i gestionar més eficientment la mobilitat de les persones.

Aprofundir i estimular l'ús de les telecomunicacions per a potenciar alternatives a l'activitat econòmica que tinguin menys dependència energètica (teletreball i altres usos intensius de les telecomunicacions electròniques).

### 104. Major control públic dels operadors

Reforçar la capacitat de les administracions, especialment de la Generalitat, per a exercir les funcions de planificació i coordinació en el desplegament de les infraestructures de telecomunicacions per part dels operadors, com també les funcions de control i de supervisió de l'activitat de les empreses que presten serveis de comunicacions electròniques, a fi de garantir la competència efectiva, assegurar la qualitat del servei i protegir els drets i els interessos dels consumidors.

### 105. Administració electrònica

Desenvolupar l'administració electrònica en un sentit ampli (local, comarcal, provincial, autonòmic, estatal; educació, sanitat, hisenda, seguretat social, etc.), de manera que els serveis creats, a més de comportar una millora significativa per al ciutadà, actuïn com a motor impulsor del desplegament de noves xarxes de telecomunicacions d'alta capacitat i qualitat, xarxes que també serviran per a millorar les comunicacions empresarials i personals.

### Sòl per a activitats productives

Catalunya ha de disposar d'una àmplia i diversificada oferta de sòl i de l'edificació industrial, logística i de serveis que, d'una banda, permeti la difusió i la descentralització de l'activitat productiva, mitjançant la localització de noves empreses que impulsin el desenvolupament econòmic i, d'altra banda, eviti la congestió o la concentració excessiva de les activitats productives, que podria provocar deseconomies d'escala.

Es tracta de garantir l'existència d'una oferta de sòl suficient, que permeti ordenar l'activitat urbanística, el desenvolupament econòmic i la consolidació de l'equilibri territorial de manera sostenible.

També és necessària una xarxa adequada d'instal·lacions de suport a l'activitat del transport de mercaderies, mitjançant la construcció de centres de mercaderies i d'aparcaments per a vehicles pesants i de transport de mercaderies perilloses, buscant sempre donar cobertura, amb caràcter prioritari, a les operacions d'intermodalitat.

Com ja s'ha posat de manifest en els apartats relatius a les infraestructures ferroviàries i viàries, cal comptar també amb infraestructures que serveixin per a promoure la racionalització i l'adequació de l'oferta i la demanda de transport i d'activitats logístiques, en condicions de seguretat i de qualitat i amb el mínim impacte negatiu sobre el territori, i facilitar així l'inter-

canvi modal carretera–ferrocarril que millori la sostenibilitat de la mobilitat.

D'altra banda, també cal tenir en compte que una part important de l'activitat productiva catalana es basa en l'explotació agrària. Tant per mantenir i potenciar aquests sectors productius, com per a reforçar la posició de Catalunya en una perspectiva global de crisi energètica i alimentària, és totalment necessari garantir l'existència d'una quantitat suficient de sòl agrícola de qualitat i, en conseqüència, racionalitzar l'ocupació del sòl per a d'altres usos, com ara l'industrial o les infraestructures.

Així mateix, per a millorar la productivitat i l'eficiència del sòl agrícola, és necessari millorar i ampliar els regadius, en la mesura que són els motors del desenvolupament del territori i un dels factors més importants de competitivitat en l'economia del món rural.

Catalunya ha de disposar d'una veritable xarxa de regadius eficients que, d'acord amb els plans hidrològics de conca, donin resposta a les necessitats no tan sols del sector agrari, sinó també de tot l'entorn rural.

Aquesta xarxa ha de garantir una renda a les persones que treballen al sector agrícola que els permeti guanyar-se la vida al seu territori, com també la implantació d'altres activitats que contribueixin a un augment molt important del creixement econòmic de les zones en les quals s'implanten.

En termes estrictament agraris, el regadiu és fins a set vegades més productiu que el secà: amb només el 25% de la superfície agrícola, obté el 70% de la producció final, i genera dotze vegades més ocupació per hectàrea que el secà. Per cada lloc de treball creat en el reg, es creen 0,25 llocs de treball més en la indústria auxiliar.



A més, tant o més important que això és el fet que les grans obres de regadiu, i la transformació que comporten, generen tot un conjunt d'activitats econòmiques induïdes (comercials, industrials, de transport, de serveis...), que incrementen notablement la renda global de la zona.

En un món que creix a raó de 80 milions d'habitants a l'any, amb perspectives de distribució més equitativa de la riquesa a escala global, i amb la necessitat d'utilitzar la producció agrícola per produir energia, a més de les finalitats alimentàries, és del tot imprescindible per al futur del nostre país el manteniment i la millora de la nostra capacitat de producció agrària; en cas contrari, s'agreujarà la nostra dependència alimentària i energètica de l'exterior, a uns preus cada vegada més incontrolats. I la nostra capacitat de producció agrícola només es pot incrementar amb el regadiu.

Actualment, Catalunya només produeix el 40% dels productes agrícoles que consumeix. En el marc actual de la crisi alimentària, que pot esdevenir estructural, aquest fet comporta una greu dependència exterior, d'unes importacions que continuaran creixent en els propers anys. En aquest context, la seguretat alimentària torna a tenir rellevància i l'assoliment d'una autonomia més gran en aquest àmbit esdevé un dels objectius estratègics del país.

En resum, una xarxa de regadius eficient permet:

- Millorar la capacitat productiva i la competitivitat de les explotacions agràries.
- Incrementar les rendes de la pagesia i del seu entorn econòmic.
- Fixar la població en el territori i fer més atractiva la incorporació dels joves a l'agricultura.
- Fomentar l'ocupació directa en l'agricultura i en les indústries auxiliars. El regadiu aporta la matèria primera de la indústria agroalimentària, la qual genera el 18% de les vendes netes del conjunt industrial català.

- Diversificar l'activitat agrària i desenvolupar el teixit econòmic del món rural (turisme rural, esports de lleure, artesanía, agrobotigues, indústries).
- Com a mesura de gestió del territori, el regadiu també millora la capacitat de lluita contra els incendis i redueix els efectes de l'erosió.
- Lluitar contra els efectes de l'emissió de gasos productors de l'efecte d'hivernacle, ja que els conreus de regadiu tenen més capacitat d'absorció de nitrats i també més capacitat de fixació de CO<sub>2</sub>.
- Estalviar aigua en relació amb la situació precedent, de reg no eficient.

En definitiva, els regadius són un instrument cabdal per a la dinamització i la vertebració del territori, per tal d'assentar la població i crear noves oportunitats d'inversió.

D'altra banda, les infraestructures de regadiu són les que requereixen un procés de gestació més llarg, fins a donar resultats en les produccions finals, de manera que és urgent planificar i programar avui les inversions de regadiu necessàries per poder respondre als reptes alimentaris d'aquí a vint-i-cinc anys.

Atenent les consideracions anteriors, i per tal d'assolir els objectius de dotar Catalunya d'una àmplia xarxa de sòl industrial, de serveis empresarials i d'instal·lacions logístiques, que garanteixi la instal·lació de les empreses en condicions de plena accessibilitat a les xarxes de comunicacions i de serveis; de protegir i promoure el sòl per a usos agraris i la seva eficiència, per tal d'incrementar la capacitat de producció alimentària del nostre país, i d'impulsar els regadius com un dels motors del desenvolupament del territori rural i un dels factors de competitivitat i de diversificació de l'economia, implantant nous regadius eficients i millorant l'eficiència dels regs tradicionals per estalviar aigua, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

### 106. Promoció de sòl industrial

Promoure sòl per a activitats empresarials amb criteris coherents amb els plans territorials, donant preferència a:

- La concentració de les activitats productives en polígons mitjans i grans.
- La mancomunació de diversos municipis petits a l'entorn d'un únic polígon industrial, evitant la temptació que cada municipi, per petit que sigui, hagi de comptar amb el seu polígon.
- La localització dels polígons com més propera millor als nusos de la xarxa de transports, especialment per ferrocarril.

### 107. Qualificació urbanística i urbanització de nous polígons

Fins a l'any 2020, es qualificaran urbanísticament i s'urbanitzaran 6.000 hectàrees de sòl per a activitats productives i equipaments, de manera que es posaran al mercat 3.000 hectàrees de sòl net.

Quant a la seva localització, es prioritzaran les grans àrees de sòl industrial i logístic al llarg del corredor transversal (Terres de Ponent i Catalunya Central).

### 108. El paper de l'INCASÒL

L'INCASÒL ha d'executar les previsions del seu Programa de sòl industrial vigent i n'ha de configurar un altre per als anys següents. Les seves actuacions s'orientaran a les finalitats següents:

- Ajudar a temperar els preus, mitjançant l'oferta pública de sòl industrial, especialment allà on els preus són més elevats.
- Desenvolupar sòl per a activitats productives en les àrees del territori en les quals el mercat té dificultats per fer-ho.

- Mantenir una quota del 70% de la propietat del sòl industrial i logístic urbanitzat per ell mateix, i així tenir una base patrimonial sòlida per implicar-se en la gestió dels polígons.
- Tenir en compte la necessitat de preservar el manteniment de sòl amb finalitats d'usos agraris, naturals i d'interès socioambiental.

### 109. Àrees logístiques

Construir les àrees logístiques previstes en el Pla d'infraestructures del transport, tot procurant que tinguin accessos ferroviaris operatius, i així poder fer funcions d'intermodalitat entre el transport de mercaderies per carretera i per ferrocarril.

Tenen caràcter prioritari les intervencions en infraestructures logístiques següents, que s'executaran en la primera fase del Pacte:

- Espai logístic del Camp de Tarragona ben connectat per ferrocarril i a l'abast de les vies d'alta capacitat viària que pugui esdevenir un pol d'atracció econòmica pels ports de Tarragona i Barcelona i es pugui complementar amb altres espais de la pròpia regió (1a fase: 70M€). En el marc del diàleg amb el territori afectat aquest espai farà compatible l'activitat logística amb l'activitat econòmica d'alt valor afegit amb la recerca i la formació.
- LOGIS Empordà (2a fase les Pedroses: 22 M€).
- LOGIS Empordà terminal intermodal (1a fase: 35 M€).
- CIM II Metropolitana (1a fase: 75 M€).
- Potenciació logística de l'Eix transversal (1a fase: 25 M€).
- Plataformes logístiques del Camp de Tarragona (1a fase: 67 M€)
- LOGIS Ebre (1a fase: 20 M€).
- Centre d'activitats logístiques de Montblanc.
- Connexió de la ZAL del port de Tarragona a les xarxes ferroviària i viària.

- Desenvolupament dels projectes logístics en l'àmbit del corredor transversal.

### 110. Millora dels polígons industrials i logístics

Promoure una llei sobre polígons industrials i àrees d'activitat econòmica i, d'acord amb les seves previsions, un pla de millora d'aquests, redactat amb la participació dels agents econòmics i socials més representatius i de l'INCASÒL. Aquests instruments han de servir per impulsar les actuacions següents:

- Assolir el ple aprofitament urbanístic dels polígons, que en molts casos estan infrutilitzats.
- Assegurar a tots els polígons la prestació dels serveis mínims de la competència municipal.
- Protegir l'activitat industrial i logística en relació amb decisions urbanístiques que puguin perjudicar-la.
- Promoure aparcaments per a camions, amb serveis per als vehicles i els seus conductors a les zones d'alta intensitat industrial i urbana que més ho requereixin, i així evitar que ocupin la via pública.
- L'accessibilitat i els serveis a què es refereixen específicament les dues mesures següents.

Promoure la institució, per a cada polígon o grup de polígons, d'un òrgan de direcció i gestió dels mateixos, amb participació de les administracions locals, dels treballadors i de les empreses, que assumeixi la seva gestió integral.

Impulsar una mesa interinstitucional de polígons, formada per les administracions i els agents econòmics i socials, amb l'objectiu d'aprofundir en una diagnosi de la situació dels polígons i les seves infraestructures, i de col·laborar en la preparació d'una futura llei sobre polígons.

### 111. Accessibilitat als polígons

Impulsar els plans de mobilitat i d'accessibilitat als polígons industrials i, d'acord amb les seves previsions, donar prioritat a les actuacions següents:

- De manera especial, a l'establiment i a la millora dels serveis de transport col·lectiu, tant ferroviari com viari, fins a aconseguir una oferta suficient i de qualitat, plenament adequada als horaris de treball, que sigui realment competitiva amb els vehicles privats. Un servei eficient d'accés en transport col·lectiu als polígons industrials és bàsic per a millorar la seguretat en el treball i la qualitat de vida dels treballadors.
- També té caràcter prioritari la confecció de plans de seguretat vial per als polígons industrials, adaptats a les diferents tipologies de polígons i d'usuaris.
- Les connexions ferroviàries, sempre que siguin factibles.
- Les millores en l'accés viari.

### 112. Serveis als polígons i a les àrees logístiques

Promoure que tots els polígons industrials i logístics tinguin accés efectiu, en qualitat i quantitat suficients, als serveis i a les prestacions següents:

- A les xarxes de comunicacions electròniques de banda ampla de telefonia mòbil, a més de dotar els polígons de nova construcció de xarxes de nova generació de fibra òptica i telefonia mòbil.
- Als serveis mínims urbans de la competència municipal.
- A les prestacions de subministrament i manteniment dels vehicles.
- A serveis de manutenció i, si escau, d'allotjament del personal.



- A les prestacions socials més significatives, especialment les d'assistència sanitària i de guarderia.

En el marc de la futura llei sobre polígons, promoure que a cada polígon hi hagi un espai específic on ubicar-hi el seu òrgan de gestió i on prestar de forma integral els diversos serveis a les empreses i als treballadors.

### 113. 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, i aconseguir d'aquesta manera que l'impacte de les infraestructures i del sòl urbà, industrial i logístic sigui el menor possible en els espais d'alt valor agrari.

En aquesta línia, incloure dins dels procediments d'avaluació de l'impacte ambiental un tràmit de valoració de l'impacte agrari, amb participació del departament de la Generalitat que sigui competent en matèria d'agricultura i dels representants dels interessos agraris afectats.

Amb la mateixa finalitat, desenvolupar en el marc del Pla territorial general de Catalunya el Pla territorial sectorial agrari en la primera fase del pacte.

### 114. 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.

### 115. Modernitzar 175.000 hectàrees de regadiu

Modernitzar 175.000 hectàrees de regadiu, cosa que representa el 60% de la superfície de reg tradicional actual, de manera que l'any 2012 n'estiguin modernitzades més de 48.000. La llista de les principals actuacions previstes de modernització de regadius per a la primera fase del Pacte és la següent:

- Canals d'Urgell (1a fase: 400 M€).
- Canal de Pinyana (1a fase: 90 M€).
- Canal d'Aragó i Catalunya (1a fase: 115 M€).
- Delta de l'Ebre (1a fase: 100 M€).
- Baix Ter (42 M€).
- Delta del Llobregat (12 M€).
- Muga (1a fase: 15 M€).
- Conca de Tremp (1a fase: 19 M€).
- Santa Maria de Palautordera (4 M€).
- Valls (4 M€).
- Riudecanyes (10 M€).
- Guiamets (23 M€).
- Móra la Nova (4€).

La modernització dels regadius es farà tot cercant fórmules, vinculades a programes de modernització i d'ordenació de les concessions, que permetin reduir el tant per cent d'aportació dels regants previst legalment, en diàleg amb aquests.

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, aprovat pel Govern de la Generalitat.

### 116. 125.000 noves hectàrees de reg

Incrementar en 125.000 noves hectàrees la superfície regada, de manera que l'any 2012 estiguin ja en servei més de 78.000 noves hectàrees. Les actuacions principals de nous regadius previstes per a la primera fase del Pacte són les següents:

- Segarra-Garrigues (1a fase: 989 M€).
- Algerri-Balaguer (42 M€).
- Segrià Sud (reg de suport) (53 M€).
- Garrigues sud (reg de suport) (64 M€).
- Terra Alta (66 M€).
- Xerta-la Sènia (1a fase: 217 M€).
- L'Aldea-Camarles (1a fase: 64 M€).
- Entorn de Rialb (1a fase: 48 M€).
- Regadius Ribera d'Ebre (1a fase: 35 M€).
- Altres (Priorat, Noguera, Terra Alta, Segrià) (1a fase: 48 M€).

Localitzar aquests nous regadius en aquelles zones en què les precipitacions són menys abundants, i fer-ho amb unes infraestructures de regulació i transport eficients.

En el cas del canal Xerta—Sènia, es garantirà que, per les seves característiques, la infraestructura no pot esdevenir xarxa d'interconnexió de conques.

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.

### 117. 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, entre d'altres els següents:

- Incorporació dels darrers avenços tecnològics, amb instal·lacions d'alta eficiència, amb xarxes de canonades a pressió, per tal d'aplicar l'aigua per aspersió o amb reg localitzat.
- Promoció dels regadius amb aigües regenerades procedents de depuradores, sempre que s'asseguri en tot cas que es tracta d'aigües idònies per al reg agrari (garanties de qualitat correctes i que no perjudiquin els aliments, ni les característiques agronòmiques, ni la salinitat).
- Els altres sistemes i procediments previstos pel Pla per a l'ús eficient de l'aigua al reg agrícola, amb l'objectiu d'alliberar recursos, reassignar usos segons la qualitat i disminuir les fonts de contaminació difosa.

## Mesures transversals

A més de les mesures previstes en els diversos àmbits anteriors, els signants del Pacte volem posar també l'accent en un conjunt de mesures transversals, que emfasitzen aquest caràcter del Pacte que subscriuim i que posen en relleu els reptes de qualitat, d'objectivitat i de racionalització, i la voluntat de coordinació que han de caracteritzar les polítiques públiques sobre qualsevol tipus d'infraestructura.

Atenent aquestes consideracions, i per tal d'assolir els objectius d'utilitzar tota la potencialitat de les TIC per incrementar l'eficiència de les infraestructures, millorar el servei que donen i la seva gestió, i per racionalitzar i minimitzar l'ús; promoure la planificació i l'execució integrades de les diverses infraestructures, a fi d'assolir una major eficiència i reduir el seu impacte en el territori; desenvolupar criteris i la metodologia d'intervenció en matèria d'infraestructures, que permetin incrementar la racionalitat i l'objectivitat de les decisions; millorar la gestió de les infraestructures actuals i de les futures, a fi d'incrementar-ne l'eficiència i minimitzar-ne l'impacte en el territori; millorar la qualitat dels projectes

i garantir l'existència d'una borsa de projectes que faciliti el manteniment d'un ritme òptim de les inversions, i promoure i aplicar la innovació i la recerca en la planificació, la projecció, l'execució i la gestió de les infraestructures, els signants del Pacte es comprometen a fer efectives les mesures següents:

### 118. Cartes de serveis

Elaborar cartes de serveis com a indicadors objectivables de qualitat de les principals infraestructures i dels serveis que s'hi presten (freqüència dels transports col·lectius, nivell de servei de les carreteres, qualitat del subministrament elèctric, cobertura de telefonia mòbil, accés a la banda ampla, etc.).

Durant els dos primers anys de vigència del Pacte, s'han de determinar, amb participació de la Mesa Nacional per a les Infraestructures, les cartes o els nivells de servei i de qualitat

mínims que s'han d'assolir en les diferents xarxes d'infraestructures per a l'any horitzó del Pacte.

Promoure en qualsevol cas que totes les infraestructures d'ús públic i els serveis públics disposin d'un protocol de comunicació i transparència en la informació en el cas que es produeixin incidències en el servei. Aquest protocol ha de ser normatiu i servir per a generar les responsabilitats que procedeixin.

### 119. Memòries de gestió de les infraestructures

Incorporar en la documentació dels projectes de construcció de noves infraestructures 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.

Elaborar també memòries de gestió per a les principals infraestructures existents, a fi d'obtenir la màxima eficiència de cada una d'elles.



### 120. Millora de la planificació i dels projectes tècnics

Promoure el compromís de tots els sectors implicats en la projectació i la construcció d'infraestructures en la necessitat d'invertir més i de ser més exigents en la planificació i la ponderació d'alternatives i en la qualitat i en les determinacions dels projectes, i així poder assegurar un grau més alt d'anticipació, d'adequació al territori i de qualitat, objectivar més els processos de selecció de la construcció i reduir els imprevistos i els motius de modificació dels contractes.

Fer un esforç d'anticipació en disposar d'una borsa molt més extensa que l'actual de projectes tècnics, a fi de poder assegurar més continuïtat en els processos de construcció d'infraestructures.

Promoure que els projectes d'infraestructures portin associada una memòria d'impacte econòmic, en la que s'expliqui el cost previst, els terminis d'execució, els objectius i les millores quantificades que s'assoliran amb la seva execució, tot facilitant la seva revisió posterior per tal de valorar-ne la rendibilitat.

### 121. Agilitació de la tramitació administrativa

Reforçar la capacitat de l'Administració i revisar els procediments, a fi d'assolir més agilitat en la tramitació de les infraestructures, en totes les fases.

Aquesta major agilitat ha de ser sense detriment del rigor i de la garantia de la seguretat i la qualitat dels projectes i de les obres.

### 122. Coordinació de les xarxes d'infraestructures

Adoptar determinacions concretes, mitjançant la planificació territorial o d'altres instruments adients, que assegurin la coordinació efectiva entre els diversos plans, programes i projectes de construcció i desenvolupament d'infraestructures en xarxa, per tal d'obtenir economies d'escala i minimitzar el seu impacte en el territori.

Promoure corredors integrats de serveis, que racionalitzin l'ús del territori i que facin possible que diverses infraestructures (carreteres, ferrocarril, electricitat, gas, aigua, telecomunicacions) comparteixin el mateix espai, i d'aquesta manera afectar el sòl mínim possible per a la construcció de les infraestructures.

Impulsar les modificacions de la normativa vigent que dificulten o impedeixen aquests corredors.

### 123. Les TIC a les infraestructures

Promoure el desplegament de les xarxes fixes o sense fils obertes als usuaris de les infraestructures i dels serveis.

Promoure també la millora del potencial de les infraestructures tradicionals (transport, energia, aigua), incorporant-hi intel·ligència basada en elements informàtics i de telecomunicacions.

Tot això, a més del que preveu la mesura 100.

### 124. Matèries primeres

Planificar i programar a mitjà i a llarg termini l'extracció i l'obtenció de les matèries primeres necessàries per a la construcció de les infraestructures, a fi de garantir-ne la disponibilitat amb criteris de proximitat i ambientalment sostenibles, com també la seva reutilització i el reciclatge.

### 125. Innovació i recerca

Promoure la innovació i la recerca en la projectació, la construcció i la gestió de les infraestructures.

### 126. Gestió de les obres de l'Estat a Catalunya

La Generalitat ha de participar en la planificació i la programació de les inversions en infraestructures de l'Estat a Catalunya

i ha de procurar assumir-ne la gestió ordinària, mitjançant els acords o els instruments jurídics adients.

### **127. Atenuació dels impactes de les grans infraestructures**

Promoure i executar actuacions d'atenuació dels impactes ambientals i d'integració en el medi de les grans infraestructures, tant en el medi rural, com en el medi urbà.

En el medi rural, cal garantir que les infraestructures, a més de respectar la biodiversitat i els espais de valor agrari, s'integrin en el paisatge o el potenciïn adequadament.

En el medi urbà, aquestes actuacions han de perseguir l'atenuació de l'impacte i la integració urbana dels grans corredors viaris i ferroviaris en els accessos a les grans ciutats i en la travessia dels nuclis urbans.

### **128. Reserves urbanístiques per a infraestructures**

Les reserves urbanístiques vigents per a futures infraestructures o per a l'ampliació o millora de les existents es mantindran fins i tant no s'hagin aprovat definitivament els nous plans sectorials d'infraestructures o els nous projectes executius que incorporin expressament una efectiva alternativa a la reserva anterior, d'acord amb el que resulti de l'avaluació estratègica.

### **129. Participació del sector privat**

Facilitar i promoure la participació del sector privat, mitjançant fórmules d'associació amb el sector públic més flexibles i eficients que les utilitzades habitualment fins ara, en el finançament, l'explotació i la gestió d'infraestructures, amb la finalitat d'obtenir més recursos per al seu finançament i una major rendibilitat, eficiència i competitivitat de les mateixes. Aquestes fórmules d'associació han de garantir el control públic de la gestió de les infraestructures.

### **130. Manteniment de les infraestructures**

Elaborar un pla específic d'inversions i de gestió per assegurar el nivell adequat i eficient de manteniment de les infraestructures actuals.



# Seguiment i actualització del Pacte







# Seguiment i actualització del Pacte

## Mesa nacional per a les infraestructures

Les parts que signen aquest Pacte nacional constitueixen una Mesa nacional per a les infraestructures, de caràcter permanent, amb les funcions següents:

- Vetllar pel compliment del Pacte.
- Ajustar els objectius del Pacte a les necessitats socials col·lectives.
- Desenvolupar aquelles propostes que, tot i no haver pogut ser concretades en aquest document, es consideren rellevants per a la seva incorporació successiva.
- Preveure noves iniciatives que puguin enriquir el contingut del Pacte, a fi de millorar-lo i actualitzar-lo de forma contínua, en el marc dels mecanismes d'actualització i revisió previstos en un proper apartat.
- Fer tasques de seguiment i avaluació i desenvolupar els corresponents indicadors, especialment amb relació a les qüestions següents:
  - Evolució i perspectives de la demanda social en matèria d'infraestructures i dels resultats d'explotació de les mateixes (del transport de persones i mercaderies, del subministrament energètic, de la disponibilitat d'aigua, de l'aprofitament de residus, de l'accessibilitat a les TIC).
  - Balanç d'emissions d'efecte hivernacle i d'altres aspectes relatius a la sostenibilitat i a la protecció del medi.



Foto: Aeroports de Catalunya

- Sobre la inversió i els serveis associats a l'ampliació o construcció de noves infraestructures, en relació amb els llocs de treball creats.
- Formular i promoure paràmetres i criteris per objectivar les decisions en matèria d'infraestructures.
- Divulgar informació i coneixement sobre infraestructures.
- Promoure la innovació en la construcció i la gestió de les infraestructures.

La Mesa nacional es reunirà al menys semestralment, i constituirà al seu sí els grups i la dinàmica de treball que facilitin la seva activitat continuada.

Es constituirà en tot cas al si de la Mesa una comissió de treball específica per fer seguiment de la qualitat i la seguretat de l'ocupació i de les condicions de treball en la construcció i gestió de les infraestructures.

El Govern facilitarà a la Mesa nacional per a les infraestructures les xifres actualitzades de les actuacions previstes, amb un cronograma de l'execució de les obres, que permeti conèixer amb més detall les prioritats i fer seguiment i actualització de les mateixes.

## Observatori de les infraestructures

La Mesa Nacional per a les Infraestructures crearà, en col·laboració amb les universitats o amb d'altres entitats del coneixement, l'Observatori de les Infraestructures, de caràcter tècnic, encarregat de desenvolupar materialment les activitats que li encarrega aquest Pacte.

L'Observatori es constituirà i desenvoluparà les seves activitats amb l'autoritat i la supervisió de la Mesa, que li assegurarà els recursos necessaris.

## Seguiment i avaluació del PNI

La Mesa formularà amb una periodicitat anual i farà públic un informe d'avaluació i seguiment del PNI, centrat en el grau de compliment dels compromisos del Pacte.

## Actualització i revisió del PNI

La Mesa formularà, si ho considera convenient i amb la periodicitat que vulgui, propostes d'actualització del PNI, amb l'objectiu d'adequar-lo als nous escenaris i a les noves necessitats en matèria d'infraestructures.

Les actualitzacions, per ser efectives, han de ser signades per les parts que han subscrit el Pacte.

El Pacte s'ha de revisar amb la periodicitat establerta en les seves previsions de vigència.

Han participat en els debats previs, hi han fet aportacions i signen el PNI, sota la presidència del Molt Honorable President de la Generalitat, les entitats i les institucions següents, mitjançant els seus representants respectius:

# Signatures





Després d'un intens i ampli procés d'anàlisi de les necessitats d'infraestructures que té el nostre país i de diàleg i debat social, institucional i polític, el Govern de Catalunya, representat per cinc departaments, els grups que sumen una sòlida majoria del Parlament, les entitats representatives de les administracions locals, les organitzacions sindicals majoritàries i organitzacions àmpliament representatives del teixit empresarial signen el *Pacte nacional per a les infraestructures*.

Aquest Pacte expressa un nivell d'acord sense precedents sobre les infraestructures que necessita el desenvolupament sostenible, el benestar i l'equilibri territorial de la nostra societat, i un compromís sòlid i ambiciós de contribuir amb la seva execució a superar la crisi que ara ens afecta.

Les parts que signen aquest Pacte volen expressar també la seva voluntat de mantenir obert el procés de diàleg i concertació que l'ha fet possible a la resta de forces polítiques, institucions i entitats representatives dels interessos econòmics i socials de Catalunya.

Així mateix, els signants del Pacte assumeixen com a prioritari fer les gestions necessàries per assegurar el compromís efectiu de les autoritats del Govern de l'Estat d'aportar els recursos econòmics previstos en aquest document per al finançament d'infraestructures en l'àmbit territorial de Catalunya.

Reunits al Palau de la Generalitat de Catalunya, el 16 d'octubre de 2009, sota la presidència del Molt Honorable senyor José Montilla i Aguilera, en senyal de conformitat amb els fonaments, els objectius i les mesures indicats a les pàgines anteriors, i de compromís per impulsar-ne i executar-ne les previsions, signen aquest *Pacte nacional per a les infraestructures*:



## Govern de la Generalitat



---

**Hble. Sr. Joaquim Nadal i Farreras**  
Conseller de Política Territorial i Obres Públiques



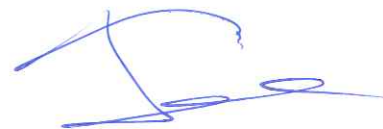
---

**Hble. Sr. Antoni Castells i Oliveres**  
Conseller d'Economia i Finances



---

**Hble. Sr. Jordi Ausàs i Coll**  
Conseller de Governació i Administracions Públiques



---

**Hble. Sr. Joaquim Llana i Cortina**  
Conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural



---

**Hble. Sr. Francesc Baltasar i Albesa**  
Conseller de Medi Ambient i Habitatge





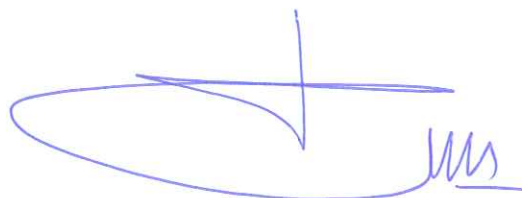
## Grups parlamentaris



---

**II·ltre. Sr. Miquel Iceta i Llorens**

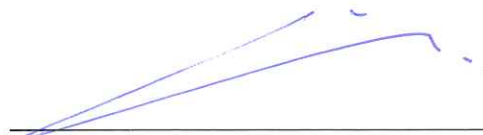
Portaveu del Grup Parlamentari Socialistes—Ciutadans pel Canvi  
(PSC-CpC)



---

**II·ltre. Sr. Joan Puigercós i Boixassa**

President del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana  
de Catalunya (ERC)



---

**II·ltre. Sr. Jaume Bosch i Mestres**

President del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya  
Verds—Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA)

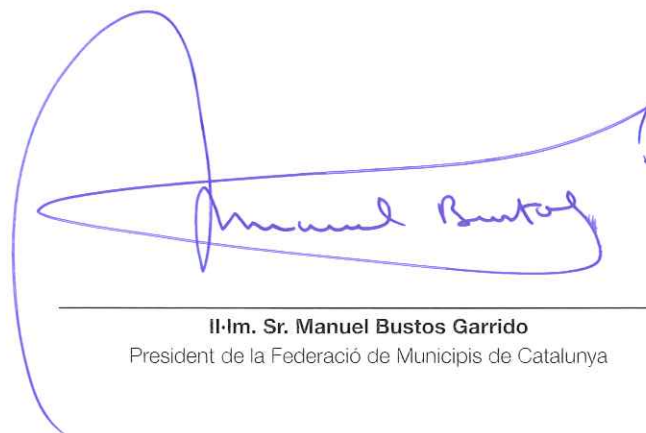


## Administració local



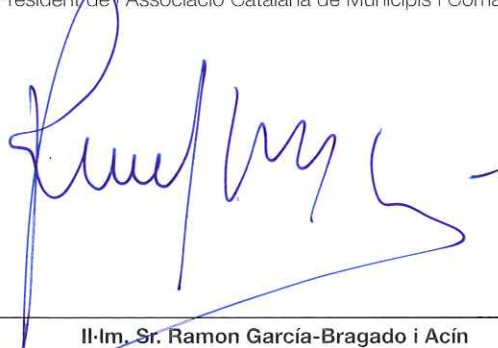
---

**II·Im. Sr. Salvador Esteve i Figueras**  
President de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques



---

**II·Im. Sr. Manuel Bustos Garrido**  
President de la Federació de Municipis de Catalunya



---

**II·Im. Sr. Ramon Garcia-Bragado i Acin**  
Vicepresident de Localret



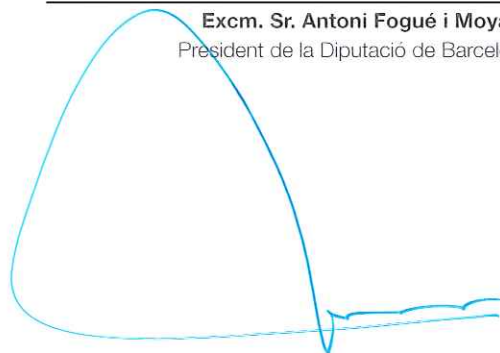
---

**Excm. Sr. Antoni Fogué i Moya**  
President de la Diputació de Barcelona



---

**II·Im. Sr. Enric Vilert i Butchosa**  
President de la Diputació de Girona



---

**II·Im. Sr. Jaume Gilabert i Torruella**  
President de la Diputació de Lleida



## Administració local



---

**Excm. Sr. Jordi Hereu i Boher**  
President de l'Àrea Metropolitana de Barcelona



---

**Excm. Sr. Jordi Hereu i Boher**  
Alcalde de Barcelona



## Agents econòmics i socials



---

**Excm. Sr. Miquel Valls i Maseda**  
President del Consell General de Cambres de Catalunya



---

**Sr. Josep González i Sala**  
President de Pimec\*



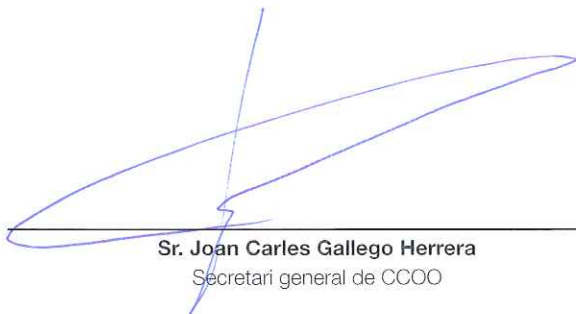
---

**Sr. Sebastià Salvadó Plandiura**  
President del RACC



---

**Sr. Josep Maria Álvarez Suárez**  
Secretari general d'UGT



---

**Sr. Joan Carles Gallego Herrera**  
Secretari general de CCOO



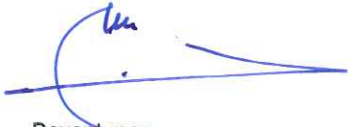
---

**Sr. Joan Caball i Subirana**  
Coordenador nacional d'Unió de Pagesos

\* Pimec signa aquest Pacte en la confiança del ple desenvolupament del Corredor del Mediterrani, i es podrà replantejar la seva presència de no assolir-se aquest objectiu.





A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line that tapers to a point on the right.

Davant meu,  
Molt Hble. Sr. José Montilla i Aguilera  
President de la Generalitat de Catalunya



# Annexos





# Annexos

**Annex I** pàg. 125

Protocols de col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària i viària a Catalunya.

**Annex II** pàg. 135

Pla Catalunya: inversions de l'Estat a Catalunya en aplicació de la disposició addicional tercera de l'Estatut. Proposta aprovada pel Govern de la Generalitat.

**Annex III** pàg. 239

Actuacions en matèria de telecomunicacions.

**Annex IV** pàg. 247

Pla integral de protecció del delta de l'Ebre.

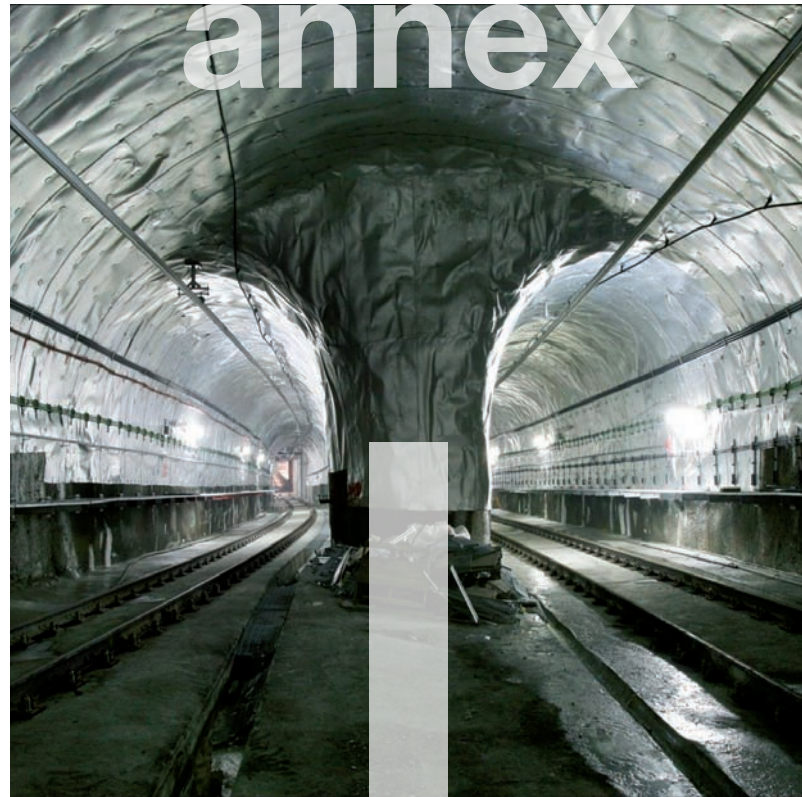
**Annex V** pàg. 253

Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte.



# Protocols de col·laboració

entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària i viària a Catalunya







## DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES

### RESOLUCIÓ

*PTO/3053/2006, de 17 d'agost, per la qual es dona publicitat al Protocol de col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques per a l'execució de diverses actuacions en les seves xarxes de carreteres i per al canvi de titularitat d'alguns trams d'aquestes xarxes.*

En data 27 d'octubre de 2005, s'ha signat el Protocol de col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució de diverses actuacions en les seves xarxes de carreteres i per al canvi de titularitat d'alguns trams d'aquestes xarxes. Aquest Conveni s'ha inscrit en el Registre de convenis de col·laboració i cooperació de la Generalitat de Catalunya amb el codi 2005/2/044.

Atès el que preveuen l'article 8.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i l'article 9 del Decret 52/2005, de 5 d'abril, de creació i regulació del Registre de convenis de col·laboració i cooperació,

### RESOLC:

Fer públic el Protocol de col·laboració subscrit entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució de diverses actuacions en les seves xarxes de carreteres i per al canvi de titularitat d'alguns trams d'aquestes xarxes, i que es transcriu com annex d'aquesta Resolució.

Barcelona, 17 d'agost de 2006

JOAQUIM NADAL I FARRERAS  
Conseller de Política Territorial  
i Obres Públiques

### PROTOCOL

*de col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució de diverses actuacions en les seves xarxes de carreteres i per al canvi de titularitat d'alguns trams d'aquestes xarxes.*

Madrid, 27 d'octubre de 2005

### REUNITS

D'una part, la senyora Magdalena Alvarez Arza, ministra de Foment,  
i de l'altra, el senyor Joaquim Nadal i Farreras, conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Ambdues parts declaren, i així es reconeixen mútuament la capacitat legal suficient per a la signatura d'aquest protocol.

### CONSIDERACIONS

El Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya manifesten el seu interès a contribuir a la millora i desenvolupament d'una xarxa de carreteres que assegurui unes condicions ade-

quades de funcionalitat, comoditat i seguretat vial.

Ambdues institucions manifesten la seva voluntat de contribuir a una acció administrativa més eficaç, a través de la coordinació dels seus programes d'actuació i de l'exploració, gestió i conservació de les seves xarxes de carreteres, amb especial atenció a tots aquells aspectes dels que pot derivar una millor atenció als usuaris i ciutadans en general.

A l'empara d'allò que estableix l'article 6.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i procediment administratiu comú, en la redacció donada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, les administracions públiques podran desenvolupar protocols generals per a establir pautes d'orientació política sobre l'actuació de cada administració en una qüestió d'interès comú o fixar el marc general i la metodologia per al desenvolupament de la col·laboració en una àrea d'interrelació o en un assumpte mutu d'interès.

El Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) elaborat pel Ministeri de Foment planteja un marc per a l'actuació en matèria de transports en què s'integren els aspectes econòmics, territorials i de funcionalitat del sistema, que considera el sistema de transports en el seu conjunt com un servei integrat, amb independència de la titularitat d'una determinada infraestructura.

El Pla d'infraestructures del transport terrestre de Catalunya elaborat per la Generalitat és el marc de referència estable per a les seves inversions en infraestructures.

En relació amb les directrius específiques per al desenvolupament de les polítiques sectorials, el PEIT planteja, en el cas de les carreteres, la concertació amb les comunitats autònomes, com a base per a la prioritització i coordinació de les actuacions del Ministeri de Foment. Igualment es planteja la possibilitat d'acordar la cessió dels trams de carretera de la xarxa de l'Estat a les comunitats autònomes quan els trams esmentats o bé hagin perdut la funcionalitat de llarg recorregut o bé hagin d'integrar-se en una xarxa de caràcter local o comarcal.

Dins de la definició concertada d'un nou esquema bàsic de la xarxa de carreteres que inclou els principals itineraris de l'Estat i de les autònoms, és possible no només la coordinació necessària per a una correcta explotació d'aquesta xarxa bàsica, sinó també la cessió a l'Estat d'aquells trams que donin continuïtat a itineraris pels quals discorri principalment el trànsit de llarg recorregut. Tot això en base a una visió funcional del conjunt de la xarxa amb objecte de millorar l'eficiència de les inversions i dels recursos disponibles, d'acord amb l'article 5 de la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de carreteres, i de l'article 20 del Reglament general de carreteres Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre.

L'objecte d'aquest protocol és la concreció dels compromisos a assumir per les administracions que signen, amb vista a la realització de forma coordinada i amb la major col·laboració i celeritat possible, de les actuacions encaminades a aconseguir a Catalunya una xarxa de carreteres connexa i complementària, que contribueixi eficaçment als objectius d'aconseguir una

es buque de aporte  
fr navire collecteur  
fr navire d'apport  
pt navio alimentador  
en feeder ship  
en feeder vessel  
de Feederschiff  
de Zubringerschiff

Vaixell que té com a funció repartir mercaderies des d'un port base a altres ports, generalment més petits, i a l'inrevés.

(06.261.100)



mobilitat i desenvolupament sostenible, tant en els grans recorreguts, competència de l'Estat, com en els d'àmbit autòmic, competència de la Generalitat.

Els acords inclosos en aquest protocol que ho requereixin per ser vinculants es desenvoluparan a través dels corresponents convenis que se subscriuran entre ambdues administracions.

En tot cas, per a la transmissió i formalització de les aportacions econòmiques de les administracions firmants, una vegada coneguts amb exactitud els costos de cada actuació, se subscriuran convenis de col·laboració d'acord amb la legislació vigent en la matèria.

#### DECLARACIONS

##### Primera

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques té previst realitzar en relació amb aquest protocol i a les carreteres de la seva competència les actuacions que es relacionen en l'annex 1.

El Ministeri de Foment té previst realitzar a les carreteres de la seva competència les actuacions que es relacionen en l'annex 2.

Totes les actuacions incloses en els annexos 1 i 2 que a la signatura d'aquest protocol no s'hagin licitat, es manifesta la intenció de les parts de licitar abans del 31 de desembre de 2012.

El pressupost que s'assigna a cadascuna de les actuacions és estimatiu i està condicionat al pressupost definitiu, que serà el que es publiqui en l'anunci de licitació de cada obra.

A més de les actuacions que s'inclouen en l'annex 2, el Ministeri de Foment té previst executar a les carreteres de la seva competència, entre els anys 2006 i 2012, obres de conservació ordinària, viabilitat, rehabilitació i millores funcionals per valor de 440 milions d'euros, i obres de seguretat viària dins del mateix període per valor de 130 milions d'euros.

##### Segona

Seguint les directrius específiques del PEIT que es mencionen en l'apartat "Consideracions", el Ministeri de Foment d'acord amb allò que preveu l'article 4.2 de la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de carreteres, proposarà al Consell de Ministres la declaració, mitjançant Reial decret de la pèrdua de funcionalitat com a Xarxa de Carreteres de l'Estat dels trams que s'enumeren i iniciarà els tràmits administratius necessaris per a la seva cessió a la Generalitat de Catalunya.

Antiga N-II, Trams:  
LP Osca-Lleida  
Lleida-Tàrraga  
Tàrraga-Igualada  
Igualada-Castellolí  
Tordera-Girona  
Variant de Girona  
Girona-Figuères  
Figuères-Frontera amb França

Antiga N-340, Trams:  
LP Castellón-L'Hospitalet de l'Infant  
L'Hospitalet de l'Infant-Tarragona  
Tarragona-Vilafranca del Penedès  
Vilafranca del Penedès-Vallirana

Antiga N-230, Tram:  
Lleida-LP Osca (Alfarràs)

Antiga N-240, Tram:  
Tarragona-Lleida  
Lleida-LP Osca (Almacelles)

Antiga N-260, Tram:  
Figuères-Olot

La cessió es produirà amb posterioritat que cadascun dels trams hagi perdut la funcionalitat com a xarxa de carreteres de l'Estat per haver un itinerari paral·lel de gran capacitat.

##### Tercera

Ambdues administracions, segons la nova funcionalitat en el tram de carretera de l'Eix Pirenaic, en el tram comprès entre Olot i Ripoll, acorden la iniciació dels tràmits per al canvi de titularitat dels trams següents:

1. L'actual N-260 entre Olot i Ripoll per Vallfogona de Ripollès passarà a ser de titularitat de la Generalitat.

2. L'actual C-26 entre Olot i Ripoll passarà a ser de titularitat de l'Administració de l'Estat.

Aquest mutu acord dels signants donarà lloc a l'aplicació d'allò establert en l'article 4.2 de la Llei 25/1988, de 25 de juliol, de carreteres, així com en els articles 10.2 i 12.1 del seu Reglament.

La ministra de Foment proposarà al Consell de Ministres l'aprovació de la transferència mitjançant Reial decret.

Amb posterioritat a la publicació en el BOE del Reial decret, es formalitzaran les actes de lliurament corresponents on constarà la descripció dels trams de carretera que es cedeixen i això serà suficient per identificar-los.

Un cop formalitzada la cessió, l'Administració que cedeix posarà a disposició de l'Administració receptora la documentació tècnica i administrativa que tingui.

Les connexions futures en l'origen final, així com el condicionament i les variants del tram entremig de la C-26 que es cedeix a l'Estat, que siguin necessàries per donar continuïtat a l'itinerari de l'Eix Pirenaic, seran construïdes a càrrec del Ministeri de Foment segons les disponibilitats pressupostària i prèvia la tramitació administrativa que escaigui.

Les possibles obres de condicionament que en el futur siguin necessàries executar en el tram de N-260 que se cedeix a la Generalitat seran construïdes pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

En cap cas el canvi de titularitat implicarà transferències de capital entre el Ministeri i la Generalitat. Aquest canvi de titularitat tampoc implica transferències de personal entre ambdues administracions.

##### Quarta

Les cessions dels trams que es relacionen en la declaració segona, es concretaran en els convenis que hauran de redactar-se per perfeccionar aquest protocol.

La data de signatura de cada conveni serà posterior al moment en què tots els trams que en ell s'inclouguin hagin perdut la funcionalitat de xarxa de carreteres de l'Estat.

El Ministeri de Foment proposarà al Consell de Ministres la declaració, mitjançant Reial decret, de la pèrdua de funcionalitat com a xarxa de carreteres de l'Estat dels trams que hagués entrat en servei l'autovia que supleixi la carretera vella.

Per executar les obres necessàries que permetin adequar a la nova funcionalitat cadascun

dels trams de carretera cedits, en els convenis que han de redactar-se, s'establirà l'import econòmic que el Ministeri de Foment ha de transferir a la Generalitat de Catalunya. Aquesta transferència de crèdit es calcularà mitjançant l'aplicació dels barems següents:

Tram de carretera d'una sola calçada: no superarà els cent vuitanta mil (180.000,00) euros per quilòmetre de carretera a cedir.

Tram de carretera de dues calçades: no superarà els tres-cents mil (300.000,00) euros per quilòmetre de carretera a cedir.

La Generalitat podrà introduir en els projectes a licitar les actuacions que consideri adequades a realitzar en funció del tractament i integració del tram cedit a la seva xarxa de carreteres. L'increment pressupostari derivat d'aquesta circumstància, respecte a l'aportació calculada pel Ministeri, serà assumit amb càrrec als pressupostos autonòmics.

La programació de les actuacions recollides a cada conveni es realitzarà de mutu acord entre ambdues administracions, segons les seves disponibilitats financeres i pressupostàries.

El Ministeri de Foment tramitarà l'expedient de despesa per a transferir la quantitat derivada de l'aplicació dels barems establerts en el conveni amb càrrec a la consignació del capítol VII dels pressupostos generals de l'Estat, una vegada hagin estat executades les obres definides en els projectes d'adequació dels trams inclosos en el conveni.

La transferència de crèdit estipulada s'efectuarà a una vegada acreditada l'execució de les obres. Podran efectuar-se transferències parcials mitjançant la presentació per la Generalitat a la Direcció General de Carreteres de certificats d'obra executada. L'acreditació parcial o total de les obres executades haurà de ser aprovada per la Direcció General de Carreteres. En cap cas la transferència total a la Generalitat podrà ser superior al pressupost de liquidació final de l'obra.

##### Cinquena

A més que en la data de la signatura d'aquest protocol ja estan en servei els trams d'autovia que supleixen els trams que s'anomenen de l'N-II i N-260, s'acorda iniciar els tràmits per què el conveni que contindrà aquestes cessions es pugui signar una vegada que el Ministeri de Foment aprovi la despesa que correspongui, prèvia aprovació del Reial decret pel Consell de Ministres que exclougi els trams anomenats de la xarxa de carreteres de l'Estat.

Els trams que inclourà aquest primer conveni seran els següents:

Antiga N-II, Trams:  
Soses-Lleida: del PK 447,980 al PK 461,000  
Lleida-Bellpuig: del PK 474,000 al PK 497,750  
Granyanella-Ribera d'Ondara: del PK 514,700 al PK 530,048  
Ribera d'Ondara-Jorba: del PK 530,048 al PK 546,213  
Jorba-Igualada: del PK 546,213 al PK 549,800  
Igualada-Castellolí: del PK 560,500 al PK 563,000

N-260, Tram:  
Argelaguer-Olot: del PK 68,100 al PK 83,900

##### Sisena

D'acord amb les directrius del PEIT, s'estudiarà la funcionalitat dels enllaços i interseccions que hi ha entre les carreteres autonòmiques

40270

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya Núm. 4727 – 27.9.2006

i carreteres estatals amb objecte de delimitar amb precisió la competència que correspon a cada administració sobre els diferents elements que els componen.

Setena

En cadascú dels convenis que es subscriguin per a perfeccionar el present protocol, es creará una Comissió de Seguiment composta per dos representants del Ministeri de Foment i

altres dos de la Generalitat de Catalunya, per coordinar el compliment dels compromisos assumits per ambdues parts en el conveni anomenat. La presidència de la Comissió correspondrà a un dels representants del Ministeri de Foment.

Vuitena

El present protocol tindrà efecte a partir de la seva signatura, i la seva vigència acabarà, llevat

d'acord entre les parts, el 31 de desembre de 2012.

Magdalena Álvarez Arza  
Ministra de Foment

Joaquim Nadal i Ferreras  
Conseller de Política Territorial  
i Obres Públiques

## ANNEX 1

Carretera	Tram	Pressupost (Euros)
Eix transversal	C-25. Tram: Cervera-Manresa	148.000.000,00
	C-25. Tram: Manresa-Vic	187.000.000,00
	C-25. Tram: Vic-Riudellots (N-II)	352.000.000,00
Eix del Llobregat	C-16. Tram: Berga-Bagà	460.000.000,00
Anella de les Gavarres	C-31. Tram: Palamós-Palafrugell	64.300.487,49
	C-66. Altres trams d'actuació	90.000.000,00
Autovia Maçanet-Platja d'Aro	C-35 Tram: Vidreres-l'Alou	53.431.689,42
Autovia Girona-Besalú	C-66. Tram: Banyoles-Besalú	71.107.082,51
Autovia Vic-Ripoll	C-17. Tram: Manlleu-Ripoll	196.400.000,00
Autovia Vilafranca-Vilafranca	C-15. Tram: Vilafranca i la Geltrú-Canyelles	65.000.000,00
	C-15. Tram: Canyelles-Vilafranca del Penedès	28.738.896,28
Terçer carril i laterals C-58	C-58. Tram: Cardanyola-Terrassa	38.000.000,00
Autovia Reus-Alcover	C-14. Tram: variant de Reus-Alcover	58.870.807,02
Autovia de la Conreria	B-500. Tram Badalona-Mollet del Vallès	275.000.000,00
Eix Diagonal	C-15. Variant de Vilafranca	28.850.000,00
	C-15. Vilafranca-Font-Rubí	14.500.000,00
	C-37. Igualada-Castellfollit del Boix	36.181.106,38
	C-37. Sant Salvador de Guardiola-Manresa	10.217.205,77
	C-37. San Salvador de Guardiola-Manresa (exterior)	17.380.000,00
Via Interpolar	C-35 Nova carretera Granollers-Cardedeu. Fase 1	21.000.000,00
Amposta-Freginals	Nova carretera d'Amposta a Freginals	6.194.810,59
Actuacions en el medi urbà	Soterrament Ronda Nord de Granollers	18.192.553,68
	Ronda Oest de Sabadell	20.000.000,00
	Ronda Sud d'Igualada. Fase 1	20.000.000,00
	Variant sud de Lleida.	77.350.000,00
	Millores de la C-17 a Montcada i Reixac i Barcelona	45.000.000,00
Carretera C-55	Nou accés a Sant Vicenç de Castellet	10.943.393,47
Figueres-Roses	C-260. Desdoblament Castelló d'Empúries-Empúriabrava	7.000.000,00
Carretera GI-533	Condicionament de Girona a Santa Coloma de Farners	14.120.575,36

Carretera	Tram	Pressupost (Euros)
Carretera de la Bisbal a Figueres	C-31, C-252 Condicionament de Verges a Torroella. Fase 1	35.000.000,00
Carretera Aragó-Eix de l'Ebre	T-330, T-333, N-230b. Condicionament Horta de Sant Joan - C-12 (Xerta)	29.700.000,00
Carretera C-221	Condicionament i variants de Batea al límit amb Aragó	18.000.000,00
Carretera T-331	T-331 Condicionament d'Uldecona a Vinallop	10.050.000,00
Carretera C-51	C-51. Condicionament de Valls al Vendrell	51.662.314,46
Carretera C-14 Tàrrrega-Belltall	C-14. Condicionament de Ciutadilla a Tàrrrega	16.744.537,87
	C-14. Condicionament de Solivella a Belltall. Fase 2	2.608.559,69
Carretera C-14 Tàrrrega-Adrall	C-14 variants pendents d'executar. Fase 1	60.000.000,00
Carretera T-202	T-202. Condicionament Altatulla-Salomó	7.800.000,00
Carretera de Tàrrrega a Aragó	C-53 i C-26. Variants pendents d'executar. Fase 1	20.000.000,00
Carretera C-63. Garrotxa	C-63 variant d'Olot	20.000.000,00
	C-63 variant de les Preses	20.000.000,00
Carretera C-63. Selva	C-63 variants pendents d'executar. Fase 1	20.000.000,00
Eix de les Garrigues	C-233. Variants i condicionaments pendents d'executar. Fase 1	15.000.000,00
Eix de la Bonaigua	C-28 Condicionament i variants pendents d'executar	50.000.000,00
Carretera C-12	C-12 Condicionament d'Àger a la C-13	23.500.000,00
Altres actuacions previstes	Altres actuacions de condicionament i millora general de la xarxa viària que depèn de la Generalitat	200.000.000,00
Suma		3.034.844.019,99

## ALTRES OBRES JA LICITADES

Eix del Llobregat	C-16 Desdoblament Puig-reig-Berga	234.432.742,81
Eix Vic-Olot per Bracons	C-37 Nova carretera de Torelló a la Vall d'en Bas	187.047.324,92

Carretera	Tram	Pressupost (Euros)
Carretera Vic-Gironella	Nova carretera de l'Eix Transversal a Olost	13.279.989,13
Actuacions en el medi urbà	Ronda nord de Granollers. Fase 2	15.885.364,06
Figueres-Roses	C-260. Desdoblament Vila-sacra-Castelló d'Empúries	8.249.164,99
Carretera de Maçanet a la N-II	GI-502, GI-503 Condicionament de la N-II a Darnius GI-503 Condicionament de Darnius a Maçanet de Cabrenys	6.592.763,96 2.459.600,23
Carretera C-63. Garrotxa	C-63. variant de Sant Esteve d'en Bas	13.359.234,73
Eix Girona-Besalú	C-66 variant de Besalú	12.618.090,22
Carretera GI-633	GI-633 variant de Sant Jordi Desvalls	6.117.607,66
Carretera C-31	C-31 Condicionament de la travessia de Segur de Calafell	5.852.600,05
Suma		505.894.482,76

## ANNEX 2

Carretera	Tram	Pressupost (Euros)
Autovia A-14	A-14 tram: Lleida (A-2)-Rosselló A-14 tram: Rosselló-Almenar A-14 tram: Almenar-L.P. Osca (Alfarràs)	36.500.000,00 40.100.000,00 42.000.000,00
Autovia A-2	A-2 Enllaç entre l'autovia A-2 i l'autopista A-7 a Castellbisbal A-2 Tordera-Maçanet de la Selva A-2 Girona-Frontera amb França	33.900.000,00 60.000.000,00 351.210.000,00
Autovia A-22	A-22 Lleida-La Cerdera A-22 La Cerdera-Variant d'Almacelles A-22 Variant d'Almacelles-Límit Lleida/Osca	40.200.000,00 13.800.000,00 37.000.000,00
Autovia A-26	A-26 Figueres-Besalú	90.151.815,66
Autovia A-27	A-27 Tarragona-El Morell A-27 El Morell-Variant de Valls A-27 Variant de Valls A-27 Variant de Valls-Montblanc A-27 Montblanc-Lleida (*)	38.100.000,00 36.080.000,00 32.650.000,00 78.900.000,00 85.000.000,00
Autovia A-7	A-7 Límit Castelló/Tarragona-L'Hospitalet de l'Infant A-7 Altafulla A-7 Vilafranca del Penedès A-7 Vilafranca del Penedès-Abrera (*)	214.840.000,00 201.468.000,00 90.250.000,00
Autovia B-23	B-23 Molins de Rei-av. Diagonal. Plataformes reservades per al transport públic	45.000.000,00
Autovia B-40	B-40 Abrera-Olesa de Montserrat B-40 Olesa de Montserrat-Viladecavalls B-40 Viladecavalls-Terrassa B-40 Tancament de l'Autovia Orbital de Barcelona (**)(**)	36.000.000,00 72.000.000,00 57.000.000,00 61.725.000,00
Autovia T-11	T-11 Reordenació accessos Aeroport de Reus-Tarragona	26.750.000,00
Carretera N-II	N-II Millora de la N-II en el Maresme (*)	100.000.000,00

Carretera	Tram	Pressupost (Euros)
Carretera N-145	N-145 Seu d'Urgell-Andorra	14.000.000,00
Carretera N-152	N-152 Ribes de Fresser-La Molina N-152 Puigcerdà-Frontera francesa. Variant de traçat	169.792.000,00 11.200.000,00
Carretera N-230	N-230 tram: L.P. Osca (el Pont de Suert)-Túnel de Vielha	120.000.000,00
Carretera N-260	N-260 Variant de la Seu D'Urgell N-260 Adral-Canturri N-260 Variant de Gerri de la Sal N-260 Variant de la Pobla de Segur N-260 Xerallo-Pont de Suert	31.500.000,00 20.000.000,00 26.000.000,00 13.832.058,81 84.141.694,61
Carretera N-340	N-340 Variant de l'Aldea	10.000.000,00
Carretera N-420	N-420 Variant de Riudecols N-420 Variant de Corbera d'Ebre N-420 Variant de Gandesa	15.961.000,00 12.309.000,00 10.853.639,00
Urbanes	Connexió Ronda litoral-Autopista C-32 Vial d'accés per a camions al port de Barcelona Enllaç i vial d'accés a la nova àrea terminal de l'aeroport	31.470.000,00 80.000.000,00 20.100.000,00
	Carreteres de l'entorn del Baix Llobregat-Millora d'accessibilitat Pont sobre el riu Ter. Connexió de la variant de Girona amb la N-IIa	12.020.242,09 6.100.000,00
Suma		2.609.904.450,17

## ALTRES OBRES JA LICITADES

A-2 Maçanet de la Selva-Sils	34.022.077,37
A-2 Sils-Caldes de Malavella	38.313.253,38
A-2 Caldes de Malavella-Aeroport	17.879.751,83
A-2 Aeroport-Formells de la Selva (Girona Sud)	16.660.470,72
A-26 Besalú-Argelaguer	47.371,18
A-26 Argelaguer-Montagut	44.303.800,00
A-7 Vandellòs-L'Hospitalet de l'Infant	54.691.390,39
A-7 L'Hospitalet de l'Infant-Mont-roig del Camp	40.694.296,68
A-7 Mont-roig del Camp-Cambriels	22.143.146,51
A-7 Cambriels-Variant de Vila-seca	51.218.938,18
A-7 2 Cinturó de Tarragona	50.492.649,15
N-230 Túnel de Vielha	143.827.520,00
N-260 Colera-Portbou	15.227.590,00
N-340 Variant de Vallirana	61.360.210,00
N-420 Variant de Falset	8.799.584,33
N-420 Coll del Moro	5.064.540,00
LL-11 Lleida-Els Alamús	20.157.320,00
Suma	624.903.909,72

Pressupost d'actuacions de conservació i seguretat vial a executar entre 2006 i 2012 570.000.000,00

(\*) Abans del 31 de desembre del 2012 es licitaran només obres pel 50% del pressupost del tram.

(\*\*) Segons s'acorda en el pla de mobilitat metropolitana a pactar entre el MIFO i PTOP.

(06.201.221)

## DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES

### ACORD

GOV/55/2007, de 20 de febrer, pel qual es declara l'ocupació urgent dels béns afectats d'expropiació per les obres d'execució del Projecte VB02093 "Millora general. Variant de la carretera C-243a a Sant Sadurn d'Anoia. Via d'enllaç de la C-243a amb la BP-2151. Tram: Sant Sadurn d'Anoia". Comarca: Alt Penedès.

El Projecte VB02093 "Millora general. Variant de la carretera C-243a a Sant Sadurn d'Anoia. Via d'enllaç de la C-243a amb la BP-2151. Tram: Sant Sadurn d'Anoia" va ser aprovat el 18 de desembre de 2006 per la Direcció General de Carreteres, d'acord amb el que preveu la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres.

L'aprovació del Projecte per l'Administració porta implícita la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i drets afectats.

En la situació actual, una gran part de les carreteres al municipi de Sant Sadurn d'Anoia discorren com a travesseres per l'interior del nucli urbà; és el cas de la carretera C-243a de Vilafranca del Penedès a Martorell, que connecta amb la vialitat urbana de Sant Sadurn d'Anoia pel seu costat sud. Els vehicles procedents d'aquesta carretera que es volen dirigir a l'oest de Sant Sadurn d'Anoia (per anar cap a Sant Pere de Riudebitlles, per la carretera BP-2241) han de travessar els carrers del nucli urbà de Sant Sadurn d'Anoia. D'altra banda, aquesta carretera suporta actualment una important circulació de vehicles lleugers i de camions de gran tonatge, aquests últims sobretot per la important activitat econòmica entrada en l'elaboració del cava. Tot això comporta una important disminució de la seguretat en la circulació i constants molèsties acústiques a la població.

Així, per tal de reduir el pas de vehicles pel nucli urbà de Sant Sadurn i millorar la seguretat i fluidesa del trànsit en aquesta zona, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha impulsat la construcció d'una variant de la carretera C-243a a Sant Sadurn d'Anoia.

Amb l'execució d'aquestes obres es contribuirà a millorar de forma substancial la seguretat viària en aquest municipi, a reduir la sinistralitat i a millorar el servei.

Per tant, resulta aconsellable a fi de poder començar les obres al més aviat possible, aplicar el procediment excepcional per a l'ocupació dels béns afectats que preveu l'article 52 de la Llei d'expropiació forçosa.

D'acord amb la redacció actual de l'article 52 de la Llei d'expropiació forçosa, s'ha efectuat la corresponent retenció del crèdit de l'import previst per al pagament de preu just dels béns i drets afectats.

En compliment del que disposa l'article 56 del Reglament de la Llei d'expropiació forçosa s'ha tramitat l'expedient d'informació pública, durant el termini de 15 dies. Les al·legacions i manifestacions aportades seran degudament valorades en l'expedient d'expropiació.

D'acord amb tot el que s'ha exposat, vistos els preceptes d'aplicació continguts a la Llei d'expropiació forçosa i el seu Reglament d'aplica-

ció, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, el Govern adopta el següent

### ACORD:

—1 Es declara urgent, a efectes d'aplicació del procediment que regulen els articles 52 de la Llei d'expropiació forçosa i 56 i següents del seu Reglament d'aplicació, l'ocupació dels béns afectats d'expropiació del Projecte bàsic d'execució per les obres del Projecte VB02093 "Millora general. Variant de la carretera C-243a a Sant Sadurn d'Anoia. Via d'enllaç de la C-243a amb la BP-2151. Tram: Sant Sadurn d'Anoia".

—2 Donar publicitat d'aquest Acord al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

—3 Indicar que contra aquest acord, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar recurs potestatiu de reposició, de conformitat amb el que preveuen els articles 107.1, 116 i 117 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, modificada per la Llei 4/1999, davant el Govern, en el termini d'un mes comptador des de l'endemà de la notificació o publicació al DOGC, o bé es pot interposar recurs contenciós administratiu, de conformitat amb el que preveu l'article 116 de la Llei esmentada i l'article 25 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciós administrativa, davant la Sala Contenciós Administrativa del Tribunal Superior de Justícia, en el termini de dos mesos comptadors des de l'endemà de la seva notificació o publicació al DOGC, sens perjudici que es pugui interposar qualsevol altre recurs que es consideri procedent.

Barcelona, 20 de febrer de 2007

RAMON GARCIA-BRAGADO i ACIN  
Secretari del Govern  
(07.039.069)

### RESOLUCIÓ

PTO/503/2007, de 30 de gener, per la qual es donava publicitat al Protocol de col·laboració subscrit entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària a Catalunya.

En data 28 de setembre de 2006, s'ha signat un Protocol de col·laboració subscrit entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària a Catalunya. Aquest Protocol de col·laboració s'ha inscrit en el Registre de convenis de col·laboració i cooperació de la Generalitat de Catalunya amb el codi 2006/2/041.

Atès el que preveuen l'article 8.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i l'article 9 del Decret 52/2005, de 5 d'abril, de creació i regulació del Registre de convenis de col·laboració i cooperació,

### RESOLUCIÓ:

Fer públic el Protocol de col·laboració subscrit entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària a Catalunya, i que es transcriu com annex a aquesta Resolució.

Barcelona, 30 de gener de 2007

JOAQUIM NADAL I FARRERAS  
Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

### ANNEX

#### Protocol

de col·laboració subscrit entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària a Catalunya.

Madrid, 28 de setembre de 2006

#### Reunions

La senyora Magdalena Alvarez Arza, ministra de Foment, que actua en funció del que s'especifica a la disposició addicional tretzena de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, en la redacció donada a aquesta per la Llei 4/1999.

El senyor Joaquim Nadal i Farreras, conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya que actua en un dels seus competències que li atribueix l'article 12 de la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de la Generalitat de Catalunya.

#### Exposen

I. Que a l'àmbit territorial de Catalunya coexisteixen la Xarxa Ferroviària d'Interès General, dependent del Ministeri de Foment, i la xarxa ferroviària competència de la Generalitat de Catalunya.

II. Que la millora i desenvolupament d'ambdues xarxes i una adequada coordinació entre aquestes és imprescindible per a la potenciació del model ferroviari en el sistema de transports de Catalunya.

III. Que, en aquest sentit, al Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) aprovat pel Govern el 15 de juliol de 2005, marc de referència actual per a les infraestructures de competència estatal, es realitza una clara aposta per al ferrocarril i la seva potenciació com a mitjà de transport alternatiu a la carretera.

Que en el desenvolupament d'aquest Pla, el Ministeri de Foment està executant les obres de la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-Francia, que suposarà una inversió fins a la seva conclusió de 5800 Meuros, restant per executar obres par valor de 2350 Meuros. Així mateix, el Ministeri està portant a terme les obres de connexió del Corredor del Mediterrani amb la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona, per un import aproximat de 420 Meuros.

Que, així mateix, el Ministeri de Foment està elaborant un estudi específic sobre les Rodalies

es de Barcelona que, un cop finalitzat, donarà lloc a la formulació d'un Pla d'actuació per a la millora i potenciació d'aquesta xarxa.

IV. Que, en l'àmbit de les seves competències, el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) aprovat per la Generalitat, és el marc de referència estable per a les seves inversions en infraestructura i vol esdevenir l'instrument que permeti el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries i ferroviàries de Catalunya, tant pel que fa al transport de passatgers com al de mercaderies.

Que, així mateix la Generalitat de Catalunya està portant a terme inversions per valor de 5.080 Meuros destinats a l'ampliació de la xarxa de metro en el marc del Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana 2001-2010.

V. Que, d'acord amb aquests objectius i per assegurar d'una forma eficaç el seu adequat compliment, ambdues administracions consideren necessari subscriure el present protocol en el que es concreten les actuacions previstes en el període 2006-2012 en les xarxes de la seva respectiva competència i els compromisos necessaris per a la realització en comú d'aquelles que així ho requereixin.

Que les actuacions incloses en aquest protocol fan referència principalment a les xarxes de rodalies i mercaderies, ferrocarril convencional i foment de la intermodalitat, completant així les actuacions abans indicades, i ja en desenvolupament, en matèria d'alta velocitat i metro.

VI. Que el present Protocol se subscriu a l'empària del que s'estableix a l'article 6.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, en la redacció donada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, pel qual les administracions públiques podran desenvolupar Protocols Generals per establir pautes d'orientació política sobre l'actuació de cada Administració en una qüestió d'interès comú o fixar el marc general i la metodologia per al desenvolupament de la col·laboració en una àrea d'interrelació o en un assumpte de mutu interès.

Convinguda la necessitat i l'oportunitat de cooperació interadministrativa sobre la base de tot l'exposat les administracions signants subscriuen el present Protocol de Cooperació amb acord als següents

#### Acords

Primer. El present Protocol regula les relacions recíproques entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució, de forma coordinada, de les actuacions ferroviàries a Catalunya que es detallen a l'Annex i que fan referència a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, de titularitat de l'Estat, i a la Xarxa Ferroviària competència de la Comunitat Autònoma de Catalunya.

Segon. Les actuacions en ell incloses es refereixen als conceptes següents:

Intercanviadors modals i noves estacions de rodalies.

Altres actuacions de rodalies.

Actuacions a la xarxa convencional de viatgers.

Millora de la seguretat en passos a nivell.

Actuacions a la xarxa de mercaderies.

Actuacions a la Xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Tercer. És intenció de les parts que el finançament d'aquestes actuacions es realitzi d'acord al repartiment que s'especifica per a cadascuna d'elles en l'Annex d'aquest Protocol, en el que també s'inclou una estimació aproximada del seu cost i s'especifica l'administració responsable de la seva execució.

Quart. Els acords inclosos en aquest Protocol requeriran, per ser vinculants, el seu desenvolupament a través dels corresponents convenis que se subscriuran, prèvia la tramitació que sigui necessària en el seu cas, entre les Entitats intervingores, una cop coneguts amb exactitud els costos de les actuacions.

Aquests convenis, en les actuacions amb especial incidència urbana, podran comptar amb la participació de les administracions locals concernides.

Cinquè. És també intenció de les parts que l'execució de les actuacions incloses en l'Annex es licitin amb anterioritat al 31 de desembre de 2012.

Sisè. A les actuacions que s'estableixen a la Xarxa de Rodalies podran incorporar-se altres obres derivades dels estudis que porta a terme la Direcció General de Ferrocarrils en coordinació amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques en el context del Pla de Rodalies de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Aquestes noves actuacions podran, si s'escau, referir-se a:

La començament de les ciutats de la segona corona metropolitana.

Completar la duplicació de via en la línia del Maresme.

Setè. En l'àmbit del transport de mercaderies, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya redactarà els estudis, i si s'escau projectes, corresponents al nou eix transversal ferroviari de Catalunya i a l'Estació de El Far de Vilamallà.

Per la seva part, el Ministeri de Foment redactarà els estudis corresponents a la Connexió per a mercaderies del Corredor Mediterrani amb la línia Barcelona-Frontera entre Tarragona i Castellbisbal.

Vuitè. Als efectes d'assumir les facultats necessàries i de vetllar per al compliment de les obligacions contractes per cadascuna de les parts que intervenen així com per al desenvolupament puntual de les obligacions vistes, es crea una Comissió de Seguiment formada per:

El director general de Ferrocarrils del Ministeri de Foment.

El secretari per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

O persones en qui deleguin.

Aquesta Comissió assumirà, sens perjudici de les competències que corresponguin a cada Organisme les següents funcions:

a) Portar a terme el seguiment de les actuacions incloses al present Protocol.

b) Informar el contingut tant del projecte constructiu que recollirà les actuacions del Protocol i els seus corresponents pressupostos.

c) Promoure la coordinació necessària per a l'execució de les obres i el desenvolupament de totes les accions que s'estimin necessàries i oportunes per a la consecució dels objectius del Protocol.

d) Vetllar pel compliment dels terminis fixats per a l'execució del Protocol.

e) Resoldre els problemes que se suscitin de la interpretació i el compliment del Protocol.

Els membres de la Comissió o persones en qui deleguin es reuniran amb una periodicitat almenys semestral, adoptant-se els acords procedents per unanimitat dels membres.

A aquesta Comissió es podran incorporar, per acord de les parts, tècnics, la presència dels quals es consideri convenient per al compliment de les funcions que té encomanades.

La Comissió de Seguiment podrà delegar en una Subcomissió Tècnica designada a aquest efecte, l'estudi dels aspectes tècnics pertinents dels projectes i obres, reservant-se en tot cas la decisió final sobre aquests.

La representació del Ministeri de Foment presidirà la Comissió de Seguiment.

Novè. La vigència del present Protocol s'estendrà al període comprès entre la data de la seva signatura i la conclusió de les actuacions en ell incloses.

Desè. El present Protocol es podrà resoldre per mutu acord de les parts signants d'aquest. Serà causa de resolució del Protocol l'incompliment de qualsevol dels acords anteriors, prèvia denuncia de qualsevol de les parts mitjançant comunicació escrita amb un termini d'antelació d'un mes com a mínim.

I en prova de conformitat de tot l'anterior, signen el present Protocol en el lloc i la data indicats a l'inici.

La ministra de Foment  
Magdalena Álvarez Arza

El conseller de Política Territorial  
i Obres Públiques  
Joaquim Nadal i Ferreras

## ANNEX

Actuació	Administració responsable	Inversió MIFO	Inversió Generalitat	Cost Total
<i>Intercanviadors modals i noves estacions de rodalies</i>				
Intercanviador Martorell	Generalitat/Ministeri	9,0	45,0	54,0
Intercanviador Sagrera-Meridiana	Generalitat/Ministeri	60,0	60,0	120,0
Intercanviador Terrassa	Generalitat/Ministeri	40,8	19,2	60,0
Intercanviador el Prat de Llobregat	Generalitat	0,0	60,0	60,0 (1)
Intercanviador Sabadell-Nord	Generalitat	6,0	6,0	12,0
Intercanviador Arc de Triomf	Generalitat	14,0	26,0	40,0
Intercanviadors línia el Papiol-Mollet	Generalitat/Ministeri	27,0	8,0	35,0
Noves Estacions	Ministeri	12,0	0,0	12,0
Aparcaments de dissuasió	Generalitat/Ministeri	6,0	6,0	12,0
<b>Total</b>		<b>174,8</b>	<b>230,2</b>	<b>405,0</b>
<i>Altres actuacions de rodalies</i>				
Desdoblament línia Barcelona-Vic	Ministeri	250,0	0,0	250,0
Integració del ferrocarril a Montmeló	Ministeri	0,0	18,0	18,0 (2)
Soterrament de la línia Barcelona-Portbou a Montcada	Ministeri	120,0	0,0	120,0
Integració del ferrocarril a l'Hospitalet de Llobregat	Ministeri	265,0	0,0	265,0 (3)
Soterrament de Sant Feliu de Llobregat	Ministeri	12,5	12,5	25,0 (4)
Accés rodalies a l'aeroport	Ministeri	166,0	0,0	166,0 (5)
Nova línia Cornellà-Castelldefels	Ministeri	600,0	0,0	600,0
<b>TOTAL</b>		<b>1.413,5</b>	<b>30,5</b>	<b>1.444,0</b>
<i>Actuacions a la xarxa convencional</i>				
Renovació de la línia Barcelona-Manresa-Lleida	Ministeri	57,00	0,0	57,00
Renovació de la línia Reus-Móra d'Ebre	Ministeri	10,0	0,0	10,0
Renovació de via en la línia Vic-Puigcerdà	Ministeri	52,0	0,0	52,0
Pla de millora d'estacions	Ministeri	20,0	0,0	20,0
Variant de Figueres	Ministeri	120,0	0,0	120,0 (6)
<b>TOTAL</b>		<b>259,0</b>	<b>0,0</b>	<b>259,0</b>
<i>Millora de la seguretat de passos a nivell</i>				
Supressió passos a nivell	Ministeri/Generalitat	25,0	15,0	40,0
<b>TOTAL</b>		<b>25,0</b>	<b>15,0</b>	<b>40,0</b>
<i>Actuacions en la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya</i>				
Prolongació FGC Terrassa	Generalitat	0,0	321,0	321,0
Prolongació FGC Sabadell	Generalitat	0,0	305,0	305,0
Desdoblament FGC Llobregat	Generalitat	0,0	219,0	219,0
Lleida-La Pobla	Generalitat	0,0	70,0	70,0
<b>TOTAL</b>		<b>0,0</b>	<b>915,0</b>	<b>915,0</b>
<i>Actuacions en la xarxa de mercaderies</i>				
Adaptació a ample UIC de la línia Castellbisbal-Mollet del Vallès	Ministeri	132,0	0,0	132,0
Ap. ferroviari a l'Aldea	Generalitat	0,0	10,0	10,0
Aps. de 750 m	Ministeri	12,0	0,0	12,0
Estació de la Llagosta	Ministeri	30,0	0,0	30,0
Accés ferroviari al port de Barcelona	Ministeri	316,5	0,0	316,5 (7)
<b>Total</b>		<b>490,5</b>	<b>10,0</b>	<b>500,5</b>
<b>Total</b>		<b>2.362,8</b>	<b>1.200,7</b>	<b>3.563,5</b>

(1) En la inversió a dur a terme per la Generalitat s'inclouran les plusvàlues urbanístiques dels sòls de l'entorn.

(2) Aquesta actuació es finançarà segons estableix el Protocol de cooperació entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Montmeló i l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries per a la integració urbana del ferrocarril en el nucli urbà de Montmeló. Per a la realització d'aquesta actuació el Ministeri de Foment aporta els sòls de

titularitat ferroviària no necessaris per a l'exploració futura. No es preveuen els costos inclosos en el projecte de la Línia de A.V.

(3) La realització d'aquesta actuació es finança en part per l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat segons s'estableix en el Protocol de Cooperació entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Baix Llobregat i els ajuntaments de Sant Boi, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat, per al desenvolupament

de les infraestructures ferroviàries d'Alta Velocitat i el Protocol de Cooperació entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat per a la construcció de l'intercanviador de Transports de la Terrassa i la reposició de l'estació de Bellvitge/el Gornal.

(4) En la inversió de la Generalitat hi participa també l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat.

(5) En el finançament de les estacions de l'Aeroport hi participa AENA.

(6) L'execució d'aquesta actuació es finançarà en base a plusvàlues urbanístiques provinents de la requalificació dels sòls ferroviaris que s'abandonin al construir la variant i, si s'escau, amb aportacions addicionals de la resta d'administracions.

(7) La construcció de la Nova Terminal serà cofinançada per l'Autoritat Portuària de Barcelona.

(07.023.022)

#### RESOLUCIÓ

*PTO/504/2007, de 30 de gener, per la qual es dona publicitat al Conveni específic de col·laboració subscrit entre l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'Institut Català d'Energia per al desenvolupament de l'estudi d'un Pla de transport d'empreses en polígons de Sabadell i Sant Quirze del Valles dins del Programa de cooperació de l'IDAE a projectes d'estalvi i eficiència energètica.*

En data 19 de desembre de 2005, s'ha signat un Conveni específic de col·laboració subscrit entre l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE), el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'Institut Català d'Energia (ICAEN) per al desenvolupament d'un estudi d'un Pla de transport d'empreses en polígons de Sabadell i Sant Quirze del Valles dins del Programa de cooperació de l'IDAE a projectes d'estalvi i eficiència energètica. Aquest Conveni s'ha inscrit en el Registre de convenis de col·laboració i cooperació de la Generalitat de Catalunya amb el codi 2005/24077.

Atès el que preveuen l'article 8.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i l'article 9 del Decret 52/2005, de 5 d'abril, de creació i regulació del Registre de convenis de col·laboració i cooperació,

#### RESOLC:

Fer públic el Conveni específic de col·laboració subscrit entre l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE), el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'Institut Català d'Energia (ICAEN) per al desenvolupament d'un estudi d'un Pla de transport d'empreses en polígons de Sabadell i Sant Quirze del Valles dins del Programa de cooperació de l'IDAE a projectes d'estalvi i eficiència energètica, i que es transcriu com annex a aquesta Resolució.

Barcelona, 30 de gener de 2007

JOAQUIM NADAL I FARRERAS  
Conseller de Política Territorial  
i Obres Públiques

#### ANNEX

CONVENI  
específic de col·laboració subscrit entre l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia, el Departament de Política Territorial i Obres Pú-

*bliques de la Generalitat de Catalunya i l'Institut Català d'Energia per al desenvolupament de l'estudi d'un Pla de transport d'empreses en polígons de Sabadell i Sant Quirze del Valles dins del Programa de cooperació de l'IDAE a projectes d'estalvi i eficiència energètica*

Barcelona, 19 de desembre de 2005

#### Reunions

D'una part,

El senyor Manel Nadal i Farreras, secretari per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (d'ara endavant DPTOP) en nom i representació del DPTOP.

I d'una altra,

El senyor D. Enrique Jiménez Larrea, en nom i representació de l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia, d'ara endavant l'IDAE, en la qualitat de director general d'aquest, càrrec per al qual va ser nomenat per Reial decret 1321/2005, de 4 de novembre (BOE núm. 265, de 5 de novembre de 2005), fent ús de les facultats del seu càrrec, i les que l'han estat conferides en virtut del Consell d'Administració de l'IDAE, núm. 112, del 28 de novembre de 2005.

I de l'altra,

El senyor D. Josep Isern i Sitjà, director de l'Institut Català d'Energia de la Generalitat de Catalunya (d'ara endavant l'ICAEN), en nom i representació de l'ICAEN.

#### Exposen

##### Primer

La Llei 9/2003 del Parlament de Catalunya, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix com objectius de les polítiques de mobilitat, entre d'altres, el d'integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat, de manera que es minimitzin els desplaçaments als centres de treball, i el d'afavorir els sistemes de transport en els polígons industrials o centres de concentració d'ocupació. Amb aquest objectiu, la pròpia llei estableix en la seva disposició addicional tercera que el Govern de Catalunya, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials.

##### Segon

Que el Govern de Catalunya està treballant en el Pla de l'energia a Catalunya a l'horitzó del 2015 on el sector del transport és prioritari per poder aconseguir els objectius identificats. Que els eixos bàsics del Pla de l'energia a Catalunya identifiquen com accions prioritàries a desenvolupar i quantificar aquelles que facin referència a la planificació de la mobilitat de les persones i de les mercaderies, així com la diversificació energètica del sector atès que el sector del transport és avui el principal consumidor d'energia final a Catalunya.

Que dins del Pla de l'energia a l'horitzó del 2015 s'estan desenvolupant els plans d'acció que inclouen actuacions tant en el camp de la diversificació energètica del sector com en el de l'optimització de la mobilitat de persones i de mercaderies.

##### Tercer

Que l'IDAE és una entitat pública empresarial que es regia per la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat, de les previstes en la lletra b) de l'apartat 1 de l'article 72 de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, així com per la disposició addicional vint-i-unena de la Llei 46/1985, de 27 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a 1986; i pels seus Estatuts aprovats pel Reial decret 802/1986, d'11 d'abril, modificats pel Reial decret 252/1997, de 21 de febrer, i pel Reial decret 2100/1998, de 25 de setembre, i altres disposicions legals d'aplicació.

##### Quart

Que l'IDAE, segons el seu Estatut (article 2n, "Fins i funcions") té encomanades, entre d'altres, les funcions de proposar, adoptar i executar, si s'escau, les directrius, mesures i estudis que siguin precisos per obtenir el nivell idoni de cooperació, estalvi i diversificació energètica en els sectors industrial, agrícola o de serveis, podent, a aquests efectes, realitzar qualsevol classe d'activitats i serveis, tant en relació amb les administracions i empreses públiques, com amb qualsevol entitat, empresa i persona privada.

##### Cinquè

Que dins de les activitats pròpies de l'IDAE s'emmarca la promoció del coneixement entre tots els agents consumidors d'energia i, en concret, dins del sector públic, de les tecnologies d'eficiència energètica. Amb aquest fi, l'IDAE ha aprovat un programa d'actuació amb pressupost suficient en el marc de l'"Estratègia d'Estalvi i Eficiència Energètica (E4)", destinat a la realització d'estudis i anàlisis de viabilitat de projectes de cooperació en aquestes matèries.

##### Sisè

La Generalitat de Catalunya té competències exclusives dins de Catalunya en temes d'estalvi i eficiència energètica, i l'ICAEN, que és un organisme dependent del Govern de Catalunya, té un coneixement ampli de la realitat i situació del país i un contacte més pròxim amb els ciutadans de Catalunya.

L'ICAEN i l'IDAE, el 6 d'abril de 2005, han signat un conveni on es defineix el marc de col·laboració entre les dues entitats per al desenvolupament d'activitats i programes en matèria d'estalvi i eficiència energètica.

##### Setè

Que el conveni que se signa avui constitueix una acció específica de l'acord marc citat en l'apartat anterior.

##### Vuitè

Que en aquestes circumstàncies, el DPTOP està interessat a contractar un estudi de viabilitat sobre la millora de la mobilitat i l'accessibilitat dels polígons industrials de Sabadell i Sant Quirze del Valles per la qual cosa ha iniciat el procés de selecció d'una empresa proveïdora que realitzarà l'estudi esmentat.

##### Novè

Que l'IDAE està interessat a cooperar en l'execució de l'estudi esmentat, contribuint al seu finançament, a fi d'anàlitzar futures actuacions a favor de l'eficiència energètica en el sector del



# Pla Catalunya

inversions de l'Estat a Catalunya  
en aplicació de la disposició  
addicional tercera de l'Estatut.  
Proposta aprovada pel Govern  
de la Generalitat







### Escenari 2007-2013 de la inversió de l'Estat a Catalunya d'acord amb la DA 3a EAC\*

Xifres indicatives i subjectes a l'evolució de les inversions dels pressupostos generals de l'Estat (PGE) de cada any.

Dades 2007 i 2008 sobre la base de la Llei de PGE i projeccions per al període 2009-2013

							MEUR corrents
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL 2007-2013
4.021,60	4.506,37	4.776,75	5.063,36	5.367,16	5.689,19	6.030,54	35.454,97

\* Disposició addicional tercera de l'Estatut d'autonomia de Catalunya. Les projeccions s'han fet suposant que la inversió computable a efectes de la base de càlcul creixerà a una taxa anual del 6%, que és la hipòtesi de creixement del PIB nominal.

## Quadre resum

Pla d'infraestructures de Catalunya 2007-2013 (DA 3a EAC)

Proposta de la part catalana, amb referències pressupostàries de la mateixa Administració general de l'Estat com a base per a la negociació i elaboració conjunta del Pla Catalunya en els termes acordats avui

Detall per departaments

	PGE 2007	TOTAL 2008*	TOTAL 2009	TOTAL 2010
Departament de Política Territorial i Obres Públiques	3.022,17	3.535,23	4.183,82	4.796,13
Carreteres	388,96	737,48	745,20	1.243,57
Ferrocarrils	1.427,42	1.659,20	2.772,19	2.918,27
Aeroports	699,74	777,31	296,61	269,12
Ports	187,60	267,11	135,42	137,62
Costes	38,82	67,99	30,62	31,04
Peatges	66,33	81,08	120,40	124,73
Abonament total del preu	130,00	-185,30	0,00	0,00
Resta (1)	83,30	130,36	83,38	71,77
<hr/>				
Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural	77,61	181,58	293,87	450,50
Regadius	77,61	175,93	210,35	367,99
Camins	0,00	5,65	83,53	82,51
<hr/>				
Departament d'Innovació, Universitats i Empresa	29,66	187,88	595,78	467,04
Infraestructures tecnològiques	3,30	0,00	97,04	132,98
Infraestructures científiques	21,06	158,76	426,02	270,06
Infraestructures turístiques	5,30	3,75	64,60	57,00



en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Subtotal 2009-2013	Inversions 2007-2013
5.560,45	3.143,55	2.967,99	20.651,94	27.209,34
1.430,76	972,10	1.015,00	5.406,63	6.533,06
3.480,04	1.773,14	1.483,14	12.426,78	15.513,41
290,95	59,00	133,00	1.048,68	2.525,73
139,39	212,00	205,00	829,43	1.284,14
33,09	0,00	0,00	94,76	201,57
128,99	127,31	131,85	633,27	780,68
0,00	0,00	0,00	0,00	-55,30
57,24	0,00	0,00	212,39	426,05
<hr/>				
518,23	475,32	386,02	2.123,93	2.383,12
428,16	385,32	296,02	1.687,84	1.941,37
90,06	90,00	90,00	436,10	441,75
<hr/>				
405,87	428,84	478,83	2.376,36	2.593,90
143,53	113,55	101,75	588,85	592,15
226,20	278,15	344,76	1.545,19	1.725,01
31,14	31,14	26,32	210,20	219,25



	PGE 2007	TOTAL 2008*	TOTAL 2009	TOTAL 2010
Comerç i Indústria	0,00	25,37	8,13	7,00
Departament de Medi Ambient i Habitatge	252,61	446,64	1.177,25	959,23
Cicle de l'aigua	247,99	439,40	737,39	683,34
Residus	1,26	0,14	300,33	117,98
Medi natural	3,36	7,10	139,54	157,91
Departament de Governació i Administracions Públiques	5,78	14,42	152,93	184,95
Departament d'Economia i Finances (energia)	14,92	12,75	22,93	34,21
Resta (2)	8,20	9,09	0,07	0,03
<b>TOTAL</b>	<b>3.410,95</b>	<b>4.387,58</b>	<b>6.426,65</b>	<b>6.892,08</b>

\* Inclou les inversions consignades en els PGE 2008 més les de l'Acord, de 12 de febrer de 2008, del grup de treball d'infraestructures i equipaments de la comissió bilateral Generalitat-Estat.

(1) Inclou la DG Instituto Geográfico, CILSA, Correos y Telégrafos, WTCB i ministeri d'Indústria i Energia.

(2) Inclou la CNMV, SEPI, la Corporación Radio y Televisión Española, la Sociedad Mercantil Estatal Radio Nacional de España i la Sociedad Mercantil Estatal Televisión Española.



en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Subtotal 2009-2013	Inversions 2007-2013
5,00	6,00	6,00	32,13	57,49
959,91	1.022,20	1.436,64	5.555,23	6.254,48
725,78	715,52	1.115,84	3.977,87	4.665,26
53,60	105,14	90,11	667,16	668,56
180,53	201,54	230,68	910,19	920,66
207,95	150,00	130,00	825,83	846,04
31,67	23,07	21,33	133,21	160,88
0,02	0,00	0,00	0,12	17,40
7.684,10	5.242,97	5.420,81	31.666,61	39.465,14

## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria de carreteres

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
<b>Autovia Tordera-Fornells de la Selva-frontera francesa (A-2)</b>			
<b>N-II Desdoblament Tordera-Fornells-Girona (PC)</b>			
Tordera-Maçanet de la Selva (O)	6	33,10	70,00
Girona-frontera francesa (PC) + (O)	6	80,00	90,00
Medinyà-Bàscara (PC)	6	0,20	
Orriols-Garrigàs (PC)	6	0,20	
Pont de Molins-Agullana (PC)	6	0,20	
<b>Autovia del Mediterrani (A-7)</b>			
A-7 Variant Tarragona-Variant Altafulla i Torredembarra (O)	6	0,12	
Tram L'Hospitalet de l'Infant-Mont-roig del Camp (O)	6	33,34	
Tram Castelló-L'Hospitalet de l'Infant (EI) + (PC)+(O)	6	1,50	80,00
Tram Altafulla-Vilafranca (EI) (49 km) +(O)	6	50,00	50,00
Tram Vilafranca-Abrera (EI) (30 km)+(PC)+(O)	6	0,20	1,00
Prolongació del 2n cinturó de Tarragona (EI)	6	0,10	
Tram La Jana-El Perelló (PC) (155 km)	6	0,44	
<b>Itinerari Lleida-frontera francesa</b>			
<b>Autovia A-14 Lleida-Sopeira</b>			
Lleida-Rosselló (enllaç A-2) (O)	6	11,00	34,40
Rosselló-Almenar (PC)+(O)	6	6,90	15,30
Almenar-límit de la demarcació d'Osca (PC)+(O)	6	20,00	7,00
Carretera Sopeira-frontera francesa			



en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
60,00	45,10		208,20
65,00	65,00	50,00	350,00
			0,20
			0,20
			0,20
			0,12
			33,34
55,00	55,00	50,00	241,50
100,00	50,00	50,00	300,00
50,00	50,00	100,00	201,20
			0,10
			0,44
			45,40
16,00			38,20
			27,00



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
N-230 Sopeira-boca sud del túnel de Vielha (EI) (45 km)+(PC)+(O)	6	0,14	40,00
Túnel de Vielha-frontera francesa (EI)+(PC)+(O)	6	0,05	1,00
<b>Autovia Lleida-Osca (A-22)</b>			
Lleida-La Cerdera (O)	6	0,06	
La Cerdera-variant d'Almacelles (O)	6	4,86	11,58
Almacelles-límit de la demarcació d'Osca (O)	6	8,30	19,79
<b>A-27 Autovia Tarragona-Montblanc</b>			
<b>Autovia Tarragona-Montblanc</b>			
- Autovia Tarragona-Ei Morell (O)	6	18,68	18,51
Ei Morell-variant de Valls (O) DG Carreteres	6	0,20	0,20
Variant de Valls (O) DG Carreteres	6	0,51	0,33
Variant de Valls-Montblanc (O) SEITT	6	23,32	19,08
Variant de Valls-Montblanc (O) DG Carreteres	6	0,20	0,20
<b>Montblanc-A-2</b>			
Montblanc-A-2	6	0,08	1,00
<b>Ronda Vallès</b>			
Ronda Vallès (via orbital de Barcelona B-40)	6	61,68	101,54

				en MEUR
TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013	
40,00	60,00	50,00	190,14	
50,00	50,00	50,00	151,05	
				0,06
				16,44
				28,09
				37,48
0,29			37,48	
0,20			0,60	
0,20			1,04	
31,80			74,20	
0,20			0,60	
				61,08
10,00	20,00	30,00	61,08	
				582,09
208,87	50,00	160,00	582,09	



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
<b>Actuacions en medi urbà i accessos a ports i aeroports</b>			
<b>Comarques de Barcelona</b>			
Connexió de l'autovia del Baix Llobregat amb l'AP-7 (O) a Castellbisbal	6	6,06	31,07
Accés a l'Aeroport de Barcelona (O)	6	12,98	
Connexió del Cinturó Litoral de l'A-2 amb la C-32 (O)	6	2,40	7,00
Ampliació del Cinturó Litoral. Tram Zona Franca-El Morrot (PC)	6	0,03	
Millora de l'accessibilitat al Baix Llobregat (PC)+(O)	6	0,03	12,00
Accés al Port de Barcelona des del cinturó del litoral (PC)+(O)	6	29,00	30,00
Plataformes reservades per al transport públic. Accés a l'àrea metropolitana de Barcelona. Tram: Molins de Rei-avinduda Diagonal (PC)+(O)	6	0,03	20,00
Transferència de l'N-II a la Generalitat i actuacions de millora de la vialitat al Maresme	6	50,00	100,00
<b>Comarques de Girona</b>			
Pont sobre el riu Ter a Girona (O) (0,51km)	6	3,10	2,20
<b>Comarques de Tarragona</b>			
Aeroport de Reus-Tarragona (O)	6	8,81	15,97

en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
			37,13
			12,98
21,02			30,42
			0,03
11,00			23,03
30,00			89,00
15,00			35,03
100,00	100,00	100,00	450,00
3,50			8,80
0,07			24,86

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
<b>Condicionaments</b>			
<b>N-145</b>			
La Seu d'Urgell-Andorra (O)	6	0,20	0,20
La Seu d'Urgell-Andorra (O) (SEITT)	6	5,00	
<b>N-152</b>			
Ribes de Freser-La Molina (Túnel de Tosses) (PC) (22 km)+(O)	6	10,00	50,00
Puigcerdà-frontera francesa (O) (3,5 km)	6	3,50	6,00
Variant de Ribes de Freser (PC)	6	10,00	10,00
La Molina actual	6	5,00	10,00
<b>Eix Pirinenc (Figueres-Olot i N-260)</b>			
Figueres-Besalú (PC) (25 km)+(O)	6	0,30	30,00
Tram Llançà - Figueres (EI)	6	0,03	0,50
Variant de Gerri de la Sal (O) (2,3 km)	6	6,00	12,36
Xerallo-El Pont de Suert (PC) (20,6 km)+(O)	6	0,05	4,00
Variant de la Seu d'Urgell (EI) (6,5 km)+(PC)+(O)	6	0,03	
Tram d'Adrall (connexió EI EI 1-L-04) -Canturri (EI)+(PC)+(O)	6	0,03	1,00
N-260 Variant de la Pobla de Segur (PC) (1,9 km)+(O)	6	0,15	
<b>N-340</b>			
Variant de l'Aldea (PC)	6	8,10	16,60
Variant de Vallirana (O) (2,2 km)	6	4,00	5,00
<b>N-420</b>			
Variant de Falset (O) (3,5 km)	6	0,02	

en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
			0,40
			5,00
50,00	60,00		170,00
5,06			14,56
25,00			45,00
			15,00
30,00	30,00		90,30
0,50	40,00	40,00	81,03
			18,36
25,00	25,00	30,00	84,05
			0,03
10,00	20,00	10,00	41,03
			0,15
10,00			34,70
32,95			41,95
			0,02



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
Variant de Gandesa (PC) (5 km)+(O)	6	2,00	
Variant de Corbera d'Ebre (PC) (3,9 km)+(O)	6	6,00	
Variant de Riudecols (PC) (4,5 km)+(O)	6	10,00	
<b>Actuacions de conservació i explotació (conservació ordinària i de vies, rehabilitació i millora, millores funcionals locals)</b>			
Comarques de Barcelona	6	25,55	26,96
Comarques de Girona	6	36,25	38,25
Comarques de Lleida	6	23,50	24,79
Comarques de Tarragona	6	6,17	6,51
<b>Actuacions de seguretat viària</b>			
Comarques de Barcelona	6	12,41	13,09
Comarques de Girona	6	7,01	7,40
Comarques de Lleida	6	5,33	5,62
Comarques de Tarragona	6	5,80	6,12
<b>Inversions del ministeri d'Indústria i Energia</b>			
Carretera de Guardiola de Berguedà a Campdevàrol	6	50,00	30,00
Pont de la Granja d'Escarp	6	10,00	7,00
Nova carretera de Riba-roja d'Ebre a Almatret i Mequinensa	6	1,00	25,00
<b>Total capítol 6</b>		<b>721,20</b>	<b>1.115,57</b>
Construcció del tercer pont a Tortosa	76	5,00	10,0





Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
Pla de grans eixos viaris	75	14,00	98,00
Eix Barcelona-Cerdanyola-Sabadell-Terrassa		3,00	48,00
Tercer carril de la C-58		2,00	38,00
La porta sud de Terrassa		1,00	10,00
C-55 Castellbell i el Vilar-Manresa		1,00	10,00
Variant de Vilanova de la Barca i Tèrmens		10,00	40,00
Anella viària del delta de l'Ebre	75	5,00	20,00
<b>Total capítol 7</b>		<b>24,00</b>	<b>128,00</b>
<b>Total</b>		<b>745,20</b>	<b>1.243,57</b>

en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
185,00	92,00	130,00	519,00
55,00	42,00	10,00	158,00
25,00	15,00	10,00	90,00
30,00	27,00		68,00
100,00	50,00	120,00	281,00
30,00			80,00
20,00	5,00		50,00
215,00	97,00	130,00	594,00
1.430,76	972,10	1.015,00	5.406,63

## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria de ferrocarrils

Denominació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
<b>1. Intercanviadors modals i noves estacions</b>			
Intercanviador de Sabadell Nord	6	2,55	1,91
Nova estació de rodalies de la Sagrera/Meridiana	6	22,91	17,18
Intercanviador de l'estació de Renfe Baricentro (Barcelona)	6	6,00	4,00
Intercanviador de l'estació de Renfe-FGC Hospital General de Catalunya, Sant Cugat	6	3,00	0,00
Estacions de viatgers. Estació de Barcelona Sants	6	25,25	26,77
Intercanviador de Martorell	6	3,00	
Intercanviador de Vulpalleres	6	1,00	1,70
Intercanviador de la Torrassa	6	20,00	20,00
Nova estació de Can Llong	6	7,00	8,00
Aparcaments de dissuasió	6	2,00	2,00
<b>Total intercanviadors modals i noves estacions de rodalies</b>		<b>92,71</b>	<b>81,56</b>
<b>2. Altres actuacions de rodalies</b>			
Desdoblament de la línia Barcelona-Vic amb soterrament a Mollet	6	50,00	80,00
Integració del ferrocarril a l'Hospitalet	6	45,00	50,00
Soterrament del ferrocarril al seu pas per Sant Feliu de Llobregat	6	5,00	10,00
Connexió ferroviària Barcelona Sants-Aeroport de Barcelona	6	30,00	40,00
Adaptació de la línia El Papiol-Mollet	6	48,11	45,00
Reforma de l'estació del Passeig de Gràcia (adaptació al PMR)	6	3,27	2,46

en MEUR			
TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
			4,46
0,00			40,09
0,00			10,00
0,00			3,00
36,43			88,45
			3,00
			2,70
			40,00
			15,00
			4,00
36,43	0,00	0,00	210,70
<hr/>			
			250,00
80,00	40,00		195,00
50,00	50,00		50,00
35,00			120,00
50,00			110,68
17,57			5,73
0,00			



Denominació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
Modernització de la catenària a rodalies de Barcelona (Granollers, Mataró i Terrassa-Manresa)	6	5,45	4,09
Rodalies de Barcelona	6	9,10	40,00
Rodalies de Barcelona	6	66,00	80,00
Estacions de rodalies	6	14,00	16,71
Tallers, instal·lacions i tallers mitjans de rodalies	6	0,00	10,77
Soterrament de la línia Barcelona-Portbou a Montcada	6	20,00	50,00
Nova línia Cornellà-Castelldefels	6	0,00	50,00
<b>Total altres actuacions a rodalies</b>		<b>295,93</b>	<b>479,03</b>

3. Actuacions a la xarxa convencional			
Renovació de la línia Reus-Móra d'Ebre	6	7,00	
Línia fèrria Barcelona-Puigcerdà	6	17,34	16,60
Eliminació de pas a nivell de Flaçà	6	4,80	0,00
Línia Calaf-Manresa (PC)	6	3,00	5,00
Desviament ferroviari de la façana marítima de Tarragona	6	25,00	50,00
Estacions, instal·lacions i mitjans de rodalies i mitjana distància a les estacions	6	4,87	7,59
Estacions de viatgers. Modernització de terminals i estacions de la xarxa general	6	5,44	5,77
Variant de Figueres (1a fase) (adjudicada)	6	7,00	2,00
Variant de Figueres (2a fase)			5,00
Renovació de les estructures metàl·liques de la línia Barcelona-Port Bou, tram Granollers i Massanet	6	5,82	4,36
Connexió Valls-Reus. Ramal de Picamoixons	6		3,00
Rehabilitació de la línia Reus-Roda de Barà	6		
Pla de supressió de passos a nivell	6	11,87	19,46
Supressió i protecció de passos a nivell	6	2,74	3,14

en MEUR			
TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00			9,55
80,00			129,10
80,00			226,00
17,72			48,43
0,00			10,77
50,00			120,00
250,00	250,00	300,00	850,00
710,29	340,00	300,00	2.125,25
<hr/>			
			7,00
0,00			33,94
0,00			4,80
25,39			33,39
30,00	30,00	39,00	174,00
12,67			25,13
6,12			17,33
			9,00
30,00	30,00	15,00	80,00
0,00			10,18
3,00			6,00
20,00	30,00	30,00	80,00
9,96			41,28
3,33			9,22



Denominació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
Altres actuacions a la xarxa convencional	6	3,17	7,83
Altres actuacions a la xarxa convencional: terminals, instal·lacions, equipament, telecomunicacions, circulació, manteniment	6	5,14	5,31
Altres actuacions a la xarxa convencional: modernització, renovació de via i catenària, subestacions, seguretat	6	69,20	75,47
<b>Total actuacions a la xarxa convencional</b>		<b>172,40</b>	<b>210,54</b>
<b>4. Actuacions a la xarxa de mercaderies</b>			
Port de Barcelona	6	0,25	0,00
Accés ferroviari al Port de Barcelona	6	100,00	150,00
Adequació de la terminal de Can Tunis per al tràfic de mercaderies en ample ibèric i UIC	6	20,00	20,00
Apartadors ferroviaris de 750 m	6	6,00	
Estació de la Llagosta	6	20,00	
Implantació de la tercera via al tram Mollet-Sant Celoni	6		
Nova línia ferroviària Tarragona Castellbisbal (1a fase)	6		
Connexió ferroviària Logis Empordà	6	40,00	
<b>Total actuacions a la xarxa de mercaderies</b>		<b>186,25</b>	<b>170,00</b>
<b>5. Línia d'alta velocitat</b>			
Barcelona			
LAV Madrid-frontera francesa	6	580,18	585,98
Taller d'alta velocitat a Barcelona	6	3,66	5,00
Estació Barcelona-La Sagrera (previsions de desviament)		10,00	30,00





en MEUR			
TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00			11,01
5,48			15,93
78,00			222,68
223,94	90,00	84,00	780,88
0,00			0,25
50,00			300,00
10,00			50,00
			6,00
			20,00
50,00	50,00	50,00	150,00
25,00	25,00	75,00	125,00
			40,00
135,00	75,00	125,00	691,25
591,40			1.757,56
7,41			16,07
30,00	20,00		90,00



Denominació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
Girona			
LAV Madrid-frontera francesa	6	198,19	200,17
Estacions d'alta velocitat	6	30,35	43,35
Lleida			
LAV Madrid-frontera francesa	6	10,90	11,01
Tarragona			
LAV Madrid-frontera francesa	6	62,06	62,68
<b>Total línia d'alta velocitat</b>		<b>895,34</b>	<b>938,19</b>
<b>6. Corredor del Mediterrani Vandellòs-Perafort</b>			
LAV Valencia-Tarragona: Vandellòs-Tarragona-connexió amb la LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa	6	36,56	50,67
<b>Total corredor del Mediterrani Vandellòs-Perafort</b>		<b>36,56</b>	<b>50,67</b>
<b>7. Altres actuacions</b>			
Conveni amb ADIF per a l'administració de les infraestructures de titularitat de l'Estat	6	99,10	105,30
Museu de Vilanova	6	0,06	0,05
Patrimoni i urbanisme - Convenis urbanístics i racionalització dels espais per a ús comercial	6	8,71	11,80
<b>Total altres actuacions</b>		<b>107,87</b>	<b>117,15</b>



en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
202,02			600,38
30,35			104,06
11,11			33,01
63,26			188,01
935,55	20,00	0,00	2.789,08
80,00			167,23
80,00	0,00	0,00	167,23
0,00			204,40
0,00			0,10
12,68			33,19
12,68	0,00	0,00	237,70



Denominació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010
<b>8. Noves actuacions</b>			
Corredor ferroviari Castelló-Tarragona (1a fase)	6	0,00	0,00
Estació de ferrocarril de Camp de Tarragona	6	20,00	20,00
Accés de l'alta velocitat a l'Aeroport de Barcelona	6	0,00	30,00
Nova línia orbital ferroviària Vilanova-Mataró (projecte i obra)	6	4,00	50,00
Noves actuacions a rodalies	6	200,00	150,00
Projecte i obres d'adaptació a PMR d'estacions de Renfe a Catalunya	6	10,00	10,00
<b>Total noves actuacions</b>		<b>234,00</b>	<b>260,00</b>
<hr/>			
<b>Total capítol 6</b>		<b>2.021,05</b>	<b>2.307,13</b>
<hr/>			
Concessionària Figueres-Perpinyà	77	34,34	34,34
Conveni del transport metropolità	75	40,80	40,80
L9 - Parc logístic de l'Aeroport	75	676,00	536,00
Eix transversal ferroviari	75		
<b>Total capítol 7</b>		<b>751,14</b>	<b>611,14</b>
<hr/>			
<b>Total</b>		<b>2.772,19</b>	<b>2.918,27</b>



en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00	82,00	82,00	164,00
0	0,00	0,00	40,00
50,00	60,00		140,00
608,00	600,00	600,00	1.862,00
150,00	150,00	100,00	750,00
10,00	10,00	10,00	50,00
818,00	902,00	792,00	3.006,00
2.951,90	1.427,00	1.301,00	10.008,08
34,34	34,34	34,34	171,70
40,80	40,80	40,80	204,00
403,00	246,00	82,00	1.943,00
50,00	25,00	25,00	100,00
528,14	346,14	182,14	2.418,70
3.480,04	1.773,14	1.483,14	12.426,78

## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria d'aeroports

en MEUR

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
<b>Aeroport de Barcelona</b>							
Resta de les actuacions previstes	6	127,70	56,74	30,79	0,00	0,00	215,23
Nou edifici de la terminal satèl·lit, Barcelona	6	125,00	125,00	169,00	31,00	100,00	550,00
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>252,70</b>	<b>181,74</b>	<b>199,79</b>	<b>31,00</b>	<b>100,00</b>	<b>765,23</b>
<hr/>							
Aeroport de Sabadell	6	6,26	6,20	6,00	6,00	6,00	30,46
Aeroport de Girona	6	18,74	14,08	8,00	10,00	12,00	62,82
Aeroport de Reus	6	18,91	67,10	77,16	12,00	15,00	190,18
<b>Total capítol 6</b>		<b>296,61</b>	<b>269,12</b>	<b>290,95</b>	<b>59,00</b>	<b>133,00</b>	<b>1.048,68</b>



## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria de ports

en MEUR

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
Port de Barcelona	6	103,03	105,23	107,00	92,00	85,00	492,26
Port de Tarragona	6	32,39	32,39	32,39	120,00	120,00	337,17
<b>Total capítol 6</b>		<b>135,42</b>	<b>137,62</b>	<b>139,39</b>	<b>212,00</b>	<b>205,00</b>	<b>829,43</b>

## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria de costes

en MEUR

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
Control de la regressió de la costa a Barcelona	6	2,10	4,60	5,90	0,00	0,00	12,60
Protecció i recuperació dels sistemes litorals a Barcelona	6	1,70	2,60	2,90	0,00	0,00	7,20
Dotacions per a l'accés i ús públic de la costa a Barcelona	6	0,50	1,00	1,30	0,00	0,00	2,70
Control de la regressió de la costa a Girona	6	3,50	4,00	4,10	0,00	0,00	11,60
Protecció i recuperació dels sistemes litorals a Girona	6	2,60	2,80	3,00	0,00	0,00	8,40
Dotacions per a l'accés i ús públic de la costa a Girona	6	1,90	2,00	2,10	0,00	0,00	6,00
Control de la regressió de la costa a Tarragona	6	2,40	2,40	3,90	0,00	0,00	8,70
Protecció i recuperació dels sistemes litorals a Tarragona	6	2,00	2,10	2,80	0,00	0,00	6,90
Dotacions per a l'accés i ús públic de la costa a Tarragona	6	1,00	1,50	1,60	0,00	0,00	4,10
Passeig marítim de la platja Llarga de Tarragona	6	3,00	3,00	0,00	0,00	0,00	6,00
Front marítim de Castelldefels. Tram II	6	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Passeig fluvial davant del nucli urbà de Deltebre, fase II PIPDE	6	2,20	0,00	0,00	0,00	0,00	2,20
Aplicació de la Llei de patrimoni històric	6	0,10	0,10	0,20	0,00	0,00	0,40
Incidències d'exercicis anteriors	6	0,20	0,20	0,20	0,00	0,00	0,70
Treballs previs d'inversió en costes	6	0,80	0,90	1,00	0,00	0,00	2,60
Reposició de sorra a platges	6	0,10	0,10	0,20	0,00	0,00	0,40
Reposició d'infraestructures costaneres	6	0,10	0,20	0,20	0,00	0,00	0,60
Obres de reposició i conservació del litoral	6	1,30	1,30	1,30	0,00	0,00	4,00
Adquisició d'equips de transport	6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10





en MEUR

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
Reposició d'equips de transport	6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Difusió i sensibilització de bones pràctiques, valors ambientals i accions al litoral	6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Estudis tècnics del litoral	6	1,50	1,70	1,90	0,00	0,00	5,10
Delimitacions DPMT	6	0,50	0,40	0,30	0,00	0,00	1,20
<b>Total capítol 6</b>		<b>30,60</b>	<b>31,00</b>	<b>33,10</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>94,76</b>

## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria de peatges

Actuació		TOTAL 2009	TOTAL 2010
<b>Actuacions ja previstes</b>			
Descomptes en peatges (RDL 6/1999)	(1)	22,30	23,50
Nous descomptes (conveni de la DA 3a EAC) *		12,30	13,00
	(2)		
<b>Total autopistes de la Generalitat</b>	<b>(3)</b>	<b>34,50</b>	<b>36,40</b>
<hr/>			
<b>Total autopistes de titularitat de l'Estat **</b>	<b>(4)</b>	<b>43,70</b>	<b>45,00</b>
<hr/>			
<b>Total inversió ja prevista</b>		<b>78,20</b>	<b>81,50</b>
<hr/>			
<b>Noves actuacions</b>			
AP-7 tram Amposta-L'Ampolla		5,10	5,60
Peatge de Martorell		8,50	9,10
Noves actuacions per determinar		28,60	28,60
<b>Total inversió en noves actuacions</b>		<b>42,20</b>	<b>43,30</b>
<hr/>			
<b>Total peatges</b>		<b>120,40</b>	<b>124,70</b>

\* Pendent de signatura

\*\* Inclou els descomptes a l'AP-7 i la B-30 aprovats pel Reial decret 101/2000, de 21 de gener: Sant Cugat (B-30), Girona (AP-7) i Tarragona (AP-7).

També inclou els descomptes a usuaris habituals d'AUMAR imputables en territori català.

S'hi ha d'afegir un cost, el primer any (2008), de 360.000 € per a la instal·lació de pòrtics als accessos de Vilafranca (no es calcula la fibra òptica, ja instal·lada)

en MEUR

TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
24,80	26,10	27,60	124,20
13,60	14,20	14,90	67,90
38,30	40,40	42,40	192,10
46,30	47,90	49,70	232,50
84,60	88,30	92,10	424,70
6,00			16,70
9,80	10,50	11,10	48,90
28,60	28,60	28,60	143,00
44,40	39,10	39,70	208,60
129,00	127,30	131,90	633,30

Notes: L'any correspon a l'exercici en què es realitza efectivament el pagament, independentment de l'any de meritació.

- (1) Sense límit temporal (fins al final del període de concessió a les autopistes de titularitat de la Generalitat).
- (2) D'acord amb el criteri de meritació establert (pagament a l'any vençut), l'any 2014 seria l'any de cobrament, sense que això impliqui un exercici més de compensació.
- (3) ACESA (fins al 2021) i AJMAR (fins al 2019).
- (4) Estimació realitzada a partir de les dades reals de 2007 i estimació per als anys següents, d'acord amb el Reial decret 101/2000 i els creixements de trànsits esperats.

### Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Resta d'inversions associades al Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Ens estatal	Actuació	Província	Cap. 6, art. 75-76
DG Instituto Geográfico	Formació en cartografia bàsica i derivada	vp	6
CILSA	Urbanització general, 1a fase	8	6
CILSA	Edificació, 2a fase	8	6
CILSA	Edificació d'altres negocis	8	6
CILSA	D'altre immobilitzat	8	6
Correos y Telégrafos	Construccions	8	6
Correos y Telégrafos	Telecomunicació	8	6
Correos y Telégrafos	Mecanització	8	6
Correos y Telégrafos	Seguretat	8	6
Correos y Telégrafos	Mobiliari	8	6
Correos y Telégrafos	Informàtica	8	6
Correos y Telégrafos	Sistemes de transport	8	6
Correos y Telégrafos	Aplicacions informàtiques	8	6
Correos y Telégrafos	Construccions	17	6
Correos y Telégrafos	Telecomunicació	17	6
Correos y Telégrafos	Mecanització	17	6
Correos y Telégrafos	Seguretat	17	6
Correos y Telégrafos	Mobiliari	17	6
Correos y Telégrafos	Informàtica	17	6
Correos y Telégrafos	Sistemes de transport	17	6
Correos y Telégrafos	Aplicacions informàtiques	17	6
Correos y Telégrafos	Construccions	25	6
Correos y Telégrafos	Telecomunicació	25	6
Correos y Telégrafos	Mecanització	25	6
Correos y Telégrafos	Seguretat	25	6

en MEUR

TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,89	0,90	0,91	0,00	0,00	2,71
0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,26
26,12	25,20	10,04	0,00	0,00	61,36
10,05	0,00	0,00	0,00	0,00	10,05
0,05	0,05	0,05	0,00	0,00	0,16
20,14	20,74	20,83	0,00	0,00	61,71
0,34	0,36	0,38	0,00	0,00	1,07
7,40	5,82	5,87	0,00	0,00	19,08
0,30	0,30	0,31	0,00	0,00	0,91
1,43	1,47	1,51	0,00	0,00	4,41
2,36	2,45	2,58	0,00	0,00	7,39
1,37	1,42	1,48	0,00	0,00	4,27
1,46	1,53	1,60	0,00	0,00	4,58
2,43	2,50	2,51	0,00	0,00	7,44
0,05	0,05	0,05	0,00	0,00	0,16
0,07	0,06	0,06	0,00	0,00	0,18
0,06	0,06	0,07	0,00	0,00	0,19
0,26	0,26	0,27	0,00	0,00	0,79
0,26	0,27	0,28	0,00	0,00	0,81
0,15	0,16	0,17	0,00	0,00	0,48
0,21	0,22	0,23	0,00	0,00	0,66
2,60	2,68	2,69	0,00	0,00	7,96
0,03	0,03	0,04	0,00	0,00	0,10
0,05	0,04	0,04	0,00	0,00	0,12
0,06	0,06	0,07	0,00	0,00	0,19



Ens estatal	Actuació	Província	Cap. 6, art. 75-76
Correos y Telégrafos	Mobiliari	25	6
Correos y Telégrafos	Informàtica	25	6
Correos y Telégrafos	Sistemes de transport	25	6
Correos y Telégrafos	Aplicacions informàtiques	25	6
Correos y Telégrafos	Construccions	43	6
Correos y Telégrafos	Telecomunicació	43	6
Correos y Telégrafos	Mecanització	43	6
Correos y Telégrafos	Seguretat	43	6
Correos y Telégrafos	Mobiliari	43	6
Correos y Telégrafos	Informàtica	43	6
Correos y Telégrafos	Sistemes de transport	43	6
Correos y Telégrafos	Aplicacions informàtiques	43	6
WTCB	Immobilitzat material	8	6
<b>Total</b>			



en MEUR

TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,10	0,11	0,11	0,00	0,00	0,31
0,16	0,17	0,18	0,00	0,00	0,51
0,14	0,15	0,15	0,00	0,00	0,44
0,14	0,14	0,15	0,00	0,00	0,43
2,94	3,03	3,04	0,00	0,00	9,01
0,05	0,05	0,05	0,00	0,00	0,14
0,07	0,05	0,05	0,00	0,00	0,17
0,06	0,06	0,07	0,00	0,00	0,19
0,36	0,37	0,38	0,00	0,00	1,10
0,26	0,27	0,29	0,00	0,00	0,82
0,18	0,19	0,20	0,00	0,00	0,57
0,19	0,20	0,21	0,00	0,00	0,60
0,34	0,35	0,36	0,00	0,00	1,05
83,38	71,77	57,24	0,00	0,00	212,39

## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Total regadius del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí		207,73
Execució de les obres del projecte de regulació del Segrià Sud. Xarxa de regulació i distribució. Fase 3	Cap. 7	10,20
Elevacions de Flix i ampliació del Segrià Sud	Cap. 7	0,00
Total Segrià Sud		10,18
Execució de les obres del regadiu Garrigues Sud. Etapa IV. Termes municipals de Juncosa, Bellguarda i Els Torms. Fase 6	Cap. 7	10,50
Total Garrigues Sud		10,49
<hr/>		
Execució de les obres del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa primària. Sector 1	Cap. 7	4,80
Execució de les obres del projecte del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa de distribució. Sector 1	Cap. 7	10,80
Execució de les obres del projecte del regadiu Xerta-La Sènia. Adequació del canal. Tram 3	Cap. 6	12,40
Execució de les obres del projecte del regadiu Xerta-La Sènia. Adequació del canal. Tram 4	Cap. 6	4,20
Execució de les obres del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa de reg. Sector 2	Cap. 7	0,00
Execució de les obres del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa de reg. Sector 3	Cap. 7	0,00
Execució de les obres del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa de reg. Sector 4	Cap. 7	0,00
Execució de les obres del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa de reg. Sector 5	Cap. 7	0,00





en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
363,47	426,55	385,32	296,02	1.679,09
6,00	0,00	0,00	0,00	16,18
9,10	16,40	15,40	9,10	50,00
15,10	16,40	15,40	9,10	66,18
6,00	0,00	0,00	0,00	16,49
6,00	0,00	0,00	0,00	16,49
0,00	0,00	0,00	0,00	4,80
0,00	0,00	0,00	0,00	10,85
0,00	0,00	0,00	0,00	12,36
7,00	2,80	0,00	0,00	14,00
0,30	8,70	9,10	0,00	18,00
0,00	0,40	12,90	13,40	26,70
0,00	6,00	11,00	11,00	28,00
0,00	8,20	16,40	16,40	41,00

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Execució de les obres del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa de reg. Sector 6	Cap. 7	0,00
Execució de les obres del regadiu Xerta-La Sènia. Xarxa de reg. Sector 7	Cap. 7	0,00
<b>Total Xerta-la Sènia</b>		<b>32,21</b>
<hr/>		
Execució de les obres de reg de l'Aldea-Camarles. Captació, impulsió 1 i bassa 1	Cap. 6	9,60
Execució de les obres de reg de l'Aldea-Camarles. Xarxa de reg	Cap. 6	0,00
Execució de les obres del regadiu de l'Aldea-Camarles. Xarxa de reg. fase 2	Cap. 6	0,00
Regadiu de l'EDAR de l'Ampolla	Cap. 7	1,00
<b>Total l'Aldea-Camarles</b>		<b>10,63</b>
<hr/>		
Execució de les obres d'acreixement de la presa de Margalef (el Priorat), inclosa la comprovació del comportament de la presa acrescudada en un model matemàtic	Cap. 7	2,70
Execució de les obres de reg de suport al terme municipal de Margalef	Cap. 7	1,50
Ampliació de regadius de la conca del Montsant	Cap. 7	0,00
<b>Total Montsant</b>		<b>4,17</b>
<hr/>		
Regs de la comarca del Priorat	Cap. 7	0,00
Reg d'Ulldemolins	Cap. 7	2,00
<b>Total Priorat</b>		<b>2,00</b>

en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00	10,80	21,60	21,60	54,00
0,00	0,00	3,50	14,00	17,50
7,27	36,87	74,42	76,44	227,21
10,10	0,00	0,00	0,00	19,70
0,20	6,60	13,60	9,60	30,00
0,00	0,10	4,40	9,10	13,62
1,00	0,00	0,00	0,00	2,00
11,27	6,76	18,03	18,64	65,32
0,00	0,00	0,00	0,00	2,67
1,00	0,00	0,00	0,00	2,50
2,00	0,90	0,00	0,00	2,90
3,00	0,90	0,00	0,00	8,07
3,50	15,0	6,50	0,00	25,00
1,60	0,00	0,00	0,00	3,60
5,06	15,03	6,52	0,00	28,60



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Projecte de nova captació per gravetat del canal Algerri-Balaguer	Cap. 7	4,70
Sèquia del Cup de Menàrguens i Balaguer	Cap. 7	0,00
Sèquia de Torrelameu	Cap. 7	0,00
Execució de les obres de la concentració parcel·lària. Sector C. Balaguer	Cap. 7	0,00
Execució de les obres de xarxa de reg. Sector C. Balaguer	Cap. 7	0,00
Modernització de la sèquia d'Albesa	Cap. 7	0,00
Execució de les obres del complementari núm. 1 de concentració parcel·lària. Castelló de Farfanya	Cap. 7	0,00
<b>Total Algerri-Balaguer</b>		<b>4,74</b>
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell als termes municipals de Puigverd d'Agramunt, Tornabous i Tàrrega (l'Urgell)	Cap. 6	10,00
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. termes municipals de Penelles, Bellmunt i Castellserà (l'Urgell i la Noguera)	Cap. 6	7,20
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell als termes municipals de Bellvís, Linyola (el Pla d'Urgell) i Vallfogona de Balaguer (la Noguera)	Cap. 6	3,40
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. Sector 38. termes municipals d'Artesa de Lleida, Lleida i Puigverd de Lleida (el Segrià)	Cap. 6	4,00
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. Sector 49. termes municipals d'Artesa de Lleida, Puigverd de Lleida (el Segrià) i Juneda (les Garrigues)	Cap. 6	3,80
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. Sector 50. termes municipals d'Albatàrrec, Lleida i Montoliu de Lleida (el Segrià)	Cap. 6	3,70



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00	0,00	0,00	0,00	4,74
0,00	1,70	4,30	0,00	6,00
0,00	3,10	1,90	0,00	5,00
0,10	1,30	1,10	0,00	2,50
0,00	1,70	2,60	3,70	8,00
4,70	10,30	0,00	0,00	15,00
0,50	0,50	0,00	0,00	1,00
5,30	18,59	9,88	3,73	42,24
0,00	0,00	0,00	0,00	10,01
2,10	0,00	0,00	0,00	9,30
4,20	0,00	0,00	0,00	7,60
10,00	6,00	0,00	0,00	20,00
9,40	5,60	0,00	0,00	18,80
9,30	5,60	0,00	0,00	18,60



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. Demarcacions de reg de Vilanova de Bellpuig	Cap. 6	0,00
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. Àmbits de reg de Vilanova de Bellpuig-Golmés	Cap. 6	0,00
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. El Pedrís, t.m. de Belcaire d'Urgell	Cap. 6	0,00
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. Àmbit de la sèquia B-3. 1a fase. termes municipals d'Arbeca, Juneda, Miralcamp, Puiggrós i Torregrossa	Cap. 6	0,00
Execució de les obres de modernització de la zona regable dels canals d'Urgell. Sector 18. termes municipals de Tornabous, Anglesola i Tàrega (l'Urgell) i Barbens (el Pla d'Urgell)	Cap. 6	0,00
Modernització de la resta de sectors del Pla director dels canals d'Urgell	Cap. 6	0,00
<b>Total canals d'Urgell</b>		<b>32,05</b>
Execució de les obres d'ampliació i modernització del regadiu de la conca de Tremp. Captació i canonada de transport.	Cap. 6	2,60
Execució de les obres d'ampliació i modernització del regadiu de la conca de Tremp. Xarxa primària del marge esquerre.	Cap. 6	18,5
Execució de les obres d'ampliació i modernització del regadiu de la conca de Tremp. Xarxa primària del marge dret.	Cap. 6	5,9
Execució de les obres d'ampliació i modernització del regadiu de la conca de Tremp. Xarxa de distribució del marge dret.	Cap. 6	0,00
Execució de les obres d'ampliació i modernització del regadiu de la conca de Tremp. Xarxa de distribució del marge esquerre.	Cap. 6	0,00
Millora del regadiu de la CR del Molí de Salàs de Pallars	Cap. 6	2,00
Regadiu d'Aramunt	Cap. 7	0,00

en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
3,90	9,80	5,90	0,00	19,50
2,00	5,00	3,00	0,00	10,00
0,00	2,20	4,40	4,40	11,00
0,00	2,40	10,00	0,00	12,40
0,00	1,40	5,60	7,00	14,00
45,00	45,00	45,00	45,00	180,00
85,94	82,97	73,85	56,40	331,21
0,00	0,00	0,00	0,00	2,60
0,00	0,00	0,00	0,00	18,48
11,70	5,90	0,00	0,00	23,40
0,00	1,50	9,00	4,50	15,00
0,00	1,50	4,50	9,00	15,00
0,10	0,00	0,00	0,00	2,10
1,80	0,00	0,00	0,00	1,80



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Execució de les obres de concentració parcel·lària a la zona del nucli agregat al terme municipal de la Conca de Dalt (el Pallars Jussà).	Cap. 7	0,00
<b>Total Pallars</b>		<b>28,94</b>
Condicionament i millora de la infraestructura de reg i desguàs de la CR Sindicat Agrícola de l'Ebre (1a. fase)	Cap. 6	1,30
Condicionament i millora de la infraestructura de reg i desguàs de la CR Sindicat Agrícola de l'Ebre (resta de fases)	Cap. 6	0,00
<b>Total Delta de l'Ebre</b>		<b>1,29</b>
Execució de les obres de transformació de secà a regadiu al marge esquerre del riu Segre a l'entorn del pantà de Rialb, al terme municipal d'Oliana (l'Alt Urgell)	Cap. 6	4,30
Execució de les obres de la xarxa de distribució del reg de Peramola i Bassella (marge dret)	Cap. 6	0,80
Execució de les obres de transformació en regadiu als termes municipals de la Baronia de Rialp i Tiurana (la Noguera)	Cap. 6	4,10
Execució de les obres de concentració parcel·lària de la zona regable de Peramola i Bassella, fase 2	Cap. 6	0,00
Execució de les obres del reg de Torreblanca al terme municipal de Ponts	Cap. 6	0,00
Execució de les obres de transformació de secà a regadiu al marge esquerre del riu Segre a l'entorn del pantà de Rialb, als termes municipals de Bassella (l'Alt Urgell) i Pinell (Solsonès)	Cap. 6	0,00
Regadius de la vall del Llobregós	Cap. 7	0,00
<b>Total de l'entorn del pantà de Rialb</b>		<b>9,130</b>





en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,60	0,00	0,00	0,00	0,60
14,20	8,85	13,50	13,50	78,99
0,00	0,00	0,00	0,00	1,29
3,90	8,30	5,90	0,00	18,00
3,90	8,25	5,85	0,00	19,29
0,00	0,00	0,00	0,00	4,28
9,20	0,00	0,00	0,00	10,00
16,40	16,40	3,70	0,00	40,60
1,50	0,90	0,00	0,00	2,40
0,20	2,80	0,50	0,00	3,50
3,30	6,60	3,30	0,00	13,20
4,10	16,40	15,40	4,10	40,00
34,75	43,06	22,94	4,10	113,98

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Execució de les obres de transformació en regadiu de la zona 3A de l'àmbit del reg de la Comunitat de Regants d'Ascó (la Ribera d'Ebre)	Cap. 7	2,90
Execució de les obres de transformació en regadiu de l'àmbit de la serra del Rovelló. Termes municipals de la Torre de l'Espanyol i Vinebre (la Ribera d'Ebre)	Cap. 7	0,00
Execució de les obres del projecte del reg de la vall de Sant Joan. Termes municipals de Flix (la Ribera d'Ebre) i de Maials (el Segrià)	Cap. 7	0,00
<b>Total Ribera d'Ebre</b>		<b>2,95</b>
<hr/>		
Execució de les obres de regadiu de la Terra Alta. Àrea dominada per la bassa 3. Xarxa de distribució	Cap. 7	4,50
Execució de les obres d'adequació de la concessió de l'àmbit del regadiu de la CR de Bot (la Terra Alta)	Cap. 7	1,40
Execució de les obres d'ampliació del sector de la bassa 2.2. La Terra Alta	Cap. 7	5,90
Execució de les obres d'ampliació del sector de la bassa 4. La Terra Alta	Cap. 7	0,00
Execució de les obres de reg de suport d'aproximadament unes 1.800 ha als termes municipals d'Arnes i Horta de Sant Joan	Cap. 7	0,00
<b>Total Terra Alta</b>		<b>11,82</b>
<hr/>		
Modernització del canal de reg d'Albons	Cap. 6	3,10
<b>Total Baix Ter</b>		<b>3,10</b>



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
15,90	1,10	0,00	0,00	20,00
1,20	6,70	0,50	0,00	8,45
0,00	2,50	15,00	6,50	24,00
17,18	10,31	15,50	6,52	52,45
2,50	0,00	0,00	0,00	7,00
0,00	0,00	0,00	0,00	1,40
14,50	3,60	0,00	0,00	24,00
0,00	2,00	5,40	12,5	20,00
0,70	6,00	3,30	0,00	10,00
17,72	11,63	8,71	12,52	62,40
2,70	0,00	0,00	0,00	5,80
2,70	0,00	0,00	0,00	5,80



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Execució de les obres de transformació en regadiu del canal Segarra-Garrigues (50% d'obres de concentració parcel·lària)	Cap. 7	22,80
Execució de les obres de transformació en regadiu del canal Segarra-Garrigues (50% d'obres de la xarxa de distribució-ampliacions de capital)	Cap. 7	12,00
<b>Total Segarra-Garrigues</b>		<b>34,77</b>
<hr/>		
Execució de les obres del projecte concessional de la transformació en regadiu als termes municipals de la Granja d'Escarp i Seròs (el Segrià)	Cap. 7	0,00
Millora de les CR de Vilaseques-Altes Solanes (la Granja d'Escarp)	Cap. 7	1,60
Hortes de Torres de Segre	Cap. 6	0,00
<b>Total Baix Segre</b>		<b>1,60</b>
<hr/>		
Regadiu del Pla de Camarasa	Cap. 7	0,00
Regadiu d'Ivars de Noguera	Cap. 6	0,00
Regadiu de suport a la Noguera	Cap. 7	0,00
Millora de regadiu de la CR de les hortes de Tèrmens	Cap. 7	0,00
Execució de les obres de concentració parcel·lària de la zona regable del terme municipal d'Ivars de Noguera (la Noguera)	Cap. 7	0,00
<b>Total La Noguera</b>		<b>0,00</b>
<hr/>		
Revestiment de sèquies de la CR del marge dret del riu Llobregat	Cap. 6	0,00
Col·locació de tubs del Reial Canal de la Infanta (el Baix Llobregat)	Cap. 6	0,00

en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
22,80	22,80	22,80	22,80	113,76
16,7	13,9	14,70	12,60	69,92
39,42	36,68	37,45	35,35	183,67
3,2	5,20	0,00	0,00	8,45
0,00	0,00	0,00	0,00	1,60
3,9	15,90	1,10	0,00	21,00
7,19	21,15	1,12	0,00	31,05
6,20	2,80	0,00	0,00	9,00
7,20	2,60	0,00	0,00	9,80
14,10	24,40	26,40	26,40	91,30
0,00	1,70	2,40	0,00	4,10
0,00	0,00	1,30	1,10	2,41
27,50	31,52	30,04	27,54	116,61
2,90	6,10	0,00	0,00	9,00
3,50	0,00	0,00	0,00	3,50

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
<b>Total Baix Llobregat</b>		
		0,00
<hr/>		
Modernització de la zona regable del canal de Pinyana	Cap. 6	0,00
<b>Total canal de Pinyana</b>		
		0,00
<hr/>		
Millora de regadiu del Mig Camí (Tortosa)	Cap. 7	0,00
<b>Total Baix Ebre</b>		
		0,00
<hr/>		
Nou regadiu de la Sènia	Cap. 7	1,80
Xarxa de regadiu de la CR d'Uldecona	Cap. 6	0,00
<b>Total Montsià</b>		
		1,80
<hr/>		
Regadiu de l'EDAR de les Borges Blanques	Cap. 7	3,00
Millora de la sèquia de Corbins i Pla de Corbins	Cap. 7	1,80
Pla del Sas	Cap. 7	0,00
Regadiu a pressió al marge esquerre del riu Segre, CR de l'Olla i Sagalés i d'altres	Cap. 6	0,00
Millora de regadius del Coll de Nargó	Cap. 6	0,00
Execució de les obres del projecte constructiu de la transformació en regadiu de la zona regable del terme municipal de Sant Martí de Tous (l'Anoia)	Cap. 7	0,00



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
6,41	6,09	0,00	0,00	12,50
30,80	30,80	30,8	30,8	123,33
30,83	30,83	30,83	30,83	123,33
1,50	1,50	0,00	0,00	3,00
1,50	1,50	0,00	0,00	3,00
1,80	0,00	0,00	0,00	3,60
0,00	1,70	4,30	0,00	6,00
1,80	1,72	4,28	0,00	9,60
11,40	0,00	0,00	0,00	14,40
3,40	0,00	0,00	0,00	5,20
0,80	12,4	4,80	0,00	18,00
2,95	15,93	1,12	0,00	20,00
1,00	0,00	0,00	0,00	1,00
0,00	0,10	2,60	1,30	4,00

Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Millora dels regadius del Baix Francolí	Cap. 6	0,00
Modernització dels regadius de la Muga al marge dret i al marge esquerre	Cap. 6	0,00
Regadiu de l'EDAR d'Alforja	Cap. 7	1,00
Altres regadius		5,87
<b>Total camins rurals</b>		<b>83,47</b>

Condicionament i millora de diversos camins als termes municipals de Santa Pau, Sant Farriol, Camós, Sant Miquel de Campmajor i Vilademuls (la Garrotxa i el Pla de l'Estany)	Cap. 7	0,20
Condicionament i millora de diversos camins als termes municipals d'Anglès, Aiguaviva i Vilobí d'Onyar	Cap. 7	0,30
Nou accés al centre de l'IRTA a Sant Carles de la Ràpita	Cap. 7	0,00
Arranjament del camí Mitanplana al termes municipals d'Ulldecona	Cap. 7	0,00
Condicionament i millora de dos camins al termes municipals d'Arbúcies	Cap. 7	0,10
Camí de Santa Margarida-Santa Maria de Corcó	Cap. 7	0,10
Condicionament i millora dels camins d'accés a Escós i Estac, al termes municipals de Soriguera	Cap. 7	0,30
Xarxa de proveïment i millora de 14 camins al termes municipals de les Masies de Voltregà	Cap. 7	0,40
Camí rural d'accés a les masies de les Vinyes Grosses i Comarmada, a Sant Agustí de Lluçanès	Cap. 7	0,00
Condicionament i millora de diversos camins als termes municipals de Malla i Muntanyola (Osona)	Cap. 7	0,10
Condicionament i millora de 12 camins al termes municipals de les Masies de Voltregà	Cap. 7	0,20
Condicionament i millora de camins a Torrefeta i Florejacs	Cap. 7	0,20
Condicionament i millora del camí de Sorreigs, a Sant Boi del Lluçanès, Sobremont i Santa Cecília	Cap. 7	0,30



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00	1,80	5,70	0,00	7,50
0,00	7,2	2,80	0,00	10,00
0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
19,44	37,45	17,00	1,34	81,10
82,45	90,00	90,00	90,00	435,91
0,00	0,00	0,00	0,00	0,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,34
0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
0,00	0,00	0,00	0,00	0,14
0,00	0,00	0,00	0,00	0,13
0,00	0,00	0,00	0,00	0,26
0,00	0,00	0,00	0,00	0,42
0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
0,00	0,00	0,00	0,00	0,09
0,00	0,00	0,00	0,00	0,22
0,00	0,00	0,00	0,00	0,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,30



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Condicionament i millora del camí d'accés al nucli de Sentís i Torre de Capdella, a la Vall Fosca	Cap. 7	0,30
Condicionament i millora del camí de la Mina a Seròs	Cap. 7	0,20
Condicionament i millora del camí del Forat del Bulí a la Baronia de Rialb	Cap. 7	0,30
Condicionament i millora del camí del Llirt a la Seu d'Urgell	Cap. 7	0,10
Condicionament i millora del camí de Baen als Castells, al t.m. de Gerri de la Sal	Cap. 7	1,40
Accés al nucli de la Terreta (terme municipal de Tremp)	Cap. 7	0,30
Condicionament i millora del camí d'Anyà a Torreblanca	Cap. 7	0,50
Condicionament i millora de camins a Sant Llorenç de la Muga	Cap. 7	0,60
Condicionament i millores del camí d'accés al nucli antic de Castellar del Riu, i del camí de Capolat al tram del Pla de Campllong, al terme municipal de Castellar del Riu	Cap. 7	0,20
Condicionament i millora del camí del Pujol de Sant Quintí i del camí del Clot als termes municipals de Montclar, l'Espunyola i Avià (Berguedà)	Cap. 7	0,40
Condicionament i millores dels camins de les Eres, de la Clusa i de la Pujada del Molí del Castell de la Clusa. T.m. de Vilada i Castell de l'Areny	Cap. 7	0,70
Condicionament i millores del camí a Castellar de la Ribera.	Cap. 7	0,00
Condicionament i millora del camí des del llac de Montcortés a Peracalç, al terme municipal de Gerri de la Sal (3,5 km)	Cap. 7	0,30
Condicionament i millores del camí del carreró a Arbeca	Cap. 7	0,90
Condicionament i millores del camí d'Ivars d'Urgell a la Fuliola	Cap. 7	0,40
Condicionament i millores de diversos camins a Llardecans	Cap. 7	1,40
Projecte de camins al terme municipal de Pujalt	Cap. 7	0,70
Arranjament i pavimentació del camí de la Torreta, 2a fase	Cap. 7	0,00
Pavimentació del camí de Sant Bartomeu Sesgorgues, al terme municipal de Tavertet.	Cap. 7	0,40
Camí d'accés a l'estació hivernal de Virós-Vallferrera	Cap. 7	1,00
Pont sobre el riu Noguera de Cardós, al terme municipal de Tírvia	Cap. 7	0,20

en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00	0,00	0,00	0,00	0,35
0,00	0,00	0,00	0,00	0,16
0,00	0,00	0,00	0,00	0,29
0,00	0,00	0,00	0,00	0,08
0,50	0,00	0,00	0,00	1,88
0,10	0,00	0,00	0,00	0,45
0,20	0,00	0,00	0,00	0,66
0,20	0,00	0,00	0,00	0,84
0,10	0,00	0,00	0,00	0,30
0,10	0,00	0,00	0,00	0,60
0,20	0,00	0,00	0,00	0,89
0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
0,10	0,00	0,00	0,00	0,46
0,30	0,00	0,00	0,00	1,25
0,10	0,00	0,00	0,00	0,52
0,50	0,00	0,00	0,00	1,91
0,00	0,00	0,00	0,00	0,72
0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
0,00	0,00	0,00	0,00	0,38
0,00	0,00	0,00	0,00	0,97
0,00	0,00	0,00	0,00	0,15



Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
Millora del camí d'accés al nucli d'Estavill. Fase I. La Torre de Cabdella	Cap. 7	0,20
Camí d'accés al nucli de Santacreu, al terme municipal de Sort	Cap. 7	0,20
Millora i pavimentació dels camins d'accés als nuclis d'Antist i Castell. Fase II. La Torre de Cabdella	Cap. 7	0,20
Xarxa de camins rurals	Cap. 7	70,00
<b>Total xarxa de camins</b>		<b>83,47</b>
<hr/>		
<b>Total MAPA</b>		<b>291,20</b>
<hr/>		
Regadius		2,61
Regs de la sèquia de Pinyana	Cap. 6	0,14
Modernització de zones regables del canal d'Aragó i Catalunya	Cap. 6	2,39
Obres de reposició del canal d'Aragó i Catalunya	Cap. 6	0,05
Millora de regadius i optimització de recursos	Cap. 6	0,03
<hr/>		
Camins		0,06
Millora de camins generals en zones regables	Cap. 6	0,06
<b>Total MIMAM</b>		<b>2,67</b>
<b>Total MAPA i MIMAM</b>		<b>293,87</b>



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00	0,00	0,00	0,00	0,20
0,00	0,00	0,00	0,00	0,22
0,00	0,00	0,00	0,00	0,21
80,0	90,0	90,0	90,0	420,00
82,45	90,00	90,00	90,00	435,91
<hr/>				
445,92	516,55	475,32	386,02	2.115,00
4,52	1,62	0,00	0,00	8,75
0,90				1,04
3,54	1,53			7,46
0,05	0,05			0,14
0,03	0,03			0,10
0,06	0,06	0,00	0,00	0,18
0,06	0,06			0,18
4,58	1,68	0,00	0,00	8,93
450,50	518,23	475,32	386,02	2.123,93

### Inversions de l'Estat a Catalunya, 2009-2013

Departament d'Innovació, Universitats i Empresa

Infraestructures tecnològiques

Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
AIICA	Equipaments	1,20	0,50
ASCAMM		3,39	5,00
CI-BM	Construcció d'un nou edifici, conjuntament amb el CTTIC	1,74	3,50
CETEMMSA	Trasllat al Tecnocampus	2,29	2,00
CTM	Trasllat al Parc Tecnològic de la Catalunya Central	1,50	2,00
CENTA	Cofinançament de l'IRTA a Monells	1,92	2,50
IMAT		1,50	3,00
CTAE	Proposta de construcció d'un edifici a Viladecans, Parc Tecnològic Aeroespai i mobilitat	4,55	1,25
CTTIC	Construcció d'un nou edifici, conjuntament amb el CI-BM	1,30	3,00
LEITAT	Trasllat de les noves instal·lacions	8,80	4,00
<b>Total inversions en infraestructures tecnològiques existents</b>		<b>28,18</b>	<b>26,75</b>

CTQC	Cofinançament d'un nou edifici d'R+D+I de la Química al Parc Tecnològic de Tarragona	1,15	3,00
CTNS	Cofinançament d'un nou edifici al Parc Tecnològic de Reus	1,33	3,00
FRUITCENTRE	Cofinançament d'un nou edifici a Lleida	1,00	1,00
CT Tec. Mèdiques	Equipaments tecnològics	1,63	3,00
CT-UAV	Avions no tripulats	13,75	0,00
IDIADA	Túnels de vent	20,00	16,23
IDIADA	Instal·lacions de desenvolupament de nous sistemes de seguretat	5,00	10,00
IDIADA	Laboratori de sistemes de propulsió sostenibles		5,00

				en MEUR
2011	2012	2013	Total 2009-2013	
0,50	0,50	0,50	3,20	
5,00	5,00	5,00	23,39	
3,50	3,50	3,50	15,74	
2,00	2,00	2,00	10,29	
2,00	2,00	2,00	9,50	
2,50	2,50	2,50	11,92	
3,00	3,00	3,00	13,50	
1,25	1,25	1,25	9,55	
3,00	3,00	3,00	13,30	
4,00	4,00	4,00	24,80	
26,75	26,75	26,75	135,18	
3,00	3,00	3,00	13,15	
3,00	3,00	3,00	13,33	
1,00	1,00	1,00	5,00	
3,00	3,00	3,00	13,63	
0,00	0,00	0,00	13,75	
0,00	0,00	0,00	36,23	
20,00			35,00	
10,00	5,00		20,00	



Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
IDIADA	Laboratori mixt d'assaig real i virtual	10,00	0,00
IDIADA	Instal·lació de comprovació de sistemes electrònics embarcats	15,00	
	Previsió d'infraestructures de centres tecnològics de nova creació	0,00	15,00
	Previsió de noves infraestructures tecnològiques al servei de l'empresa	0,00	20,00
	Creació d'unitats mixtes d'R+D centres tecnològics + centres de recerca i empreses		20,00
	Creació d'anelles de centres tecnològics (agro, nano, TIC, científica, etc.)		10,00
<b>Total inversions noves o sense participació estatal</b>		<b>68,86</b>	<b>106,23</b>
<b>Total inversions en infraestructures de tecnologia</b>		<b>97,04</b>	<b>132,98</b>





en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
			10,00
			15,00
15,00	15,00	15,00	60,00
26,00	26,80	20,00	92,80
25,78	20,00	20,00	85,78
10,00	10,00	10,00	40,00
116,78	86,80	75,00	453,67
143,53	113,55	101,75	588,85

## Inversions de l'Estat a Catalunya, 2009-2013

Departament d'Innovació, Universitats i Empresa

Infraestructures científiques

Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
	Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural, ICRPC (petit equipament)	0,05	0,00
	Institut Català de Paleontologia, ICP (equipament UAB)	0,83	0,00
	Institut Català de Paleontologia, ICP (remodelació Crusafont)	2,05	0,00
	Institut d'Investigacions Biomèdiques August Pi i Sunyer, IDIBAPS (remodelació de la Facultat de Medicina)	9,00	3,00
	Institut d'Investigacions Biomèdiques August Pi i Sunyer, IDIBAPS (remodelació de Còrsega, Urgell i equipament CIBEK)	5,85	0,00
	Centre de Regulació Genòmica, CRG (equipament+plataforma d'ultraseqüenciació)	2,26	0,30
	Centre de Regulació Genòmica, CRG (edifici per plataforma)	4,00	0,00
	Institut Català de Ciències Cardiovasculars, ICCV (ampliació i estabulari)	3,00	0,00
	Institut de Recerca Biomèdica, IRB (equipament)	7,95	4,85
	Institut de Bioenginyeria de Catalunya, IBEC (construcció i adequació de la seu)	4,00	0,00
	Centre de Recerca en Salut Internacional de Barcelona, CRESIB	0,20	0,00
	VHIO (equipament)	4,00	0,00
	Institut de Medicina Predictiva i Personalitzada del Càncer, IMPPC (remodelació i equipament de la seu)	7,00	0,00

en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
0,00	0,00	0,00	0,05
0,00	0,00	0,00	0,83
0,00	0,00	0,00	2,05
0,00	0,00	0,00	12,00
0,00	0,00	0,00	5,85
0,17	0,00	0,00	2,73
0,00	0,00	0,00	4,00
0,00	0,00	0,00	3,00
4,51	3,75	0,00	21,06
0,00	0,00	0,00	4,00
0,00	0,00	0,00	0,20
0,00	0,00	0,00	4,00
0,00	0,00	0,00	7,00



Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
	Institut Català d'Investigació Química, ICIQ (2a fase de l'edifici)	8,99	1,70
	Centre de Recerca Matemàtica, CRM	1,20	0,00
	Centre Tecnològic de Telecomunicacions de Catalunya, CTTC	1,00	0,00
	Institut de Ciències Fotòniques, ICFO (obra i equipament, 2a fase)	3,00	1,00
	Institut de Ciències Fotòniques, ICFO (instal·lacions d'energia renovable)	0,60	0,00
	Institut de Geomàtica, IdeG	0,20	0,00
	Centre Català de Recerca en l'Aigua, ICRA (equipament)	2,00	0,00
202	IEEC, Observatori del Montsec (nou telescopi)	3,00	0,00
	Centre Tecnològic Forestal de Catalunya, CTFC (acabament de l'edifici, compromís DIUE)	2,00	0,00
	Institut de Tecnologia de l'Aigua i del Medi Ambient	2,00	
	Institut de Biologia Molecular	3,50	
	Institut de Biologia Estructural	5,00	
	Institut de Ciències de la Terra "Jaume Almera"	0,10	
	Equipaments científics del CSIC	3,37	
	Equipaments no científics del CSIC	2,53	
	Centre d'Investigacions Sociotècniques (Barcelona)	0,31	
	<b>Total centres de recerca existents</b>	<b>88,97</b>	<b>10,85</b>

en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
0,51	0,00	0,00	11,19
0,00	0,00	0,00	1,20
0,00	0,00	0,00	1,00
0,30	0,00	0,00	4,30
0,00	0,00	0,00	0,60
0,00	0,00	0,00	0,20
0,00	0,00	0,00	2,00
0,00	0,00	0,00	3,00
0,00	0,00	0,00	2,00
			2,00
			3,50
			5,00
			0,10
			3,37
			2,53
			0,31
5,49	3,75	0,00	109,06



Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
	Centre de Tecnologia Lingüística, LinTec	0,36	0,00
	Institut de Recerca en Gestió del Plurilingüisme (GPLU)	0,10	0,00
	Centre de Recerca d'Història de Catalunya, CRHisCat	0,40	0,00
	Institut Català d'Investigació en Ciències Neurològiques, ICICN	1,00	3,00
	IRB-UdL	6,50	0,00
	IRB-UdG	10,23	0,00
	Institut Català de Ciències del Clima, IC3 (equipament)	3,05	0,00
	Institut Català de Ciències del Clima, IC3 (edifici)	4,00	0,00
	Centre de Recerca en Visualització, Realitat Virtual i Interacció Gràfica, VIRVIG	1,15	1,00
<b>Total centres de recerca de nova creació</b>		<b>26,79</b>	<b>4,00</b>

UB	Parc científic	0,00	11,22
UB	Torre Ribera	13,56	6,00
UB	CICRIT	13,09	6,54
UB	CeMARC	6,13	3,06
UB	S. Genòmica	0,85	0,43
UAB	Centre d'Investigació i Ciència i Tecnologia Ambiental (CIETCA)	7,55	3,50
UAB	EEXPAII (centre d'emmagatzematge i tractament d'informació digital massiva)	15,50	10,00
UAB	Plataforma de serveis científicotècnics integrada CSIC/UAB en àmbits de nous materials, nanotecnologia i química	1,00	7,00
UAB	NUTEC	3,00	0,00



en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
0,00	0,00	0,00	0,36
0,00	0,00	0,00	0,10
0,00	0,00	0,00	0,40
0,00	0,00	0,00	4,00
0,00	0,00	0,00	6,50
0,00	0,00	0,00	10,23
0,00	0,00	0,00	3,05
0,00	0,00	0,00	4,00
0,00	0,00	0,00	2,15
0,00	0,00	0,00	30,79
11,22	11,22	11,22	44,90
4,00	4,00	2,00	29,56
6,54	6,54	6,54	39,26
3,06	3,06	3,06	18,39
0,43	0,43	0,43	2,56
1,00	0,00	0,00	12,05
10,00	10,00	10,00	55,50
2,50	2,50	2,50	15,50
0,00	0,00	0,00	3,00



Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
UAB	Centre d'Investigació en Metamaterials (CIMetamater)	0,60	4,40
UAB	Centre d'Investigació en Neurodegeneració (CINeurodeg)	1,30	6,45
UAB	Edifici tipus "MINATEC" al Parc de l'Alba	0,00	15,00
UAB	Centre d'Investigació en Art, Arqueologia i Arqueometria, lligat al Sincrotró	0,00	8,25
UPC	Acabament de Nanotecnologia (1)	0,60	0,00
UPC	Acabament de K2M (1)	0,36	0,00
UPC	Acabament de l'edifici de Recerca de Terrassa (1)	2,00	1,00
UPC	Nous edificis RDIT 1 i 2	10,00	3,00
UPC	Actualització d'equipaments i adequació del Centre d'Enginyeria, Recerca i Experimentació Marítima (CIEM)" (Canal LIM)	3,00	0,00
UPC	Acabament del Centre de Transferència de la Calor	3,00	0,00
UPC	Centres de recerca del campus del Besòs en nous àmbits: fusió, aigua i mobilitat	11,00	3,00
UPC	Centre de Recerca en Arquitectura i Sistemes Constructius (2)	1,00	4,00
UPC	Centre de Recerca en Sostenibilitat (2)	0,00	6,00
UPC	Viver d'empreses i <i>spin-off</i> (2)	0,00	2,00
UPC	Ampliació del Centre Tecnològic de Vilanova	0,00	0,00
UPC	IPCT Terrassa (CD6 i altres)	0,00	0,00
UPC	Adequació de l'edifici del CELSEM (Investigació Marítima i Oceanàica)	0,00	1,00
UPC	Centre de Recerca de Matemàtiques i Estadística (2)	0,00	0,00
UPC	Centre Tecnològic de l'Enginyeria Civil	3,00	4,00
UPC	Centre de Recerca Aeroespacial	0,00	2,20



en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
4,00	1,00	1,00	11,00
3,50	1,00	0,00	12,25
12,00	0,00	0,00	27,00
6,45	3,50	1,00	19,20
0,00	0,00	0,00	0,60
0,00	0,00	0,00	0,36
0,00	0,00	0,00	3,00
7,00	7,00	0,00	27,00
0,00	0,00	0,00	3,00
0,00	0,00	0,00	3,00
0,00	0,00	0,00	14,00
1,00	0,00	0,00	6,00
2,00	0,00	0,00	8,00
4,00	5,00	5,00	16,00
1,00	2,00	1,00	4,00
2,00	2,00	2,00	6,00
3,00	0,00	0,00	4,00
2,00	3,00	3,00	8,00
0,00	0,00	0,00	7,00
2,50	0,00	0,00	4,70

Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
UPC	Centre de Producció d'Equipament Científic (PEC)	4,00	0,00
UPC	Edificis de recerca en els àmbits de les TIC, l'enginyeria del terreny i la hidrologia subterrània	6,00	0,00
UPF	Edifici de recerca en l'àmbit de la comunicació (campus de Comunicació)	10,36	0,00
UPF	Projecte Icària (campus de la Ciutadella)	10,43	7,51
UPF	Acabament de la Biblioteca (campus de la Ciutadella)	1,00	0,00
UdG	Recerca en el coneixement humanístic i patrimonial: les noves tecnologies en el diagnòstic	4,00	2,00
UdG	Ampliació de l'ICRA- recerca internacional relacions amb la Mediterrània (Edifici ICRA PLUS)	2,75	1,38
UdG	Centre de Noves Tecnologies Agroalimentàries-CENTA Avançat	1,83	0,92
UdG	Institut de Recerca en Simulació Aplicada (IRSA)	2,75	1,38
UdG	Centre d'Innovació en Tecnologies Biomaquetròniques (CITBIMA)	1,83	0,92
UdG	Centre de recerca pluridisciplinària en l'àmbit dels grups de recerca C+T i estudi de la innovació aplicada a les AAPP	5,50	2,75
UdL	Consorci Agroalimentari	1,20	1,00
UdL	Consorci de Recerca en Salut	0,00	2,00
UdL	Institut en Ciències Socials	3,00	0,00
UdL	Institut en Tecnologies de la Comunicació i la Informació	7,50	3,00
UdL	Institut en Tecnologies Industrials	0,00	0,00
UdL	Plataforma Tecnològica de Biònica	3,00	5,50
UdL	Serveis Científicotècnics	0,85	0,60

en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
0,00	0,00	0,00	4,00
0,00	0,00	0,00	6,00
0,00	0,00	0,00	10,36
4,74	2,37	0,00	25,05
0,00	0,00	0,00	1,00
0,00	0,00	0,00	6,00
0,00	0,00	0,00	4,13
0,00	0,00	0,00	2,75
0,00	0,00	0,00	4,13
0,00	0,00	0,00	2,75
0,00	0,00	0,00	8,25
2,50	1,20	7,00	12,90
4,50	2,00	2,00	10,50
0,00	0,00	0,00	3,00
0,00	0,00	0,00	10,50
1,00	4,00	9,00	14,00
2,00	0,00	1,00	11,50
0,80	8,50	0,50	11,25



Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
URV	Centre d'R+D+I en Química Sostenible (Tarragona) (construcció i equipament addicional)	11,50	1,25
URV	Centre d'R+D+I Sociocultural (Tarragona) (construcció i equipament addicional)	0,67	0,67
URV	Centre d'R+D+I en Nutrició i Salut (Reus) (construcció i equipament addicional)	7,99	1,30
URV	Viver de bioempreses (Reus) (construcció)	1,87	0,00
URV	Centre Tecnològic de la Indústria Enològica (Falset) (construcció i equipament addicional)	3,45	0,00
URV	Institut de Recerca en Turisme de Catalunya, (IRTUCA) (construcció i equipament addicional)	2,60	0,00
URV	Servei de Recursos Científics i Tècnics (Tarragona) (projecte constructiu i addicional)	0,27	0,72
URV	Centre de Transferència i Tecnologia (Tarragona) (projecte constructiu i addicional)	1,70	0,25
URV	Edifici per a centres de recerca propis de la URV (Tarragona)	0,00	0,00
URV	Viver d'empreses de base tecnològica (Tarragona)	0,00	0,00
URV	Institut de Paleoecologia Humana i Evolució Social, (IPHES) (edifici)	3,00	0,00
URV	Institut Català de Recerca en Enologia (Tarragona)	0,00	4,41
URV	Institut de Recerca Observatori del Canvi Global (Tortosa)	0,00	2,52
Total universitats		195,58	148,12



en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
0,00	0,00	0,00	12,75
0,25	0,25	0,00	1,83
1,30	0,00	0,00	10,59
0,00	0,00	0,00	1,87
0,00	0,00	0,00	3,45
0,00	0,00	0,00	2,60
0,72	0,00	0,00	1,71
0,25	0,00	0,00	2,20
5,04	5,04	5,04	15,12
2,52	2,52	2,52	7,56
0,00	0,00	0,00	3,00
0,00	0,00	0,00	4,41
2,52	0,00	0,00	5,04
117,35	88,14	75,82	625,01



Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
IRTA	Fruitcentre (Segrià) Centre tecnològic	2,57	1,29
IRTA	Torre Marimon (Vallès Oriental)	3,14	1,57
IRTA	Mas de Bover (Tarragonès)	2,71	1,36
IRTA	Aqüicultura (Montsià)	1,86	0,93
IRTA	Remugants	0,57	0,29
IRTA	Tecnologia d'aliments (Baix Empordà)	0,29	0,14
IRTA	Estació experimental (Montsià)	0,14	0,07
IRTA	Mas Badia (Baix Empordà)	0,43	0,21
IRTA	GIRO (Vallès Oriental)	0,57	0,29
IRTA	CRSA (Vallès Occidental)	0,57	0,29
IRTA	Centres IRTA (diverses comarques)	2,14	1,07
<b>Total IRTA</b>		<b>15,00</b>	<b>7,50</b>
Retorn d'operacions d'endeutament per centre de recerca		15,48	15,23
Retorn de préstecs PCT-universitaris		0,84	4,36
<b>Total retorn d'operacions de crèdit</b>		<b>16,32</b>	<b>19,60</b>
Nou edifici BSC-CNS (1)		1,86	0,00
Plataforma de Biologia Estructural i Proteòmica (PLATBIO)		1,50	0,00
CBUC-Biblioteques digitals		20,00	20,00
<b>Total grans instal·lacions científiques</b>		<b>23,36</b>	<b>20,00</b>



en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
1,29	1,29	1,29	7,71
1,57	1,57	1,57	9,43
1,36	1,36	1,36	8,14
0,93	0,93	0,93	5,57
0,29	0,29	0,29	1,71
0,14	0,14	0,14	0,86
0,07	0,07	0,07	0,43
0,21	0,21	0,21	1,29
0,29	0,29	0,29	1,71
0,29	0,29	0,29	1,71
1,07	1,07	1,07	6,43
7,50	7,50	7,50	45,00
15,17	14,93	14,86	75,66
0,70	83,83	166,58	256,31
15,87	98,76	181,44	331,97
0,00	0,00	0,00	1,86
0,00	0,00	0,00	1,50
20,00	20,00	20,00	100,00
20,00	20,00	20,00	103,36

Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
	Convocatòria PEIR	20,00	20,00
	Convocatòria SSCCTT	15,00	15,00
	Programa de suport als parcs	25,00	25,00
<b>Total altres</b>		<b>60,00</b>	<b>60,00</b>
<b>Total infraestructures de ciència</b>		<b>426,02</b>	<b>270,06</b>





en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
20,00	20,00	20,00	100,00
15,00	15,00	15,00	75,00
25,00	25,00	25,00	125,00
60,00	60,00	60,00	300,00
226,20	278,15	344,76	1.545,19

### Inversions de l'Estat a Catalunya, 2009-2013

Departament d'Innovació, Universitats i Empresa

Altres infraestructures productives

Centre/ens/consorci	Actuacions	2009	2010
	Creació de la xarxa de centres d'atenció turística (26)	2,60	2,00
	Programa d'embelliment del paisatge urbà i periurbà	8,57	8,57
	Pla d'estructuració del turisme de natura	7,00	0,00
	Pla director de l'ús turístic sostenible de l'espai litoral	7,14	7,14
	Pla d'estructuració de l'enoturisme	7,14	7,14
	Pla d'estructuració de l'oleoturisme	2,86	2,86
	Programa de posada en valor turístic del patrimoni cultural de Catalunya	14,29	14,29
	Pla de turisme accessible	15,00	15,00
<b>Total inversions en infraestructures turístiques</b>		<b>64,60</b>	<b>57,00</b>
	Projecte BRESSOL-Disseny 22@	2,50	0,00
	Inversions per descentralització de les fases de la cadena de valor (sector tèxtil)	2,00	2,00
	Creació d'estructures de comercialització integrada	2,00	2,00
	Equipaments territorials per al desenvolupament industrial	1,63	3,00
<b>Total inversions en comerç i indústria</b>		<b>8,13</b>	<b>7,00</b>
<b>Total inversions en altres infraestructures productives</b>		<b>72,73</b>	<b>64,00</b>



en MEUR

2011	2012	2013	Total 2009-2013
2,00	2,00	2,00	10,60
0,00	0,00	0,00	17,14
0,00	0,00	0,00	7,00
7,14	7,14	2,32	30,88
7,14	7,14	7,14	35,70
2,86	2,86	2,86	14,30
7,00	7,00	7,00	49,58
5,00	5,00	5,00	45,00
31,14	31,14	26,32	210,20
0,00	0,00	0,00	2,50
2,00	3,00	3,00	12,00
0,00	0,00	0,00	4,00
3,00	3,00	3,00	13,63
5,00	6,00	6,00	32,13
36,14	37,14	32,32	242,33

### Inversions de l'Estat a Catalunya, segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria del cicle de l'aigua

Ens estatal	Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
DG Aigua	Pantà de Rialb	6	3,74
DG Aigua	Restauració i millora de rieres del Maresme Teià i Capaspre (Calella)	6	2,50
DG Aigua	Canalitzacions de la conca del Pirineu	6	2,31
DG Aigua	Canalització del riu Llobregat	6	0,85
DG Aigua	Condicionament de lleres de la conca de l'Ebre	6	0,80
DG Aigua	Assistència tècnica per a la realització de l'inventari d'aprofitament, el registre d'aigües i el catàleg d'aigües privades	6	0,56
CHE	Adequació de camins de l'embassament de Rialb	6	0,15
CHE	Construcció d'estacions d'aforament, conca de l'Ebre	6	0,37
CHE	Obres d'infraestructura hidràulica i urbana	6	0,05
CHE	Implantació d'instrumentació en preses d'explotació	6	0,20
CHE	Manteniment i conservació de lleres públiques	6	0,53
CHE	Obres de perfeccionament en preses construïdes, en la fase prèvia a l'explotació	6	0,10
CHE	Conservació de la infraestructura forestal i tractament silvícola a les muntanyes de l'Ebre	6	0,12
ACUAMED	Proveïment des de la Llosa del Cavall. Tram de Calaf a Igualada	6	1,26
ACUAMED	Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes a la conca de l'Ebre. Fase 1	6	1,19
ACUAMED	Ampliació de la dessaladora de Tordera	6	2,86
ACUAMED	Programa de qualitat de les aigües del delta de l'Ebre. Alimentació de les badies amb aigua dolça dels canals de reg. Fase 1	6	2,73
ACUAMED	Eliminació química de l'embassament de Flix	6	39,19
ACESA	Proveïment d'aigua a Lleida	6	2,85
ACESA	Proveïments a la presa de Rialb	6	19,03



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
15,29	20,00			39,04
0,66	0,00			3,16
				2,31
				0,85
				0,80
0,56	0,25			1,37
0,15	0,15			0,45
0,40	0,42			1,20
0,07	0,07			0,18
0,20	0,00			0,40
0,55	0,58			1,67
0,13	0,13			0,35
0,12	0,13			0,36
				1,26
0,00	0,00			1,19
0,00	0,00			2,86
0,00	0,00			2,73
29,19	14,19			82,57
0,00	0,00			2,85
33,60	20,29			72,92

Ens estatal	Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
ACESA	Proveïments a les Garrigues	6	2,10
	Actuacions previstes als PGE		83,50
<hr/>			
	Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes (PSARU)		
	a) Import de les actuacions previstes en el primer escenari: 2006-2008		149,33
	b) Import de les actuacions previstes en el segon escenari: 2009-2013		0,00
	c) Revisió del PSARU en el primer escenari. Acord del Consell d'Administració de l'ACA, 20/06/2007		29,01
	d) Actualització. Revisió del PSARU en el segon escenari		59,79
	Total línia d'aigües		238,12
	Programa de tractament i gestió de fangs a les EDAR i sistemes anti-DSU		22,00
	<b>Total Programa de sanejament i qualitat d'aigües urbanes</b>		<b>260,12</b>
<hr/>			
	Programa de reutilització d'aigües residuals urbanes regenerades		
	Actuacions pendents del Programa de reutilització		10,59
	Revisió del Programa de reutilització		0,00
	<b>Total Programa de reutilització d'aigües regenerades</b>		<b>10,59</b>
<hr/>			
	Programa de recuperació ambiental i correcció hidrològica de rius		
	Recuperació ambiental d'àmbits fluvials i correccions hidrològiques		6,37

en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
1,86	0,00			3,96
82,79	56,20			222,49
145,38	177,71	0,00	0,00	472,41
0,00	0,00	101,52	123,39	224,91
39,22	29,98	66,99	37,79	202,99
66,54	73,29	81,39	102,99	383,98
251,13	280,98	249,89	264,16	1284,29
24,40	27,30	40,10	359,17	472,97
275,53	308,28	289,99	623,33	1757,26
17,34	44,34	40,96	39,34	152,57
0,00	0,00	30,38	30,38	60,75
17,34	44,34	71,34	69,72	213,32
38,64	52,85	86,94	108,27	293,06



Ens estatal	Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
	Prevenició d'espècies invasores i recuperació de zones humides		6,75
	Planures zonals, implantació de cabals ambientals		9,66
	Tractament i reducció de l'impacte dels residus salins del Bages		16,54
	<b>Total Programa de recuperació ambiental i correcció hidrològica de rius</b>		<b>39,31</b>
	<b>Pla sectorial de proveïment d'aigua a Catalunya (PSAAC)</b>		
	Aportació d'un nou recurs hídic mitjançant la dessalinització		129,60
	Millora dels sistemes de proveïment i les connexions a xarxes		154,44
	Millora de la seguretat i l'eficiència de les preses de les CIC		0,00
	Interconnexió de xarxes en alta per a proveïment urbà		0,00
	Pla de prevenció i contingències derivades de les sequeres		0,00
	Sanejament i recuperació d'aqüífers contaminats		18,59
	Increment de la disponibilitat per a la millora de la qualitat de les aigües		41,23
	<b>Total Pla sectorial de proveïment d'aigua a Catalunya (PSAAC)</b>		<b>343,86</b>
	Conveni 2009-2013. Noves actuacions		653,89
	<b>Total cicle de l'aigua</b>		<b>737,39</b>



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
6,75	6,75	6,75	6,75	33,75
9,66	9,66	9,66	9,66	48,31
17,48	17,89	16,94	0,00	68,85
72,53	87,15	120,29	124,68	443,98
18,23	24,26	48,06	143,19	363,33
83,30	70,20	53,06	20,52	381,51
0,00	17,36	17,36	17,36	52,07
33,75	21,21	21,21	21,21	97,39
34,52	26,42	22,37	22,37	105,69
20,21	20,89	21,29	21,56	102,54
45,15	49,47	50,55	51,90	238,29
235,15	229,81	233,90	298,11	1.340,83
600,55	669,58	715,52	1.115,84	3.755,38
683,34	725,78	715,52	1.115,84	3.977,87

## Inversions de l'Estat a Catalunya, segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria de residus

Ens estatal	Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
DG Qualitat i Av. Ambiental	Gestió de residus urbans	6	0,03
DG Qualitat i Av. Ambiental	Recuperació de sòls contaminats	6	0,04
Actuacions previstes als PGE			0,07
<b>Plantes de compostatge</b>			23,48
	1.1 - Alt Penedès + Garraf. Nova planta de compostatge FORM		2,79
	1.3 - EMSHTR + Resta del Baix Llobregat. Planta de compostatge FORM de Torrelles (millores)		0,63
	1.3 - EMSHTR + Resta del Baix Llobregat. Planta de compostatge FORM de Castelldefels (millores)		1,08
	2.3 - Gironès + Pla de l'Estany. Planta FORM		11,61
	5.1 - Baix Ebre + Priorat + Ribera d'Ebre + Terra Alta. Planta de compostatge FORM		2,21
	5.2 - Montsià + Baix Ebre. Planta de compostatge FORM		2,21
	6.5 - Segrià. Millores i ampliació de la planta de compostatge de Montoliu		1,88
	7.2 - Alt Urgell. Millores a la planta de compostatge de la Seu d'Urgell		1,08
	Altres. Planta FORM		
	Reposicions associades a infraestructures		
<b>Plantes de voluminosos</b>			4,14
	1.1 - Alt Penedès + Garraf. Planta de voluminosos		1,08
	1.5 - Vallès Occidental. Voluminosos		2,25

en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,00	0,00			0,03
0,04	0,05			0,14
0,04	0,05			0,16
18,81	5,74	14,77	14,77	77,57
2,79				5,58
				0,63
				1,08
11,61				23,22
2,21				4,41
2,21				4,41
				1,88
				1,08
	2,58	11,61	11,61	25,80
	3,16	3,16	3,16	9,48
	0,56	2,56	0,31	7,56
				1,08
				2,25

Ens estatal	Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
	2.3 - Gironès + Pla de l'Estany. Voluminosos		0,81
	Altres. Planta de voluminosos		
	Reposicions associades a infraestructures		
	<b>Restants de plantes</b>		<b>142,79</b>
	1.1 - Alt Penedès + Garraf. Restants de planta + millores envasos		13,28
	2.2 - Baix Empordà + Llagostera. Restants de planta (incl. voluminosos)		24,93
	2.5 - Garrotxa. Restants de planta (incl. voluminosos)		5,00
	3.1 - Bages. Restants de planta (incl. voluminosos)		10,26
	3.2 - Berguedà. Restants de planta (incl. voluminosos)		3,60
	3.3 - Osona + Ripollès. Restants de planta (incl. voluminosos)		8,06
	3.4 - Solsonès. Restants de planta (incl. voluminosos)		1,94
	3.5 - Anoia. Restants de planta (incl. voluminosos)		8,73
	4.2 - Conca de Barberà. Restants de planta (incl. voluminosos)		4,41
	5.1 - Baix Ebre + Priorat + Ribera d'Ebre + Terra Alta. Restants de planta (incl. voluminosos)		12,78
	5.2 - Montsià + Baix Ebre. Restants de planta (incl. voluminosos)		5,00
	6.1 - Garrigues. Restants de planta (incl. voluminosos)		4,41
	6.2 - Noguera. Restants de planta (incl. voluminosos)		7,20
	6.3 - Pla d'Urgell. Restants de planta (incl. voluminosos)		6,12
	6.4 - Segarra. Restants de planta (incl. voluminosos)		4,41
	6.6 - Urgell. Restants de planta (incl. voluminosos)		6,12
	7.1 - Pallars Jussà i Sobirà + Alta Ribagorça + Val d'Aran. Restants de planta (incl. voluminosos)		7,20

					en MEUR
TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013	
					0,81
	0,25	2,25			2,50
	0,31	0,31	0,31		0,92
55,85	17,23	25,21	25,21		266,30
13,28					26,55
					24,93
5,00					9,99
10,26					20,52
3,60					7,20
8,06					16,12
1,94					3,87
8,73					17,46
					4,41
					12,78
5,00					9,99
					4,41
					7,20
					6,12
					4,41
					6,12
					7,20



Ens estatal	Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
	7.2 - Alt Urgell. Restants de planta (incl. voluminosos)		3,87
	7.3 - Cerdanya. Restants de planta (incl. voluminosos)		5,49
	Altres. Restants de planta (incl. voluminosos)		
	Reposicions associades a infraestructures		
	<b>Actuacions en dipòsits</b>		<b>54,77</b>
	1.1 - Alt Penedès + Garraf. Nou dipòsit		3,06
	1.3- EMSHTR+ Resta Baix Llobregat. Nou dipòsit de rebuig		20,25
	2.1 - Alt Empordà. Ampliació del dipòsit de Pedret i Marzà		2,21
	2.2 - Baix Empordà + Llagostera. Nou dipòsit de rebuig		6,12
	2.5 - Garrotxa. Clausura del dipòsit de Beuda		1,62
	2.5 - Garrotxa. Nou dipòsit de rebuig		3,87
	3.1 - Bages. Ampliació del dipòsit de Manresa		4,95
	3.2 - Berguedà. Clausura del dipòsit		1,26
	3.2 - Berguedà. Nou dipòsit		2,25
	3.5 - Anoia. Nou dipòsit		1,94
	4.1 - Alt i Baix Camp + Baix Penedès + Tarragonès. Nou dipòsit de rebuig final		3,33
	6.5 - Segrià. Ampliació del dipòsit de Montoliu		1,94
	7.1 - Pallars Jussà i Sobirà + Alta Ribagorça + Val d'Aran. Ampliació de dipòsit		1,98
	Altres. Nou dipòsit de rebuig		
	Reposicions associades a infraestructures		

					en MEUR
TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013	
					3,87
					5,49
	2,28	10,26	10,26		22,80
	14,95	14,95	14,95		44,86
9,14	5,41	10,85	4,73		84,90
3,06					6,12
					20,25
2,21					4,41
					6,12
					1,62
					3,87
					4,95
					1,26
					2,25
1,94					3,87
					3,33
1,94					3,87
					1,98
	0,68	6,12			6,80
	4,73	4,73	4,73		14,20



Ens estatal	Actuació	Cap. 6, art. 75-76	TOTAL 2009
	<b>Plantes de metanització</b>		22,14
	1.3 - EMSHTR+ Resta del Baix Llobregat. Planta de metanització FORM		22,14
	Altres. Planta de metanització FORM		
	Reposicions associades a infraestructures		
	Plantes de selecció d'envasos		40,95
	1.3 - EMSHTR+ Resta del Baix Llobregat. Selecció d'envasos 1, fase II		4,41
	1.3 - EMSHTR+ Resta del Baix Llobregat. Selecció d'envasos 2		13,32
	1.4 - Maresme + Vallès Oriental. Envasos		6,66
	2.2 - Baix Empordà + Llagostera. Envasos		6,66
	2.3 - Gironès + Pla de l'Estany. Envasos		4,95
	6.5 - Segrià. Envasos		4,95
	Altres envasos		
	Reposicions associades a infraestructures		
	Millores de valorització energètica		12,00
	4.1 - Alt i Baix Camp + Baix Penedès + Tarragonès. Millores de valorització energètica		12,00
	Altres millores de valorització energètica		
	Reposicions associades a infraestructures		
	Actuacions d'arranjament de sòls contaminats		
	Conveni 2008-2013 per a noves actuacions		300,26
	<b>Total residus</b>		<b>300,33</b>



en MEUR

TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
22,14	8,20	25,42	25,42	103,32
22,14				44,28
	4,92	22,14	22,14	49,20
	3,28	3,28	3,28	9,84
0,00	3,77	9,69	3,03	57,45
				4,41
				13,32
				6,66
				6,66
				4,95
				4,95
	0,74	6,66		7,40
	3,03	3,03	3,03	9,10
12,00	10,13	14,13	14,13	62,40
12,00				24,00
	8,00	12,00	12,00	32,00
	2,13	2,13	2,13	6,40
	2,50	2,50	2,50	7,50
117,94	53,55	105,14	90,11	667,00
117,98	53,60	105,14	90,11	667,16

**Inversions de l'Estat a Catalunya, segons la DA 3a EAC, 2009-2013**

Inversions en matèria de medi natural

Ens estatal	Actuació
DG INM	Estacions automàtiques
DG INM	Nous projectes de tecnologia de la informació i la comunicació
DG INM	Actualització i reposició del sistema de procés
SG Territori i Biodiversitat	Restauració de camins naturals de Catalunya
<b>Actuacions previstes als PGE</b>	
232	Xarxa Natura 2000
	Objectiu 1 Coherència de la xarxa
	Objectiu 2 Conservació i protecció de la xarxa
	Objectiu 3 Monitorització i seguiment
	Objectiu 4 Ordenació i ús públic
	Objectiu 5 Dinamització econòmica i social
	Altres infraestructures de gestió i investigació
<b>Subtotal Xarxa Natura 2000</b>	
<b>Inversions per a la gestió forestal sostenible</b>	
<b>Inversions per al funcionament i la creació de nous parcs naturals</b>	
<b>Conveni 2008-2013 per a noves actuacions</b>	
<b>Total medi natural</b>	

en MEUR

Cap. 6/ Art. 75/76	TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2008- 2013
6	0,14	0,14				0,28
6	0,05	0,03	0,03			0,11
6	0,00	0,00	0,01			0,02
6	1,14	1,14	2,14			4,42
	2,99	3,03	4,20			10,22
	0,54	0,62	0,73	0,85	1,00	3,74
	37,80	44,42	52,25	61,56	72,36	268,38
	3,51	4,05	4,73	5,67	6,62	24,57
	24,44	28,62	33,75	39,69	46,71	173,21
	9,32	10,94	12,83	15,12	17,82	66,02
	17,15	20,25	23,76	27,95	32,94	122,04
	92,75	108,89	128,03	150,84	177,44	657,95
	39,55	41,53	43,60	45,78	48,07	218,53
	4,25	4,47	4,69	4,92	5,17	23,50
	136,55	154,88	176,32	201,54	230,68	899,98
	139,54	157,91	180,53	201,54	230,68	910,19

### Inversions de l'Estat a Catalunya, segons la DA 3a EAC, 2009-2013

Inversions en matèria del Departament de Governació i Administracions Públiques

Ens estatal	Actuació	Prov.	Cap. 6, art. 75-76
Actuacions dels PGE			
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adquisició de mitjans fixos i mòbils per a la comprovació tècnica d'emissions	17	6
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adquisició de mitjans fixos i mòbils per a la comprovació tècnica d'emissions	43	6
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adquisició de mitjans transportables per a l'anàlisi de xarxes	8	6
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adquisició d'instrumental de mesurament de sistemes digitals de radiocomunicacions	8	6
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adquisició d'instrumental de mesurament de sistemes digitals de radiocomunicacions	17	6
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adquisició d'instrumental de mesurament de sistemes digitals de radiocomunicacions	25	6
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adquisició d'instrumental de mesurament de sistemes digitals de radiocomunicacions	43	6
DG Telecom. i Tecn. Inform.	Adequació de locals i instal·lacions. Prefectures provincials d'inspecció	8	6
CMT	Desenvolupaments informàtics	8	6
CMT	Condicionament dels serveis de la CMT	8	6
CMT	Adquisició d'equips informàtics	8	6
CMT	Altres inversions	8	6



en MEUR

TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
0,02	0,02	0,02			0,07
0,03	0,03	0,03			0,09
0,08	0,08	0,08			0,25
1,15	1,17	1,17			3,49
0,01	0,01	0,01			0,04
0,01	0,01	0,01			0,04
0,01	0,01	0,01			0,04
0,03	0,03	0,03			0,10
0,20	0,20	0,20			0,60
0,15	0,15	0,15			0,45
0,10	0,10	0,10			0,30
0,12	0,12	0,12			0,36



Ens estatal	Actuació	Prov.	Cap. 6, art. 75-76
<b>Noves actuacions</b>			
	Projecte Xarxa Oberta (troncals)		
	Projecte Xarxa Oberta (MAN municipals, connectant edificis corporatius)		
	Projectes d'anelles de molt alta capacitat per sectors (automoció, audiovisual, cultural, científic, hospitalari...)		
	Xarxes d'alta capacitat en els polígons industrials (10 polígons/any)		
	Creixement vegetatiu (infraestructures en carreteres, via pública...)		
	Pilots FTTH		
	Cofinançament d'infraestructures (fixes o de radiocomunicacions), desplegades per corporacions locals		
<b>Total</b>			

					en MEUR
TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
40,00	60,00	50,00	50,00	50,00	250,00
90,00	90,00	121,00	70,00	50,00	421,00
5,00	10,00	5,00	5,00	5,00	30,00
10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00
0,00	5,00	5,00	5,00	5,00	20,00
1,00	3,00	5,00	0,00	0,00	9,00
5,00	5,00	10,00	10,00	10,00	40,00
152,93	184,95	207,95	150,00	130,00	825,83



## Inversions de l'Estat a Catalunya segons la DA 3a EAC, 2008-2013

Inversions en matèria d'energia

en MEUR

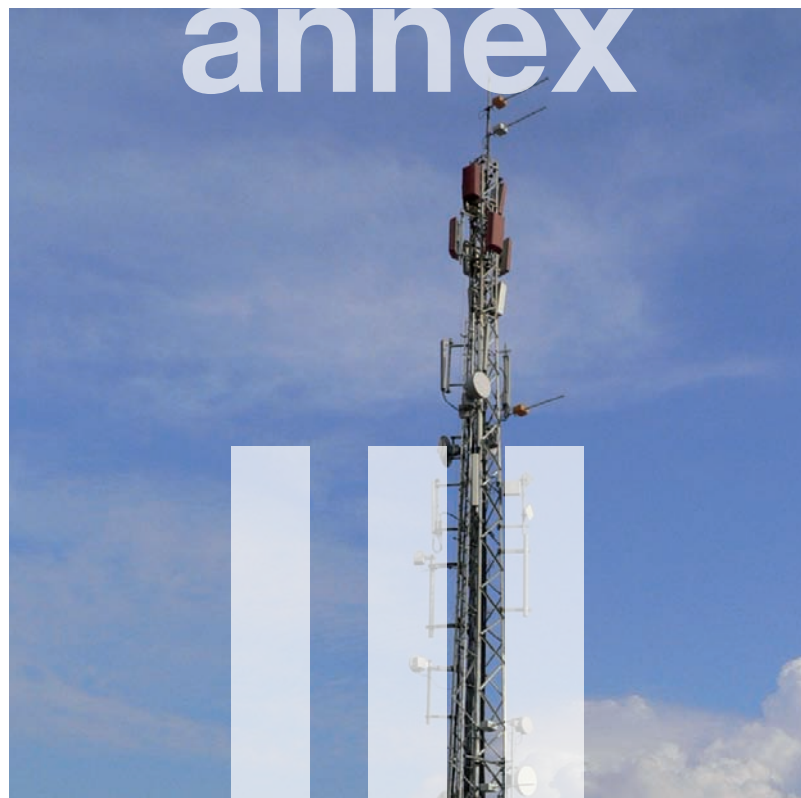
Ens públic (actuació)	TOTAL 2009	TOTAL 2010	TOTAL 2011	TOTAL 2012	TOTAL 2013	Inversions 2009-2013
IDAE	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	25,00
CIEMAT (ITER)	5,76	5,76	4,14			15,66
CIEMAT (IREC)	3,00	9,08	8,16	3,70	1,96	25,90
CIEMAT (B-FUS)	9,17	14,37	14,37	14,37	14,37	66,65
<b>TOTAL</b>	<b>22,93</b>	<b>34,21</b>	<b>31,67</b>	<b>23,07</b>	<b>21,33</b>	<b>133,21</b>

238

*En el moment d'aprovar la proposta del Pla Catalunya, el Govern de la Generalitat va acordar que les inversions en infraestructures de telecomunicació també tindran accés al finançament amb recursos pressupostaris procedents del mecanisme de liquidació que figura a la Disposició addicional 3a de l'Estatut d'autonomia.*



# Actuacions en telecomunicacions





## Banda ampla industrial

### Introducció i antecedents

La Generalitat de Catalunya, mitjançant diferents plans sectorials, ha reflectit el seu posicionament quant al paper rellevant que juguen i han de jugar les TIC en el grau o nivell de competitivitat del teixit empresarial català:

A l'acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, es reflecteixen els objectius següents:

- Fomentar la demanda de les TIC en el sector privat impulsant-ne l'ús a les pimes i desplegant infraestructures als polígons industrials i a les zones d'alta densitat empresarial.
- Crear i potenciar anelles de fibra òptica sectorials i estendre les ja existents.

Al Pla nacional de les infraestructures, els capítols XIV i XV preveuen els compromisos següents:

- Com a mesura per garantir l'accés universal als serveis de comunicacions electròniques, es busca potenciar l'arribada de la banda ampla als polígons industrials.
- Com a mesura per millorar la competitivitat de les empreses, l'eficiència de les administracions, l'eficiència de les administracions, la qualitat de vida dels ciutadans i la cohesió social, es preveu crear anelles de fibra òptica sectorials.

Al Pla director d'infraestructures de telecomunicacions, amb l'objectiu de fomentar l'accessibilitat es preveu la potenciació de les telecomunicacions als polígons industrials.

És en aquest context que la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació ha promogut la iniciativa de banda ampla industrial com a mesura per donar resposta a les fites anteriors.

Paral·lelament i aprofitant la publicació del VII Programa marc IDT 2007-2013 per part de la Unió Europea, la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació ha aconseguit que aquesta iniciativa de banda ampla industrial s'inclouï dins l'eix d'Innovació, desenvolupament empresarial i economia del coneixement, en la mesura de *Tecnologías de la información y la comunicación (acceso, seguridad, interoperabilidad, prevención de riesgos, investigación, innovación, contenido electrónico, etc.)* amb un pressupost associat de 22,6 M€ i una ràtio de cofinançament del 50%.

### Descripció

La iniciativa de banda ampla industrial s'articula en dues grans línies d'actuació.

#### Anelles sectorials

Iniciativa que té com a objectiu fomentar la competitivitat de determinats sectors d'activitat econòmica mitjançant l'aplicació de recursos TIC avançats, com són la connectivitat mitjançant fibra òptica i l'accés als recursos de la supercomputació.

La identificació dels sectors d'activitat econòmica és el resultat de la realització d'uns estudis previs que permeten conèixer, entre d'altres, el seu potencial de creixement mitjançant recursos TIC i el seu nivell d'implantació al territori.

En aquest context, cal destacar que durant l'any 2007 es van posar en marxa les anelles culturals i industrials a manera de prova pilot:

- Anella cultural, que ha interconnectat mitjançant banda ampla 6 centres culturals catalans (el Liceu, el CCCB i l'IMAC Barcelona, el Museu de Granollers, el Centre Cal Massó de Reus i el Teatre Principal d'Olot) i alhora els ha provist de mitjans audiovisuals d'alta definició per a la compartició, en temps real, de continguts audiovisuals.

- Anella industrial, que ha interconnectat mitjançant banda ampla vuit empreses del sector de l'automoció, representatius dels diferents nivells de la cadena de valor d'aquest sector (SENER, Gedas, IDIADA, Nissan, Gestamp, SEAT, Applus i FICOSA) i els ha provist d'accés als recursos de supercomputació (CESCA i BSC).

A curt-mitjà termini, i comptant amb un pressupost de 6 milions d'euros per al període 2007-2013 te com a objectius:

- Pel que fa a les anelles cultural i industrial, ampliar els serveis oferts i el nombre d'agents que les conformen, com també abordar la implantació d'un model d'explotació en regim ja ordinari.
- Posar en funcionament noves anelles sectorials, com la logística o l'audiovisual.

### Polígons industrials

242

L'any 2007, la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació:

- Va participar en l'elaboració d'una base de dades geoespacial dels polígons industrials de Catalunya, que va permetre disposar d'un cens georeferenciat de 1.769 polígons distribuïts arreu del territori.
- Va promoure la realització d'un estudi amb l'objectiu d'analitzar la situació actual en termes de cobertura d'infraestructures i serveis de telecomunicacions de banda ampla dels polígons industrials de Catalunya.

Fruit de la realització d'aquestes iniciatives, i comptant amb un pressupost de 16,6M€ per al període 2007-2013, és objectiu a curt-mitjà termini promoure la connectivitat mitjançant fibra òptica a uns 42 polígons industrials, seleccionats a partir del cens disponible i tenint en consideració els criteris següents:

- Actuació en polígons on no hi ha competència de serveis.
- Repartiment territorial equilibrat.
- Definició del concepte de clúster de polígons per àrea.
- Potenciació de les zones de la segona corona metropolitana.

- Incorporació de les telecomunicacions als polígons de nova creació.
- Potenciació de les zones amb sòl disponible però poca demanda de les empreses per a instal·lar-s'hi a causa de la falta de serveis.

Actualment, s'està treballant per a l'execució d'uns estudis de detall i projectes tècnics de desplegament per a un primer bloc de 12 polígons industrials.

## La xarxa de punts TIC de Catalunya

### Definició i objectius del projecte

Un dels objectius fonamentals identificats al Pla de Govern 2007-2010 és augmentar l'acció pública per tal de fomentar l'ús de les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC) en tots els àmbits de la societat, a fi d'assolir estàndards europeus. Per aconseguir-ho, cal bastir una xarxa de telecomunicacions que doni accés a la societat del coneixement arreu del país, però no n'hi ha prou amb les infraestructures, sinó que cal el compromís de l'Administració per tal que l'accés sigui real: encara hi ha persones que no tenen ordinador propi o a la feina, o no tenen connexió a Internet,<sup>1</sup> i cal oferir-los la possibilitat de disposar de l'equipament necessari. D'altra banda, per a molts ciutadans, les TIC són encara quelcom llunyà, desconegut, i no aconsegueixen veure quina utilitat poden tenir en les seves vides, a la seva feina, per al seu negoci. El compromís és, per tant, no sols desplegar infraestructures, sinó espais on la gent pugui fer servir ordinadors, connectar-se a Internet, trobar el suport d'un professional –el dinamitzador– que l'ajudi a fer aquestes primeres passes per la nova societat del coneixement; un lloc en el qual se li mostrin els avantatges de les TIC i se li doni una formació entenedora i adaptada a les seves necessitats, perquè la tecnologia passi de ser un misteri a una eina útil.

<sup>1</sup> Al 60,1% de les llars catalanes hi ha ordinador i al 46,8%, connexió a Internet... (Font: FOBSIC i Idescat)

Aquests espais són els punts TIC, una xarxa que conté més de 600 punts o telecentres repartits per tot el territori,<sup>2</sup> que aglutina diferents iniciatives –el Projecte Òmnia, els telecentres de teletreball, les biblioteques, la gran majoria de les quals ja compten amb un espai d'accés a les TIC, i d'altres centres de caràcter associatiu o municipal– i que ofereix als ciutadans de tot Catalunya la possibilitat d'accedir a la societat del coneixement.

Actualment, la Xarxa de punts TIC és un projecte conjunt de la Secretaria d'Acció Ciutadana i la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació, del Departament de Governació i Administracions Públiques de la Generalitat de Catalunya.

### Antecedents: la Xarxa de Telecentres de Catalunya (XTC)

La XTC va néixer l'any 2002 arran del Pacte institucional per a la promoció i el desenvolupament de la societat de la informació a les administracions públiques catalanes, aprovat pel Parlament de Catalunya el 23 de juliol de 2001. Un dels aspectes fonamentals del pacte era la creació d'una xarxa de punts públics d'accés a Internet amb l'objectiu de minimitzar el risc de fractura digital i garantir l'equilibri territorial i la cohesió social en la nova societat del coneixement. A més de la creació de telecentres en espais municipals, comarcals, casals, associacions, biblioteques –en el marc del projecte NODAT (Acord de Govern de 9 de juliol de 2002)–, la xarxa es convertí en el gresol d'iniciatives ja existents, projectes anteriors que havien demostrat la seva eficàcia en aquesta lluita comuna contra la fractura digital.

En aquest sentit, cal mencionar el Projecte Òmnia, que va ser creat el 1998 per iniciativa del Comissionat per a la Societat de la Informació (Departament de Presidència), la Direcció General de Serveis Comunitaris i l'Institut Català del Voluntariat (Departament de Benestar Social). Actualment, hi ha 116 punts Òmnia, dels quals 11 es troben en centres penitenciaris.

<sup>2</sup> S'ha creat un cercador de punts TIC o telecentres a <<http://www.xarxa365.cat>>, el web del projecte.

El propòsit essencial del projecte és evitar la fractura digital mitjançant l'impuls d'accions adreçades a la formació, la inserció social i laboral i l'ús comunitari per a l'accés a les noves tecnologies. De manera semblant es va crear la xarxa de telecentres de teletreball l'any 2001, en el marc del Programa regional d'accions innovadores de Catalunya, INNOVC@T-SI, dins del Programa de la Comissió Europea d'accions innovadores del FEDER 2000-2006. Aquests telecentres –un total de 30– es troben en zones rurals o especialment allunyades dels grans centres econòmics. Possibiliten i potencien el teletreball i contribueixen a evitar la despoblació i modernitzen i diversifiquen l'estructura productiva, i es converteixen en referents tecnològics de la comarca.

La Xarxa de punts TIC és la consolidació de la xarxa com un tot unitari que aprofita la diversitat dels seus orígens i l'heterogeneïtat de tipologies dels punts que la integren per atendre les necessitats de la ciutadania i del país amb les màximes garanties.

### Futur del projecte i inversions

L'estratègia actual i futura del Departament de Governació i Administracions Públiques és el manteniment i la consolidació de la xarxa, per tal que els nivells de qualitat del servei que s'ofereix als ciutadans en els punts sigui idoni. En aquest sentit, s'inverteix tant en la infraestructura tecnològica (renovació de material informàtic, auditories de serveis) com en la creació de recursos formatius i informatius, tant destinats als ciutadans com als dinamitzadors o agents de la xarxa. També es fa un esforç constant per fer créixer la xarxa de tal manera que es garanteixi un accés de proximitat al nombre més gran de ciutadans de Catalunya.

Des de l'exercici 2006, aquest projecte rep el suport del *Plan Avanza* de tal manera que està cofinançat per l'Estat i la Generalitat a raó, del 40% i del 60%, respectivament.

**Actuacions i inversions 2006**

Actuació	Pressupost <sup>3</sup>
Contractació dels serveis de diferents oficines tècniques per donar suport als dinamitzadors i crear recursos destinats a ells i als usuaris finals, manteniment del web, etc.	ca. 360.000 €
Servei d'assistència tècnica ( <i>help desk</i> )	ca. 120.000 €
Suport i impuls dels telecentres de teletreball (aquesta actuació ja es va iniciar el 2005)	ca. 500.000 €
Renovació de l'equipament informàtic dels punts Òmnia (tercera fase, precedida els dos exercicis anteriors per una inversió de prop de 200.000 € i 250.000 €, respectivament)	ca. 600.000 €
Formació de dinamitzadors	ca. 40.000 €
Projecte Òmnia a les presons (en col·laboració amb el Departament de Justícia)	ca. 100.000 €

**Actuacions i inversions 2007**

244

Actuació	Pressupost
Contractació dels serveis de diferents oficines tècniques per donar suport als dinamitzadors i crear recursos destinats a ells i als usuaris finals, manteniment del web, etc.	ca. 360.000 €
Servei d'assistència tècnica ( <i>help desk</i> )	ca. 120.000 €
Convocatòria pública d'ajuts a projectes de teletreball i dinamització econòmica a través de les TIC per a projecte de corporacions locals iniciats el 2007 i fins al juny de 2008	ca. 750.000 €
Creació de nous telecentres a 18 municipis catalans	ca. 200.000 €
Formació de dinamitzadors i creació del Màster de dinamitzadors	ca. 160.000 €
Projecte Òmnia a les presons (en col·laboració amb el Departament de Justícia): impuls especial del projecte perquè de set passin a ser tots els centres penitenciaris els que compten amb aquest servei, destinat a la formació i la reinserció posterior dels presos	ca. 200.000 €
Projecte Territori TIC: prova pilot per assajar un model de gestió dels telecentres descentralitzat i territorial en tres comarques catalanes: Pla de l'Estany, Ripollès i Ribera d'Ebre	ca. 220.000 €

<sup>3</sup> Cost aproximat, dependent de l'adjudicació final.

**Actuacions i inversions 2008**

Actuació	Pressupost <sup>3</sup>
Contractació dels serveis de diferents oficines tècniques per donar suport als dinamitzadors i crear recursos destinats a ells i als usuaris finals, manteniment del web, etc. (tendència cap a la unificació dels diferents agents de gestió de la xarxa)	ca. 360.000 €
Servei d'assistència tècnica ( <i>help desk</i> )	ca. 200.000 €
Convocatòria pública d'ajuts a projectes de teletreball i dinamització econòmica a través de les TIC per a projecte de corporacions locals desenvolupats el segon semestre de 2008	ca. 570.000 €
Creació de nous telecentres amb l'adquisició del material (cap. VI) i la convocatòria pública (ca. 35 municipis) / pendent de publicació	ca. 215.000 €
Formació de dinamitzadors	ca. 50.000 €
Projecte Òmnia a les presons (en col·laboració amb el Departament de Justícia)	ca. 120.000 €
Projecte Territori TIC: prova pilot per assajar un model de gestió dels telecentres descentralitzat i territorial en tres comarques catalanes: Pla de l'Estany, Ripollès i Ribera d'Ebre (2n any)	ca. 260.000 €
Treballs de conceptualització i reformulació de la xarxa: creació de la Xarxa de Punts TIC (diferents contractacions que afecten des d'aspectes d'infraestructura fins a la conceptualització i la difusió del nou model / encara en execució)	ca. 130.000 €

245

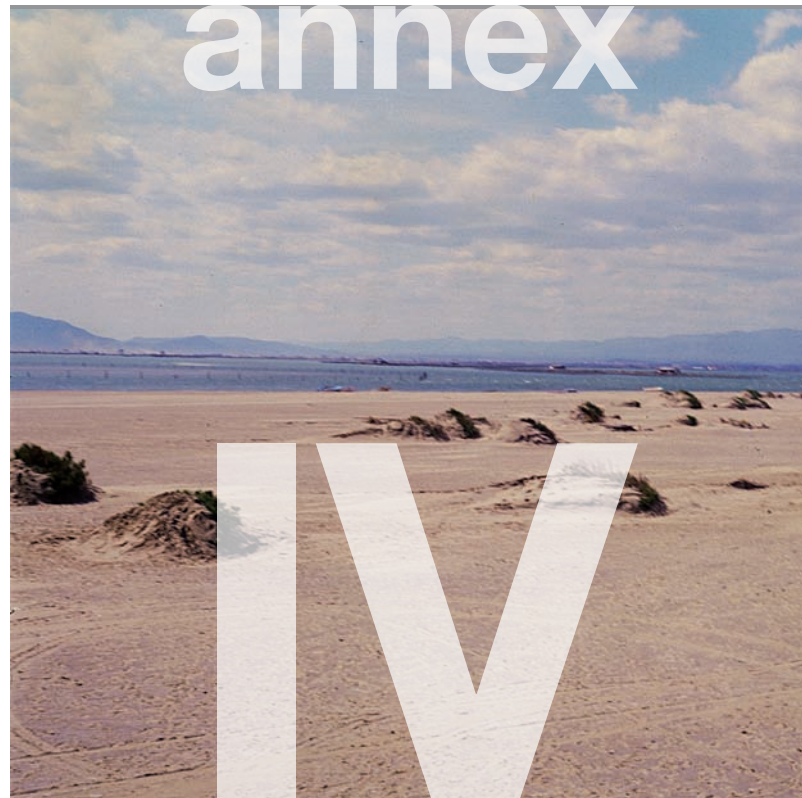
**Actuacions i inversions 2009-2010: previsió**

Actuació	Pressupost <sup>3</sup>
Contractació de les oficines tècniques i altres serveis similars	ca. 700.000 €
Servei d'assistència tècnica ( <i>help desk</i> )	ca. 200.000 €
Noves convocatòries d'ajuts a projectes de formació, teletreball, etc., desenvolupats en el marc dels punts TIC	ca. 1.000.000 €
Noves convocatòries per a la creació de nous Punts TIC allà on encara hi ha mancances / renovacions de material / millora d'infraestructures	ca. 1.000.000 €
Formació de dinamitzadors / millora i extensió del Màster	ca. 250.000 €
Projecte Òmnia a les presons (en col·laboració amb el Departament de Justícia)	ca. 250.000 €
Projectes encaminats a potenciar telecentres o punts TIC referents en la seva comarca o àmbit d'influència (en el marc de noves convocatòries de projectes cofinançats amb l'Estat: Territoris Digitals, Ciutats Digitals o altres que puguin sorgir) / mera previsió	ca. 4.000.000 €





# Pla integral de protecció del delta de l'Ebre





**DEFINICIÓ DEL RÈGIM HÍDRIC**

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Desenvolupament d'estudis complementaris per a la definició correcta del règim de cabals ambientals del tram final del riu Ebre i determinació d'un règim de cabals ambientals de forma participativa (projecte R+D) Validació biològica		0,16	
Proposta de règim hídric per al meandre del riu a Flix		0,23	
<b>Total</b>	<b>0,38</b>	<b>0,38</b>	

**PROGRAMA DE CORRECCIÓ SUBSIDÈNCIA I REGRESSIÓ**

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Estudi de la modelització de l'evacuació del sediment de l'embassament de Ribarroja mitjançant crescudes d'arrossegament (projecte R+D)		0,13	
Estudi per a l'anàlisi jurídica i normativa dels plans de gestió del sediment en els embassaments i la seva aplicació legal		0,02	
Estudi pilot d'injecció de sediment en la confluència dels rius Siurana i Ebre per a l'anàlisi de la mobilització i translació de l'ona de sediment		0,03	
Estudi sobre l'acreció orgànica al delta de l'Ebre		0,10	
<b>Total</b>	<b>0,28</b>	<b>0,28</b>	

**PROGRAMA DE QUALITAT DE LES AIGÜES**

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Condicionament de canalitzacions de reg per a l'aportació directa d'excedents de reg a les dues badies		4,81	
Nova estació de bombament a la zona del Castell (terme municipal d'Ampostà)		1,38	
Creació de la reserva hidrològica dels ullals de l'Arispe i Panxa, i conducció de les seves aigües cap a l'Encanyissada.		8,95	
Construcció d'una guarda costanera nova amb cinturó de zones humides de decantació		22,00	
Reestructuració general de l'entorn de les Olles		3,85	
Dragatge de canals i proveïdors que comuniquen les llacunes litorals amb les badies		4,19	
Eliminació de la contaminació química a l'embassament de Flix		200,00	
<b>Total</b>	<b>245,18</b>	<b>245,18</b>	

**PROGRAMA DE MILLORA DE L'HÀBITAT FÍSIC DELS ECOSISTEMES (RIU, LLACUNES, BADIES) I LES SEVES CONNEXIONS**

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Restauració integral del bosc de ribera al tram de riu entre Tortosa i la desembocadura		8,22	
Restauració del bosc de ribera en diverses zones escollides aigua amunt de Tortosa, en illes i la ribera		3,28	
Restauració de diverses zones humides de la plana d'inundació		0,71	
Construcció d'escales de peixos a l'assut de Xerta		0,63	
Execució dels centres d'interpretació de l'ecosistema fluvial i millora d'àrees d'ús públic: Xerta, Aldover, Tivenys, Móra d'Ebre		5,50	
Actuacions en la xarxa de reg		0,31	
Restauració i integració paisatgística de la xarxa de reg del delta de l'Ebre		0,06	
Reducció de l'impacte ambiental i paisatgístic de la xarxa elèctrica		0,01	
Estudi de mesures de prevenció i control dels macròfits en el tram baix del riu Ebre		0,06	
Avaluació de la funcionalitat ecològica de la xarxa de reg i desguàs del delta de l'Ebre		0,03	
Estudi i projecte pilot per a la sectorització de la xarxa de desguàs del delta de l'Ebre		0,35	
Passeig fluvial de Deltebre. Fase II		10,73	
Recuperació ambiental i camí de ronda als marges de la badia dels Alfacs		8,90	
Passeig fluvial d'Amposta. Fase II		1,20	
<b>Total</b>	<b>39,99</b>	<b>39,99</b>	

250

**PROGRAMA PER A LA IMPLANTACIÓ D'UN MODEL D'INTERRELACIÓ ENTRE LES ACTIVITATS HUMANES I ELS FLUXOS D'AIGUA**

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Estudi sobre l'aprofitament energètic dels residus vegetals i biomassa al delta de l'Ebre: tipologies, volums, sistemes de recollida i pretractament		0,05	
Estudi sobre la connectivitat ecològica i la integració paisatgística del corredor Tortosa-Amposta per la Carroba (marge dret de l'Ebre)		0,04	

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Sanejament i integració paisatgística dels voltants urbans i periurbans de Deltebre i Sant Jaume d'Enveja		0,05	
Estudi sobre tipologies de construccions rurals i el seu aprofitament com allotjament en activitats vinculades al turisme rural. Proposta de construccions tipus (nova planta i de recuperació)		0,03	
Pla de formació turística		0,02	
<b>Total</b>	<b>0,18</b>	<b>0,18</b>	

#### PROGRAMA PER A LA IMPLANTACIÓ DE XARXES D'INDICADORS AMBIENTALS DEL DELTA DE L'EBRE

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Programa per a la implantació de xarxes d'indicadors ambientals del delta de l'Ebre		16,35	
Estudi sobre la relació de la falca salina i el sistema hidrogeològic deltaic		0,02	
<b>Total</b>	<b>16,37</b>	<b>16,37</b>	

251

#### PROGRAMA PER A GARANTIR LA FUNCIÓ DE CORREDORS BIOLÒGICS DELS MARGES DEL RIU

Actuació	Cost	2009-2014	2015-2020
Restauració hidrològica de la continuïtat del riu Ebre		10,00	
Construcció d'una escala de peixos a la central hidroelèctrica de Flix		0,18	
Seguiment de les poblacions de bivalvs exòtics al tram final de l'Ebre		0,07	
Cartografia geomorfològica de talussos, marges i riberes, anàlisi geològic-geotècnica i perfils topogràficobatimètrics i estudi i assaig de diferents metodologies d'estabilització i recuperació de marges i talussos en l'àmbit fluvial i el fluviomari		0,35	
Anàlisi de la reutilització dels efluent de les estacions depuradores d'aigües residuals urbanes		0,03	
Estudi hidrogeològic de l'al·luvial de la vall baixa i el delta de l'Ebre (projecte R + D)		0,16	
Anàlisi i caracterització de l'aquífer superior del delta de l'Ebre		0,22	
Inventari de zones de policia i zones de domini públic hidràulic		0,19	
Avaluació de l'estat fitosanitari del bosc de ribera i la seva relació amb la qualitat química del riu Ebre		0,03	
Adquisició i ordenació de la plana d'inundació del meandre de Flix		0,30	
<b>Total</b>	<b>11,53</b>	<b>11,53</b>	

<b>Total Inversions en infraestructures del Pla integral de protecció del delta de l'Ebre (PIPDE)</b>	<b>313,91</b>	<b>313,91</b>
---	---------------	---------------

**Resum**

Definició del règim hídric	0,38
----------------------------	------

Programa de correcció de la subsidència i regressió	0,28
---	------

Programa de qualitat de les aigües	245,18
------------------------------------	--------

Programa de millora de l'hàbitat físic dels ecosistemes (riu, llacunes, badies) i les seves connexions	39,99
--	-------

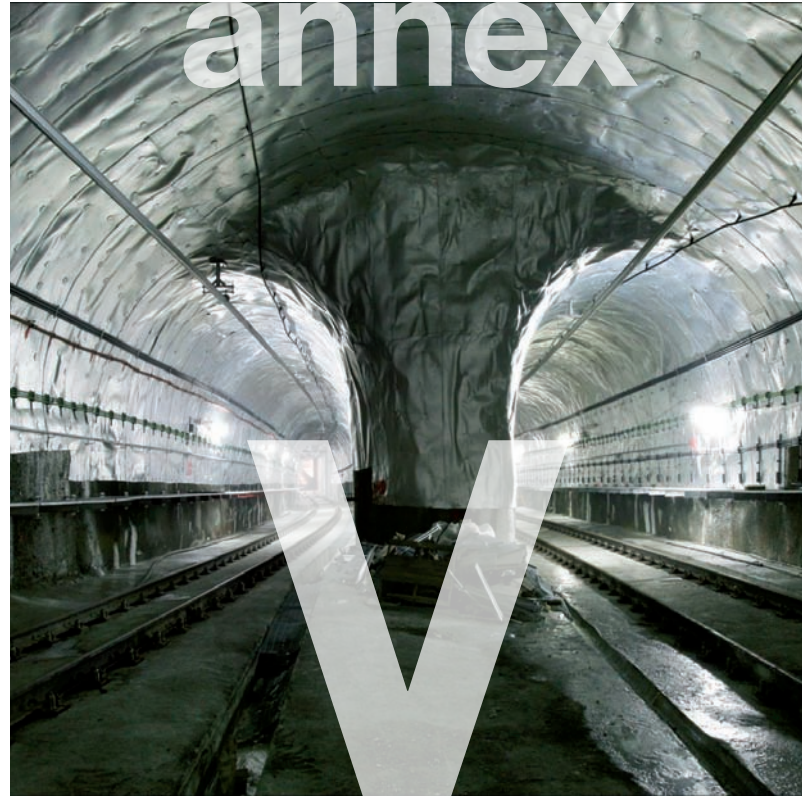
Programa per a la implantació d'un model d'interrelació entre les activitats humanes i els fluxos d'aigua	0,18
---	------

Programa per a la implantació de xarxes d'indicadors ambientals del delta de l'ebre	16,37
---	-------

Programa per garantir la funció de corredors biològics dels marges del riu	11,53
--	-------

<b>TOTAL</b>	<b>313,91</b>
--------------	---------------

# Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte







## **Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte**

**Relació de les inversions ferroviàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques**



## Relació de les inversions ferroviàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques

en MEUR

Actuació	Administració titular	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>Línies d'alta velocitat</b>			
Eix transversal ferroviari Lleida-Manresa	Per determinar	3.186,00	3.186,00
Eix transversal ferroviari Manresa-Vic-Girona	Per determinar	2.329,00	2.329,00
Connexió de l'eix transversal amb el Port de Barcelona	Per determinar	731,00	731,00
<b>TOTAL</b>		<b>6.246,00</b>	

Actuació	Després de 2016
	<b>A determinar</b>
Eix transversal ferroviari Lleida-Manresa	3.186,00
Eix transversal ferroviari Manresa-Vic-Girona	2.329,00
<b>TOTAL</b>	<b>5.515,00</b>

en MEUR

Actuació	Administració titular	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>Variants i millores de les línies existents</b>			
Supressió de passos a nivell (segona fase)	Per determinar	500,00	200,00
<b>TOTAL</b>		<b>500,00</b>	
<b>Trens tramvia</b>			
Adaptació a tren tram de la línia Lleida-la Pobla (segona fase)	Generalitat	51,00	26,00
Integració i adaptació a tren del tram de la línia Martorell-Igualada (segona fase)	Generalitat	60,00	20,00
Nou tren del tram Aeroport-Girona-Flaçà (segona fase)	Generalitat	160,00	60,00
<b>TOTAL</b>		<b>271,00</b>	
<b>Actuacions en el transport metropolità</b>			
Línia 1 Fondo-Badalona Centre	Generalitat	303,00	303,00
Línia 1 El Prat	Generalitat	296,00	296,00
Línia 3 (Zona Universitària-Sant Feliu de Llobregat) (segona fase)	Generalitat	1.274,00	874,00
Línia 8 Plaça Espanya-Glòries (segona fase)	Generalitat	846,00	546,00
Perllongament L6 (Reina Elisenda-Finestrelles)	Generalitat	217,00	217,00
Perllongament FGC a Castellar del Vallès	Generalitat	352,00	352,00
Ampliació de la xarxa tramviària (segona fase)	Generalitat	612,00	312,00
Modernització i millora (PMR, material mòbil, superestructura...) (segona fase)	Generalitat	2.258,00	1.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>6.158,00</b>	

## Relació de les inversions ferroviàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques

en MEUR

Actuació	Administració titular	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>Altres actuacions infraestructurals en transport públic</b>			
Actuacions en transport públic col·lectiu per carretera (carrils específics, estacions...) (segona fase)	Generalitat	535,00	220,00
Intercanviadors i aparcaments de dissuasió (segona fase)	Generalitat	342,00	112,00
<b>TOTAL</b>		<b>877,00</b>	
<b>Plataformes logístiques</b>			
Plataforma Logística del Penedès (segona fase)	Generalitat	105,00	35,00
LOGIS Empordà, Terminal intermodal (segona fase)	Generalitat	69,00	34,00
CIM II Metropolitana (segona fase)	Generalitat	150,00	75,00
Potenciació logística de l'Eix transversal (segona fase)	Generalitat	250,00	225,00
Plataformes logístiques del Camp de Tarragona (segona fase)	Generalitat	127,00	60,00
LOGIS Ebre (segona fase)	Generalitat	56,00	36,00
<b>TOTAL</b>		<b>757,00</b>	



## **Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte**

**Relació de les inversions viàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques**





## Relació de les inversions viàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Actuació	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>XARXA TRANSEUROPEA</b>			
<b>Corredor del Mediterrani</b>			
<b>C-35</b> Reconversió en autovia entre Sant Celoni i Maçanet de la Selva	Desdoblament	131,00	131,00
		<b>131,00</b>	
<b>Eix occidental de Catalunya (Sant Carles-Amposta - Lleida)</b>			
<b>C-12</b> Reconversió en autovia (desdoblament) entre Sant Carles, Amposta i Lleida (segona fase)	Desdoblament	900,00	800,00
<b>S/C</b> Ronda sud-oest de Lleida	Desdoblament	100,00	100,00
		<b>1.000,00</b>	
<b>Eix Barcelona-Puigcerdà-límit amb França (pel Cadí)</b>			
<b>S/C - C-58</b> Calçades laterals de la C-58 entre Barberà del Vallès i Terrassa (segona fase)	Desdoblament	123,60	63,60
<b>S/C</b> Nova connexió Ronda del Vallès-Vacarisses	Nova carretera	60,00	60,00
<b>C-16</b> Reconversió en autovia del tram Berga-Bagà	Desdoblament	668,00	668,00
<b>C-16</b> Condicionament del tram Túnel del Cadí-Puigcerdà	Condicionament	25,00	25,00
		<b>876,60</b>	
<b>XARXA BÀSICA PRIMÀRIA (ESTRUCTURANT)</b>			
<b>A. Eixos de llarg recorregut</b>			
<b>Eix Tarragona / Reus-Andorra</b>			
Nova autovia Montblanc – A2 (entre Tàrraga i Cervera)	Desdoblament	280,00	280,00
Condicionament del tram Tàrraga-la Seu d'Urgell. Inclou les variants d'Agramunt, Artesa de Segre, Ponts, Oliana, Coll de Nargó, Organyà i Congost de Tresports (segona fase)	Condicionament	268,00	134,00
		<b>548,00</b>	
<b>Eix Lleida-Pallars (Lleida-la Pobla de Segur)</b>			
<b>C-13</b> Desdoblament Lleida-Balaguer (segona fase)	Desdoblament	180,00	90,00
<b>C-13</b> Condicionament Balaguer-la Passarel·la (intersecció amb la C-12)	Condicionament	102,00	102,00
<b>C-13</b> Variants de Tremp i la Pobla de Segur (segona fase)	Nova carretera	61,00	30,00
		<b>343,00</b>	

Actuació	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>Eix Lleida-Andorra</b>			
<b>C-26</b> Condicionament del tram Balaguer-Artesa de Segre. Inclou la variant de Cubells	Condicionament	22,00	22,00
		<b>22,00</b>	
<b>Eix Conca de Barberà-Anoia-Bages (Montblanc-Manresa)</b>			
<b>C-241c</b> Condicionament a xarxa bàsica (com a C-37) entre Montblanc i Igualada (segona fase)	Condicionament	92,00	52,00
<b>C-37</b> Ronda sud d'Igualada (2a fase) (segona fase)	Condicionament	42,00	21,00
		<b>134,00</b>	
<b>Eix Bages-Solsonès (Manresa-Solsona-Bassella)</b>			
<b>C-55</b> Variant de Solsona. Condicionament Solsona-Bassella.	Nova carretera	45,50	45,50
		<b>45,50</b>	
<b>Eix Barcelonès-Cerdanya per Toses</b>			
<b>C-59</b> Desdoblament entre Santa Perpètua-Caldes de Montbui	Desdoblament	120,00	120,00
<b>S/C</b> Nova via de connexió entre el Vallès i Osona (traçat per determinar)	Nova carretera	240,00	240,00
		<b>360,00</b>	
<b>Eix Pirinenc (N-260/N-152: Pont de Suert-Figueres)</b>			
<b>C-26 (ramal de connexió amb la C-17):</b> Túnel de Sant Bartomeu	Nova carretera	40,00	40,00
		<b>40,00</b>	
<b>B. Eixos de penetració a l'entorn metropolità de Barcelona</b>			
<b>Eix del Garraf I (autopista C-32)</b>			
<b>C-32</b> Ampliació de la secció entre Vilanova (enllaç C-15) i Barcelona (enllaç amb la B-20)	Ampliació de la calçada	130,00	130,00
		<b>130,00</b>	
<b>Eix del Garraf II (carretera C-31)</b>			
<b>C-31</b> Condicionament i desdoblament entre Calafell i Sitges. 1a fase ordenació i 2a fase de desdoblament	Condicionament	36,00	36,00
		<b>36,00</b>	

## Relació de les inversions viàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Actuació	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>Eix del Maresme II (A-2)</b>			
<b>N-II</b> Desplaçament cap al corredor de la C-32. El tram entre Montgat i Arenys, amb doble calçada (segona fase)	Nova carretera	400,00	100,00
		<b>400,00</b>	
<b>Eix Anoia-Baix Llobregat (B-224: Capellades - Martorell)</b>			
<b>B-224</b> Desdoblament entre Martorell i Vallbona d'Anoia (segona fase)	Nova carretera	147,00	77,00
		<b>147,00</b>	
<b>Eix Congost-Vallès Oriental (C-17: Centelles - Parets)</b>			
Nova autovia entre la Garriga i Parets (eix de la riera de Tenes)	Nova carretera	60,00	60,00
		<b>60,00</b>	
<b>C. Eixos d'accés a la Costa Brava i al Pla de l'Estany</b>			
<b>Anella de les Gavarres</b>			
<b>C-65</b> Desdoblament entre Girona i Llagostera	Desdoblament	160,00	160,00
<b>C-66</b> Palafrugell-La Bisbal-Medinyà (segona fase)	Desdoblament	301,00	151,00
		<b>461,00</b>	
<b>Resta de la xarxa bàsica</b>			
<b>C-12 B Les Camposines-Ascó</b>			
<b>C-12 B</b> Condicionament amb possible variant d'Ascó	Condicionament	20,00	20,00
		<b>20,00</b>	
<b>C-13 Sort-Esterri d'Àneu</b>			
<b>C-13</b> Condicionament amb les variants de Sort, Rialp, Llavorsí, la Guingueta d'Àneu i Esterri d'Àneu (segona fase)	Condicionament	96,00	86,00
		<b>96,00</b>	
<b>C-17 La Garriga-Barcelona</b>			
<b>C-17</b> Reordenació d'accessos i normalització de la secció entre la Garriga i Parets (segona fase)		38,00	28,00
		<b>38,00</b>	

Actuació	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>C-26 Límit amb Aragó (Alfarràs)-Ripoll</b>			
<b>C-26:</b> Condicionament del tram Alfarràs-Balaguer (inclou les variants d'Algèria i Castelló de Farfanya)	Condicionament	49,00	24,00
<b>C-26</b> Solsona-Berga	Condicionament	70,00	70,00
<b>C-26</b> Berga-Ripoll	Condicionament	120,00	120,00
		<b>239,00</b>	
<b>Vielha-Esterrri d'Àneu</b>			
<b>C-28</b> Condicionament entre Vielha i Esterrri d'Àneu (inclou el túnel de la Bonaigua i la variant de València d'Àneu) (segona fase)	Condicionament	180,00	160,00
		<b>180,00</b>	
<b>C-31 Torrent-Figueres</b>			
Variant de Verges	Nova carretera	25,00	25,00
		<b>25,00</b>	
<b>C-35 Molins de Rei-Sant Celoni</b>			
Via interpolar Sant Cugat-Sabadell	desdoblament	25,00	25,00
Via interpolar Sabadell-Parets	desdoblament	50,00	50,00
Via interpolar Parets-Granollers	desdoblament	33,00	33,00
		<b>88,00</b>	
<b>C-43 Benifallet-Gandesa</b>			
<b>C-43</b> Nova carretera: variant sud de Gandesa	Nova carretera	12,00	12,00
		<b>12,00</b>	
<b>C-44 L'Hospitalet-Móra la Nova</b>			
<b>C-44</b> Condicionament entre l'Hospitalet de l'Infant i Móra la Nova	Condicionament	20,00	20,00
		<b>20,00</b>	

## Relació de les inversions viàries previstes a Catalunya pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Actuació	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>C-45 Maials-límit amb Aragó (Fraga)</b>			
<b>C-45</b> Condicionament entre Maials i el límit amb Aragó	Condicionament	17,00	17,00
		<b>17,00</b>	
<b>C-51 Calafell-Valls-Alcover</b>			
<b>S/C</b> Desdoblament Valls-Alcover (segona fase)	Desdoblament	30,00	15,00
		<b>30,00</b>	
<b>C-53 Vilagrassa-Alfarràs</b>			
<b>C-53</b> Condicionament entre Vilagrassa i Alfarràs (inclou les variants d'Anglesola, Tornabous, la Fuliola i Belcaire d'Urgell) (segona fase) amb la reserva de sòl necessària per al seu desdoblament	Condicionament	108,00	58,00
		<b>108,00</b>	
<b>C-55 Abrera-Manresa</b>			
<b>C-55</b> Desdoblament Castellsbell-Manresa (segona fase)	Desdoblament	396,00	196,00
<b>C-55</b> Condicionament Monistrol-Abrera, amb la variant d'Olesa	Condicionament	110,00	110,00
		<b>506,00</b>	
<b>C-58 Terrassa-Monistrol de Montserrat (carretera de la Bauma)</b>			
<b>C-58</b> Condicionament entre Terrassa i Monistrol de Montserrat (la Bauma)	Condicionament	18,00	18,00
		<b>18,00</b>	
<b>C-61 Arenys de Mar (AP-2)-Sant Celoni (AP-7)</b>			
<b>C-61</b> Condicionament Arenys de Mar (AP-2)-Sant Celoni (AP-7) (inclou les variants a Arenys de Munt i Vallgorguina)	Condicionament	42,00	42,00
		<b>42,00</b>	
<b>C-63 Lloret de Mar-Olot</b>			
<b>C-63</b> Condicionament entre Maçanet de la Selva (C-35) i la Vall d'en Bas. (inclou les variants de Sils, Riudarenes, Santa Coloma de Farners, d'Anglès, Amer, les Planes d'Hostoles i Sant Feliu de Pallerols)	Condicionament i nova carretera	125,00	125,00
		<b>125,00</b>	

Actuació	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>SC (TV-3454) Amposta-Deltebre</b>			
<b>TV-3454</b> Condicionament entre Amposta i Deltebre	Condicionament	10,00	10,00
		<b>10,00</b>	
<b>SC (C-233/L-200/LP-3322) Les Borges Blanques-Bellcaire d'Urgell</b>			
<b>C-233/L-200/LP-3322</b> Condicionament entre les Borges Blanques i Bellcaire d'Urgell	Condicionament	26,00	26,00
		<b>26,00</b>	
<b>SC (L-512/C-1412) Artesa-Tremp</b>			
<b>L-512/C-1412</b> Condicionament entre Artesa de Segre i Tremp per Comiols (segona fase)	Condicionament	121,00	61,00
		<b>121,00</b>	
<b>SC (L-311/L-313/C-1412) Cervera-Ponts</b>			
<b>L-311/L-313/C-1412</b> Condicionament entre Cervera i Ponts	Condicionament	25,00	25,00
		<b>25,00</b>	
<b>SC (L-310/LV-3113/C-451) Tàrraga-Guissona-Solsona</b>			
<b>L-310/LV-3113/C-451</b> Condicionament entre Tàrraga i Guissona	Condicionament	10,00	10,00
		<b>10,00</b>	
<b>SC (GIV-5128) Navata-Borrassà-Vilamallà</b>			
<b>GIV-5128</b> Condicionament entre Navata i Vilamallà, i tancament del tram	Condicionament	8,00	8,00
		<b>8,00</b>	
<b>SC Via de connexió dels eixos del Llobregat i del Besòs</b>			
Nova carretera de connexió dels eixos del Llobregat i del Besòs. Tram la Llagosta (C-17)-Cerdanyola (C-58)	Nova carretera	40,00	40,00
Nova carretera de connexió dels eixos del Llobregat i del Besòs. Tram Cerdanyola-Eix del Llobregat	Nova carretera	120,00	120,00
		<b>160,00</b>	

## Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte

**Actuacions previstes pel Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes**





Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte  
Actuacions previstes pel Programa de sanejament d'aigües residuals urbanes

### PROGRAMA DE SANEJAMENT I QUALITAT DE LES AIGÜES URBANES

Programa de sanejament d'aigües residuals Urbanes (PSARU).	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Import de les actuacions previstes en el primer escenari: 2006-2008	sanejament		
Import de les actuacions previstes en el segon escenari: 2009-2013	sanejament	Annex 1	480,00
Revisió del PSARU, 1r escenari. Acord del Consell d'Administració de l'ACA 20/06/07	sanejament		
Actualització. Revisió del PSARU, 2n escenari	sanejament		
<b>Total Línia d'aigües</b>		<b>1.628,80</b>	

Altres programes de sanejament i qualitat	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Programa de tractament i gestió de fangs EDAR	sanejament		
Programa de sanejament de les aigües residuals industrials	sanejament		
Sistemes anti DSU de retenció i control de les avingudes per pluges en l'àmbit de la zona metropolitana de Barcelona	prevenció	Annex 2	300,00
Sistemes anti DSU retenció i control de les avingudes per pluges a la resta de Catalunya	prevenció		
		<b>1.679,40</b>	
		<b>3.308,20</b>	

271

### PROGRAMA DE REUTILITZACIÓ DE LES AIGÜES REGENERADES

Programa de reutilització de les aigües residuals urbanes regenerades	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Actuacions pendents del programa de reutilització	reutilització	Annex 3	75,00
Revisió del programa de reutilització	reutilització		
		<b>326,40</b>	

**PROGRAMA DE RECUPERACIÓ AMBIENTAL I CORRECCIÓ HIDROLÒGICA DE RIUS**

Programa de recuperació ambiental i correcció hidrològica de rius	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Recuperació ambiental dels àmbits fluvials i correccions hidrològiques	ambiental		
Prevenició d'espècies invasores i recuperació de zones humides	ambiental	Annex 3	420,00
Planes zonals d'implantació de cabals ambientals	ambiental		
Tractament i reducció de l'impacte dels residus salins del Bages	ambiental		
		<b>952,00</b>	

**PLA SECTORIAL D'ABASTAMENT D'AIGUA A CATALUNYA (PSAAC)**

Pla sectorial d'abastament aigua a Catalunya	Tipus d'actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Aportació d'un nou recurs hídic mitjançant la dessalinització	abastament		
Millora dels sistemes d'abastament i les connexions a xarxes	abastament		
Millora de la seguretat i eficiència de les preses de les CIC	prevenició		
Interconnexió de les xarxes en alta per a abastament urbà	abastament	Annex 3 i	540,00
Pla de prevenició i contingència derivats de les sequeres	abastament	Annex 4	
Sanejament i recuperació d'aqüífers contaminats	disponibilitat		
Increment de la disponibilitat per a la millora de la qualitat de les aigües	abastament		
		<b>1.778,40</b>	
<b>TOTAL d'inversions en infraestructures del cicle de l'aigua a Catalunya</b>		<b>6.365,00</b>	<b>1.815,00</b>

*Als annexos es mostra el desglossament de les principals infraestructures*

*Inversions 2015-2020: aquestes xifres són unes primeres aproximacions i inclouen reposicions de les actuals infraestructures*

## Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte

**Llista de les principals actuacions previstes pel Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural per a la modernització dels regadius**



Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte  
Llista de les principals actuacions previstes pel Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural  
per a la modernització dels regadius

Actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>Modernització de regadius (segona fase)</b>		
Canals d'Urgell	1.125	725
Canal de Pinyana	200	110
Canal d'Aragó i Catalunya	300	185
Delta de l'Ebre	150	50
Baix Ter	42	0
Delta del Llobregat	12	0
La Muga	30	15
Conca de Tremp	22	3
Santa Maria de Palautordera	4	0
Valls	4	0
Riudecanyes	10	0
Guiamets	23	0
Móra la Nova	4	0
<b>TOTAL</b>	<b>1.926</b>	<b>1.088</b>



## **Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte**

**Llista de les principals actuacions previstes pel Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural per a l'establiment de nous regadius**





Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte  
Llista de les principals actuacions previstes pel Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural  
per a l'establiment de nous regadius

Actuació	Cost total	2015-2020 (2a fase)
<b>Nous regadius (segona fase)</b>		
Segarra-Garrigues	1.500	301
Algèrr-Balaguer	64	0
Segrià Sud (reg de suport)	89	0
Garrigues Sud (reg de suport)	106	0
Terra Alta	101	0
Xerta-Sènia	300	62
Aldea-Camarles	106	29
Entorn de Rialb	68	20
Regadius de la Ribera d'Ebre	49	14
Altres (Priorat, Noguera, Terra Alta, Segrià)	90	42
<b>TOTAL</b>	<b>2.473</b>	<b>468</b>



## Actuacions previstes per a la segona fase del Pacte

**Infraestructures de residus municipals previstes pel Pla territorial sectorial d'infraestructures de residus municipals 2008-2012**



## Infraestructures de residus municipals previstes pel Pla territorial sectorial d'infraestructures de residus municipals 2008-2012

**PLANTES DE TRACTAMENT DE LA MATÈRIA ORGÀNICA (FORM)**

Actuacions de millora de les plantes existents	Actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Altres actuacions en noves plantes i millores de plantes existents de tractament de matèria orgànica (segona fase)			183,80
Reposicions per actualització de les tecnologies de tractament			27,95
<b>Total Plantes de tractament de la matèria orgànica (FORM)</b>		<b>304,93</b>	<b>211,75</b>

**PLANTES DE TRACTAMENT DE LA FRACCIÓ RESTA I VOLUMINOSOS**

Actuacions de millora de plantes existents	Actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Altres actuacions en noves plantes i millores de les plantes existents de tractament de fracció RESTA			38,03
Reposicions per actualització de les tecnologies de tractament			241,29
<b>Total Plantes tractament resta i voluminosos</b>		<b>1.083,63</b>	<b>279,32</b>

**PLANTES DE VALORITZACIÓ ENERGÈTICA**

Actuacions de millora i/o ampliacions	Actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Altres actuacions en noves plantes i millores de plantes existents de valorització energètica (segona fase)			235,00
Reposicions per actualització de les tecnologies de tractament			84,63
<b>Total Plantes de valorització energètica</b>		<b>781,72</b>	<b>319,63</b>

**DIPÒSITS CONTROLATS**

Actuacions de millora de dipòsits existents	Actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Altres actuacions en nous dipòsits i millores de dipòsits controlats existents (segona fase)			57,49
Reposicions per actualització de les tecnologies de tractament			34,49
<b>Total Dipòsits controlats</b>		<b>206,96</b>	<b>91,98</b>

**ALTRES INFRAESTRUCTURES DE GESTIÓ DE RESIDUS**

Actuacions de nova implantació	Actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Altres actuacions en noves plantes i millores de plantes existents de transferència i de triatge d'envasos lleugers (segona fase)			25,00
Reposicions per actualització de les tecnologies de tractament			15,00
<b>Total Altres infraestructures de gestió de residus</b>		<b>90,00</b>	<b>40,00</b>

**ACTUACIONS PER REMEIAR SÒLS CONTAMINATS**

Actuació	Cost	2015-2020 (2a fase)
Actuacions per remeiar sòls contaminats (segona fase)		15,00
<b>Total Actuacions per remeiar sòls contaminats</b>	<b>29,81</b>	<b>15,00</b>

**TAULA RESUM**

	Cost	2015-2020 (2a fase)
<b>PLANTES DE TRACTAMENT DE LA MATÈRIA ORGÀNICA (FORM) (segona fase)</b>	<b>304,93</b>	<b>211,75</b>
<b>PLANTES DE TRACTAMENT DE LA FRACCIÓ RESTA I VOLUMINOSOS (segona fase)</b>	<b>1.083,63</b>	<b>279,32</b>
<b>PLANTES DE VALORITZACIÓ ENERGÈTICA (segona fase)</b>	<b>781,72</b>	<b>319,63</b>
<b>DIPÒSITS CONTROLATS (segona fase)</b>	<b>206,96</b>	<b>91,98</b>
<b>ALTRES INFRAESTRUCTURES DE GESTIÓ DE RESIDUS (segona fase)</b>	<b>90,00</b>	<b>40,00</b>
<b>ACTUACIONS PER REMEIAR SÒLS CONTAMINATS (segona fase)</b>	<b>29,81</b>	<b>15,00</b>
<b>TOTAL INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURES DE GESTIÓ DE RESIDUS</b>	<b>2.497,04</b>	<b>957,68</b>

Xifres en M€, IVA inclòs





**Generalitat  
de Catalunya**