

Impulsar les infraestructures

DOCUMENT FOMENT INFRAESTRUCTURES Nº 2.

BARCELONA, 26 MAIG DE 2005



Les infraestructures a Catalunya: prioritàries per a l'economia catalana i espanyola

Catalunya és una de les principals àrees dinàmiques d'Espanya, amb un fort procés d'internacionalització, i per on transita un volum important de mercaderies amb origen en altres zones d'Espanya i amb destí als principals mercats europeus.

Així, a Catalunya s'origina el 27,1 % del total de l'exportació espanyola i sobre el seu territori transita de pas 11,9 milions de tones (dades de 2003), per carretera, és a dir, el 65% dels fluxos amb origen o destí a Catalunya cap a França. D'aquí que la importància de disposar d'una **adequada xarxa d'infraestructures sigui rellevant per a Espanya**, tant per al comerç exterior, com per ser una zona de trànsit important per al comerç exterior d'altres comunitats autònomes. Pel pas de la Jonquera passa més del 55% del trànsit per carretera entre Espanya i la resta d'Europa, i a l'àmbit ferroviari Portbou té una quota superior al 65%.

La planificació i l'execució de les infraestructures han de ser proactives

Així mateix, **cal donar un caire més proactiu, que no pas reactiu, a la planificació i execució de les infraestructures, ja que la manca de les mateixes provoca importants costos de congestió**, la qual cosa debilita enormement la capacitat competitiva de les empreses.

Cal una major coherència en la gestió política de les infraestructures

Malgrat que hi ha un ample consens a l'escenari polític i social sobre la necessitat de desenvolupar noves infraestructures, amb l'objectiu de cobrir el seu dèficit, es presenten contínuament dificultats polítiques en el desenvolupament de cada infraestructura singularitzada al territori que endarrereix enormement, i fins i tot, paralitza indefinidament el seu desplegament, i que resulten incoherents amb l'objectiu defensat.

Resulta greu que moltes d'aquestes infraestructures, que fins i tot disposen de finançament, no es puguin desenvolupar actualment. Requereixen un exercici de responsabilitat per part del conjunt de les administracions públiques i des dels partits polítics. En aquest sentit, cal donar un pas endavant i passar de la protesta a la proposta, raonada en les seves vessants econòmica, social i mediambiental.



Cal desenvolupar un pla d'infraestructures 2005-2020

El procés de planificació i execució de les infraestructures necessiten un període dilatat de temps, en les seves diferents fases. Donat l'actual dèficit existent, que comporta importants costos de congestió, resultaria extremadament perjudicial un major retràs en la seva posada en marxa tant per a l'economia catalana com per a l'espanyola. Cal, per tant, **iniciar el desenvolupament d'un nou Pla d'Infraestructures integral, per al període 2005-2020.**

L'enfocament d'aquest Pla, a més de resultar integral, ha de **plantejar-se en funció de les utilitats finals de les infraestructures proposades, i ha de pretendre resoldre els colls d'ampolla que limiten o condicionen de forma significativa les infraestructures existents actualment, abans de proposar actuacions de nova planta. A més a més, ha de fer compatible el desenvolupament dels seus treballs i obres amb el correcte funcionament del sistema.**

Cal reforçar les connexions a l'Euroregió

Cal reforçar les connexions de Catalunya amb les Comunitats de l'Euroregió en benefici del conjunt, en les que hi ha una forta i intensa relació comercial i econòmica, i que necessiten reforçar les connexions al corredor de l'Ebre i de la Mediterrània, i de forma especial amb França.

Cal potenciar el criteri d'eficiència econòmica

En un marc competitiu internacional, cal prioritzar el criteri d'eficiència econòmica en el desenvolupament de les infraestructures, si no es vol llastrar el potencial de creixement econòmic a mig termini. Per tant, s'han d'impulsar amb més força aquelles infraestructures que tenen una major interconnectivitat econòmica, i que normalment tenen un retorn econòmic més elevat. És a dir, **cal aprofundir en el desenvolupament infraestructural associat als eixos econòmics i de comunicacions, que mostren encara importants dèficits que no permeten aprofitar les potencialitats de creixement.**

Aquests eixos són:

- El corredor mediterrani
- L'eix de l'Ebre



- La mediterrània, amb la potenciació del concepte europeu d'Autopistes del Mar a través dels ports de Barcelona i Tarragona.

Aquests eixos, s'han de complementar a través d'una xarxa secundària que permeti una capil·laritat al territori i el vertebrari.

La competència internacional i la manca d'infraestructures suposen un fre a la competitivitat empresarial

La manca d'aquest conjunt d'actuacions d'una forma adequada i, fins i tot, el seu retard en funcionament, **suposen un important fre de la capacitat competitiva de les empreses.**

Aquesta es veu agreujada per la pressió competitiva que es deriva de l'important procés de liberalització del comerç internacional i per l'ampliació de la Unió Europea l'any 2004, amb l'entrada de 10 nous països.

Cal integrar les xarxes d'infraestructures a l'ordenació del territori

El disseny i determinació de les xarxes d'infraestructures ha d'estar integrat en la planificació urbanística, que cal desenvolupar en els Plans Territorials de Catalunya, per tal de permetre una millor ordenació del territori.

Cal desenvolupar infraestructures sostenibles

El respecte i la cura pel medi ambient és un valor present a la nostra societat. Aquest ha de ser, doncs, un vector destacat en dissenyar i planificar la nostra xarxa d'infraestructures. **Aquesta perspectiva mediambiental ha de ser valorada relativament en el seu conjunt amb els impactes econòmics, socials i d'equilibri territorial.**

Les principals línies prioritàries que cal reforçar, entre d'altres, són:

1. Infraestructures viàries

Desenvolupar nous projectes viaris

- El fort grau de congestió que és pales a la xarxa viària catalana, per una banda, i el creixement que experimentarà el transport per carretera en els propers anys, per l'altra, precisen d'un conjunt d'actuacions encaminades a desenvolupar les xarxes viàries en el corredor mediterrani, i en l'eix de l'Ebre, alhora que caldrà potenciar la mobilitat interna, i de forma especial a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona.



Actuacions urgents i prioritàries

- Dins dels nous projectes d'infraestructura viària, cal assenyalar de forma prioritària i destacada: el quart cinturó (B-40) (com a via orbital de Barcelona, que permetrà reforçar l'eix del mediterrani, descongestionant la regió metropolitana de Barcelona); el desdoblament de l'eix transversal (C-25) i de l'eix del Llobregat (C-16); i el desenvolupament de les Autovies A-7 (N-340) des de Castelló a Barcelona, l'eix pirinenc (N-260) Figueres-Olot; les autovies de Lleida a frontera francesa i de Tarragona-Lleida-Osca; el desdoblament de l'A-2 (N-II) entre Tordera i frontera francesa; els accessos a la Costa Brava, i especialment els accessos viaris al Port de Barcelona, així com el Túnel d'Horta.

2. Infraestructures Portuàries

Desenvolupar les autopistes del mar

Cal potenciar el desenvolupament de les autopistes del mar. En aquest sentit, cal assenyalar les propostes de la Comissió Europea que estableixen 29 xarxes prioritàries transeuropees de transport i on es potencien les autopistes del mar. En aquest sentit, cal endegar accions tant a l'àmbit de la gestió com de les infraestructures, per tal de poder desenvolupar les autopistes del mar a Catalunya.

S'ha de crear un interport pel Port de Barcelona i de Tarragona

Desenvolupament d'un Interport com una gran plataforma logística amb connexions viàries, ferroviàries i aeroportuàries, que doni servei als Ports de Tarragona i Barcelona, ja que, encara que quedi capacitat d'expansió en les zones d'activitats logístiques (ZAL's) de tots dos ports, aquestes quedaran absorbides en els pròxims anys.

Cal afavorir el trànsit entre els ports del mediterrani i peninsulars

Reforçar el trànsit entre els principals ports del mediterrani, entre d'altres, amb Civitavecchia (Roma), Gènova, Livorno, Nàpols, Koper i Nord d'Àfrica, a més de fomentar un major nombre d'operacions entre els ports peninsulars, fomentant les autopistes del mar.

Hem d'aprofitar la posició estratègica del Port de Barcelona i Tarragona en els mercats asiàtics

Cal aprofitar estratègicament pel **Port de Barcelona i Tarragona les noves possibilitats de pas que es donen al Canal de Suez amb el comerç marítim amb Àsia** enfront dels ports del Nord d'Europa, que permeten un estalvi mig de tres dies de navegació respecte de la ruta que passa pel sud



d'Àfrica, i que es dirigeixen als principals ports del nord d'Europa.

La connexió terrestre dels ports, i especialment en el cas de Barcelona, mostra un fort grau de congestió

Potenciar la connectivitat amb el territori interior al que donen servei als ports, especialment reforçant la infraestructura terrestre del front del litoral del Port de Barcelona. En aquest sentit, cal desplegar el programa d'accessibilitat ferroviària i viària presentat pel Port de Barcelona i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya amb el concurs del GTI-4, per tal de que a l'any 2009 puguin ser operatives i donin servei al procés d'ampliació del Port de Barcelona.

Cal anar a un model de gestió portuària més eficient

L'actual marc portuari constreny les capacitats competitives dels Ports donat, per una banda, la major competència que hi ha a l'escenari internacional, i per l'altra, l'existència d'un model excessivament rígid, que no permet aprofitar les potencialitats de cada port.

En aquest sentit, cal una major autonomia en la gestió portuària, a partir d'un model de les Autoritats Portuàries que separi les funcions estrictament públiques de les privades.

I és en la vessant de les activitats privades, on cal una gestió més àgil i eficient mitjançant una empresa mixta, que permeti aprofitar les oportunitats i el desenvolupament d'unes estratègies de creixement orientades al mercat internacional.

Aprofitar millor la capacitat portuària actual i especialment dels seus accessos

Cal una millora de l'aprofitament actual de les infraestructures portuàries i especialment dels seus accessos -que mostren un fort grau de saturació- mitjançant l'ampliació d'horaris, especialment els nocturns. Inicialment caldria desenvolupar un programa pilot, per tal de poder valorar econòmicament aquesta proposta, i especialment pel trànsit de llarga distància.

3. Infraestructura ferroviària

La congestió de la xarxa viària, requereix potenciar el ferrocarril de mercaderies

El fort grau d'utilització del transport viari en el cas espanyol, en comparació amb Europa, per una banda, i el fort creixement del moviment de mercaderies, i la seva acceleració futura, per l'altra, poden provocar importants creixements de



costos associats a una major congestió de la xarxa viària, que dificultarien la competitivitat de les empreses. Per tot això, **cal desenvolupar vies de ferrocarril d'ample europeu orientades al transport de mercaderies o mixtes, en el seu cas, cap a la frontera francesa, tot potenciant l'eix ferroviari entre Duisburg, Metz i Algesires, que com una infraestructura transeuropea promou Ferrmed.**

Cal un accés amb ample europeu de mercaderies sense restriccions

En aquest sentit, és indispensable que, **quan abans, es disposi d'un accés amb ample europeu i sense restriccions, entre Barcelona i el seu Port, amb la resta de la xarxa europea.** La posada en servei de la línia d'alta velocitat fins la frontera francesa serà un primer pas (tot i que arriba amb molt retard), però les restriccions operatives la **faran insuficient per a absorbir tot el flux de trànsit ferroviari necessari ja a curt termini.**

Caldrà aprofitar i adaptar l'actual xarxa de ferrocarril per les mercaderies

Cal que les capacitats de transport alliberades, a la xarxa existent, com a conseqüència de la posada en servei de les noves línies de viatgers d'alta velocitat, puguin ser aprofitades adequadament pel transport ferroviari de mercaderies.

Per tal d'aconseguir que el transport de mercaderies per ferrocarril esdevingui un transport eficient, caldrà adaptar les instal·lacions actuals, especialment els seus mètodes operatius, i que els canons d'accés ho facin competitiu. Això resulta indispensable, per a promoure un mercat més competitiu, que faci viable l'entrada de nous operadors, i permeti un transport ferroviari de mercaderies més eficient a través de la competència.

Desenvolupar nous nusos ferroviaris

Paral·lelament, **cal potenciar la creació de nusos ferroviaris de mercaderies entre França i Espanya, ja que la diferenciació d'amples no desapareixerà a mig termini.** Vistes les limitacions de Portbou/Cerbère, **cal desenvolupar àrees d'intercanvi alternatives com a centres centrals intermodals de mercaderies. Aquestes noves àrees no tenen que estar necessàriament ubicades a la frontera físicopolítica, sinó allà on es donin les condicions operatives i logístiques adequades (Vallès, Empordà), implantant de forma progressiva l' ample internacional, de la frontera actual cap al Sud.**



Cal accelerar la construcció de l'AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa

El procés de construcció de la línia d'Alta Velocitat entre Madrid, Barcelona i frontera francesa, ha tingut un període excessivament dilatat en el temps, que no permet més dilacions, i que cal accelerar, sense obviar el cinturó ferroviari d'ample internacional i altres prestacions del Vallès (Mollet-Papiol).

En les noves línies d'alta velocitat, cal que la velocitat de circulació dels trens correspongui a les necessitats comercials que assegurin el temps de recorregut més convenient i la màxima rendibilitat social de cada línia, més enllà de la velocitat punta a la que es pugui circular per un determinat tram.

Potenciar el ferrocarril de rodalies i metropolità per la sostenibilitat, amb una gestió més propera al territori

Cal incrementar el transport de rodalies de passatgers, per tal de reduir els nivells de congestió viària, especialment a les comarques pròximes a Barcelona. Tanmateix, caldria una gestió més propera al territori, aplicant el principi de subsidiarietat, per la qual cosa **s'hauria de traspasar els serveis de rodalies i regionals de la tutela de l'Estat a la Generalitat de Catalunya**, per poder dur a terme una provisió o gestió integral del conjunt dels modes de transport col·lectiu dins del territori.

Cal desenvolupar una llei estatal sobre el finançament del transport col·lectiu

L'actual model dels contractes programa i convenis infraestructurals, negociats cas a cas, provoca una casuística destacada i diversa, que fins i tot pot veure's influenciada per les circumstàncies polítiques conjunturals i per la titularitat administrativa del servei.

Per això, es necessita un marc estable de finançament del transport col·lectiu, que hauria de desenvolupar-se en una **lleï estatal de finançament del transport col·lectiu**. Aquest finançament hauria de recollir tant la seva vessant de dotació d'infraestructures i d'equipament (pel ferrocarril com pel metropolità), com de la prestació del servei, que permeti garantir uns recursos adients per tal de donar un servei públic adequat al ciutadà, alhora que també desenvolupi el principi constitucional de suficiència financera de les hisendes locals.



4. Infraestructures aeroportuàries

L'ampliació de l'Aeroport de Barcelona, ha de situar-lo com a Aeroport de referència a Europa

Aprofitar el procés d'ampliació de la infraestructura derivada del Pla Director de l'Aeroport de Barcelona, per situar-lo com un aeroport de referència del Sud d'Europa, és a dir:

- atractiu per a les companyes aèries, amb presència de tots els grans grups aeris.
- una diversificada xarxa de serveis aeris de curta, mitja i llarga distància.
- una àmplia base d'oferta de serveis estructurats al voltant de la ciutat aeroportuària.
- que doni servei a una societat i a una economia que ve caracteritzada pel seu fort grau d'internacionalització.

Els eixos principals d'acció haurien d'ésser:

Aprofundir en la xarxa domèstica i europea, reforçar la seva activitat cap a l'Est i potenciar els serveis intercontinentals

Potenciar encara més la **xarxa domèstica i europea** de Barcelona afegint **noves freqüències, destinacions i noves companyies aèries**, per tal que Barcelona disposi d'un dels aeroports més accessibles des de qualsevol punt d'Europa, la qual cosa li permetrà una major centralitat.

Aprofitar l'estructura de **xarxa a Barcelona** a través de les seves **finestres de connexió** i, lligades a les mateixes, la configuració de Barcelona com a **porta (gate) ibèrica** per a l'operació amb els mercats emergents **d'Europa de l'Est, Orient Mitjà i l'establiment de vols intercontinentals**.

Potenciar el desenvolupament de **serveis intercontinentals** per tal de connectar Barcelona amb els centres econòmics mundials dels altres continents. En aquest sentit, destinacions amb una contrastada demanda són: els **Estats Units, Mèxic, Argentina/Brasil i Extrem Orient**.

Impulsar l'entrada d'operadors de serveis aeroportuaris

Promoure i facilitar la implantació de **nous operadors de serveis aeroportuaris** i noves activitats econòmiques al servei de la indústria de les companyies aèries, logística, turística i dels passatgers.

Cal disposar d'una xarxa ferroviària connectada adequadament a l'aeroport

Cal que la infraestructura ferroviària arribi a la nova terminal i que la freqüència de trens sigui sensiblement millor que l'actual, i que arribi també la xarxa de metropolitans a través de la línia 9.



Aprofitar la complementarietat del sistema aeroportuari català

Potenciar el desenvolupament integrat de la xarxa d'aeroports catalans a Barcelona, Girona i Reus aprofitant els diferents nínxols de mercat i la complementarietat entre els mateixos, així com preveure les potencialitats de creixement i els seus requeriments infraestructurals a mig termini. En aquest sentit, tant a Girona com a Tarragona han aprofitat els nous mercats que s'han originat amb les companyies de baix cost, que han suposat un salt quantitatiu i qualitatiu, fet que ha estat estratègic en la millora del seu posicionament, amb un espectacular creixement del nombre d'operacions.

Ampliar l'autonomia en la gestió comercial dels aeroports

Per tal de millorar la gestió comercial de l'activitat aeroportuària, cal que els aeroports gaudeixin d'una major autonomia, que caldria estructurar a partir de societats aeroportuàries de caire mixt amb el concurs del sector privat i en les que hi hagués també participació dels ens territorials.

Desenvolupar el Pla d'Aeroports de Catalunya

Implantar les determinacions del Pla d'Aeroports i Heliports de Catalunya, en particular l'actualització dels aeròdroms actuals, incloent-hi l'aeròdrom de Lleida i l'aeroport complementari de Barcelona per a l'aviació general.

5. Infraestructures Logístiques: la xarxa de Catalunya

Aprofitar les potencialitats de Catalunya com a Centre Logístic del Sud d'Europa, tot afavorint la intermodalitat

Catalunya per la seva vocació i voluntat empresarial, així com per les seves condicions objectives **ha d'esdevenir el principal Centre Logístic del Sud d'Europa**. Catalunya ofereix un marc infraestructural pel desenvolupament d'aquest important centre logístic, amb la seva xarxa viària amb vies d'alta capacitat, les autopistes (AP7 i AP2), i autovies (A2) com eix vertebral de les comunicacions del corredor de pas d'Europa i la seva posició estratègica en el mar Mediterrani, recolzat amb el concepte d'autopistes del mar de la Unió Europea, li donen una singularitat projectada pels importants ports de Barcelona i Tarragona, i la disposició dels principals aeroports (Barcelona, Girona, Reus), i la propera connexió ferroviària amb Europa mitjançant l'ample de via europeu. Per tal de poder aprofitar les seves potencialitats logístiques, cal que es faciliti la intermodalitat entre aquest mitjans de transport.



Cal desenvolupar una gran plataforma logística intermodal

És necessari, amb independència dels centres logístics que es desenvolupin en diferents punts del territori català, **disposar d'una gran plataforma logística que permeti ser l'eix del desenvolupament sud europeu, que sigui de caire intermodal**, com s'ha fet en altres Comunitats Autònomes, com serien, entre d'altres Aragó (Pla-za), Madrid (Corredor de Henares), o al País Basc (Vitoria).

Catalunya pateix un dèficit estructural d'aigua

6. Infraestructures hidràuliques

Atès el seu clima mediterrani, amb sequeres periòdiques, i per les característiques hídriques, **Catalunya pateix un dèficit estructural d'aigua, que ha suposat l'establiment de restriccions**, que han afectat a determinats usos com, l'ornamental, l'agrícola i l'industrial, entre d'altres. Aquest fet es pot constatar a través de l'elevat nombre de normes restrictives adoptades en els darrers anys (Decrets 94/1999, 168/2000 i 22/2002) i que es dona també enguany.

Cal un aprofitament acurat de les conques catalanes

La reducció d'aquest dèficit estructural **passa per la realització d'infraestructures graduals**, per tal d'evitar incrementar significativament els costos del sistema, **que millorin la interconnexió entre les conques catalanes**.

En aquest sentit, cal dur a terme la connexió de l'Ebre (de l'ordre de 30Hm³/any) cap a la Conca del Llobregat, a través del perllongament de l'actual canalització, des de Cunit fins a Abrera, aprofitant la seva capacitat excedentària. Això permetrà incrementar el llinar de seguretat, en ambdós sentits, tot reduint l'aplicació de restriccions del consum, alhora que permetria una millora de la qualitat de l'aigua. Aquest aprofitament, per tal de ser òptim, hauria de ser continu en el temps, i d'aquesta manera permetria alliberar recursos hídrics procedents dels actuals embassaments.

Complementàriament a les infraestructures que garanteixin l'abastament, cal estudiar les diferents opcions tècniques per a la generació de nous recursos hídrics, tot avaluant els seus costos econòmics i mediambientals.



Potenciar la presència de la Societat de la Informació

7. Infraestructures de telecomunicacions

El desenvolupament d'una societat avançada com la catalana exigeix aprofundir en el desenvolupament de les noves eines de comunicació, tant des de la vessant de l'oferta com de la demanda, permeten una interactuació entre ambdues.

És a dir, desenvolupar una oferta que potencia la generació de demanda, i donar resposta a la demanda existent a través de la generació de noves ofertes. El primer cas seria, per exemple, el cas de la UMTS, o de la televisió digital. Aquests avenços tecnològics permeten un ventall molt més ampli de serveis de telecomunicacions que anirà produint la seva demanda. L'altra cas, ve de promoure una demanda com, per exemple, a través d'una major presència de les TIC's en el món educatiu i sanitari, que requerirà de productes adients per a poder satisfer aquestes majors necessitats.

Nogensmenys, el desenvolupament d'aquesta major activitat requereix d'una infraestructura que li doni suport, i en condicions adequades que passa, en el cas d'Internet, per disposar de connexions de banda ampla entre 40Mb i 100MB per les activitats econòmiques i empresarials.

Evitar la fractura digital

Cal desenvolupar un ventall d'ajuts públics orientats a les àrees de baixa demanda, tot respectant el principi de neutralitat tecnològica, que eviti la fractura digital. També cal que les administracions públiques suavitzin la seva creixent pressió impositiva sobre el sector, donat que aquesta es trasllada, en part, cap als consumidors.

Accelerar la digitalització audiovisual

Cal establir un programa d'actuacions infraestructurals per al desplegament de les infraestructures que possibilitin la Televisió Digital Terrestre (TDT) i la ràdio digital (Digital Audio Broadcastind-DAB) per a assolir una cobertura del 95% del territori en cinc anys. Aquest programa s'hauria de desenvolupar amb la participació dels agents intervinents (fabricants d'equips, difusors i prestadors de serveis portadors).

Cal un marc normatiu i una gestió administrativa àgil per al desenvolupament de les infraestructures de telecomunicacions

Cal accelerar els procediments administratius per dur a terme un desplegament de la telefonia mòbil, tant en UMTS com en GSM, que permetin una cobertura del 95% i 99% respectivament, en els propers cinc anys. Així mateix, cal establir de forma clara les regulacions sobre la localització,



instal·lació i funcionament d'aquestes infraestructures de telecomunicacions .

Cal desenvolupar les tecnologies existents i promoure el desplegament de xarxes alternatives

Cal desenvolupar xarxes alternatives a les existents amb amplades de banda creixents, com seria la xarxa elèctrica (Tecnologia PCL) o les basades en tecnologia sense fils (LMDS, satèl·lit, UMTS, WMAN), així com un major desenvolupament de les existents, com ADSL o de la fibra FTTH ("Fiber To The Home").

8. Infraestructures elèctriques

Millorar l'eficiència energètica

Cal desenvolupar un pla d'acció per a millorar l'eficiència energètica i, de forma especial en el sector de transports, que suposa el 40% del consum final d'energia i d'emissions de CO₂. Caldria, doncs, incentivar a través d'una reducció substancial de l'impost sobre determinats mitjans de transport, la utilització de vehicles amb un consum i emissions de CO₂ més eficients.

Garantir el subministrament

Cal disposar de les infraestructures elèctriques, tant en generació com en xarxa d'alta tensió, que permetin garantir el subministrament futur. Encara que les mesures d'eficiència energètica suavitzin el creixement de la demanda, aquest continuarà mostrant una tendència creixent, i requerirà d'un nombre més gran de centrals de generació elèctrica, de la seva connexió a la xarxa d'alta tensió i de l'increment de la xarxa de gas que abastarà les noves centrals de cycle combinat. Així mateix, resulta imprescindible la interconnexió amb França i la resta de l'Estat per a millorar la garantia de subministrament en moments de forta demanda.

Desenvolupar el mercat únic energètic

Cal aprofitar les condicions que ofereixen un mercat més ampli, com l'europeu, per l'abastament energètic, i més en concret, del mercat elèctric, que permetran millorar la competència -i també la garantia de subministrament-, desplegant la xarxa d'interconnexió arreu d'Europa. El desenvolupament de major competència en els sectors de xarxes -transports, telecomunicacions, energètic, etc,...- permetrà una assignació més eficient, que es traslladarà en preus més competitius.



Millorar la xarxa de distribució

Les dificultats per a incrementar la potència elèctrica en determinades zones del nostre territori fa necessària la millora de la xarxa de distribució, mitjançant el desenvolupament accelerat del Pla Tramontana, que permetrà la creació de 39 noves sub-estacions, i que suposen l'increment del 35% de la potència actual.

Cal reduir la dependència energètica i incrementar la presència d'energies renovables

La forta dependència exterior en la producció d'energia primària, a través del petroli (51,8%) i del gas natural (20,3%), està sotmesa actualment a fortes tensions en els mercats internacionals, que es reflecteixen en el fort increment dels seus preus, i suposen un factor d'empitjorament de la nostra capacitat competitiva. Per tant, exigeix un debat serè i constructiu, i es precisa, alhora, un increment del pes de les energies renovables (2,4%), que encara que tenen una important capacitat de creixement que cal impulsar, resultaran insuficients per a satisfer adequadament el creixement de la demanda.

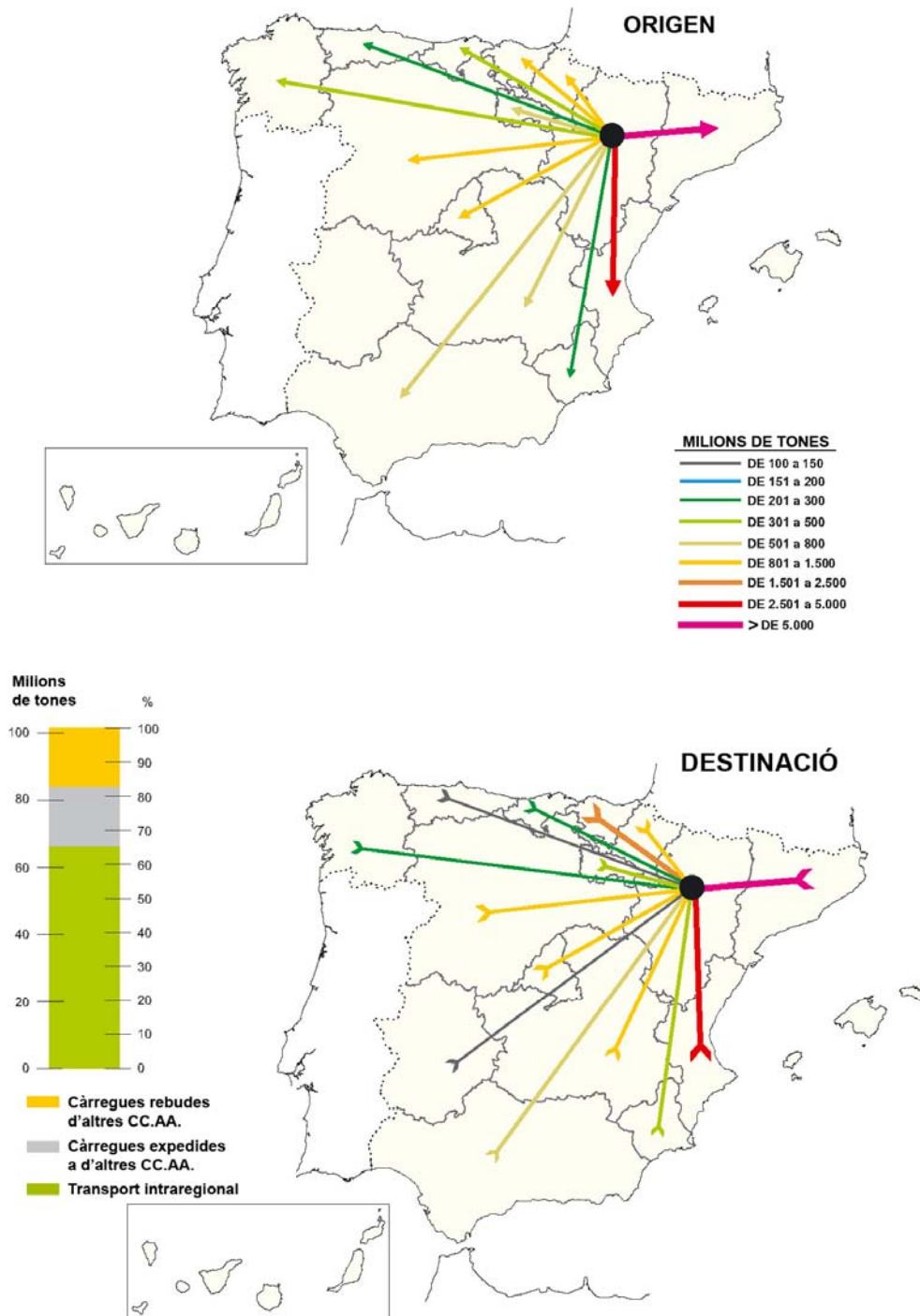


ANNEXES



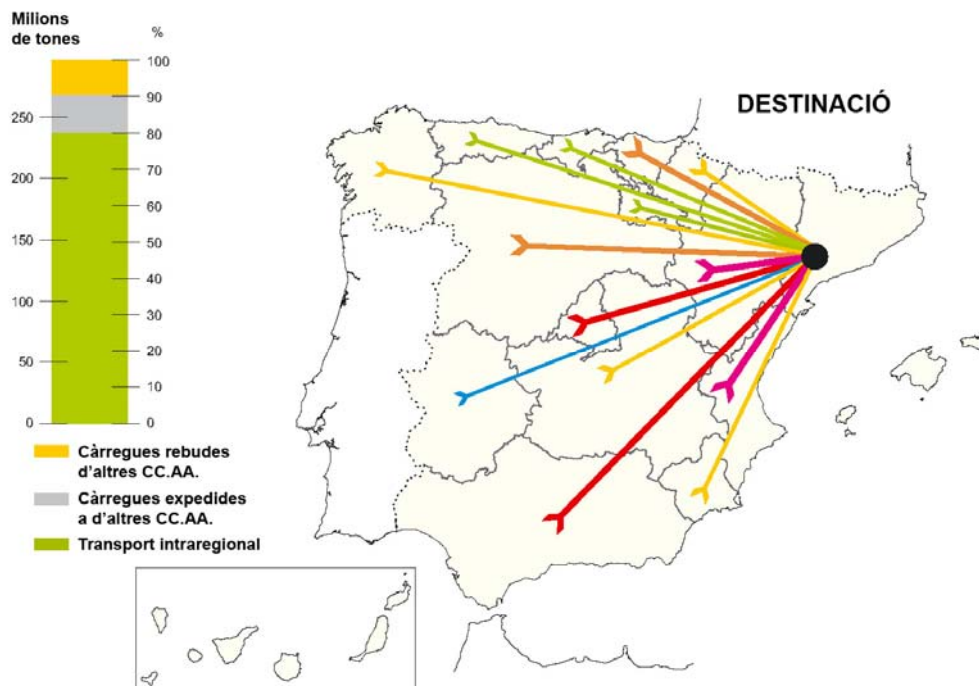
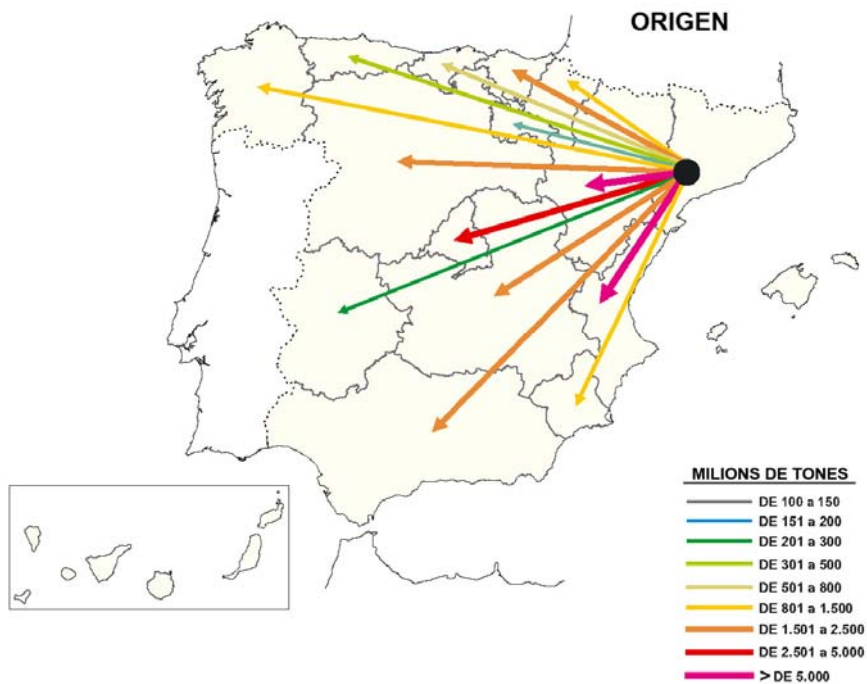
ARAGÓ

Transport de Mercaderies per Carretera.



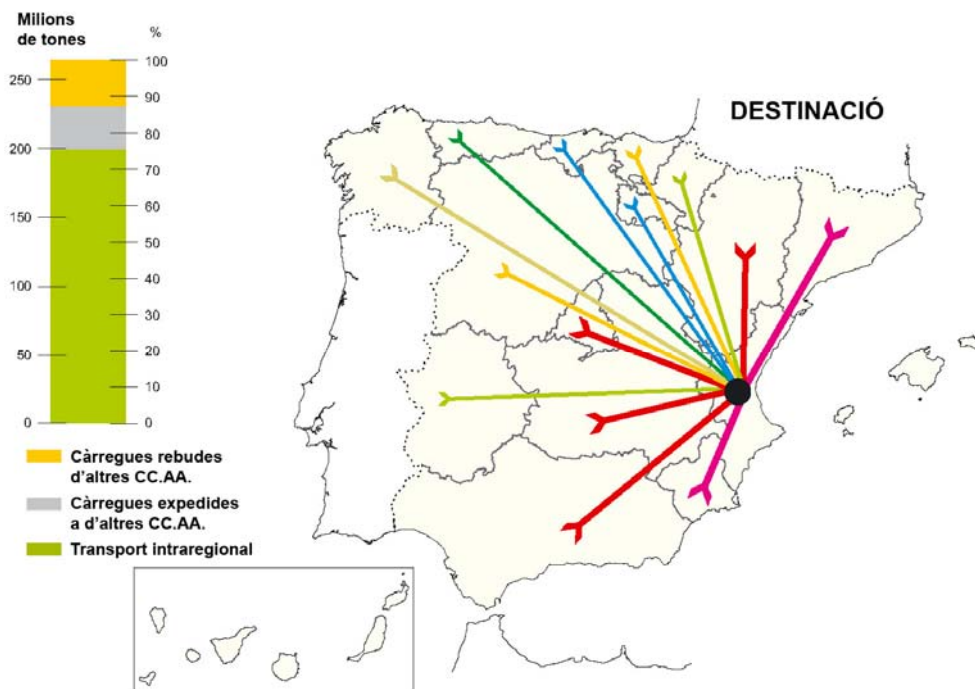
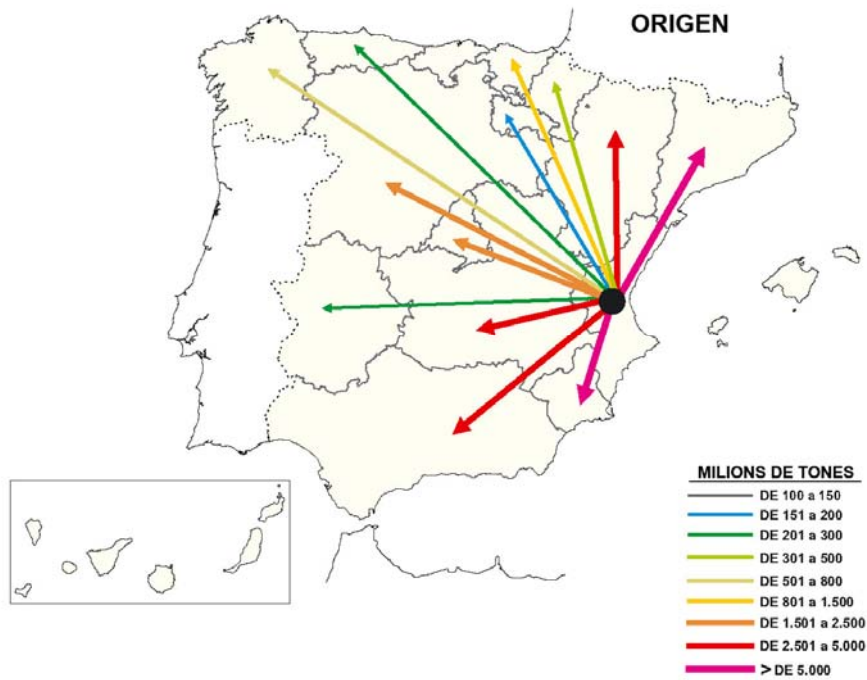
CATALUNYA

Transport de Mercaderies per Carretera.



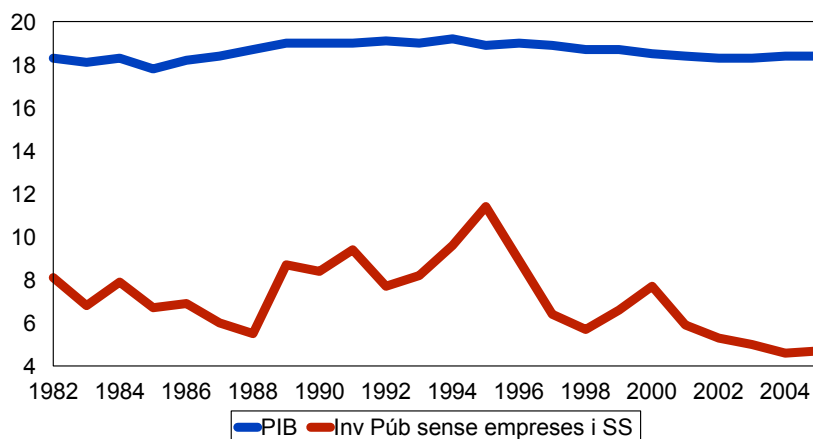
VALÈNCIA

Transport de Mercaderies per Carretera.



Inversió Pública Estatal prevista i PIB a Catalunya

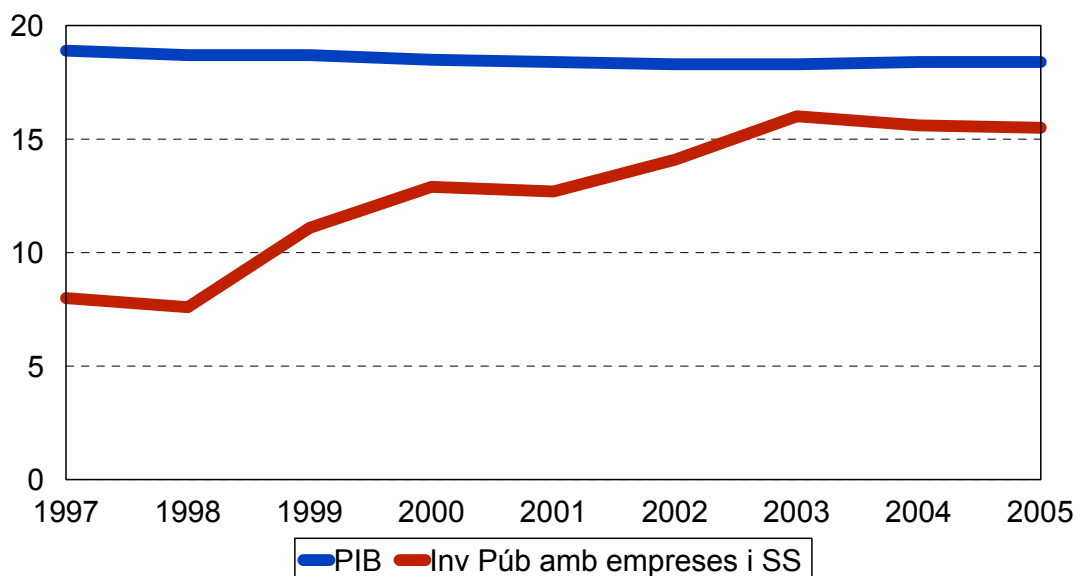
(en percentatge del total espanyol. Període 1982-2005)



Font: Pressupostos Generals de l'Estat i INE

Inversió Pública Estatal prevista i PIB a Catalunya

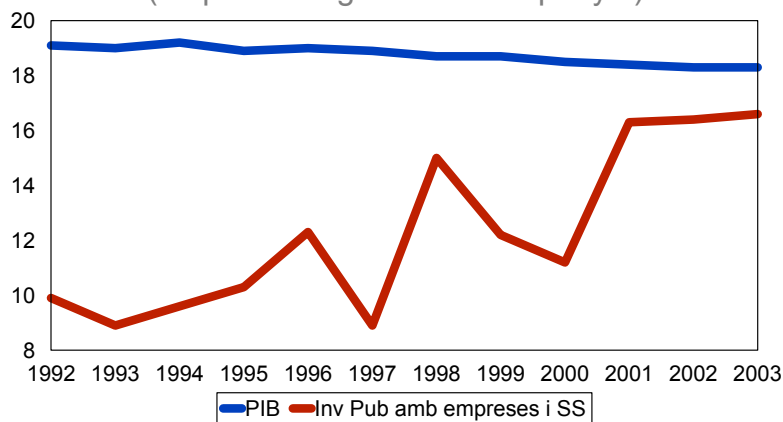
(en percentatge del total espanyol. Període 1997-2005)



Font: Pressupost de la Generalitat de Catalunya. Informe Econòmic Financer

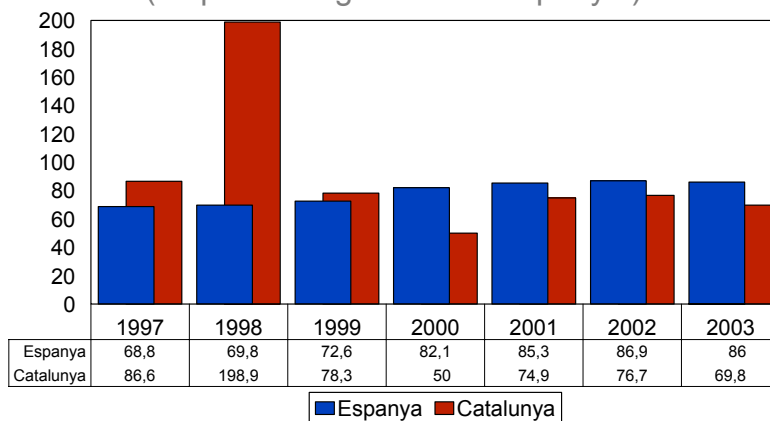


Inversió Pública Grup Ministeri de Foment LIQUIDADA i PIB a Catalunya (en percentatge del total espanyol)



Font: Pressupostos de la Generalitat de Catalunya 2005. Informe Econòmic Financer

Percentatge de la Inversió Pública Liquidada sobre la prevista del Grup Ministeri de Foment (en percentatge del total espanyol)



Font: Pressupost de la Generalitat de Catalunya any 2005. Informe Econòmic Financer

Carreteres i Transport per carreteres (% de Catalunya sobre total Espanya)	
Any 2003	
Carreteres	7,3%
Transport Inter municipal dins C.A.	19,5%
Transport Intercomunitats autònomes (origen i destí, sense transport de pas)	
Rebut	8,0%
Expedit	8,9%
Transport internacional (sense el transport de pas)	
Rebut	31,3%
Expedit	23,4%
Altres Indicadors	
PIB	18,3%
Població	15,7%
Font: INE i Ministeri de Foment	

Transport de mercaderies			
	Situació actual	Prognosi futura	
	Volum 2002	Volum 2016	Volum 2026
	(Mt)	(Mt)	(Mt)
Logística interna	165,80	250,80	291,00
Logística de pas	11,90	26,90	36,20
Logística O/D	74,90	149,80	187,70
Catalunya			
Corredor	18,30	37,50	45,70
Mediterrània			
(Sud)			
Corredor Ebre	38,30	70,90	86,50
França	18,30	41,40	55,60
TOTAL	252,60	427,50	514,90
Font: Memòria del Pla del Sistema Logístic. DPTOP. Any 2003			



Distribució del transport de mercaderies per modes				
(no inclou el marítim)				
Any 2002				
tones-kilòmetre en %				
	Carretera	Ferrocarril	Trans. Fluvial	Conduccions per canonades
ES	89,3	6,4	---	4,3
EU 25	72,2	16,3	6,0	5,6
EU 15	75,5	12,9	6,9	4,6

Font: Eurostat

Logística dels moviments interns a Catalunya	
Mode de transport	Milions de tones anuals
(any 2002)	
Carretera	164,8
Ferrocarril	1,0
TOTAL	165,8

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por carretera, RENFE i FGC