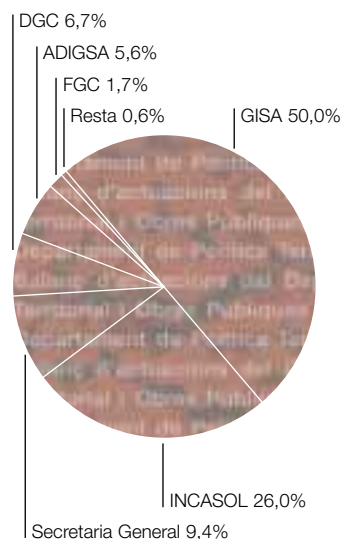


Les inversions del Departament

Inversions del Departament per organismes



Les inversions realitzades pel Departament durant l'any 2000 han estat de 106.000 MPTA. D'aquest volum global d'inversions, prop de 82.000 MPTA s'han destinat a l'execució d'obres.

1.1 Inversions del Departament per organismes

Les direccions generals són les unitats encarregades de planificar i coordinar les polítiques inversores i les empreses públiques en són les principals executores.

D'acord amb això, el conjunt de les empreses públiques del DPTOP han invertit 68.681 MPTA, la qual cosa representa el 84% del total. Entre aquestes destaquen GISA (40.939 MPTA), com a principal executora de les infraestructures, i l'INCASOL, com a executor de les actuacions en matèria de sòl, habitatge i recuperació del patrimoni (21.301 MPTA). Entre ambdós organismes assoleixen més de les 3/4 parts de la inversió del Departament (76%).

Les direccions generals i la Secretaria General han invertit 13.261 MPTA, cosa que representa el 16% restant de la inversió del Departament. Les unitats amb un volum d'inversió més elevat són la Secretaria General (7.693 MPTA), que concentra la despesa d'expropiacions i de serveis afectats de les obres que efectua el Departament, i la Direcció General de Carreteres (5.495 MPTA), que executa les obres de conservació i seguretat viària i del pla MINER (1.830 MPTA).

1.2 Inversions del Departament per programes

Les inversions del DPTOP s'han concentrat, fonamentalment, en tres programes: carreteres, habitatge i transport, que representen el 82,5% del total.

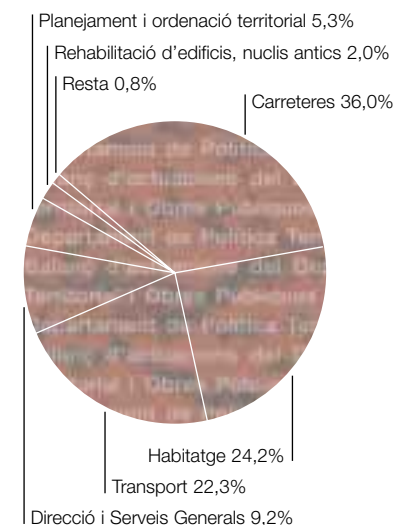
El programa de carreteres ha estat el més important en volum d'inversió, amb 29.504 MPTA (36% del total). D'aquest import global, les actuacions a la xarxa bàsica, comarcal i local han representat el 55% del programa, mentre que el 45% restant s'ha dedicat a la conservació ordinària i extraordinària i a les obres en seguretat viària i millora local.

El segon programa en volum d'inversió ha estat el d'habitatge, amb 19.855 MPTA (24,2% del total), amb les inversions en matèria de promoció pública d'habitatges (58,3% del programa) i la promoció de sòl residencial (18,6%) dutes a terme per l'INCASOL, i el manteniment i rehabilitació del parc d'habitatges realitzat per ADIGSA (23,1%).

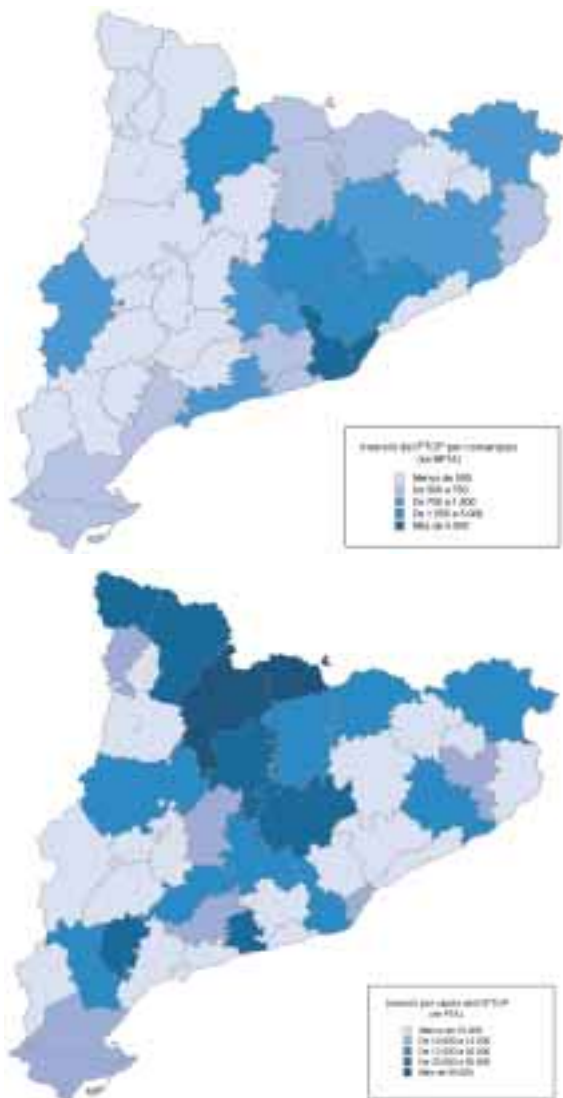
Les inversions en matèria de transport han estat de 18.307 MPTA (22,3%). Les actuacions en transport ferroviari, incloses la xarxa d'FGC i el metro de Barcelona, absorbeixen més del 97% dels recursos del programa. El transport per carretera i l'aeri són altres línies d'actuació significatives, tot i no representar una despesa pressupostària elevada.

Altres programes amb un import rellevant són el de planejament i ordenació territorial (4.363 MPTA), que

Inversions del Departament per programes



Les inversions del Departament



inclou la promoció de sòl industrial i de serveis, i el programa de rehabilitació d'edificis, nuclis antics i restauració de monuments, encarregat de recuperar i revitalitzar el patrimoni arquitectònic i els espais urbans en nuclis antics (1.675 MPTA).

1.3 Inversions del Departament per comarques

Les inversions del Departament es realitzen sota criteris sostenibles i de reequilibri territorial. En aquesta línia, el gruix de la despesa en termes absoluts recau en les comarques de l'entorn metropolità de Barcelona, més poblades, amb actuacions en matèria de transport públic i habitatge. Així, l'àmbit metropolità concentra el 46,5% del total de la inversió realitzada. El Barcelonès (26%) i el Baix Llobregat (11%) són les comarques que registren una major inversió pels recursos esmerçats en les xarxes de metro i d'FGC (Metro del Baix Llobregat) i també per les actuacions en matèria d'habitatge i remodelació de barris. Les segueixen les comarques del Vallès Occidental (6%) i, fora de l'àmbit metropolità, el Bages i l'Anoia, on s'han executat importants actuacions en la xarxa viària.

En termes per càpita, en canvi, s'observa un repartiment més ampli de les inversions, amb especial incidència a les àrees de muntanya on s'ha esmerçat un volum molt important de recursos en la millora de l'accessibilitat i la recuperació dels nuclis antics. Les comarques de ponent, especialment les dels Pirineus,

assoleixen els valors més elevats d'inversió per habitant. Si la mitjana de Catalunya és de 13.455 PTA/habitant, destaquen les xifres registrades a les comarques de l'Alt Urgell (92.768 PTA/habitant), la Cerdanya (55.194 PTA/habitant) i les Garrigues (50.574 PTA/habitant). Segueixen les comarques de la Val d'Aran (43.633 PTA/habitant), el Pallars Sobirà (41.126 PTA/habitant) i el Solsonès (32.444 PTA/habitant). Això cal atribuir-ho, bàsicament, a actuacions en carreteres, com ara la nova carretera de Tuixén a Gòsol i el túnel de Montant de Tost, a l'Alt Urgell; les actuacions al túnel del Cadí, a la Cerdanya; el condicionament de Lleida a Castellsans, a les Garrigues; les actuacions de condicionament a la Val d'Aran o a la carretera de Solsona a Navés, al Solsonès. Cal destacar, també, actuacions de recuperació urbana i nuclis antics, com ara Sort o la farinera de Solsona, i de sòl industrial, com el pla de Codina, a Bellver de Cerdanya.

Durant l'any 2000 les inversions de l'Estat a Catalunya han seguit una tendència creixent. Així, en termes d'adjudicació d'obres, l'Administració central ha adjudicat obres a Catalunya per un import proper als 120.000 MPTA, cosa que representa el 17% del conjunt de l'Estat contra el 12% de l'any anterior.

Principals actuacions de l'any 2000

MOBILITAT

2

2.1 L'impuls al transport col·lectiu a la regió metropolitana de Barcelona

Durant l'any 2000 s'han donat passos decisius per a garantir un servei de transport públic que respongui a les necessitats de mobilitat dels ciutadans de la regió metropolitana de Barcelona. Entre els fets més significatius cal destacar la integració tarifària, que començarà a ser efectiva a partir de l'1 de gener de 2001, i la posada en marxa de projectes emblemàtics previstos al PDI com són l'L-9 i el Trambaix.

i) La integració tarifària

Aquesta actuació culmina un procés que es va iniciar l'any 1993 amb la T-mes i va continuar el 1998 amb la posada en funcionament d'una primera fase de la integració entre les línies urbanes d'FGC i del metro de Barcelona. Des d'aleshores s'han continuat fent avenços en aquesta direcció mitjançant la implantació de nous abonaments i la integració de títols existents que han comportat guanys significatius en l'ús del transport col·lectiu. D'aquesta manera es preveu que l'any 2001 la integració s'estengui al conjunt dels serveis de transport col·lectiu de l'RMB.

L'objectiu del nou sistema tarifari integrat és consolidar una oferta de transport atractiva que contribueixi a la racionalització i la sostenibilitat de la mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona. Per aquesta raó, la percepció d'una xarxa integrada i unitària on l'usuari paga

un sol cop segons la distància que recorre i no segons el nombre d'operadors o mitjans que utilitza esdevé un element clau en la captació de nous usuaris.

Durant l'any 2000 s'han definit els aspectes bàsics en la descripció del sistema tarifari integrat, com són la zonificació (s'han dissenyat 5 corones i 5 sectors a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona), la gamma de títols: creació de títols i l'estructura de preus.

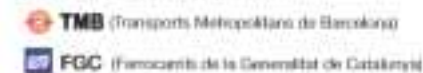
Tanmateix, cal entendre la integració tarifària com un procés, en la mesura que s'anirà materialitzant durant l'exercici 2001. Un cop estigui en funcionament el sistema tarifari integrat, els més de 4,5 milions de ciutadans de l'RMB tindran la possibilitat de desplaçar-se en tren, metro i autobús amb l'ús d'un sol bitllet i, per tant, fer un sol pagament.

integració tarifària

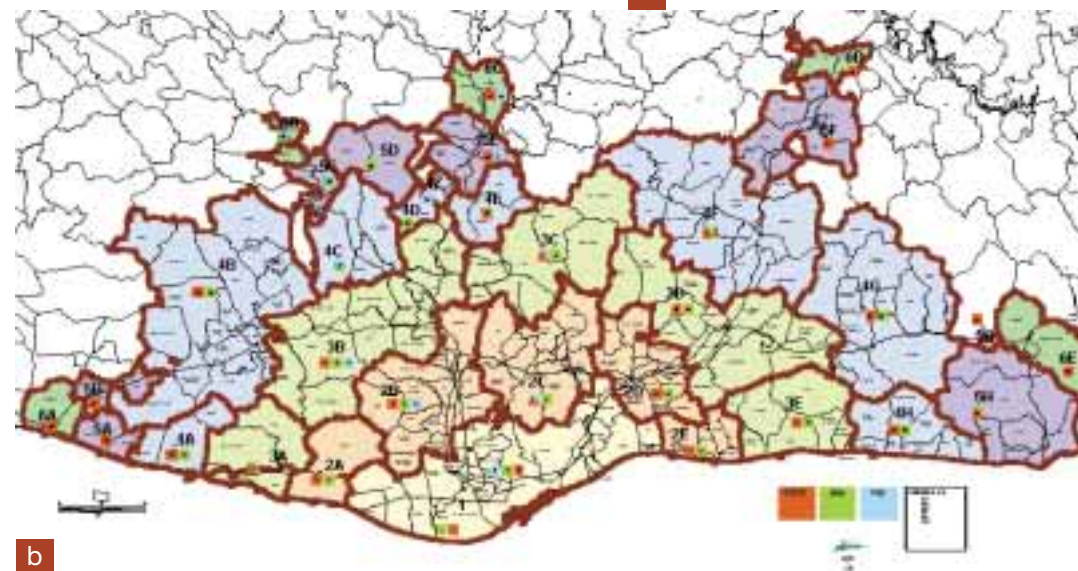
a partir del
15 de gener
del 2001



Les targetes T-10, T-50/30 i T-4 a partir del 15 de gener estaran definitivament integrades amb els operadors següents:



a



b



a



b



c

ii) Noves tecnologies de validació i venda de títols de transport

El Departament, conjuntament amb FGC, ha desenvolupat el projecte Sirocco dins el programa ESPRIT de la Unió Europea. Aquest projecte consisteix en el llançament d'una nova targeta xip intel·ligent de tecnologia híbrida (contacte/sense contacte) com a suport de títols de transport i la seva introducció amb caire experimental a la línia del Vallès d'FGC. És el primer cop al món, junt amb Berlín, que s'implementa una targeta híbrida en una línia de transport públic en explotació real. Les altres instal·lacions existents (Finlàndia, Corea, Hong-Kong...) són únicament sense contacte i no permeten, per tant, la càrrega a caixers bancaris.

El projecte Sirocco és un primer pas que permetrà validar la tecnologia desenvolupada en condicions normals d'operació en vistes a l'extensió de la targeta xip sense contacte al conjunt de la regió metropolitana de Barcelona en l'horitzó del 2004 dins el context del Sistema d'Integració Tarifària.

iii) El Pla director d'infraestructures 2001-2010

L'any 1999 l'ATM va aprovar l'esquema del Pla director d'infraestructures (PDI) per al període 2001-2010. Aquest Pla constitueix una resposta consensuada de les administracions responsables del transport a les necessitats d'infraestructures de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona.

D'acord amb això, el PDI preveu actuacions en matèria d'ampliació de la xarxa, de modernització i millora de la xarxa existent i d'intercanviadors i punts de correspondència entre els mitjans ferroviaris i els autobusos.

En definitiva, l'objectiu del Pla és doblar el nombre d'usuaris del transport públic col·lectiu (745 l'any 2000) en l'horitzó de l'any 2010, la qual cosa representa un increment de la demanda de l'ordre de 500.000 viatgers diaris.

Durant l'any 2000 s'han començat a definir els projectes més emblemàtics del PDI com és el cas de la nova línia de metro (L9) i la implantació del tramvia del Baix Llobregat que ja tenen traçat definitiu.

El Trambaix: Tramvia Diagonal – Baix Llobregat

La nova línia de tramvia suposa la reintroducció d'un mitjà de transport de superfície de notable efecte estructurador i capacitat intermèdia, entre el metro i l'autobús. Amb aquesta actuació es donarà resposta a les necessitats de mobilitat de diferents localitats del Baix Llobregat (Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat) amb la zona central de Barcelona (plaça de Francesc Macià) a través de l'eix de la Diagonal.

El recorregut del tramvia serà de 15 km i comptarà amb 29 parades i 7 intercanviadors que el connectaran a la xarxa de Metro, el Metro del Baix Llobregat i



rodalies de Renfe. Es preveu una demanda de 19 milions de passatgers l'any.

Durant l'any 2000, el Trambaix ha rebut l'impuls decisiu per a la seva posada en marxa. Així, el mes d'abril es va adjudicar el Trambaix per un import de 36.160 MPTA. En aquesta mateixa línia, el mes de novembre l'ATM i la Societat Tramvia Metropolità, SA, constituïda pel grup d'empreses adjudicatàries del projecte, van signar el contracte per a la redacció del projecte, la construcció i l'explotació de la nova línia. En aquest contracte s'estipula una concessió administrativa de 25 anys. L'objectiu és que el nou mitjà de transport sigui operatiu en el primer semestre del 2003.

La línia 9 del metro

La nova línia de metro cobrirà una demanda de transport públic molt important al llarg de tot el seu traçat. En efecte, amb aquesta actuació es donarà servei a barris molt densos que no disposen de connexió amb la xarxa de transport públic d'alta capacitat (a Santa Coloma, Badalona, Zona Franca, el Prat) i a grans centres de comunicacions i equipaments de serveis (Sagrera-TGV, Aeroport, la Fira o la futura Ciutat Judicial). A més, cal destacar el paper reestructurador de la xarxa de la nova línia en la mesura que completarà i relligarà el conjunt de la xarxa. Els 14 punts de correspondència previstos amb connexions a totes les línies de Metro, FGC i rodalies RENFE permetran redistribuir la càrrega entre totes aquestes línies.



a

a. Mapa de la regió metropolitana de Barcelona, amb les noves grans infraestructures previstes: la línia 9 del metro, el Trambaix i la prolongació de la línia 3 del metro entre Montbau i Ganyelles.



a



b



c



d

La nova línia tindrà una longitud de 41 km, amb 43 noves estacions i una demanda prevista molt elevada xifrada en 90 milions de passatgers anuals. El volum d'inversió prevista es situa entorn dels 237.000 MPTA.

El mes de desembre es va aprovar definitivament el projecte de traçat de la nova línia 9 del metro que es divideix en quatre trams: Gorg/Singuerlín-Sagrera; Sagrera-Sarrià; Sarrià-Zona Franca i Zona Franca-Aeroport.

iv) Actuacions a la xarxa de metro

Les principals actuacions a la xarxa de metro de Barcelona s'han concentrat en l'extensió del servei cap a Nou Barris. D'aquesta manera, es troba en execució la prolongació de la línia 3 entre Montbau i Canyelles mentre que la continuació entre Canyelles i Trinitat Nova té el projecte aprovat. Així mateix, s'ha aprovat, també, el projecte de prolongació de la línia 5 entre Horta i la Vall d'Hebron. En aquest mateix àmbit, s'han iniciat les obres del metro lleuger entre la Trinitat Nova i Can Cuiàs amb un pressupost de 3.300 MPTA.

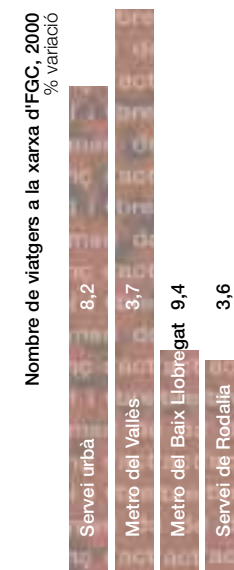
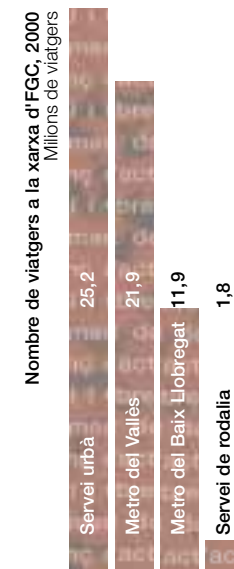
D'altra banda, s'ha acabat la reforma de les estacions transformadores de baixa tensió de la línia 3 (1.220 MPTA) i de la línia 4 (1.315 MPTA) i pràcticament s'ha finalitzat la llosa de les cotxeres i tallers de metro del triangle ferroviari (3.300 MPTA). Així mateix,

estan en execució les obres d'instal·lació del sistema de conducció automàtica de les línies 1 i 3 (3.929 MPTA). S'ha millorat l'accessibilitat a les estacions amb la nova instal·lació i la renovació d'escalles mecàniques a la xarxa de metro. En els darrers 5 anys s'han instal·lat 68 escales mecàniques a 26 estacions a les quals cal sumar les 14 noves escales que s'estan instal·lant al tram Montbau-Canyelles de la prolongació de la línia 3. La inversió total per aquest concepte ha estat de 2.278 MPTA.

v) Actuacions a la xarxa d'FGC

Han continuat les actuacions dirigides a consolidar el Metro del Vallès i a implementar progressivament el Metro del Baix Llobregat, tant per millorar l'oferta de serveis com per incrementar la capacitat de les infraestructures. El conjunt de la xarxa principal d'FGC ha transportat un total de 60,7 milions de viatgers, la qual cosa representa un augment del 6,6% respecte de l'any anterior. Els increments més significatius s'han registrat a les línies urbanes (8,2%) i al Metro del Baix Llobregat (9,4%). Les raons d'aquesta evolució cal cercar-les en les millores del servei introduïdes i en l'impacte romanent de la integració tarifària amb la xarxa de metro. Al Metro del Vallès els usuaris han augmentat un 3,7% mentre que al servei de rodalia ho han fet en un 3,6%.

Al **Metro del Baix Llobregat** s'ha posat en servei el nou itinerari entre Sant Boi de Llobregat i Santa



Coloma de Cervelló. La inversió realitzada ha estat de 4.789 MPTA i ha comportat l'execució de les actuacions següents: una nova estació a Santa Coloma de Cervelló, la renovació total de les estacions de Molí Nou i de la Colònia Güell (antiga Santa Coloma), la rehabilitació de l'estació de Sant Boi, la doble via entre Sant Boi i Santa Coloma amb la renovació total de les instal·lacions i la supressió de sis passos a nivell. L'entrada en funcionament d'aquestes infraestructures ha possibilitat un major nombre de freqüències de trens entre Sant Vicenç dels Horts/Can Ros i Barcelona. En aquesta mateixa línia s'estan executant els treballs de desdoblament i soterrament de la via entre Sant Andreu de la Barca i la nova estació del Palau així com la remodelació integral de l'estació de Martorell-Enllaç i la nova platja de vies.

D'altra banda, amb l'entrada en servei de la darrera de les 20 unitats de tren noves tipus 213, s'ha completat la renovació del parc de la línia Llobregat-Anoia.

Al **Metro del Vallès** s'han implantat millores de l'oferta en hora punta mitjançant l'augment del nombre de circulacions. D'altra banda, s'ha inaugurat la remodelació de l'estació de Sant Cugat, que aporta notables millores en les condicions d'accés.

Nombre de viatgers a l'RMB

	1998	1999	2000	% var. 99/00
Metro	280,8	286,7	294,1	2,6%
TMB	200,4	202,1	203,3	0,6%
FGC	52,7	57,0	60,7	6,5%
Rodalies Renfe	88,5	90,1	95,0	5,4%
Total	622,4	635,9	653,1	2,7%

El projecte del cremallera de Montserrat

La Generalitat ha aprovat el projecte de traçat del nou cremallera de Montserrat. Durant el 2000 s'han redactat els projectes constructius d'aquesta nova infraestructura que unirà el monestir amb Monistrol de Montserrat, on se situarà l'estació principal i enllaçarà amb la línia Llobregat-Anoia d'FGC. També s'ha signat el contracte d'adquisició de cinc automotors elèctrics mixtos (de cremallera i d'adherència), amb els quals es cobrirà el servei.



a. Nova estació de Sant Cugat del Vallès. b. Tren d'FGC al seu pas per Martorell. c. Estació de Can Ros.

d. Imatge virtual dels nous trens cremallera de Montserrat d'FGC.



a



b



c



d

2.2 La millora dels serveis del transport interurbà

La millora de la qualitat del servei de transport públic de viatgers per carretera és un objectiu prioritari del Departament que s'ha concretat en la posada en marxa del Pla de millora de la qualitat del transport interurbà.

El Pla proposa les actuacions següents:

- Millorar instal·lacions i consolidar una xarxa d'estacions d'autobusos, entesa com a punts d'intercanvi modal i la instal·lació de marquesines.
- Racionalitzar l'oferta de serveis de transport per carretera, reestructurar els itineraris i optimitzar la xarxa.
- Donar ajuts a la renovació del parc d'autobusos sota criteris de modernització, accessibilitat, seguretat i confort.
- Millorar la política comercial de les empreses concessionàries, amb especial incidència en la informació al viatger i la reforma de l'estructura tarifària i en la implantació de la imatge de marca "Transport públic de Catalunya".

Quant a la millora de les instal·lacions, enguany ha entrat en funcionament la nova estació d'autobusos de Cambrils i es troba pràcticament acabada la del Vendrell. S'ha treballat en els projectes de les estacions de Blanes i de Sant Feliu de Guíxols, s'han

millorat els accessos a l'estació d'autobusos d'Olot amb la construcció del nou pont d'accés sobre el Fluvià i ha continuat la instal·lació de marquesines arreu del país.

S'ha presentat el nou servei de transport públic de viatgers a la comarca del Garraf, que es caracteritza per les novetats següents: noves marquesines i senyalització a les parades, nous vehicles accessibles, major freqüència dels serveis entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès, més bona connexió entre Sitges i Vilafranca, més bon accés a determinades urbanitzacions de Canyelles, millora en la connexió amb RENFE, bitllets combinats, nous sistemes de bitlletatge, descomptes especials i millora de la informació.

Ahora, s'han posat en servei noves línies, entre les quals cal destacar el servei Vielha-Barcelona.

Respecte de la modernització de la flota de vehicles, s'ha aprovat el Decret 165/2000, de 2 de maig, que preveu una doble convocatòria d'ajuts per un import global de 1.430 MPTA. Els ajuts, destinats a les empreses concessionàries, són gestionats per la DG de Ports i Transports amb caràcter general a Catalunya i per l'ATM a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona.



- a. La marca "Transport públic de Catalunya" aplicada a la imatge externa dels autocars del Penedès. b. L'"Eix bus" que cobreix la línia de l'eix transversal. c. Enguany ha continuat la instal·lació de marquesines arreu del país. d. Nova estació d'autobusos a Cambrils.



MOBILITAT

2.3 El TGV: un element transformador de la mobilitat

Des del seu plantejament inicial, el Departament ha tingut l'objectiu d'aconseguir que la nova línia d'alta velocitat esdevingui una línia d'altas prestacions, que permeti comptar amb una xarxa d'ample europeu que ens connecti amb la resta de la Unió Europea, per a ús mixt de viatgers i mercaderies, i al servei del territori. En definitiva, una autopista ferroviària moderna i flexible que redueixi significativament les distàncies i que es constitueixi, per tant, en un element transformador de la mobilitat a Catalunya.

i) El traçat de la línia d'alta velocitat

En acabar l'any 2000 es trobaven en execució més de 470 km entre Madrid i Lleida i s'havia adjudicat la pràctica totalitat del traçat entre Lleida i Perafort (Tarragona), alguns trams del qual ja s'han iniciat. S'havien licitat, també, els trams corresponents a les comarques tarragonines, entre Perafort i l'Arboç. El GIF ha redactat els projectes constructius entre Castellet i la Gornal i Sant Sadurní d'Anoia i es troben en fase de projecte els trams des de Gelida fins a Castellbisbal, Castellbisbal-Barcelona (tant pel corredor del Vallès-Besòs com pel corredor del Llobregat) i Barcelona-frontera francesa. En la majoria dels casos han superat el tràmit de la informació pública i resten pendents de traçat definitiu.

Enguany el Ministeri de Foment ha presentat a informació pública el traçat a l'àrea de Barcelona. Tot i que la Generalitat n'ha fet una valoració global positiva, hi ha presentat al·legacions perquè aquesta nova infraestructura es converteixi en un element motor de molts altres projectes de la ciutat i el seu entorn. En aquest sentit, es pretén que el traçat de la línia d'alta velocitat a la conurbació barcelonina esdevingui un revulsiu de la renovació urbanística, s'utilitzi per a ampliar el radi d'influència de l'aeroport del Prat, per als de Reus i Girona i, també, per projectar els ports catalans cap a l'interior del país. En definitiva, es pretén que la nova línia ferroviària es converteixi en un element vertebrador del territori que travessa mitjançant la connexió de les principals ciutats i l'accessibilitat a les plataformes logístiques i de serveis de transport.

ii) Un nou servei de trens regionals

FGC ha presentat una proposta de serveis regionals sobre la nova línia d'altas prestacions amb l'objectiu de potenciar les sinergies entre les principals ciutats catalanes i estendre els beneficis del TGV arreu del país. Per aquesta raó s'ha dissenyat una xarxa ferroviària bàsica constituïda per un servei de trens regionals a gran velocitat, que comunicarà les principals ciutats del país amb menors temps de viatge i una freqüència de pas més elevada, i la seva connexió, mitjançant un sistema coordinat, a una sèrie de xarxes locals i sistemes d'aportació sobre les infraestructures actuals.



a



b



c



d



a



b

Aquest esquema vol convertir la nova línia d'altres prestacions en la columna vertebral del sistema de transport públic a Catalunya, mitjançant la coordinació amb la resta de línies ferroviàries i el desenvolupament d'una política d'intermodalitat adequada.

D'altra banda, Renfe i FGC s'han compromès a impulsar un acord per a la gestió conjunta de l'alta velocitat regional entre les quatre capitals catalanes.

iii) La reorganització del servei de rodalies

El servei de rodalies serà la gran beneficiada de la implantació del TGV. En el cas de l'entorn metropolità de Barcelona, es vol aprofitar la construcció d'aquesta nova infraestructura per fer la gran actualització que la xarxa de rodalies necessita. Això implica la construcció de quatre obres fonamentals (millora del tram Sants-Aeroport, nova platja de vies a Sants,

doble via Montcada-la Garriga i adaptació com a servei de rodalies del tram Mollet-el Papiol) a més de set grans intercanviadors entre línies de rodalies, metro, FGC i estacions d'autobusos a l'àrea de Barcelona i una altra al Vallès.

La construcció d'aquestes infraestructures permetrà posar en funcionament un nou esquema per a la xarxa de rodalies.

La línia de Lleida a la Pobla de Segur

Durant l'any 2000 ha continuat vigent el conveni per al manteniment dels serveis regionals a la línia de Lleida a la Pobla de Segur al qual la Generalitat de Catalunya ha destinat 96,5 MPTA. D'altra banda, i a instàncies del Govern català, el Ministeri de Foment ha iniciat un projecte d'obres de rehabilitació i modernització de la línia valorat en 1.300 MPTA.



c

a. Línia del TGV a Catalunya i la seva connexió amb els principals ports i aeroports.
b. Tren de rodalies de RENFE. c. Esquema de la futura xarxa de rodalies de Barcelona.

MOBILITAT

2.4 El transport de mercaderies i la logística

La globalització de l'economia comporta un augment del comerç i dels intercanvis internacionals que s'estan traduint en una forta demanda de transport i de serveis logístics. En aquest sentit, les activitats logístiques i la seva creixent externalització han esdevingut un factor clau en el creixement i la competitivitat del teixit empresarial.

En aquesta línia, des del Govern de la Generalitat s'han impulsat diferents línies d'actuació, tant des del punt de vista de la construcció d'infraestructures logístiques com de la seva gestió, dirigides a convertir Catalunya en la porta sud d'Europa i, en definitiva, en un espai central de l'arc mediterrani.

La Generalitat de Catalunya ha presentat el Pla estratègic d'instal·lacions destinades a activitats logístiques. Aquest pla vol donar solucions, marcar les ubicacions idònies i definir les línies d'actuació necessàries per convertir Catalunya en una plataforma logística de primer ordre.

Les localitzacions previstes configuren una xarxa logística dissenyada a partir de dos conceptes bàsics: la proximitat als principals sistemes urbans, d'una banda, i l'accessibilitat a les principals vies de comunicació, de l'altra, per aprofitar les infraestructures existents (carreteres, autopistes, ferrocarrils, ports i aeroports) i també les previstes (traçat del tren d'alta velocitat). D'acord amb això, es preveu la cons-

trucció de noves CIM a Lleida, a Tarragona-Reus, a l'Alt Empordà (el Far-Vilamallà), al Baix Penedès (l'Arboç- Banyeres del Penedès) i al Baix Llobregat (Abrera).

En acabar l'any 2000, el projecte més avançat era el de la CIM de Lleida on s'han adjudicat les primeres obres del centre logístic i de mercaderies de Torre Ribera, al costat del polígon del Camí dels Frases. La inversió global prevista per a aquesta actuació és de 4.500 MPTA.

El Pla ha estat redactat en col·laboració amb Barcelona Centre Logístic, agrupació l'objectiu de la qual és el desenvolupament de les activitats logístiques a la regió metropolitana de Barcelona i que preveu la participació del sector privat en el seu desenvolupament.

En el nou escenari que es perfila, el Govern de la Generalitat s'ha proposat redefinir i readequar els objectius empresarials de CIMALSA amb la finalitat de donar un salt qualitatiu que li permeti respondre a les noves necessitats i situar-se com un element de referència de la logística i del transport a Catalunya.





a



b



c



d

2.5 La política portuària

En l'àmbit de la política portuària s'han dut a terme actuacions en matèria de modernització i millora de les infraestructures, les instal·lacions i els serveis portuaris i s'ha signat un nombre significatiu de convenis per al desenvolupament del sistema general portuari. Tanmateix, l'exercici del 2000 ha estat destacable en l'àmbit normatiu amb l'aprovació de la Llei d'ordenació del transport en aigües marítimes i continentals de Catalunya, per part del Parlament de Catalunya, i l'aprovació inicial del Pla de ports de Catalunya, per part del Departament.

Les principals línies d'actuació dutes a terme l'any 2000 han estat les següents:

a) la potenciació de l'activitat comercial:

- Urbanització de l'esplanada en l'ampliació del port de l'Escala (45 MPTA).
- Condicionament del front marítim de la Pedrera i trasllat de la bàscula al port de Palamós (38 MPTA).
- Millora de la zona d'avarada del port, 1a fase (50 MPTA), i nova xarxa de serveis a la zona d'avarada, al port de Sant Carles de la Ràpita (27 MPTA).

b) el suport i la modernització de l'activitat pesquera:

- Nova llotja al port de l'Escala (95 MPTA) i pallols en el moll pesquer (46 MPTA).

- Palanca a la dàrsena pesquera al port de Vilanova i la Geltrú (60 MPTA).

- Ampliació del moll de Ribera en el port de Cambrils (51 MPTA).

c) integració dels ports i instal·lacions portuàries en el seu entorn social i territorial:

- Ordenació de la plaça Gonzalez Isla i accessos al port de l'Ampolla (133 MPTA), en el marc del conveni de col·laboració signat per Ports de la Generalitat i l'Ajuntament de l'Ampolla.

Altres actuacions significatives han estat la nova balisa en el dic de recer del port de Palamós (19 MPTA), el dragatge i manteniment del port de Vilanova i la Geltrú (75 MPTA) i la remodelació de les oficines de la zona portuària sud (23 MPTA). Així mateix, amb l'objectiu d'homogeneïtzar la imatge que ofereixen les instal·lacions portuàries als usuaris i visitants, el Departament ha elaborat un model de senyalètica als ports esportius i estableix paral·lelament uns ajuts que cobriran, durant el període d'adaptació voluntària, part de les despeses generades per la implantació de la nova imatge.

D'altra banda, la Generalitat, l'Ajuntament i el Club Nàutic de Portbou han constituït un consorci la funció del qual és finalitzar les obres del port esportiu de Portbou per garantir-ne la viabilitat de la futura explotació.



MOBILITAT

Dins l'àmbit de les actuacions per a la integració del port amb el seu entorn social i territorial, cal destacar els convenis de col·laboració entre Ports de la Generalitat i els ajuntaments de Sant Feliu de Guíxols, Torroella de Montgrí, l'Estartit, Alcanar, les Cases d'Alcanar i Sant Carles de la Ràpita per a la redacció del Pla especial dels ports, que desenvoluparà el sistema general portuari dels municipis, i entre Ports de la Generalitat i la Universitat Politècnica de Catalunya per a la redacció del Pla especial que desenvoluparà el sistema general portuari del port de Sant Feliu de Guíxols i per a la realització del Pla estratègic del port de Palamós.

En aquesta mateixa línia cal assenyalar la signatura de dos convenis que han permès la constitució, respectivament, del Consell Assessor dels Ports dels Alfacs i del Consell Rector del Port de Vilanova i la Geltrú. En ambdós casos es preveu, amb la col·laboració dels diferents agents territorials, municipals i econòmics amb interessos en l'àrea d'influència dels ports afectats, promoure l'adopció d'estratègies comercials comunes que permetin consolidar el paper dels ports com a motor econòmic de les respectives zones.

Com a desenvolupament del conveni-marc de col·laboració entre els departaments d'Indústria, Comerç i Turisme, de Medi Ambient i de Política Territorial i Obres Públiques i Ports de la Generalitat per a la realització d'actuacions mediambientals en els ports catalans, s'ha presentat aquest estiu la campanya "Bones pràctiques als ports". Es tracta d'una campanya en què una unitat mòbil, amb el nom d'*ambibus*, recorre el litoral amb l'objectiu de

difondre i sensibilitzar els usuaris en l'adopció de les polítiques ambientals més avançades, de propugnar una gestió adequada dels residus provinents dels vaixells i també d'impulsar l'ús de les energies renovables i de mesures d'eficiència energètica.

i) El Pla de ports de Catalunya

El Departament ha aprovat inicialment el Pla de ports de Catalunya que és un Pla territorial de caràcter sectorial previst en la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya. L'objectiu d'aquest Pla és fer compatible la conservació i la protecció de la costa amb les necessitats portuàries i la demanda creixent d'amarratges.

ii) La Llei d'ordenació del transport en aigües marítimes i continentals

El Parlament de Catalunya va aprovar la Llei 10/2000, de 7 de juliol, d'ordenació del transport en aigües marítimes i continentals de Catalunya, que regula el transport, tant de mercaderies com de passatgers, sempre i quan es presti íntegrament en aigües del litoral català o en aigües interiors ubicades en l'àmbit territorial de Catalunya.

La nova llei vol simplificar els tràmits administratius necessaris per a poder prestar aquests serveis, alhora que estableix també mesures com l'obligatorietat de determinades assegurances que, en definitiva, han de repercutir directament en un increment de la seguretat de l'usuari.



a



b



c



a



b



c

Estadística de ports

Trànsit de viatgers i tràfic de mercaderies

	Port de Barcelona	Port de Tarragona	Ports de la Generalitat	Catalunya	Espanya	% Catalunya/Espanya
Nombre de vaixells						
1998	7.712	2.276	740	10.728	115.769	9,3
1999	9.204	2.355	787	12.346	123.210	10,0
2000	9.138	2.582	703	12.423	120.249	10,3
%var. 99/00	-0,7	9,6	-10,7	0,6	-2,4	
GT (en milers) ⁽¹⁾						
1998	101.703	26.589	3.977	132.269	881.839	15,0
1999	118.697	27.209	3.711	149.617	988.241	15,1
2000	129.158	31.187	3.010	163.355	1.036.045	15,8
%var. 99/00	8,8	14,6	-18,9	9,2	4,8	
Nombre de passatgers						
1998	1.065.422	1.467	2.666	1.069.555	16.242.843	6,6
1999	1.378.252	1.967	791	1.381.010	17.171.129	8,0
2000	1.424.621	1.910	923,0	1.427.454	18.259.043	7,8
%var. 99/00	3,4	-2,9	16,7	3,4	6,3	
Mercaderies (milers de tones) ⁽²⁾						
1998	24.725	25.544	2.784	53.053	291.775	18,2
1999	27.877	25.122	2.927	55.926	303.536	18,4
2000	29.804	27.530	2.731	60.065	334.585	18,0
%var. 99/00	6,9	9,6	-6,7	7,4	10,2	
Contenidors (TEUS)						
1998	1.095.113	31.360	--	1.126.473	5.835.627	19,3
1999	1.234.987	39.734	--	1.274.721	6.295.248	20,2
2000	1.387.570	44.853	--	1.432.423	6.841.136	20,9
%var. 99/00	12,4	12,9	--	12,4	8,7	
Pesca (en tones)						
1998	4.396	7.546	30.466	42.408	428.608	9,9
1999	6.183	8.243	32.365	46.791	354.119	13,2
2000	5.726	7.658	34.806	48.190	267.278	18,0
%var. 99/00	-7,4	-7,1	7,5	3,0	-24,5	

(1) GT: Gross Tonnage. S'aplica com unitat de mesura en substitució del TRB (tonatge de registre brut)

(2) No inclou el tràfic local i avitallament ni la pesca.

Font: Autoritat Portuària de Barcelona, Autoritat Portuària de Tarragona, Ministeri de Foment i Ports de la Generalitat.



MOBILITAT

2.6 La política aeroportuària

Entre les principals actuacions en matèria aeroportuària i de transport aeri cal destacar l'impuls a la constitució d'una societat gestora del futur aeroport del Pirineu (l'aeroport de l'Alt Urgell) en què hi han de participar els governs d'Andorra i de l'Estat espanyol, la Generalitat i les institucions locals.

En l'àmbit de la formació, s'han impulsat iniciatives en cicles formatius i, pel que fa a la formació tècnica aeronàutica, s'ha posat en funcionament el cicle superior de manteniment d'aeronaus i aviónica a l'IES Illa dels Banyols del Prat de Llobregat, d'una banda, i s'ha impulsat el Pla d'estudis de Llicenciat en Aviació Comercial com a títol propi de la Universitat Rovira i Virgili, de l'altra.

Quant als aeroports d'interès general, i pel que fa a l'aeroport de Barcelona, s'han presentat estratègies per a la millora de la capacitat operativa i d'impuls de la demanda de vols intercontinentals. En relació amb l'aeroport de Girona s'han proposat millores en el Pla director.

La Llei d'aeroports de Catalunya

En el marc del model projectat de gestió aeroportuària, el Parlament de Catalunya ha aprovat la Llei 19/2000, de 29 de desembre, d'aeroports de Catalunya. L'objecte d'aquesta llei és regular la planificació, la construcció, la gestió, la utilització i el règim de policia

dels aeroports i aeròdroms que són competència de la Generalitat sota criteris de sostenibilitat i equilibri territorial. La Llei defineix, també, els instruments necessaris per a promoure l'establiment de nous aeroports i aeròdroms. D'altra banda, es recull la figura del Pla d'aeroports de Catalunya, amb caràcter de Pla territorial sectorial, entès com un instrument d'ordenació i planificació del sector aeroportuari. Així mateix, s'especifica que els aeroports i aeròdroms hauran de comptar amb un pla director que defineixi els criteris d'ordenació i desenvolupament de les instal·lacions. Un darrer aspecte innovador de la nova Llei fa referència a la gestió d'aquestes infraestructures en la mesura que s'admet qualsevol de les formes de gestió, directa o indirecta, que estableix la legislació de contractes de les administracions públiques.

En aquest àmbit s'està duent a terme l'estudi del Pla d'Aeroports i l'impuls de consorcis per a la gestió dels aeròdroms. Durant l'any 2000 s'han impulsat els consorcis de la Cerdanya i d'Alfés, en els quals el Departament ha participat com a inversor en obres de millora i també, en el cas d'Alfés, en la compra dels terrenys de l'aeròdrom. S'han donat els primers passos per a la constitució de la Mesa del Transport Aeri com a òrgan de concertació de tots els sistemes aeronàutics de Catalunya. Hi participaran el Govern, la comunitat aeroportuària, les companyies aèries, les empreses de transport aeri en l'àmbit de l'activitat aeroportuària, les àrees mercantil i turística i l'àrea de l'aviació general i esportiva.



a



b



c



d



e



a



b



c

D'altra banda, s'ha publicat el decret pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'heliports que aborda en profunditat tots els aspectes derivats del seu ús, classificació i activitat.

Estadística d'aeroports

Trànsit de viatgers i tràfic de mercaderies

	Barcelona	Girona	Catalunya/ Reus	Catalunya	Espanya	Espanya
Nombre d'aeronaus						
1998	212.358	4.934	4.179	221.471	1.253.714	17,7
1999	228.638	4.896	4.439	237.973	1.376.782	17,3
2000	252.196	5.581	4.944	262.721	1.497.107	17,5
%var. 99/00	10,3	14,0	11,4	10,4	8,7	
Nombre de passatgers						
1998	15.746.291	585.734	556.446	16.888.471	116.369.633	14,5
1999	17.128.668	606.411	617.419	18.352.498	126.693.764	14,5
2000	19.375.338	627.222	686.282	20.688.842	138.614.266	14,9
%var. 99/00	13,1	3,4	11,2	12,7	9,4	
Mercaderies (tones)						
1998	77.013	202	1	77.218	547.966	14,1
1999	86.173	218	0	86.391	583.486	14,8
2000	87.308	382	15	87.705	607.520	14
%var. 99/00	1,3	75,2	--	1,5	4,1	

Font: Ministeri de Foment

2.7 La xarxa de carreteres

Les inversions que la Generalitat de Catalunya ha fet en matèria de carreteres han estat de més de 29.500 MPTA. D'aquest import, el 55% correspon a obres de millora general de la xarxa bàsica, comarcal i local, mentre que el 45% restant correspon a actuacions de conservació, seguretat viària i millora local.

j) Principals actuacions

Les principals actuacions que han entrat en servei dins el programa de millora general de la xarxa bàsica, comarcal i local, han estat les següents:

A les comarques barcelonines: la variant de Súria C-55 (antiga C-1410) (3.087 MPTA), la nova carretera Mollet del Vallès-Martorelles (1.853 MPTA), el tercer carril de l'Autopista Pau Casals C-32 (antiga A-16) entre Sant Boi de Llobregat i Castelldefels (1.175 MPTA) i la variant de la Vall d'Alba a Berga (615 MPTA).

A les comarques de Girona: la variant de Cassà de la Selva C-65 (antiga C-250) (1.220 MPTA) i el desdoblament de la C-260 entre Empuriabrava i la connexió amb la GI-614 (1.087 MPTA).

A les comarques de Lleida: el condicionament de l'L-702 entre Lleida i Castellldans (801 MPTA), la nova carretera de Solsona a Guissona 3a fase, tram d'Hostal Nou a Biosca (597 MPTA), la millora dels accessos al Montsec, al tram de les Avellaneres a Fontdepou de la C-12 (antiga L-904) (449 MPTA) i

l'eixamplament i millora del traçat de la C-233 entre les Borges Blanques, Arbeca i Vilanova de Bellpuig (422 MPTA).

A les comarques de Tarragona: la variant del Vendrell C-246 (1.152 MPTA), el desdoblament de la C-42 (antiga C-237) Tortosa-l'Aldea 1a fase (583 MPTA) i la variant d'Ulldecona (482 MPTA).

Les principals obres en execució durant l'any 2000 han estat: el túnel de Montant de Tost C-14 (antiga C-1313) (1.100 MPTA); la variant de Montblanc C-14 (C-240/N-240) (590 MPTA) i el condicionament de la T-702 de la Vil·la Baixa a la Bisbal de Falset (450 MPTA). També s'ha adjudicat la variant de Cardedeu i Llinars del Vallès C-35 (antiga C-251) (3.116 MPTA); la variant de Vila-sacra C-260 (1.836 MPTA); l'eixamplament de la C-1412 tram Biscarri-Figuerola d'Orcau (1.347 MPTA); el tram Manlleu-Torelló, de l'eix Vic-Olot C-37 (1.689 MPTA), i el nou vial intermunicipal entre Cambrils i Salou (2.263 MPTA).

Entre les obres licitades cal destacar la variant sud de Lleida C-13 (N-240/eix Occidental) (2.500 MPTA) i la variant de Reus C-14 (C-240/N-420) (3.140 MPTA).

Quant al programa de reforçament de ferm, cal destacar l'acabament de les obres de reforç de l'L-503 a les Valls del Pallars entre Senterada i Cabdella (433 MPTA), de l'L-301 entre Solsona i Bassella (311 MPTA) i de la GI-602 i GI-603 entre Capmany i Garriguella (273 MPTA).



a



b



c



d



a



b



c



d

Pel que fa a les obres de millora local i seguretat viària, s'han acabat les obres de millora de la C-38 entre Camprodon i Molló (108 MPTA), de la C-59 (via lenta entre Caldes de Montbui i Sant Feliu de Codines i nova rotonda a Sant Feliu de Codines) (183 MPTA) i de la GI-523 d'Argelaguer a Tortellà (121 MPTA). S'ha posat en servei el nou pont sobre la Muga de la GIV-6024 a Cabanes (284 MPTA) i s'han millorat els accessos a la Costa Brava mitjançant l'enllaç de la GI-681 i la C-253a amb la C-35 (220 MPTA).

Actuacions incloses al Pla MINER

L'any 1999 la Generalitat va signar un conveni marc amb l'Institut per a la Reestructuració de la Mineria del Carbó i Desenvolupament Alternatiu de les Zones Mineres que té una durada de vuit anys. D'acord amb aquest Conveni, el Departament s'encarregarà de dur a terme un seguit d'actuacions en carreteres que afecten municipis vinculats a activitats de la mineria del carbó.

Enguany s'ha estat executant el condicionament de la C-1412 de Prats de Rei a Torà, 2a fase (1.154 MPTA) i la nova carretera de Tuixén a Gósol, per Josa de Cadí (1.351 MPTA). D'altra banda, s'ha signat el conveni i s'han adjudicat les obres de condicionament de la C-45 (antiga C-242) del tram Seròs-Maials (1.203 MPTA).

Recodificació de la xarxa bàsica

Durant l'exercici del 2000 s'ha treballat en la implantació del nou sistema de codificació, aprovat l'any anterior, i en el corresponent quilometratge de la xarxa de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya. En aquesta línia, s'han fet diverses actuacions en matèria de senyalització a les carreteres de la xarxa bàsica.

ii) Definició dels principals eixos del futur

Amb els Pressupostos de la Generalitat per a l'any 2001 es va presentar un Pla d'infraestructures, construccions i equipaments 2001-2003, que inclou una sèrie d'infraestructures viàries que constituïran els principals eixos de les actuacions futures. Es tracta del desdoblament de l'eix del Llobregat (tram Sallent-Berga), de l'eix Vic-Olot (túnel de Bracons) i de la connexió de Cervera de l'eix Transversal, que representaran una inversió aproximada de 47.200 MPTA.

D'altra banda, el mes d'octubre el Parlament de Catalunya va aprovar una proposició no de llei que insta el Govern a fer els estudis pertinents per a la construcció del túnel d'Horta.





Variants, desdoblaments i noves carreteres

Núm. MPTA	Clau	Descripció Obra
1	3087 VB-9480	Variante de Súria C-1410
2	1388 NB-94023	Pont Mollet/Martorelles
3	1252 VT-9010	Variante del Vendrell de la C-246
4	1052 VG-9581	Variante de Cassà de la Selva (1+1), C-250
5	1009 DG-9032.1 M0	C-260, Empúria-Brava/Roses. Connexió amb la GI-614
6	597 NL-318.F3	Solsona-Guisona F-3, L'Hostal Nou-Biosca
7	512 DT-9447.1	Desdoblament C-237, Tortosa/Aldea, 1a fase
8	509 VB-9128.1	Variante de la Valldan a Berga, 1a Fase i C-149
9	447 VT-9717	Variante d'Uldecona. T-331, del PK 0,0 al 0,75 i T-332, del PK 13,1 al 13,7

Condicionaments i eixamplaments

1	1176 AB-98153	Tercer carril A-16, Sant Boi/Castelldefels, PK 3+652 al 14+000
2	630 XD-98269	Conversió en avinguda urbana de la C-245 a Sant Boi
3	433 RL-9737	Actuacions Valls del Pallars. L-503, Senterada/Cabdella
4	425 CT-9014.1	Cond. T-741, del PK 0+677 a l'1+377 i PK 2+504 al 5+015, 1a fase. Flix/Riba-roja
5	422 AL-9313.F1	Condicionament Avellanç/Fontdepuç, L-904
6	379 AL-98101	Cond. C-233, Int. L-200-Arbaca-Vilanova de Bellpuig
7	279 AL-9368.F2.A1	Eixamplament C-149, Solsona-Navès
8	197 SG-9202.A	Condicionament C-250, Girona-Quart
9	121 AG-98163	Condicionament GI-523, del PK 0+000 al 2+581. Tram: Argelaguer/Tortellà

Reforçament del ferm

1	311 RB-98079	RF a la ctra. C-251. Tram: Granollers-Sant Celoni
2	273 RG-98061	RF GI-602, GI-603 Tram: Capmany-Garriguella
3	162 RL-9618.A1	Reforç C-1313, Organyà-els Hostalets de Tost. PK 106+400 al 115+700
4	160 RG-98137	Reforç GI-532 Bonmatí-Sant Martí de Llémena. 10,8 km
5	139 RB-98063	Reforç C-154, del PK 31+570 al 50+830. Tram: Prats de Lluçanès a Gironella
6	134 RB-98093.1	RF C-244 del PK 18+050 al 22+838. St. Quintí de Mediona/el Pla del Penedès
7	130 RB-98062	Reforç B-213, Sta. Margarita de Montibui B-220
8	121 AB-97019-C1	Reforç N-141c., del PK 5+000 al 17+000. St. Fruitós de Bages/Navarres/Calders
9	121 RL-98084	RF C-147 PK 11,09 al 23,25. Pont del Pastor (riu Segre)-Alt de Fontllonga. Camarasa
10	117 RL-99115	Reforç accés a Port Ainé. PK 14,0 al 18,0. Tram: peu del telecadira-cota1975. Riap
11	109 RT-98146	Reforç C-246, PK 75+998 al 90+730. Tram: Valls-Rodonyà
12	107 RB-98048	Reforç C-155. Tram: Montcada i Reixac-Liça de Vall

Rotondes

1	164 MB-98083.1	ML Rotonda B-143 amb la BP-1432. Sant Feliu de Codines
2	140 RG-98060-C1	Cond. accessos i aparcament Pista Llarga de La Molina. GI-400

Millora accessos i interseccions

1	243 AG-9208.2-C3	Enllaç de la carretera GI-681 amb la C-253. Llagostera/Caldes de Malavella
2	223 MT-9712	Mil·lores puntuals T-330. Arnes-Prat de Compte
3	220 ML-98106	Construcció de pont sobre el riu Garona i adequació de l'accés a Garós
4	179 NB-9204.1-C4	Enllaç Vallbona d'Anoia C-244. Tram: Capellades-St. Pere de Riudebitlles
5	173 ML-9717	Actuacions Val d'Aran. Accés Beret i trav. de Baqueira C-142
6	104 MB-98073	Millora enllaç A-18 (sentit Manresa) amb l'A-7 i N-150. Sector Baricentro, 1a fase. Ripollat

Altres millores locals

1	368 AB-98080	Cond. vies lentes i obres compl. a la ctra. N-152. Vic-Montesquiu
2	284 XG-98193	Millora del pont sobre la Muga. TM Cabanes (GIV-6024)
3	168 MG-9607	GI-671 i GI-531. Ampliació pont de la Barca. 1a fase
4	150	Dany's Colibató
5	112.5 AB-97018.A	Cond. B-430, PK 3,1 al 4,6. Tram: Sallent-Artés. (pont riera Gavarresa)
6	111	Traversera de Tàrraga
7	109 OB-97022	Pas sota el ferrocarril vial d'accés rotonda C-246. Cubelles



a



b



c

iii) Acords per al traspàs de la xarxa viària dependent de les diputacions

Durant l'any 2000, s'ha continuat treballant en el traspàs de la xarxa viària de titularitat de les diputacions provincials a la Generalitat de Catalunya. En aquesta línia, el mes de maig es va signar un conveni amb la Diputació de Tarragona mitjançant el qual s'iniciaven els tràmits perquè els trams de les carre-

teres TV-3443, d'Amposta a Vinallop, i TV-7141, de Garcia a Ascó, passin a ser de titularitat de la Generalitat i s'incorporin a l'eix de l'Ebre. D'altra banda, s'ha arribat a un acord amb la Diputació de Lleida per al traspàs de la carretera de Lleida a Balaguer per Corbins i s'han iniciat negociacions per assumir la titularitat d'altres vies propietat de la institució provincial.

Estadístiques de carreteres

Xarxa viària per demarcacions territorials, 1999

	Barcelona	Girona	Lleida	Tarragona	En km Total
Generalitat de Catalunya	1.724	1.298	1.353	1.130	5.505
Diputacions	1.929	758	896	1.053	4.637
Administració central	411	419	579	545	1.954
Total	4.065	2.475	2.827	2.729	12.096

Principals actuacions en carreteres, 2000*

Tipus d'obra	Nombre de km	Nombre d'actuacions	MPTA
Noves carreteres, variants o desdoblaments	28	9	10.434
Condicionaments, eixamplaments i millores de carreteres existents	105	14	5.196
Reforçament del ferm	237	29	2.882
Construcció de rotondes**	-	28	1.332
Millora d'enllaços, interseccions i accessos	-	19	1.641
Altres millores locals, actuacions de seguretat viària i emergències	-	65	3.232
TOTAL		164	24.717

* Actuacions amb un import superior als 10 MPTA.

** No s'hi inclouen les rotondes construïdes en variants, desdoblaments o condicionaments.

a. Nova carretera de Mollet del Vallès a Martorelles. b. Variant de Cassà de la Selva (C-65)

c. Millora d'accessos al Montsec al tram de les Avellaneres a Fontdepu de l'L-904.

2.8 La política de peatges

L'exercici del 2000 ha estat cabdal per a la política duta a terme en els darrers anys pel Govern de la Generalitat amb l'objectiu, en primer lloc, de fer front al greuge històric que pateix Catalunya pel seu major pes en autopistes de peatge i, en segon lloc, d'assolir una homogeneïtzació efectiva dels peatges a Catalunya, en benefici dels usuaris habituals i de la gestió de la mobilitat sostenible.

En aquest context han estat molt importants els treballs i conclusions del Grup de treball per a la reducció dels peatges, aprovades el 21 de juliol de 1999, i que ha guiat l'acció de Govern duta a terme els anys 1999 i 2000.

j) Mesures afavoridores per a l'homogeneïtzació i reducció dels peatges

L'any 2000 ha estat el primer any complet en què s'ha pogut aplicar el conjunt de mesures aprovades l'any 1999 per a la reducció dels peatges a Catalunya:

- descompte del 50% al túnel del Cadí, per als residents de les comarques de l'Alt Urgell, la Cerdanya i el Berguedà.
- reducció general del 45% en els dies no festius, de dilluns a divendres, a l'autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa.

- reducció del 50% per als usuaris habituals en els dies no festius, de dilluns a divendres, a l'autopista Pau Casals C-32 (antiga A-16), tram dels túnels del Garraf.

- descompte del 48,5% per als usuaris habituals, a l'autopista A-17, tram Barcelona-accés Mollet del Vallès.

Així mateix, s'ha assolit una fita llargament reivindicada per tots els sectors socials i polítics, com és la supressió del peatge en certs recorreguts amb l'objectiu d'afavorir la racionalització dels accessos a les principals aglomeracions urbanes. Els trams alliberats corresponen a l'autopista A-7 en els itineraris següents: entre el Papiol i Parets (B-30); entre l'accés Girona Sud i Girona Nord i entre Salou i Torredembarra per als seus moviments interns.

Cal destacar també que, per segon any consecutiu, s'ha ajornat la revisió anual dels peatges.

D'altra banda, s'ha adoptat un conjunt de mesures afavoridores de la gestió de la mobilitat i la millora i seguretat d'aquest servei públic entre les quals cal destacar l'alliberament temporal del peatge a l'autopista E-9 en el tram Terrassa-Manresa, mentre es va produir la reducció de la capacitat de l'N-II en el tram comprès entre Abrera i Esparreguera arran de les riuades del mes de juny que varen provocar l'enfonament de dos carrils del viaducte de la riera de Magarola.





a



b



c

ii) Instruments financers per al desenvolupament de la política de peatges

Per al desenvolupament de la política d'homogeneïtzació dels peatges cal comptar amb el corresponent finançament sense que comporti una càrrega directa en els pressupostos públics. Amb aquest propòsit, l'aplicació l'any 2000 de les reduccions i descomptes anteriorment aprovats ha estat possible gràcies al Protocol general signat amb l'Administració de l'Estat l'any 1999.

Amb tot, el Parlament de Catalunya ha aprovat per unanimitat una Proposició de Llei per ser elevada al Congrés dels Diputats, per constituir un Fons a partir de la reversió dels recursos econòmics corresponents a la recaptació que s'obté per IVA i l'Impost sobre Societats de les autopistes i les seves societats concessionàries feta per l'Estat a les comunitats autònomes. L'objecte d'aquest Fons serà el finançament de la reducció i homogeneïtzació dels peatges i el rescat selectiu de les vies o trams que es considerin, tenint en compte les seves característiques tècniques i econòmiques i la gestió de la mobilitat sostenible.

iii) Restabliment del Grup de treball per a la reordenació dels peatges

El 21 de novembre de 2000 es va constituir de nou aquest Grup de treball, d'acord amb la Resolució 172/VI, del Parlament de Catalunya. En formen part tots els organismes, institucions i empreses que ja hi participaven als quals s'han afegit els sindicats més representatius del sector. D'acord amb l'esmentada Resolució, l'objecte d'aquest Grup és analitzar, programar, controlar i verificar les mesures de reducció progressiva o d'eliminació selectiva de peatges i els mecanismes financers per a compensar les empreses concessionàries, tot això tenint com a punt de referència els estudis i les conclusions aprovades per aquest Grup el 21 de juliol de 1999.

iv) Prolongació de l'autopista C-32 (antiga A-19)

S'ha aprovat el projecte de traçat i l'estudi d'impacte ambiental de la prolongació de l'autopista C-32 (antiga A-19) des de l'actual acabament a Palafoles fins a l'encreuament amb la GI-600 a Tordera. Això ha estat possible gràcies a l'acord al qual s'ha arribat amb l'Ajuntament de Tordera, la Unió de Pagesos i la plataforma Salvem Jalpí en relació amb aquesta obra. L'actuació té un pressupost de 4.343 MPTA.



d

Principals actuacions de l'any 2000

CIUTAT

3

3.1 L'ordenació del territori i l'urbanisme

L'activitat urbanística s'ha centrat en el foment del planejament per agilitar la creació de nou sòl urbanitzat per a diferents usos, la tutela de les tasques de planejament general o sectorial, les actuacions de renovació i recuperació urbana i l'anàlisi de la incidència urbanística de les grans infraestructures sense oblidar les tasques d'assessorament i control de l'activitat dels ajuntaments i d'altres agents urbanístics.

La política del sòl enguany s'ha centrat a iniciar el programa de Sòl i Habitatge concretant els sectors en els indrets amb més pressió urbana i en els quals es requeria una actuació pública per equilibrar el mercat del sòl i la demanda d'habitatges.

Respecte de les grans infraestructures, s'ha impulsat la redacció del planejament necessari per a adaptar-se al Pla Director de l'Aeroport de Barcelona i possibilitar-ne l'ampliació.

D'altra banda, la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques ha enllestit l'esborrany d'avantprojecte de la Llei d'urbanisme de Catalunya que entrarà en el Parlament de Catalunya durant l'any 2001.

i) El planejament urbanístic

S'ha iniciat el Programa de planejament general, l'objectiu del qual és aconseguir que tots els municipis de Catalunya disposin d'aquesta figura de planejament.

En aquesta línia s'ha iniciat una primera fase consistent en els treballs previs de cartografia i recopilació de dades als municipis sense planejament de l'entorn del Montsec, les Garrigues baixes, l'Urgell i el Priorat. D'altra banda, s'ha completat la redacció de les Normes subsidiàries de Sant Jaume de Llierca que, juntament amb les que estan en redacció i tràmit a la resta de la Garrotxa, permetran confeccionar propiament un mapa complet del planejament vigent a la comarca.

Durant l'any 2000 s'ha revisat o aprovat el planejament general d'un total de 29 municipis, la qual cosa representa la concreció de l'ordenació de 107.776 ha de Catalunya, que apleguen més de 110.000 habitants. L'activitat de les Comissions d'Urbanisme impulsa el creixement equilibrat per mitjà de la tramitació i aprovació del planejament general, parcial i especial fent atenció a les àrees amb problemes de desenvolupament. El balanç d'aquesta activitat és el següent:

Entre les figures de planejament general i parcial aprovades l'any 2000 a les comarques de Barcelona cal destacar les aprovacions definitives dels plans generals d'ordenació de Barberà del Vallès i de Sant Quirze del Vallès, el qual ha estat seguit per l'aprovació dels plans parcials d'ordenació dels sectors de Castelltort i Castellet i de Badia del Vallès. S'ha aprovat definitivament la revisió de les Normes subsidiàries de Monistrol de Montserrat i el Pla especial d'infraestructura ferroviària per a l'establiment del cremallera





Estat del planejament general dels municipis de Catalunya, 2000

	municipis		Població	%
	>= 2.000 h.	< 2.000 h.		
Plans generals sense adaptar	0	4	2.055	0,03%
Plans generals adaptats	186	60	5.335.572	87,6%
Normes subsidiàries	98	350	653.851	10,7%
Delimitacions del sòl	0	85	45.087	0,7%
Amb figura de planejament	284	499	6.036.565	99,1%
Sense figura de planejament	0	163	53.385	0,9%
Total	284	662	6.089.950	100%

promogut per Ferrocarrils de la Generalitat. Aquest Pla especial és l'eina urbanística necessària per tal de permetre la nova implantació del tren cremallera entre l'estació de Monistrol i el monestir. També s'han aprovat definitivament, les Normes subsidiàries de planejament del municipi de Sant Hipòlit de Voltregà i de les Masies de Voltregà, a Osona.

A les comarques de Lleida destaca l'aprovació de la revisió-adaptació de les Normes subsidiàries de Balaguer en matèria de sòl residencial que obre noves expectatives d'eixample residencial a la ciutat. A les comarques de muntanya l'activitat s'ha centrat en l'impuls de la redacció del planejament general dels municipis de la Torre de Cabdella, Senterada, Sarroca de Bellera i la Guingueta d'Àneu, on mancava la necessària regulació urbanística d'aquests àmbits amb incidència de les previsions de desenvolupament de nous dominis esquiabls i altres grans activitats de caràcter turístic, que són el nou motor del desenvolupament comarcal.

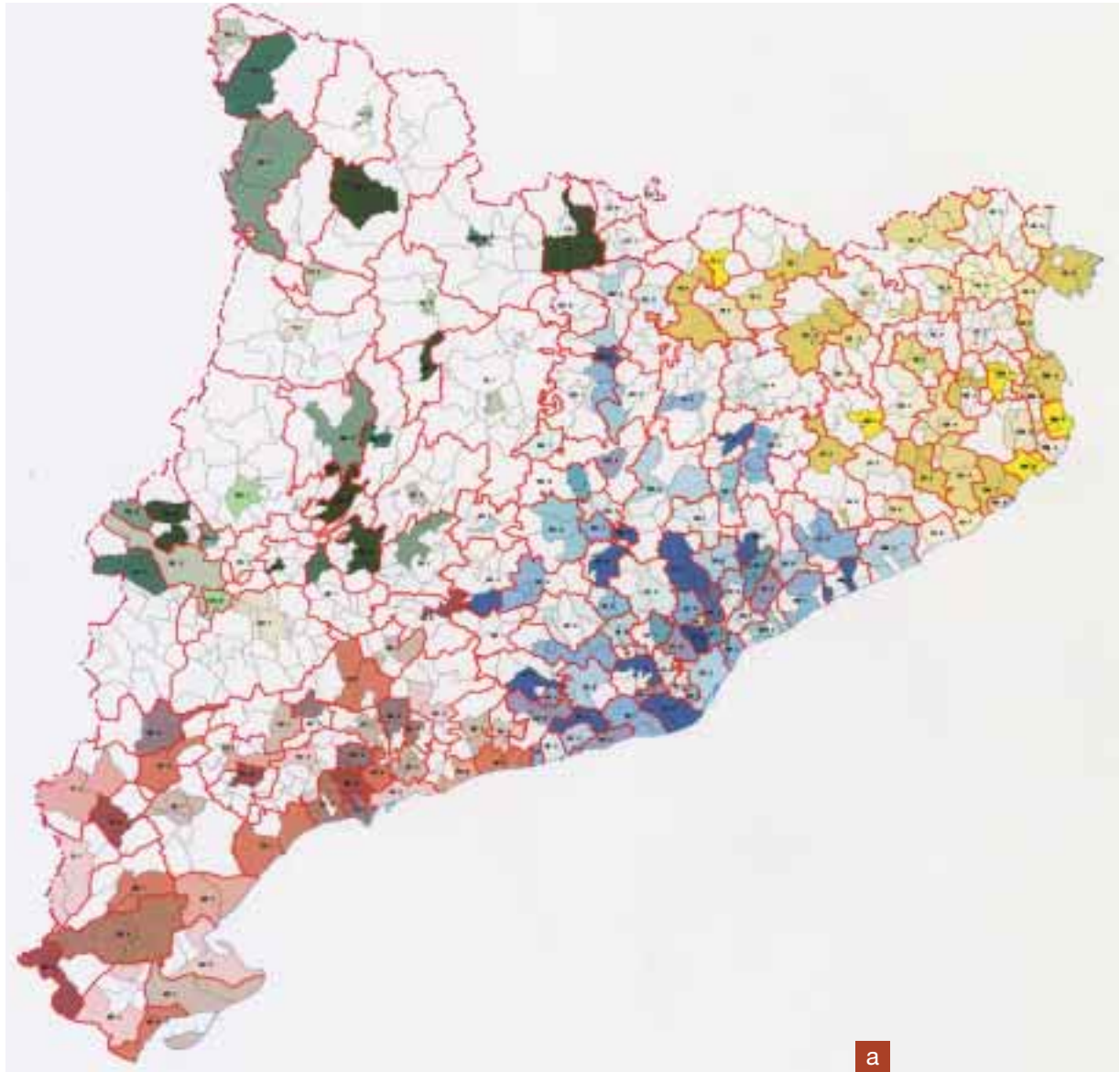
A les comarques de Tarragona les actuacions més significatives han estat l'aprovació definitiva de la revisió del Pla general del Vendrell i de les Normes subsidiàries de Cornudella de Montsant, de Falset i de Sant Jaume d'Enveja.

Entre les figures de planejament derivat aprovades l'any 2000 cal destacar el Pla especial d'ordenació de la façana marítima de Badalona, el Pla especial de protecció del conjunt monumental de les esglésies de Sant Pere i el seu entorn de Terrassa i el Pla parcial d'ordenació de la zona industrial de l'entorn del Circuit de Velocitat de Catalunya als municipis de Granollers i de Montmeló. Cal destacar, també, el Pla parcial per al desenvolupament de la CIM de Lleida, com a extensió del sector industrial del Camí dels Frares entesa com una actuació fonamental en l'estructuració del sector terciari a les comarques de ponent en relació amb l'arribada del TGV a la ciutat de Lleida.

Així mateix, la Subcomissió d'Urbanisme del municipi de Barcelona ha aprovat els expedients de modificació puntual del Pla general metropolità en actuacions

significatives com són la renovació de les àrees industrials del Poblenou, Districte d'activitats 22@ BCN i l'ordenació al sector del front del litoral i marge dret del riu Besòs, Fòrum de les Cultures 2004, amb una actuació coordinada dels municipis de Barcelona i Sant Adrià de Besòs.

Quant a la difusió del planejament, cal destacar l'esforç realitzat en la seva presentació per mitjans informàtics. Aquest ha estat el cas dels documents significatius continguts en els expedients que resolen les Comissions d'Urbanisme, d'una banda, i de l'actualització en suport digital del Sistema d'Informació Territorial de Planejament Urbanístic (SITPU) de les comarques de la regió metropolitana de Barcelona, d'una altra. Així mateix, s'ha completat l'edició dels mapes de planejament urbanístic i usos de sòl de la Costa Brava, que aplega en sis àmbits la representació dels 22 municipis que conformen el litoral gironí a escala 1/10.000. En el cas de les terres de Lleida l'esforç s'ha centrat en l'acabament dels resums gràfics dels planejaments urbanístics de tots els municipis, actualitzats al desembre del 1998 mitjançant la digitalització dels plànols del planejament general que hi incorporen les resolucions dels recursos i les modificacions tramitades fins a la data sobre la base topogràfica 1/5.000.



a



a



b

ii) La gestió urbanística

La tutela de l'ús del territori s'ha centrat en la promoció i foment de les actuacions urbanístiques i en la redacció de diversos documents de renovació urbana, concretats en la declaració i gestió de nous Sectors d'Urbanització Prioritària, i també en l'obertura d'expedients disciplinaris per al control de la legalitat urbanística i en l'assessorament directe i continuat a les corporacions i als particulars.

En aquesta línia s'ha redactat el Pla parcial de "la Closa de l'Àngel" de Puigcerdà, "la Girada II" a Vilafranca del Penedès, i està en procés de redacció el Pla parcial "Roca Tallada" a les Cases d'Alcanar, a Alcanar.

En col·laboració amb l'Institut Català del Sòl, s'han adquirit i enderrocat immobles en diverses actuacions de renovació urbana:

- A Sort s'han adquirit dos immobles al costat de l'Illa del Consell Comarcal amb l'objectiu de recuperar l'activitat urbana en aquesta àrea del nucli històric de la vila.

- A Olot es continua amb l'actuació de "Vila-vella", consistent a obrir una zona cèntrica en contacte amb el riu Fluvià, eixamplar el carrer Onze de Setembre, continuar el passeig per a vianants, i renovar l'edificació existent.

- A Sant Cugat del Vallès s'ha adquirit una finca per tal de col·laborar amb l'Ajuntament en la reforma i

rehabilitació de l'actuació que desenvolupa el Pla especial del Monestir.

Quant a la gestió dels sectors d'urbanització prioritària, s'han acabat les obres d'urbanització dels sectors residencials de la "Ronda Piverd" a Palafrugell i del "Barranc del Juncar" a Tremp. Així mateix, s'ha fet el seguiment i gestió fins a la redacció dels expedients de liquidació definitiva dels sectors "Antic camí de Castellnou" a Cervera, el "Mas Lluhi" a Sant Feliu de Llobregat, "Llinàs" a Sant Vicenç dels Horts i "Carretera de Piera" a Martorell.

Pel que fa a la protecció de la legalitat urbanística s'ha insistit en el control dels usos de sòl i actes d'edificació de transcendència urbanística o bé que afecten els interessos supralocals, a fi d'evitar la consolidació de situacions il·legals. En aquest sentit s'han emès més de 450 informes jurídics i tècnics que han culminat amb la imposició de multes que superen, en total, la quantia de 138 MPTA, procedint, en supòsits puntuals, a la restitució del territori al seu estat inicial.

D'altra banda, s'ha col·laborat amb els municipis de Sort, Alcanar, el Montmell, Sant Martí Sarroca, Solsona, Balaguer, Batea o Sant Feliu de Guíxols, entre d'altres, en l'assessorament o la redacció de documents de gestió i planejament.

3.2 La política d'habitatge

El volum global de recursos dirigits a la política d'habitatge durant l'exercici del 2000 ha estat de 29.327 MPTA. Aquest import inclou les inversions realitzades en el programa d'habitatge (19.855 MPTA), dels quals 11.579 MPTA corresponen a la promoció directa d'habitatges, 3.684 MPTA a la promoció de sòl residencial i 4.592 MPTA a les actuacions en matèria de rehabilitació del patrimoni públic d'habitatges realitzades per ADIGSA. S'hi inclouen, també, les inversions en matèria d'habitatge que es realitzen en el programa de rehabilitació i nuclis antics (226 MPTA) i els diferents ajuts per a l'accés i la rehabilitació d'habitatges (9.246 MPTA).

i) El Pla de l'habitatge

Durant l'any 2000 s'ha facilitat l'accés, mitjançant la concessió d'ajuts a la promoció d'habitatge nou i a l'accés a l'habitatge de segona mà, a un total de 6.883 famílies. Amb els diferents programes de rehabilitació s'han donat ajuts a 51.972 habitatges.

En el camp de la promoció protegida s'han iniciat un total de 5.483 habitatges: 1.824 són de protecció oficial en règim general, 196 en règim especial, 2.459 són protegits per la comunitat autònoma i 547 construïts directament per l'INCASOL en règim de promoció pública, a més dels 457 habitatges iniciats per ser cedits en règim de lloguer.

Quant a l'adquisició d'habitatges, s'ha donat ajut a 1.400 habitatges de segona mà, a més s'han realitzat 5.203 contractes de compra-venda per a habitatges protegits qualificats anteriorment. D'aquests 6.603 habitatges adquirits, el 61% han estat adquirits per joves menors de 30 anys, els quals tenen un ajut més reforçat.

La rehabilitació d'habitatges ha mantingut el seu nivell d'activitat amb 20.180 habitatges rehabilitats en el marc de la rehabilitació general, 7.521 actuacions de rehabilitació de patologies i 24.271 habitatges en edificis en situació de risc.

ii) La construcció directa d'habitatges

L'activitat realitzada per l'Institut Català del Sòl, tant en la promoció directa d'habitatge com en la promoció de sòl residencial, s'emmarca en el programa d'actuació en sòl i habitatge per al període 2000-2003 impulsat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Això ha comportat l'inici en la gestió i adquisició de prop de 200 actuacions de sòl residencial que significaran una superfície urbanitzada de 1.000 hectàrees amb 35.000 habitatges potencials. En aquest sentit, es preveu que l'INCASOL construeixi durant aquest període un total de 10.651 habitatges en actuacions pròpies o concertades amb els ajuntaments.

L'any 2000 s'ha finalitzat la construcció de 792 habitatges de promoció directa. D'aquests, 424 corres-





a



b



c

ponen a habitatges de protecció oficial entre els quals es poden destacar les promocions de Montigalà P11-P15 a Badalona (126 habitatges) i Gornal-2 a l'Hospitalet de Llobregat (148 habitatges). A Ciutat Vella de Barcelona, s'han acabat les promocions de Jaume Giral i Fonollar amb un total de 76 habitatges. Dins el programa de remodelació de barris, s'han construït un total de 292 habitatges entre els quals es poden destacar els 108 habitatges acabats al barri del Governador de Barcelona, en tres promocions, i els 71 habitatges del Turó de la Peira III (illa A) del mateix municipi.

Així mateix, s'ha iniciat la construcció de 839 habitatges en 16 promocions. D'aquests, 292 habitatges són de protecció oficial i 547 corresponen al programa de remodelació de barris.

La remodelació de barris

El programa de remodelació de barris preveu la construcció de nous habitatges amb l'objectiu de realitzar-hi els veïns d'un barri que estan ocupant edificis amb patologies estructurals, els quals han de ser enderrocats atès que no és possible fer-ne la rehabilitació. Aquestes operacions es realitzen en onze barris: Via Trajana, sud-oest Besòs, Turó de la Peira, el Polvorí, Governador i Trinitat Nova a Barcelona; Sant Roc a Badalona; Sant Cosme al Prat de Llobregat; Torreforta a Tarragona; Arrahona a Sabadell i Salipota a Súria.

El programa preveu la substitució d'un total de 7.700 habitatges, dels quals 2.800 ja s'han acabat i 2.700 estan iniciats. La inversió global de tot el programa de remodelació de barris supera els 67.000 MPTA.

iii) La gestió del parc públic d'habitatges

L'empresa pública ADIGSA s'encarrega de la rehabilitació i el manteniment del parc públic d'habitatges i duu a terme, també, l'escripturació i lliurament de les noves promocions d'habitatges i les tasques de suport als barris en remodelació. Des del 1985 s'han administrat més de 77.000 habitatges distribuïts en 513 grups, 201 dels quals corresponen als barris traspassats i 312 a les noves promocions fetes per l'Institut Català del Sòl. Prop de 69.000 habitatges van ésser lliurats en règim de compravenda i d'accés diferit a la propietat, i la resta en lloguer i ús d'habitatge, motiu pel qual ha estat fonamental la feina de regularitzar, amortitzar i escripturar més de 40.000 habitatges fins l'any 2000. Durant el període 1985-2000 s'han invertit prop de 75.000 MPTA en obres de rehabilitació i reparació d'edificis d'habitatge públic i urbanitzacions i en manteniments preventius i normatius de clavegueram, aparells elevadors, extintors, etc.

La distribució territorial dels habitatges té especial incidència en la regió metropolitana de Barcelona on se n'ubica quasi el 50%, principalment a les comarques del Barcelonès, el Baix Llobregat i el Vallès Occidental.

L'any 1997 es va posar en marxa el Pla director d'obres (PDO) que constitueix el marc d'actuacions programades i prioritzades fins l'any 2004. Durant l'any 2000 s'han licitat quatre concursos d'obres del Pla director amb un total de 115 projectes i per un import de 4.598 MPTA. Amb això el PDO celebra el seu quart any havent adjudicat més del 50% de les obres que són a càrrec d'ADIGSA. Durant l'exercici han estat en execució 200 obres a 79 barris per un import de 4.300 MPTA, el 59% de les quals són actuacions de reparació, aïllament i impermeabilització de façanes.

Enguany s'ha dut a terme la preceptiva campanya bianual d'inspecció als edificis amb ciment aluminós, que ha donat uns resultats favorables tant en el control com en el no-desenvolupament de les patologies.

Tant en l'execució de les obres de rehabilitació, com en diversos contractes de manteniment s'inclouen, des de la licitació, les clàusules voluntàries de caràcter sociolaboral que permeten a persones provinents de col·lectius amb dificultat treballar-hi després d'haver passat un període de formació. El balanç de l'exercici 2000 és de 87 obres adjudicades i quatre contractes de manteniment amb la clàusula social de reserva de llocs de treball per a persones amb dificultats d'accés al món laboral. Aquestes obres s'han dut a terme a 42 barris i s'han contractat 204 persones per períodes de quatre i sis mesos cadascun. Per a dur-ho a terme s'ha comptat amb la intervenció de 28 empreses constructores i 11 empreses d'inserció.

iv) Actuacions en matèria de sòl

L'Institut Català del Sòl ha posat a la venda tres actuacions de sòl residencial. Això ha comportat una superfície urbanitzada de 38,11 ha amb una capacitat per a 889 habitatges potencials. Cal destacar els sectors de la Torre, al municipi de la Granada, i Sant Llätzer, de Vic.

Quant al sòl industrial, s'ha posat a la venda durant l'any 2000 el sector Pla de l'Estació, dels municipis de Tortosa i Roquetes, la qual cosa ha significat la creació d'un total d'11,06 ha.



a



b



a

Evolució dels habitatges iniciats i acabats a Catalunya

Anys	Habitatges iniciats (1)		Habitatges acabats (2)	
	Nombre habitatges	Variació anual %	Nombre habitatges	Variació anual %
1996	46.847	8,5	40.233	10,1
1997	58.301	24,4	40.490	0,6
1998	71.776	23,1	47.449	17,2
1999	78.268	9,0	49.875	5,1
2000	74.625	-4,7	54.224	8,7

Font: DGAH

(1) Visats col·legis aparelladors

(2) Certificats finals d'obra dels col·legis d'aparelladors

Pla de l'habitatge 1998-2001

Ajuts aprovats (nombre d'habitatges)

Tipus ajut	1998*	1999	2000	Total 1998-2000
Promoció d'habitatges (qualificacions provisionals)				
Protecció oficial (règim general)	2.213	3.563	1.824	7.600
Protecció oficial (règim especial)	545	614	196	1.355
Protegits per la comunitat autònoma	455	3.607	2.459	6.521
Lloguer	120	461	457	1.038
Promoció pública (iniciats)	312	837	547	1.696
Total habitatges protegits iniciats	3.645	9.082	5.483	18.210
Ajuts a l'adquisició				
Habitatge protegit	4.813	6.632	5.198	16.643
Segona mà	1.023	2.511	1.400	4.934
Total habitatges adquirits	5.836	9.143	6.598	21.577
dels quals a joves (< 30 anys)	3.312	5.361	4.020	12.693
Rehabilitació d'habitatges				
General	8.439	20.114	20.192	48.745
Patologies	8.876	15.284	7.521	31.681
Situació de risc	640	10.583	24.271	35.494
Total habitatges rehabilitats	17.955	45.981	51.984	115.920

Font: DGAH

* inclou ajuts del pla anterior.



guia bàsica d'ajuts
per a la rehabilitació

b

3.3 El Pla de xoc d'habitatge i sòl (Programa d'actuació en sòl i habitatge 2000-2003)

El Govern de la Generalitat va presentar durant el mes de setembre d'enguany el programa d'actuació en sòl i habitatge amb el qual es pretén donar resposta a les necessitats d'habitatge de la societat catalana del segle XXI.

Els objectius principals del Pla són, fonamentalment, garantir l'accés a l'habitatge del conjunt de la població, amb especial atenció als col·lectius menys afavorits o que han quedat exclosos a causa de les condicions que fixa el mercat immobiliari, d'una banda, i promoure un desenvolupament urbanístic equilibrat i sostenible, de l'altra. Per a l'acompliment d'aquests objectius cal impulsar la creació de nou sòl edificable que permeti abaratir-ne el cost i, en definitiva, moderar el preu de l'habitatge. També cal diversificar l'oferta d'habitatges d'acord amb les necessitats dels diferents col·lectius de la població.

Per a garantir l'èxit del Pla és imprescindible la col·laboració de tots els agents implicats. En aquest sentit, el programa s'articula sobre la base de la concertació amb els ajuntaments i preveu la col·laboració dels agents públics i privats.

Les principals xifres del Pla de xoc

El Pla preveu urbanitzar 5.300 ha de sòl i construir 191.000 habitatges nous en el període 2000-2003. D'aquest volum global, 42.000 habitatges, és a dir, el 22%, es construiran sota algun règim de protecció pública.

Durant aquest període, l'Institut Català del Sòl promourà directament la construcció de més de 10.600 habitatges adreçats als col·lectius més necessitats, dels quals 1.850 es destinaran a joves en règim de lloguer.

Pla de xoc d'habitatge i sòl. Resum programa 2000-2003

	Hectàrees de sòl	Habitatges	Habitatges protegits	Promocions INCASOL
Comarques gironines	954	26.771	4.026	935
Àmbit metropolità	2.181	102.440	19.904	6.715
Comarques centrals	573	15.578	3.760	1.275
Camp de Tarragona	930	25.090	7.507	746
Terres de l'Ebre	237	5.776	1.924	210
Comarques de ponent	328	11.772	4.144	495
Comarques del Pirineu	131	4.294	1.049	275
Total Catalunya	5.334	191.721	42.314	10.651



a



b



a



b

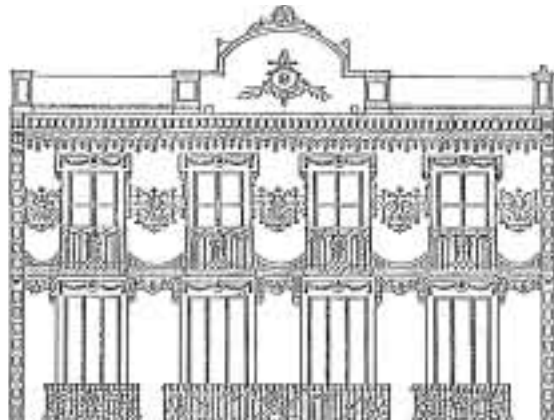


c

3.4 Nuclis antics i la rehabilitació del patrimoni

Durant l'any 2000 s'han finalitzat prop de 30 actuacions de rehabilitació de nuclis antics repartits per tot el territori català. Aquestes actuacions s'han dut a terme d'acord amb el protocol de col·laboració signat entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Departament de Cultura en aplicació de l'u per cent cultural. La finalitat principal d'aquestes actuacions és l'execució de projectes de millora d'infraestructures culturals i urbanístiques en els centres històrics dels municipis i les actuacions en edificis catalogats i monumentals.

Entre les actuacions finalitzades en el darrer exercici cal destacar obres com la reconstrucció del Pavelló de Suècia ca l'Alemanya, a Berga, la renovació de la plaça de la Dansa de Campdevànol, la remodelació de la plaça Major i el carrer Casanova a Moià o la renovació de l'entorn Mas de la Coixa a Móra la Nova. La inversió realitzada en aquest àmbit durant l'any 2000 ha estat propera als 1.450 MPTA.



d

Actuacions del 2000 amb l'u per cent cultural

Municipi	Actuació	MPTA
ALCANAR	Casa O'Connor 2a fase	40
ALTAFULLA	Restauració els Munts (excavació arqueològica)	4
AMPOSTA	Vil·la romana Torre de la Carroba	6
BALAGUER	Ordenació claustre Sant Domènec	10
BANYOLES	Claustre de Sant Esteve	40
BATEA	Església de Sant Miquel	4
BERGA	Reconstrucció del Pavelló Suècia ca l'Alemanya	142
BORREDÀ	Rehabilitació d'Escoles Velles	26
CAMPDEVÀNOL	Plaça de la Dansa	48
FARRERA	Bastida d'en Manresà	20
GUARDIOLA DE BERGUEDÀ	Rehabilitació de la coberta de la parròquia	4
ISONA I CONCA DELLÀ	Restauració castell (projecte)	15
MASNOU, EL	Plaça església i mercat vell	44
MOIÀ	Remodelació plaça Major i c. Casanova	56
MÓRA LA NOVA	Entorn mas de la Coixa	129
OLESÀ DE BONESVALLS	Ordenació entorn antic hospital Cervelló	48
PALAU SAVERDERA	Ordenació nucli antic	15
PRADES	Restauració muralles	20
PUJALT	Església de Sant Joan de Vilamajor	7
RIPOLL	Entorn monestir 3a fase	35
ROSES	Restauració ciutadella	30
SANAÛJA	Entorn església	26
SANT FELIU DE PALLEROLS	Centre històric 2a fase	10
SANT PERE SALLAVINERA	Restauració església de la Fortesa	5
SORT (LLESSUI)	Església de Sant Pere	5
TARADELL	Rehabilitació torre d'en Carles	18
TORROELLA DE MONTGRÍ	Reforma i rehabilitació Casa de la Vila	15
VILELLA ALTA, LA	Plaça de la Bassa	10

a. Restauració de la plaça de la Vila de Vallfogona de Ripollès. b. Rehabilitació de la plaça de la Dansa de Campdevànol. c. Actuació en el barri antic de Moià. d. Projecte de rehabilitació de la façana de la Casa O'Connor, d'Alcanar.

3.5 La política de muntanya

En el marc de la política de muntanya que desenvolupa el Govern de la Generalitat, s'està iniciant el procés d'elaboració de la tercera generació de plans comarcals de muntanya. Actualment s'ha finalitzat la redacció del projecte dels cinc primers: l'Alt Urgell, el Berguedà, la Garrotxa, el Ripollès i el Solsonès. Aquests plans es troben en tràmit d'aprovació inicial per part dels consells comarcals respectius. Els plans comarcals referents a les comarques de l'Alta Ribagorça, la Cerdanya, el Pallars Jussà, el Pallars Sobirà i la Val d'Aran estan en fase de redacció i recollida d'informació.

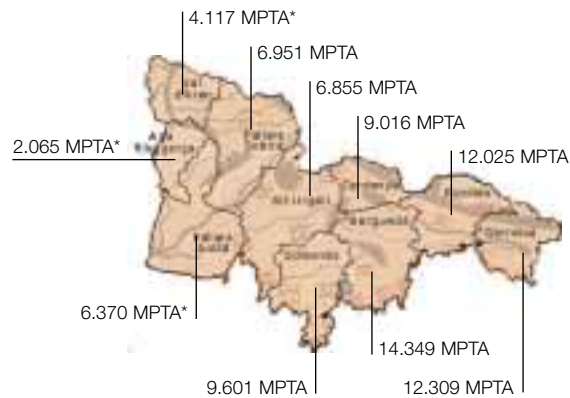
i) L'aplicació dels plans comarcals de muntanya

En l'aplicació dels segons plans comarcals de muntanya, vigents per al quinquenni 1995-1999, s'ha realitzat una despesa de 83.658 MPTA, xifra que representa un alt nivell de compliment de la despesa programada (92%), per manca de la darrera anualitat dels plans comarcals de l'Alta Ribagorça, el Pallars Jussà i la Val d'Aran, la vigència dels quals és per al període 1996-2000.

Sectorialment, la despesa realitzada en infraestructures (30.362 MPTA) i en sectors productius (30.005 MPTA) ha estat quantitativament la més important del període, i representa més del 72% del total. En la despesa realitzada en infraestructures té un paper

rellevant la que fa referència a la xarxa viària. Pel que fa als sectors productius, la despesa destinada al sector agrari ha estat quantitativament la més important, en aplicació de les directrius de la política agrícola de la Unió Europea. Destaquen, també, la millora dels equipaments i les actuacions en matèria d'habitatge.

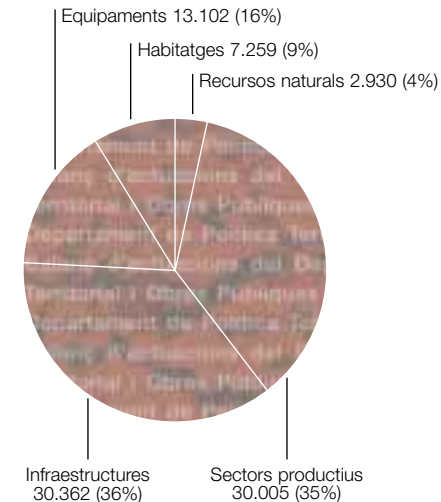
Els nous plans en procés d'elaboració i tramitació presenten novetats de contingut i metodològiques que pretenen simplificar el marc financer i fer-lo més entenedor, alhora que faciliten el seguiment del pla. En els projectes dels plans es continua fent èmfasi en la creació i la millora de les infraestructures viàries, atesa la seva funció de permeabilització de les comunicacions i també la seva importància en la vertebració interna de les comarques.



Total: 83.659 MPTA

*Aquests PCM tenen vigència 1996-2000. No s'hi han incorporat resultats del 2000.

Despesa de la Generalitat per sectors
En MPTA





a



b



c

ii) Els programes específics de muntanya

En el marc dels plans comarcals de muntanya, es gestionen unes línies adreçades exclusivament als àmbits de muntanya, que són les anomenades actuacions específiques a muntanya, i que es porten a terme des de l'any 1990. Aquesta línia d'actuacions, que s'ha anat readaptant al llarg dels anys i que ha anat incrementant el pressupost, s'articula per convocatòria de subvencions o mitjançant convenis. En són potencialment beneficiaris trenta consells comarcals (les 10 comarques de muntanya i unes altres 20 comarques que inclouen municipis declarats com a zona de muntanya).

Pel que fa a les comarques de muntanya, en aquest programa s'inclouen les accions que s'emmarquen dins dels tres àmbits específics: actuacions de millora de camins (XCM), actuacions a petits nuclis (APN) i projectes de dinamització econòmica (PDE).

A més, les zones de muntanya tenen una línia de subvenció per a la millora de camins. En conjunt, els ajuts específics del Departament a les àrees de muntanya per al 2000-2001 es distribueixen territorialment de la manera següent:

Comarca	MPTA
Alta Ribagorça	36,5
Alt Urgell	74,5
Berguedà	49,5
Cerdanya	42,5
Garrotxa	49,5
Pallars Jussà	57,5
Pallars Sobirà	57,5
Ripollès	57,5
Solsonès	60,5
Val d'Aran	49,5
Comarques de muntanya	535,0
Zones de muntanya	135,0
TOTAL	670,0

Distribució de la línia específica d'actuacions a muntanya a les comarques

(En MPTA) 2000-2001

	MPTA
Actuacions a petits nuclis i al poblament disseminat en comarques	140,0
Actuacions sobre la xarxa veïnal i rural de camins en comarques	380,0
Projectes de dinamització econòmica en comarques	15,0
Total	535,0

3.6 L'ordenació del litoral

Durant l'any 2000 s'han iniciat línies de col·laboració amb la Direcció General de Costes del Ministeri de Medi Ambient fonamentalment en tres àmbits:

- Pla de camins de ronda de la Costa Brava.
- Actuacions d'estabilització de la costa i passeigs marítims al Maresme.
- Actuacions mediambientals i d'estabilització al delta de l'Ebre.

L'encàrrec de redacció del projecte del camí de ronda entre el far de Sant Sebastià i Tamariu, a Palafrugell, i l'elaboració d'un mapa general de l'estat dels projectes de camins de ronda a la Costa Brava, amb l'objectiu d'aconseguir, a curt termini, la màxima continuïtat del camí costaner són el fruit de la primera línia de col·laboració.

En la segona línia de col·laboració s'està treballant el projecte d'adequació de la platja del Cabaió als termes d'Arenys de Mar i Canet de Mar.

I de la tercera línia de col·laboració destaca la completa posada en marxa de la instal·lació d'estabilització de la platja a Riumar, al terme de Deltebre, mitjançant el denominat sistema danès.

La relació completa de les actuacions dutes a terme o iniciades durant l'any 2000, tant pel que fa a obres com pel que fa a preparació de projectes, és la següent:

i) Obres

Executades	MPTA
Regeneració platja pel sistema danès, sector Riumar, fase II	60,6
Connexió del sistema elèctric de bombeig del sistema danès, fase II	9,9
Arranjament i reforç de l'escullera al front marítim de Vilassar de Mar	45,2
Reparació d'instal·lacions i regeneració de la platja pel sistema danès, sector Riumar, fase I	46,7

En execució MPTA

Adequació paisatgística de la zona verda de la platja de Sant Pol de s'Agaró, al TM de Sant Feliu de Guíxols (1a fase)	121,7
Projecte d'urbanització de la vorera interior del passeig marítim a la zona V de Riumar, al TM de Deltebre	24,7
Projecte d'acabament de la 2a fase d'urbanització del passeig marítim a la zona V de Riumar, al TM de Deltebre	27,9
Passeig marítim de la platja de l'Almadrava, (2a fase), al TM de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant (50 % aportació municipal)	38,7

i) Projectes

En redacció MPTA

Camí de ronda entre Tamariu i cala Pedrosa, al TM de Palafrugell	5,3
Camí de ronda entre cala Pedrosa i el far de Sant Sebastià, al TM de Palafrugell.....	4,8

En estudi MPTA

Passeig marítim a la platja del Cabaió, als TM d'Arenys de Mar i Canet de Mar.....	5,0
--	-----





a



b



c

3.7 La via navegable de l'Ebre

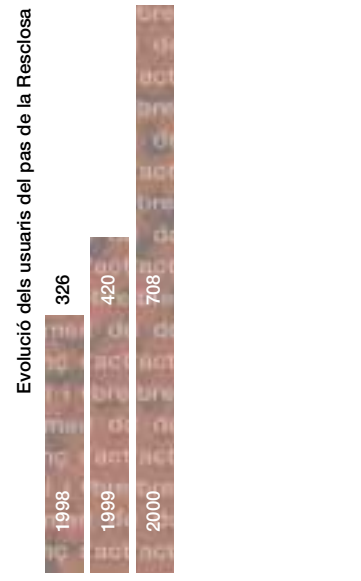
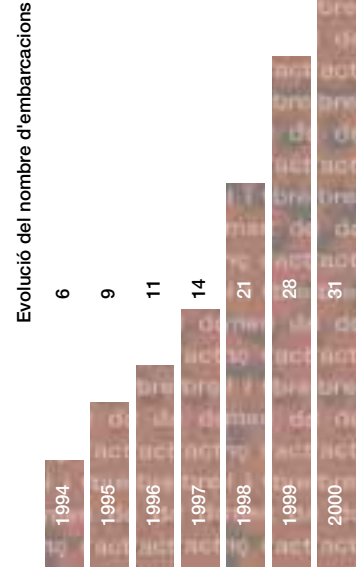
El projecte de navegabilitat del riu Ebre ha estat una de les actuacions més emblemàtiques del Departament a les terres de l'Ebre en els darrers anys. L'exercici del 2000 ha estat el segon any del manteniment de la via navegable de l'Ebre entre Móra d'Ebre i Amposta per part de l'Institut per al Desenvolupament de les Comarques de l'Ebre. Aquest manteniment comporta ocupar-se dels elements que conformen la via navegable: 91 km de tram navegable, 18 embarcadors, les boies de se-nyalització i l'accionament de la resclosa de Xerta.

En aquest sentit s'ha desenvolupat un model de treball amb l'objectiu de garantir el bon estat dels elements i, al mateix temps, facilitar un bon servei als usuaris de la via navegable. L'esmentat model el conformen:

- Un centre de control i comunicació.
- Un servei de vigilància i ajuda a la navegació.
- Un servei de manteniment.

Una de les millores realitzades enguany i que ha permès unificar els criteris d'abalisament ha estat el disseny i fondeig d'unes noves boies, batejades pel fabricant amb el nom d'Ebre, i que van ser exposades per primer cop al Saló Nàutic de Barcelona. El disseny d'aquestes boies ha estat fet segons un model que funciona al riu Po (Itàlia) i que l'Azienda Regionale per la Navigazione Interna italiana va facilitar per experimentar-ne el funcionament al riu.

Els resultats de l'exercici del 2000 han estat clarament satisfactoris: el nombre d'embarcacions ha augmentat un 11% respecte l'any anterior; el nombre de passatgers ho ha fet en un 16% i el nombre d'embarcacions que han utilitzat la resclosa en un 69%. L'impacte econòmic de la navegabilitat ha estat valorat en 556 MPTA.



a. b. i c. Navegació a l'Ebre.

Principals actuacions de l'any 2000

TERRITORI

4

4. El Programa per al planejament territorial

El Parlament de Catalunya va aprovar l'any 1995 el Pla territorial general. Aquest text legal configura el planejament territorial com l'instrument que ha de servir per definir els objectius que garantiran el desenvolupament sostenible, l'equilibri territorial i la preservació del medi ambient. Òbviament, l'enfocament per assolir aquests objectius és el propi de l'ús del territori.

Amb el propòsit d'impulsar aquesta funció, al començament de l'any es va aprovar el decret 4/2000, de 10 de gener, el qual creava el Programa per al planejament territorial. Els objectius principals d'aquest Programa són:

- Impulsar la consecució dels objectius de la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial.
- Redactar els plans territorials parcials, que són aquells que formulen les propostes d'ordenació del territori a una escala territorial inferior (els sis àmbits de planificació establerts pel Pla territorial general). En aquesta mateixa línia, redactar quan convingui plans directors de coordinació per a escales territorials encara menors.
- Impulsar els plans territorials sectorials, els quals dibuixen les previsions d'actuació sobre el territori en un àmbit concret.

La importància de l'ordenació territorial ha estat assumida per la Unió Europea, que va aprovar a Potsdam

el document titulat "Perspectiva de desenvolupament del territori europeu", el qual ha estat publicat en la seva versió catalana perquè tingui una àmplia difusió al nostre país.

El Programa ha heretat els treballs de planejament territorial que havia impulsat el Departament amb anterioritat. En concret:

i) El Pla territorial de les terres de l'Ebre

Aquest document analitza la futura dimensió dels sistemes urbans a les comarques de la Terra Alta, la Ribera d'Ebre, el Baix Ebre i el Montsià i elabora propostes per satisfer les necessitats que hi generarà l'activitat econòmica i la mobilitat l'any 2016. Aquestes propostes abracen, principalment, la política de sòl i les infraestructures. El Pla s'ocupa, igualment, d'actuacions territorials específiques, com el tractament singular del delta, la plataforma logística intermodal sobre el corredor de la Mediterrània i la potenciació de determinades zones. Finalment, el Pla ordena el medi físic, amb especial atenció a la qualificació del sòl no urbanitzable.

La proposta de Pla territorial va ser sotmesa a informació pública l'any 1999 i s'ha dedicat l'any 2000 a estudiar a fons les alegacions presentades, adequar-ne el contingut als nous plans territorials sectorials i adaptar-ne la normativa a la nova legislació bàsica estatal sobre el sòl.





ii) El Pla territorial metropolità de Barcelona

L'àmbit d'aquest Pla inclou les comarques de l'Alt Penedès, el Garraf, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Vallès Occidental, el Valles Oriental i el Maresme. Es van tenir en compte més d'una trentena d'estudis monogràfics que aprofundeixen en els diversos aspectes d'interès per a la planificació d'aquest territori. Les principals tasques de l'any 2000 s'han concentrat en l'elaboració de propostes sobre la qualificació del sòl no urbanitzable, amb especial atenció a la situació específica de l'Alt Penedès i a l'anàlisi de les solucions per a la mobilitat, tant pel que fa a la xarxa viària i ferroviària com als sistemes portuari i aeroportuari.

iii) Altres actuacions

D'altra banda, el Programa ha impulsat durant l'any 2000:

Els plans directors d'Anoia, Bages i Osona

El treball sobre aquestes tres comarques representa un avanç del Pla territorial de les comarques centrals. S'ha procedit a elaborar-ne les projeccions demogràfiques a l'horitzó 2016 i la proposta d'estructura econòmica que se'n deriva, la cartografia de sistemes naturals, l'anàlisi del trànsit viari i l'estudi de necessitats de sòl.

El Pla territorial de Ponent

S'han encarregat diversos estudis preliminars per a comprendre millor les comarques de la plana dins d'aquest àmbit de planificació. Aquests treballs abracen la diagnosi socioeconòmica i territorial de diverses comarques i l'impacte de grans infraestructures –com el TGV– en el seu futur desenvolupament territorial.

El Programa també ha estudiat la coherència de diverses propostes de plans territorials sectorials en relació amb el contingut del Pla territorial general. En concret, s'han analitzat:

- el Pla d'equipaments esportius (elaborat per la Secretaria General de l'Esport),
- el Pla de ports (redactat per la Direcció General de Ports i Transports),
- el mapa d'implantació de l'energia eòlica (promogut pel Departament d'Indústria, Comerç i Turisme i el Departament de Medi Ambient).

Principals actuacions de l'any 2000

DEPARTAMENT

5

5. La millora organitzativa

En els darrers anys s'han impulsat en el si del Departament una sèrie d'actuacions de caràcter organitzatiu i de gestió, l'objectiu principal de les quals és la diversificació i millora de la qualitat dels serveis que ofereix el Departament i, en definitiva, la millora de l'atenció al ciutadà.

j) La modernització del Departament

- S'ha renovat la pàgina web del Departament amb un nou disseny i s'hi han presentat els continguts estructurats d'una manera més entenedora. S'hi han afegit les noves pàgines web de ports esportius de Catalunya, d'itineraris de transport públic i la d'informació i gestió de les proves de consellers de seguretat per al transport de mercaderies perilloses. Hi ha hagut un increment molt important del nombre d'accessos al web del Departament i pràcticament s'ha doblat la xifra de l'any anterior (783.400 accessos mensuals de mitjana l'any 2000, contra els 400.000 de l'any 1999).

- La intranet s'ha consolidat com a eina de millora de la gestió i de la comunicació interna, amb un nou disseny de la pàgina principal.

- En el desenvolupament del Pla director de sistemes d'informació (2000-2003) s'ha començat a treballar amb eines de gestió documental i de gestió del coneixement i s'ha iniciat la migració d'entorns de les

aplicacions existents cap a sistemes client-servidor més amigables per a l'usuari. S'ha arribat a la dotació, amb un PC equipat amb connexió de correu electrònic, al 100% del personal.

- S'ha impulsat i promocionat la formació del Departament per tal d'afavorir el desenvolupament personal i professional de tots els que hi treballen.

- S'ha millorat la difusió de les activitats del Departament amb un nou disseny dels diferents productes de comunicació.

Pel que fa a la millora de l'atenció al ciutadà, s'han fet obres a l'edifici de la Delegació Territorial de Barcelona i a l'edifici de la Casa Gasset, a Tarragona, per adequar els espais a les necessitats dels usuaris i dels treballadors. La formació continuada del personal que fa tasques d'atenció al públic i l'ús de noves tecnologies han contribuït a aquesta millora. Així, s'ha continuat gestionant la inscripció a les proves de capacitat professional per a transportistes per internet i el telèfon d'atenció ciutadana, 012. Com a novetat, s'ha posat en marxa aquest mateix sistema per a la gestió de la inscripció a les proves de consellers de seguretat per al transport de mercaderies perilloses.





a



b



c

ii) Una nova estructura organitzativa

Durant l'any 2000 s'ha concretat i completat la reestructuració organitzativa del Departament. S'ha creat la Secretaria per a les Actuacions Concertades, l'Urbanisme i l'Habitatge i el Programa per al planejament territorial mitjançant els decrets 3/2000 i 4/2000, de 10 de gener. La creació d'aquestes noves unitats respon a la voluntat de potenciar la planificació territorial i la coordinació en l'àmbit de les actuacions que tenen incidència sobre el territori i que necessiten la implicació de tots els sectors i administracions implicades.

D'una banda, això ha comportat, entre les direccions generals directament dependents de la nova secretaria sectorial, la necessitat d'ajustar la seva estructura a la nova distribució de les funcions. De l'altra, s'han introduït canvis, també, en l'estructura de la Direcció General de Ports i Transports i de la Direcció General de Carreteres que configuren l'àrea de mobilitat. En el primer cas, els canvis es deuen a la necessitat de potenciar les polítiques aeroportuàries i del transport aeri a Catalunya i a la de desenvolupament del sistema portuari català. En el segon, s'ha pretès potenciar l'àmbit de planificació i avaluació dels projectes i s'ha creat una nova àrea per a reforçar el vessant tecnològic i de tractament de la informació per a la presa de decisions.

La nova escola de Sobreestants

El Departament va crear l'any 1983 l'Escola de Sobreestants d'Obra Pública a Tàrrega amb l'objectiu

de formar especialistes en aquest àmbit. Des d'aleshores, l'Escola ha impartit formació professional, dins la branca de construcció i obres, a més de 500 alumnes procedents de tot Catalunya per desenvolupar funcions de comandament intermedi en l'execució d'obra. El nou edifici, de 1.237 m² distribuïts en dues plantes i cinc aules, compta amb l'espai i els equipaments necessaris per a consolidar aquesta oferta formativa i ampliar-la, també, a l'àmbit de la formació no reglada i del reciclatge del personal del món de la construcció.

iii) Publicacions

Pel que fa a l'activitat de difusió i les publicacions cal destacar l'edició de les obres següents:

- *Els peatges a Catalunya. Conclusions del Grup de Treball del Parlament.*
- Reedició (2^a edició) del *Diccionari visual de la construcció.*
- *Les autopistes davant el mercat únic. Actes de la Jornada sobre Finançament d'Infraestructures Viàries.*
- Monogràfic de la revista *Espais* dedicat a les terres de l'Ebre.
- *Perspectiva de desenvolupament del territori europeu*, dins la col·lecció *Estudis urbans.*
- *Del segle XIX al segle XXI. Torna l'era del ferrocarril.*

