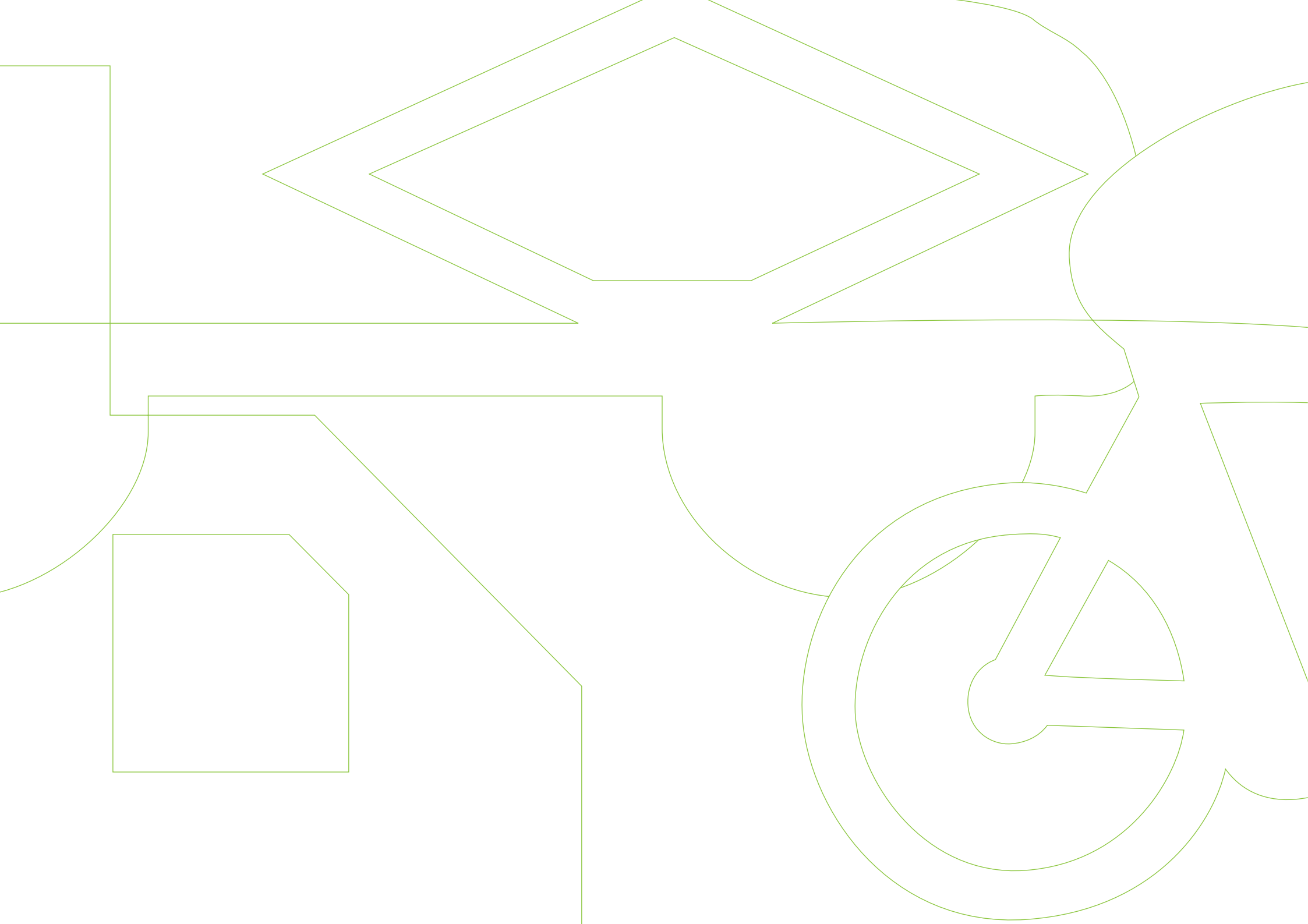




Memòria econòmico-financera

La inversió total del PITC prevista en infraestructures és d'uns 44.794 M€ fins a l'any 2026. El ritme d'execució de les actuacions previstes en el PITC s'ajustarà a les disponibilitats pressupostàries i a les aportacions que realitzi l'Estat.

Les inversions en ferrocarril i transport públic suposen 31.346 M€, en xarxa viària 12.815 M€, en actuacions logístiques 533 M€ i en el desenvolupament de la xarxa bàsica ciclista 100 M€.

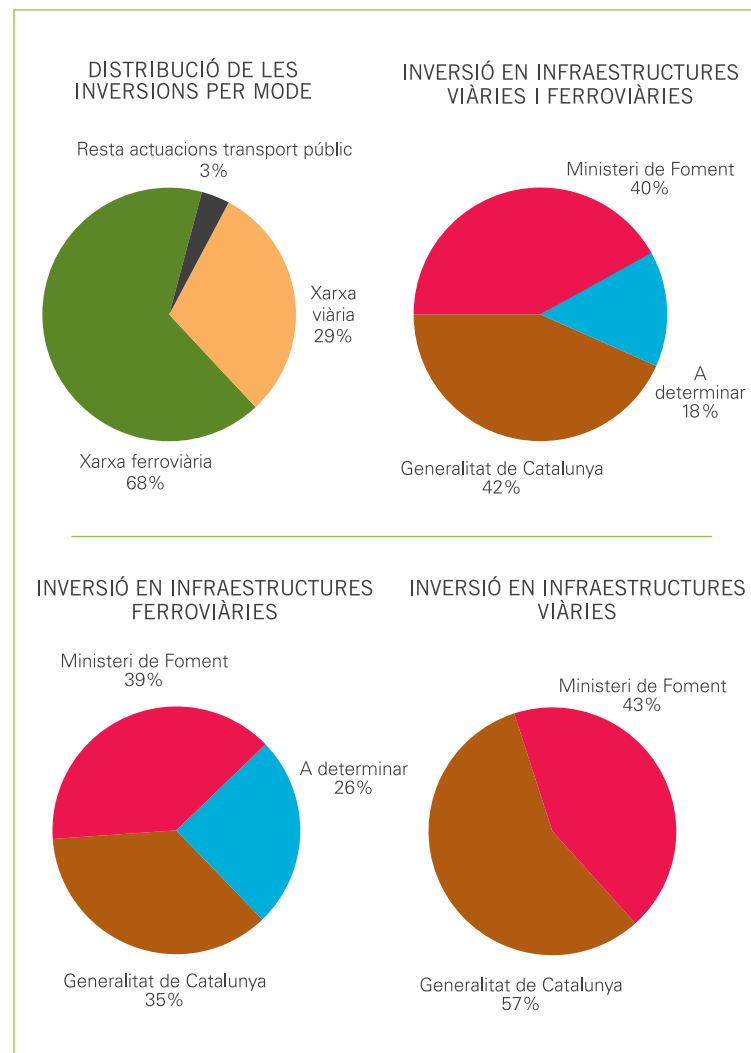
La inversió en actuacions ferroviàries i de transport públic és de 31.346 M€. Segons tipus d'actuació, el desglossament d'aquesta inversió és el següent:

- ▶ Per a l'alta velocitat és de 11.836 M€ (que representa el 38 % del total).
- ▶ Per a les noves línies convencionals és de 3.904 M€ (12% del total).
- ▶ Per a les variants i millores és de 2.898 M€ (9% del total).
- ▶ Per tren tramvia és de 633 M€ (2% del total).
- ▶ Per al PDI és de 9.874 M€ (32% del total).
- ▶ Per altres actuacions és de 1.000 M€ (3% del total).
- ▶ Per altres actuacions en transport públic és de 1.201 M€ (4% del total)

El repartiment de la inversió en actuacions ferroviàries i de transport públic segons quina és l'administració competent podria ser indicativament com segueix:

- ▶ Per part de l'Administració de la Generalitat 11.131 M€ (el 36% del total).
- ▶ Per part de l'Administració General de l'Estat 12.298 M€ (el 39% del total).

Inversió total prevista



- ▶ Per part de totes les administracions a l'eix Transversal 7.917 M€ (25%).

Trams de la xarxa bàsica actual (2003) amb problemes de capacitat (nivell E i F) a l'hora 100

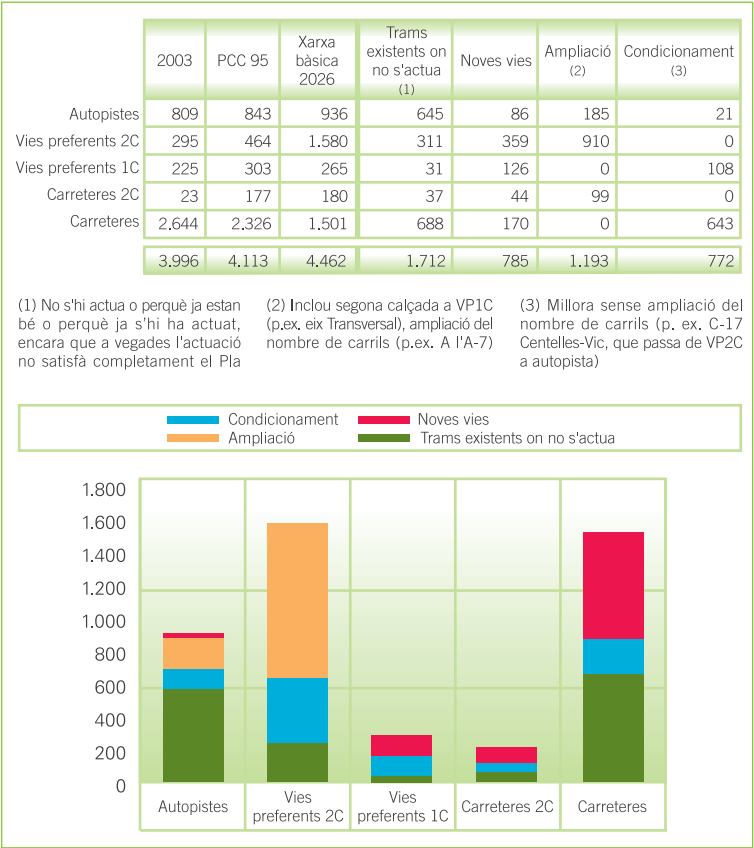


La inversió en xarxa viària inclou només actuacions a la xarxa bàsica per uns 12.815 M€. La inversió corresponent al MIFO és de 5.536 M€ i a la Generalitat de 7.279 M€. El PITC es finançarà bàsicament amb els pressupostos de les administracions públiques, comptant també amb la col·laboració del sector privat.

Prioritats i criteris d'implementació

Les actuacions previstes en el PITC s'han dividit en dos períodes:

Actuacions viàries en la xarxa bàsica del PITC



► Actuacions que s'han d'executar abans de l'any 2016

Incorporen totes les actuacions ja programades o que pel seu caràcter estratègic és imprescindible que es facin durant la primera fase del PITC per aconseguir-ne els objectius.

► Actuacions que s'han d'executar a partir del 2016

Incorpora les actuacions no prioritàries i que queden posposades a la segona fase del PITC.

El conjunt de propostes a fer en la segona fase s'haurà de sotmetre a un procés d'avaluació ambiental que determinarà la seva necessitat de programació, avançant-ne o excloent-ne l'execució.

Aquest procés d'avaluació incorporarà una anàlisi del corredor de mobilitat, o l'àmbit d'estudi que es consideri adequat, tot contemplant la següent metodologia i criteris:

- ▶ Establiment del repartiment modal que es pretén assolir. Aquesta assignació s'ha de realitzar en base a àmbits similars que es considerin modèlics en termes de quota modal dels transports col·lectius. En el cas dels corredors transeuropeus caldrà distingir la mobilitat de persones de la mobilitat de mercaderies per tal d'establir objectius de repartiment modal diferenciats.
- ▶ Estudi dels serveis necessaris a ofertar per tal de possibilitar l'assoliment del repartiment modal fixat. Serà necessari construir diferents hipòtesis de creixement de la mobilitat per estudiar si exigiria canvis significatius en l'oferta a dissenyar.
- ▶ Estudi de les possibilitats que ofereix la implantació de millores de la gestió i l'eficiència de les infraestructures existents, amb l'objectiu de prioritzar les mesures de gestió a la construcció de noves infraestructures.
- ▶ En cas que resulti necessària la construcció de noves infraestructures, caldrà determinar i justificar quina és la infraestructura més adequada per tal d'assolir els objectius de repartiment modal preestablert: viària, ferroviària, tramvia, plataforma segregada bus, carril bici, etc. En cas de noves infraestructures vià-

ries per al vehicle privat, caldrà dissenyar paral·lelament les mesures de gestió futures encaminades a assegurar el màxim possible l'assoliment del repartiment modal fixat (peatges, límits de velocitat, carrils VAO, etc).

Els projectes es detallen per mode i prioritat en els quadres de les pàgines següents.

El finançament de les infraestructures de transport

La capacitat d'inversió de les administracions públiques és limitada en relació amb les necessitats socials, i cal redistribuir-la de manera eficient entre els diversos sectors i territoris. En el cas de les infraestructures de transport, el dèficit acumulat per Catalunya justifica un esforç addicional per poder-lo equilibrar, ja que la disponibilitat de transport resulta indispensable perquè les activitats socials i econòmiques puguin desenvolupar-se adequadament. La planificació i programació de les inversions permet distribuir adequadament els recursos disponibles al llarg del temps, evitant tant com sigui possible excessos de capacitat o nivells de congestió amb impactes socials, econòmics i ambientals injustificats.

Per determinar el volum total de recursos possibles disponibles per invertir en infraestructures de transport al llarg del temps, el principi fonamental és avaluar què poden aportar les inversions en infraestructures de transport en la millora global del benestar social, econòmic i ambiental, en relació amb les inversions en altres sectors. Per descomptat, aquesta anàlisi ha d'incloure també valoracions polítiques difícilment quantificables. Un cop fixat el volum de recursos que seria raonable dedicar a les infraestructures de transport, posteriorment cal estudiar les alternatives de finançament. I per això és important estimar amb precisió què costaran les actuacions previstes i en quins conceptes (inversió, man-

teniment, explotació), i analitzar quins són els recursos que s'hi podrien destinar al llarg del temps, des de fons públics (diverses fonts) fins a privats, i com es podria aconseguir afectar-los en la pràctica a les infraestructures de transport.

El procés d'afectació de recursos al sector es preveu dins la planificació i programació macroeconòmica. Al PITC es parteix d'un marc de referència plausible, però condicionat no tan sols per la lògica dificultat de preveure quins seran els fons dedicats al sector en els pressupostos públics futurs de les administracions catalanes (i la capacitat d'atraure fons privats), sinó també pel desconeixement de la intervenció estatal en la inversió en infraestructures sobre les quals té competències i que pot canviar a curt termini. En qualsevol cas, el model de finançament ha de procurar optimitzar la utilització dels recursos, que són escassos, del conjunt de la societat i per això cal que s'adapti a una bona distribució entre els diferents sectors del paquet financer que es pot destinar a inversions i despesa corrent i, a l'interior del sistema de transport, que ofereixi una visió global dels diversos modes i dels diferents tipus de despesa, ja sigui inversió (amb les conseqüències sobre manteniment i explotació) o conservació i ajuts públics que, en el cas del transport, són molt importants. EL PITC fa una aproximació possibilista del finançament basat en el coneixement actual de la despesa que comportarà el Pla i una estimació dels recursos que s'hi poden abocar tant des de les diverses administracions com des del sector privat. Es presenta, a tall indicatiu, una programació anual de les inversions que podria comportar la realització d'infraestructures, que hauria de ser revisada i actualitzada anualment.

Impacte macroeconòmic de les inversions en infraestructura

Les inversions públiques en transport, per tenir un impacte positiu en l'economia, han de realitzar-se d'una manera compassada amb l'evolució de les necessitats de la demanda de mobilitat de

passatgers i mercaderies. Una inversió insuficient limita les possibilitats de desenvolupament tant com una inversió excessiva en projectes no prioritaris.

La justificació econòmica de drenar recursos de mans privades per dur a terme inversions públiques rau en la idea que aquestes són necessàries per incentivar la inversió privada productiva i per augmentar la productivitat a mitjà i llarg termini de les inversions, en termes d'estalvis de temps i congestió, de costos operatius, de reducció d'accidents i altres. Cal tenir en compte el cost d'aquest drenatge del sector privat al públic, un cost que té que veure amb el procés de recaptació i la pèrdua de capital per a inversions o consum privat. En alguns països s'ha estimat que això obliga a valorar el cost de la inversió pública fins a un 30% per sobre del seu valor nominal.

El concepte de dotació adequada d'infraestructures s'ha de relacionar amb la rendibilitat social i econòmica que produeixen les infraestructures, incloent-hi la internalització dels costos socials i ambientals derivats, però també ha de tenir en compte criteris de cohesió social i territorial que garanteixin que tots els ciutadans, i cada nucli habitat del territori, tinguin una accessibilitat suficient a la xarxa d'infraestructures de transport bàsica.

Una mesura de la dotació d'infraestructures pot obtenir-se en termes de dotació de capital públic, valorant en termes monetaris el volum dels actius físics que s'utilitzen de manera col·lectiva, i per tant inclou també el de propietat privada. S'obté a partir del conjunt d'inversions valorats a preus constants, descomptant-ne la depreciació i aplicant-hi el que s'anomena "mètode de l'inventari permanent". La Fundació BBVA i l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques (IVIE) calculen de manera periòdica la dotació de capital públic regionalitzat per Espanya. A partir d'aquesta metodo-

logia s'ha pogut estimar que l'any 2000 a Catalunya se situava en 39.600 M€, és a dir un 13,4% del total de capital espanyol.

L'elasticitat entre la dotació de capital públic i productivitat se situa, segons la majoria d'estudis, en uns 0,16-0,18, xifra que coincideix amb la que ofereixen els estudis de referència tant a Espanya com a altres països. Atesa la dependència de l'economia catalana de sectors demandants de transport com el turisme, la indústria exportadora o la logística, i els nivells de congestió previsibles a curt termini en els eixos amb més trànsit, un programa d'inversions públiques eficient i adequat a l'evolució de les necessitats futures de l'economia catalana hauria de produir un impacte macroeconòmic igual o superior a l'esmentat.

Evolució de les inversions a Catalunya

Actualment, ens trobem en un entorn econòmic molt favorable, amb creixements del PIB per sobre del 3,3% anuals, el més alt dels darrers quatre anys, i un índex d'atur de només el 6,1%, que ha fet possible elevar substancialment el ritme de les inversions públiques fins a 2,7% del PIB a Catalunya, i a curt termini és probable que aquesta conjuntura continuï, ja que les previsions de creixement econòmic per als quatre anys vinents se situen també per sobre del 3%. Però la política d'infraestructures té períodes de gestació i implementació tant o més llargs en el temps que els d'altres polítiques públiques, de manera que caldria situar les inversions amb una visió a mitjà i llarg termini més enllà de circumstàncies conjunturals.

Així, és habitual que el temps entre la decisió de construir una infraestructura i el moment en què entra en explotació rondi els cinc anys, des dels estudis informatius, els períodes d'informació pública, avaluació ambiental, redacció dels projectes i construcció; igualment, el termini de finançament de la inversió de construcció,

segons la modalitat de finançament emprada, pot allargar-se durant vint o trenta anys, com és el cas de les inversions dels grans eixos incorporats al programa aprovat per GISA el desembre del 2005, finançats a través de peatges a l'ombra, i que comporten el compromís de pagament durant trenta-un anys d'un canon per part de l'Administració a les empreses concessionàries. I si el període de gestació i finançament és molt llarg, ho és més el període en què la infraestructura serà operativa, que pot superar els cent anys, en funció de la unitat d'obra de què es tracti i de les inversions que es realitzin en manteniment i, en el cas de línies ferroviàries, de reposició de material mòbil. D'altra banda, l'explotació de les inversions en transport públic pot generar un dèficit estructural quan les tarifes que paguen els usuaris no cobreixen els costos d'explotació, i per tant creix en la mateixa mesura que creix el nombre d'usuaris. Si bé el transport públic és deficitari per a les administracions, cal tenir en compte que els usuaris de les carreteres paguen impostos sobre els combustibles i per altres conceptes, que globalment representen molt més que la despesa pública en carreteres.

D'aquestes consideracions es desprèn la necessitat d'avaluar sistemàticament i prioritzar a mitjà i llarg termini les inversions en infraestructures, a partir de la seva rendibilitat (comparació costos/beneficis, internalitzant els costos socials i ambientals que provoquen).

La gran incertesa existent en relació amb el finançament autonòmic i amb la disponibilitat inversora de l'Estat a Catalunya, i amb les competències de la Generalitat, expliquen que no hagi existit a Catalunya un programa d'inversions públiques integrat a mitjà i llarg termini, i només programacions a curt termini de les diferents institucions inversores. Tot i així, en aquesta memòria financera s'incorpora una programació any a any de les inversions a l'horitzó 2026, establerta només a tall indicatiu i de comprovació de viabilitat financera, a partir de les prioritats fixades en el PITC en dos

períodes (abans i després del 2016), i se'n plantegen alternatives possibles de finançament.

Evolució històrica de les inversions públiques

El període de màxima inversió en transports a Catalunya correspon als anys 1965-1970, quan la forta inversió privada en autopistes va arribar a fer que el percentatge superés el 2,20% del PIB en un any; el segon període d'alta inversió es produeix abans de 1992, quan arriba fins a 1,4%, gràcies a la inversió pública realitzada en motiu dels Jocs Olímpics. Globalment, la mitjana dels darrers 40 anys se situa sobre el 0,95% del PIB. A Europa, les inversions en infraestructures de transport, que estaven situades sobre el 1,5% del PIB en els anys setanta, van anar caient cap a l'1% del PIB als noranta. A partir de l'any 2000 el percentatge d'inversió en infraestructures augmentà significativament, superant els anteriors episodis de major inversió, per sobre del 3%.

La inversió prevista en el PITC suposaria, si la resta d'inversions en infraestructures seguí una evolució a l'alça equivalent, que a Catalunya s'invertís per sobre de 3,5% del PIB català, una xifra molt elevada en relació amb la de la resta d'Europa.

Inversions de l'Estat a Catalunya

Les inversions en infraestructures de transport a Espanya per part de l'Estat han evolucionat des de menys del 0,6% del PIB el 1985 fins a superar l'1,2% el 2002.

Aquest augment de la inversió total de l'Estat en infraestructures ha repercutit directament a Catalunya, en gran part a causa de les inversions ferroviàries en la xarxa d'alta velocitat i característiques UIC.

Tot i l'augment produït, les inversions estatals no han arribat a

assolir, però, el llindar del 18,5% que representa el pes de l'economia catalana a Espanya, i que és la referència més significativa per avaluar el total d'infraestructures productives necessàries a Catalunya en relació amb la resta d'Espanya. En els treballs del Fòrum d'Infraestructures del Transport endegats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, i posteriorment de la Cambra de Comerç de Barcelona, adoptant aquesta referència del 18,5%, s'arribà a concloure que el dèficit acumulat d'inversió de l'Estat a Catalunya durant els darrers deu anys se situava sobre els 6.000 M€.

En els pressupostos de l'any 2006 de l'Estat a Catalunya, l'import associat a ADIF és d'un total de 1.039 M€ (82,3% del total) i correspon a inversions en la línia del TGV Madrid-Barcelona-frontera francesa. Quant a AENA, la major part és per a obres a l'aeroport del Prat, a Barcelona (462 M€). Finalment, l'empresa Puertos del Estado y Autoridades Portuarias destinarà 245 M€ a actuacions en el port de Barcelona. Conjuntament, aquestes tres empreses representen el 88,7% de la inversió de les diferents empreses públiques estatals a Catalunya i el 70,4% del total de la inversió prevista per al conjunt de l'Estat a Catalunya l'any 2006. En total, el pressupost previst per a carreteres i ferrocarrils arriba als 1.664 M€, dels quals el més probable és que no tot arribarà a executar-se (els percentatges d'inversió liquidada en relació amb la pressupostada se situen entre el 70% i el 80%).

Si prenem com a referència la inversió liquidada per l'Estat a Catalunya en nova infraestructura viària i ferroviària, les inversions de l'Estat s'han mogut entre 200 i 300 M€ anuals per carreteres en els darrers anys, d'una forma relativament estable, i de 200 M€ a uns 1.000 M€ en ferrocarrils. La inversió anual necessària per executar les inversions assignades a l'Estat en el PITC se situa sobre els 265 M€ per carreteres i entre 625 M€ i 950 M€ per ferrocarril al llarg d'uns vint anys.

Inversions en nova infraestructura viària i ferroviària

	Estat		Generalitat	
	Abans 2016	Després 2016	Abans 2016	Després 2016
Carreteres	2.995	2.540	3.153	4.244
Ferrocarril	7.609	4.125	9.185	1.300
Resta TC	576	0	586	0
A determinar		7.785		

Les previsions del PEIT 2005-2020

El total de les inversions previstes en el PEIT a l'horitzó 2020 és de 248.892 M€, dels quals 108.760 M€ són en transport per ferrocarril, excepte actuacions urbanes, i 62.784 M€ en transport per carretera, excepte trams urbans. Les inversions assignades indicativament a l'Estat en el PITC fins a 2026 representarien, aproximadament, menys del 15% del ritme d'inversió anual en nova infraestructura ferroviària prevista al PEIT per al 2020, i sobre el 10% en infraestructura viària.

Conveni entre l'Estat i la Generalitat en relació amb carreteres 2006-2012

D'acord amb el conveni signat pel Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, totes dues institucions es comprometen a invertir un total de 7.345 M€ entre el 2006 i el 2012 en la xarxa viària catalana.

El total de les 60 noves inversions previstes pel Ministeri a Catalunya és de 2.610 M€, addicionals als 672 M€ ja licitats, adjudicats o en execució (a un ritme d'uns 450 M€ anuals), i a uns 570 M€ en conservació i seguretat viària.

Per la seva part, el DPTOP prioritza un total de 56 actuacions amb un total de 3.034 M€, a més d'uns 200 M€ en múltiples actuacions

de millora i condicionament, i dels 506 M€ licitats, adjudicats o ja en execució (a un ritme d'uns 500 M€ anuals).

El ritme de les inversions previstes en el Conveni per l'Estat i la Generalitat per als propers set anys (uns 450 M€ per l'Estat i uns 500 M€ per la Generalitat) és superior al necessari per complir el PITC.

Acord d'inversió en infraestructures en el projecte d'Estatut

Si el percentatge d'inversió estatal en infraestructures per als propers set anys a Catalunya, en relació amb el total per a Espanya, no és inferior al Producte Interior Brut de Catalunya respecte al total espanyol (situat en el 18,5%), i si l'Estat manté el seu esforç inversor actual per al conjunt d'Espanya en el futur, l'aplicació d'aquest criteri faria que Catalunya pogués rebre per sobre dels 1.500 M€ en inversions viàries i ferroviàries anuals de l'Estat.

Aquests 1.500 M€ d'inversió anual de l'Estat a Catalunya en els propers set anys (d'acord amb l'aplicació del criteri del 18,5%) estan en línia amb els convenis ja signats entre l'Estat i la Generalitat sobre carreteres (uns 450 M€ anuals fins a 2012) i amb el manteniment del ritme d'inversió de l'Estat en ferrocarrils (uns 1.200 M€ anuals) durant els propers anys.

Inversions de la Generalitat de Catalunya

El pressupost de la Generalitat se situa actualment sobre els 30.000 M€ (2006).

Pel que fa a la despesa en inversions (entesa com la inversió directa i les transferències de capital), el pressupost total consolidat per al conjunt del sector públic de la Generalitat l'any 2006 és de 4.787,6 M€, que es canalitza principalment mitjançant els depar-

taments de la Generalitat, les entitats de dret públic i les societats mercantils de propietat pública. La despesa total pressupostada destinada al transport, amb 1.534 M€, representa pràcticament un terç del total. A més d'aquesta inversió pressupostada, s'han incorporat altres mètodes de finançament d'infraestructures de transport com ara el pagament ajornat (mètode alemany) i la concessió.

Entre les inversions finançades amb peatges a l'ombra destaca el Programa de grans eixos viaris (desembre del 2005) que inclou un total d'onze eixos, prop de 500 km. Els cinc primers eixos representen un cost d'uns 1.309 M€ per obres a construir en uns quatre anys, a partir del 2005 i fins a gener del 2009.

El cost anual per a la Generalitat (IVA inclòs) que resulta d'aplicar com a mètode de finançament el peatge a l'ombra se situarà sobre els 125 M€ l'any 2009, i a partir d'aquesta xifra creixerà segons l'evolució del trànsit, entre un 2% i un 4% anual segons el cas, durant els trenta-un anys següents, que inclou els costos de conservació i explotació.

El pressupost del PITC

Des del 2007 i fins al 2026, les necessitats d'inversió en construcció de nova infraestructura viària i ferroviària avaluades pel PITC (limitant les inversions viàries a les que afecten la xarxa bàsica), se situa sobre els 43.070 M€.

Aquestes inversions impliquen costos addicionals de manteniment de la infraestructura, d'adquisició i manteniment de material mòbil i d'explotació dels serveis, que haurien de ser sufragats pels futurs usuaris a través de les tarifes que pagarien als operadors. Els operadors, al seu torn, haurien de pagar al gestor de la infraestructura un canon per la utilització de la infraestructura que arribés a cobrir, idealment, el seu cost d'inversió al llarg del seu període de vida útil. L'establiment de tarifes polítiques per als usuaris del transport

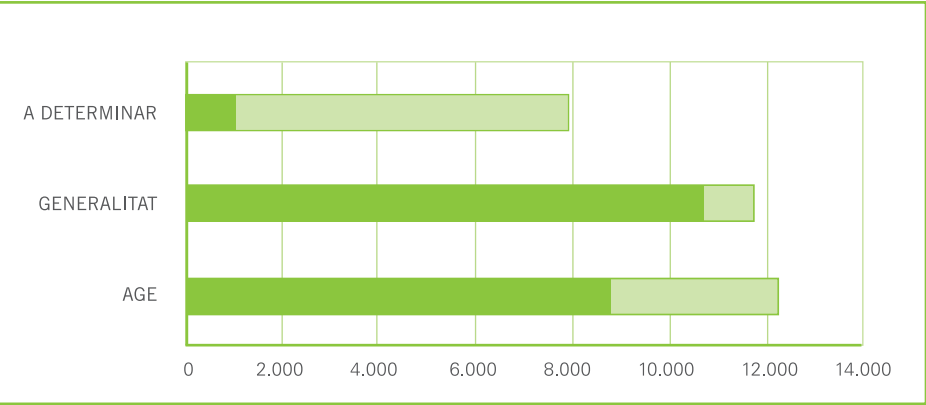
públic, en particular el ferroviari, pot fer que els ingressos de l'operador no arribin a cobrir els seus costos i que calgui subvencionar-lo. Això vol dir que la inversió seria a fons perdut i comportaria unes despeses públiques addicionals. Actualment el conjunt de les administracions públiques subvencionen els dèficits d'explotació dels operadors de transport públic per import d'uns 600 M€ anuals.

Les inversions en nova infraestructura s'han classificat en dos grans grups, segons la seva prioritat: inversions previstes abans del 2016 i inversions entre el 2016 i el 2026, i s'han assignat a les administracions competents. Aquestes prioritats es formulen a partir de l'evolució previsible de la demanda de mobilitat i de la capacitat de la infraestructura.

Actuació	Administració titular	Pressupost AGE	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2	Pressupost a determinar	Fase 1	Fase 2
Linies d'alta Velocitat 11.836										
Línia Lleida-Barcelona-frontera francesa	AGE	3,950	3,950							
Connexió corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid	AGE	420	420							
Nova línia d'alta velocitat al corredor del Mediterrani	AGE	1.080		1.080						
Eix Transversal ferroviari Lleida-Manresa	A determinar							3.186		3.186
Eix Transversal ferroviari Manresa-Vic-Girona	A determinar							2,329		2,329
Accés de l'alta velocitat a l'aeroport	AGE	140	140							
Connexió eix Transversal-port de Barcelona	A determinar							731	731	
TOTAL		5.590			0			6.246		
Noves línies convencionals 3.784										
Rehabilitació Reus-Roda	AGE	180	180							
Orbital ferroviària, Tram Martorell-Terrasa-Sabadell-Granollers	AGE	466	466							
Orbital ferroviària, Tram Granollers-Mataró	AGE	483	483							
Orbital ferroviària, Tram Vilanova-Vilafranca	AGE	277		277						
Perllongament Blanes-Lloret	AGE	36		36						
Ampliació de capacitat del corredor Sant Vicenç-Castellbisbal	AGE	534		534						
Implantació de tercera via Mollet-Sant Celoni i adaptació a circulacions i ample UIC del tram Sant Celoni-Portbou	AGE	150	150							
Ampliació de capacitat del corredor Mollet-Maçanet	AGE	450		450						
Bypass mercaderies a Girona	AGE	120		120						
Connexió ferroviària de la plataforma Logis Empordà	AGE	60	60							
Ramal de mercaderies el Papiol-Can Tunis	AGE	152	152							
Perllongament de línia C3 Cornellà-Castelldefels	AGE	559	559							
Ramal de mercaderies l'Hospitalet-port de Barcelona	AGE	137	137							
Ampliació de la connexió ferroviària a Barcelona des del Vallès	AGE	300		300						
TOTAL		3.904			0			0		
Variants i millores de línies existents										
Desdoblament Arenys-Blanes	AGE	450	450							
Desdoblament Montcada-Vic	AGE	285	285							
Desdoblament Vic-Ripoll	AGE	125	125							
Modernització Lleida-la Pobra de Segur	Generalitat				70	70				
Adaptació a ample mixt Castellbisbal-Mollet	AGE	120		120						
Supressió de passos a nivell	A determinar							500	300	200
Modernització i millora de línies convencionals	AGE	82	82							
Perllongament línia FGC a Matadepera i Castellar	Generalitat				100		100			
Pla de millora d'estacions	AGE	20	20							
Variant Barcelona-Mataró	AGE	840		840						
Accés rodalies aeroport	AGE	146	146							
Variant de Figueres	AGE	100	100							
Variant de Reus	AGE	60	60							
Total		2.228			170			500		

Actuació	Administració titular	Pressupost AGE	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2	Pressupost a determinar	Fase 1	Fase 2
Trens tramvia 633										
Tramvia del Camp de Tarragona (TRAMPCAMP)	Generalitat				200	200				
Adaptació a tren tram de la línia Lleida-la Pobla	Generalitat				51	51				
Adaptació a tren tram de la línia Martorell-Igualada	Generalitat				60	60				
Adaptació a tren tram de la línia Lleida-Manresa	AGE							132	132	
Nou tren tram Aeroport-Girona-Flaçà-Costa Brava	Generalitat				160	160				
Manresa-Sallent	Generalitat				30	30				
Total	Generalitat	0			501			132		
PDI 9.874										
Ampliació xarxa metro L1 (Llobregat, Santa Coloma - Badalona)	Generalitat				261	261				
Ampliació xarxa metro L2 (Connexió L9 Hospitalet, Badalona)	Generalitat				567	567				
Ampliació xarxa metro L3 (Canyelles - Trinitat Nova)	Generalitat				133	133				
Ampliació xarxa metro L4 (La Pau-Sagrera)	Generalitat				80	80				
Ampliació xarxa metro L5 (Horta-Vall Hebron)	Generalitat				224	224				
Nova línia L9	Generalitat				4.341	4.341				
Perllongament xarxa FGC (Sabadell, Terrassa, Barcelona)	Generalitat				506	506				
Xarxa tramviària (Trambaix, Trambesós)	Generalitat				593	593				
Modernització i millora	Generalitat				1.186	1.186				
Varis	Generalitat				983	983				
Altres	Generalitat				1.000		1.000			
Total		0			9.874			0		
Altres actuacions xarxa ferroviària 1.000										
Altres actuacions	A determinar							1.000		1.000
Total		0			0			1.000		
Altres actuacions infraestructurals en transport públic 1.201										
Carril bus	AGE	120	120							
Carril bus	Generalitat				235	235				
Estacions de bus	Generalitat				9	9				
Intercanviadors i aparcaments de dissuasió	Generalitat				342	342				
Intercanviadors i aparcaments de dissuasió	AGE	456	456							
Intercanviadors i aparcaments de dissuasió	A determinar							39	39	
Total		576			586			39		
Plataformes logístiques 533										
Plataforma Logística Penedès	Generalitat				95	95				
Plataforma Logística Empordà	Generalitat				28	28				
CIM II Metropolitana	Generalitat				150	150				
Potenciació logística eix Transversal	Generalitat				250	250				
LOGIS Ebre	Generalitat				10	10				
Total		0			533			0		

Actuació	Administració titular	Pressupost AGE	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2	Pressupost a determinar	Fase 1	Fase 2
Xarxa ciclista bàsica		100								
Xarxa ciclista bàsica	Generalitat				100	100				
Total		0			100			0		
Resum		31.859								
Noves línies d'alta velocitat	AGE	5.590	4.510	1.080						
Noves línies d'alta velocitat	A determinar							6.246	731	5.515
Noves línies convencionals	AGE	3.904	2.187	1.717						
Variants i millores de línies existents	AGE	2.228	1.268	960						
Variants i millores de línies existents	Generalitat				170	70	100			
Variants i millores de línies existents	A determinar							500	300	200
Trens tramvia	Generalitat				501	501	0			
Trens tramvia	A determinar							132	132	
Actuacions incloses al PDI	Generalitat				9.874	261	0			1.000
Altres actuacions xarxa ferroviària	Generalitat							1.000		
Altres actuacions infraestructurals transport públic	AGE	576	576							
Altres actuacions infraestructurals transport públic	Generalitat				586	586				
Altres actuacions infraestructurals transport públic	A determinar							39	39	
Plataformes logístiques	Generalitat				533	533	0			
Xarxa ciclista bàsica	Generalitat				100	100	0			
Total		12.298			11.764			7.917		



	Total	Fase 1	Fase 2
AGE	12.298	8.541	3.757
GENERALITAT	11.764	10.664	1.100
A DETERMINAR	7.917	1.202	6.715
TOTAL	31.979	20.407	11.572

Actuació	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
XARXA TRANSEUROPEA									
Corredor Mediterrani									
Eix 1: AP-7. Ampliació 3r carril entre Cambrils i el Vendrell i entre Maçanet i la Jonquera	Estat	Ampliació calçada	Autopista	500,00	500,00				
Eix 2: A-/N-340: Reconversió a autovia entre el límit amb Castelló i el CIM del Penedès	Estat	Nova ctra.	Autovia	609,00	609,00				
Eix 2: A-/N-340: Reconversió a autovia entre el CIM del Penedès i Vilafranca	Estat	Nova ctra.	Autovia	200,00		200,00			
Connexió Vilafranca - Abrera *	Estat	Nova ctra.	Autovia						
Connexió N-II - C-16 Abrera - Terrassa	Estat	Nova ctra.	Autovia	227,00	227,00				
Connexió Vallès Occidental - Vallès Oriental Terrassa - St. Celoni *	Estat	Nova ctra.	Autovia						
C-35: Reconversió en autovia entre Sant Celoni i Maçanet de la Selva	Generalitat	Nova ctra.	Autovia				131,00		131,00
A-2/N-II: Reconversió en autovia entre Maçanet de la Selva i la Jonquera	Estat	Nova ctra.	Autovia	420,00	420,00				
				2.510,00			131,00		
Corredor Barcelona-Península (centre-nord)									
Eix 1 (B-23/AP-7/AP-2) Finalizat	Estat								
Eix 2: A-2/N-II: Nou accés al port de Barcelona (Sant Feliu- Port de Barcelona)	Estat	Nova ctra.	Autopista	87,30	87,30				
				87,30					
Corredor Tarragona-Península (centre-nord)									
A-27: Nova autovia Tarragona-Montblanc	Estat	Nova ctra.	Autovia	213,00	213,00				
A-27: Nova autovia Montblanc- Lleida	Estat	Desdoblament	Autovia	280,00		280,00			
				493,00					
Corredor Transversal: Península (centre-nord) - La Jonquera									
C-25: Reconversió (desdoblament) entre les Oluges - Riudellots de la Selva	Generalitat	Desdoblament	Autovia				750,00	690,00	60,00
							750,00		
Eix occidental de Catalunya (Amposta-Lleida-Pont de Rei)									
N-340: Desdoblament entre Sant Carles de la Ràpita i Amposta	Estat	Desdoblament	Autovia	60,00		60,00			
C-12: Reconversió en autovia (desdoblament) entre Amposta i Lleida	Generalitat	Desdoblament	Autovia				700,00		700,00
Ronda sud est-oest Lleida	Generalitat	Desdoblament	Autovia				140,00	140,00	
A-14 (N-230): autovia Lleida-Pont de Suert (Tram Lleida-Alfarràs)	Estat	Desdoblament	Autovia	118,00	118,00				
A-14 (N-230): autovia Lleida-Pont de Suert (Tram Alfarràs-Pont de Suert)	Estat	Desdoblament	Autovia	687,00		687,00			
N-230: Condicionament Pont de Suert-Pon de Rei	Estat	Condicionament	Via per automòbils	160,00	60,00	100,00			
				1.025,00			840,00		
Eix Barcelona - Puigcerdà - límit amb França (pel Cadí)									
S/C - C-58: Calçades laterals C-58 entre Barberà del Vallès - Terrassa	Generalitat	Desdoblament	Autovia				118,00	118,00	
S/C: Nova autovia connexió Martorell (Ca N'Amat) - Via Orbital	Estat	Nova ctra.	Autopista	55,00	55,00				
S/C: Nova connexió Via Orbital - Vacarisses	Generalitat	Nova ctra.	Autopista				60,00	60,00	
C-16: Reconversió en autovia Berga - Bagà	Generalitat	Desdoblament	Autovia				460,00		460,00
C-16: Reconversió a via per a automòbils túnel del Cadí - Puigcerdà	Generalitat	Condicionament	Via per automòbils				25,00		25,00
N-152 Variant de Puigcerdà	Estat	Nova ctra.	Via per automòbils	11,20	11,20				
				66,20			663,00		

* Pendent d'estudi

Actuació XARXA BÀSICA PRIMÀRIA (ESTRUCTURANT) A. Eixos de llarg recorregut	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
Eix Tarragona - Terol (N-420)									
N -420: Variant de Ruidecols, Falset, Corbera d'Ebre i Gandesa	Estat	Condicionament	ctra. convencional	47,92	47,92				
				47,92					
Eix Tarragona / Reus - Andorra									
C-14: Desdoblament Reus - Alcover	Generalitat	Desdoblament	Autovia				38,80	38,80	
C-14: Nova carretera desdoblada Montblanc - Tàrraga	Generalitat	Desdoblament	ctra. desdoblada				170,00		170,00
C-14: Condicionament Tàrraga - la Seu d'Urgell. Inclou les variants d'Agramunt, Artesa de Segre, Ponts, Oliana, Coll de Nargó, Organyà i Congost de Trespunts.	Generalitat	Condicionament	ctra. convencional				200,00	60,00	140,00
N-260: Condicionament Adrell i la Seu d'Urgell amb variant de la Seu d'Urgell	Estat	Condicionament	ctra. convencional	31,50	31,50				
N-145: Condicionament la Seu d'Urgell - límit amb Andorra	Estat	Condicionament	ctra. convencional	28,00	14,00	14,00			
				59,50			408,80		
Lleida - Osca									
A-22/N-240: Desdoblament entre Lleida (enllaç A-2) i el límit amb Aragó (Almacelles)	Estat	Nova ctra.	Autovia	91,00	91,00				
				91,00					
Eix Lleida - Pallars (Lleida - la Pobla de Segur)									
C-13: Condicionament Lleida - Balaguer (Inclou variants d'Alcoletge, Vilanova de la Barca i Termens)	Generalitat	Condicionament	ctra. convencional				60,00	60,00	
C-13: Desdoblament Lleida - Balaguer	Generalitat	Desdoblament	Autovia				60,00		60,00
C-13: Condicionament Balaguer - la Passarel·la (intersecció amb la C-12)	Generalitat	Condicionament	ctra. convencional				102,00	50,00	52,00
C-13: Variants de Tremp i la Pobla de Segur	Generalitat	Nova ctra.	ctra.convencional				21,00	12,00	9,00
							243,00		
Eix Lleida - Andorra									
C-26: Condicionament del tram Balaguer - Artesa de Segre. Inclou variant de Cubells	Generalitat	Condicionament	ctra.convencional				22,00	22,00	
							22,00		
Eix Conca de Barberà - Anoia - Bages (Montblanc - Manresa)									
C-241c: Condicionament a xarxa bàsica (com a C-37) entre Montblanc i Igualada	Generalitat	Condicionament	ctra. convencional				92,00	46,00	46,00
C-37: Nova carretera entre Igualada i Manresa. Inclou ronda sud d'Igualada	Generalitat	Condicionament	ctra. convencional				95,00	75,00	20,00
							187,00		
Eix Bages - Solsonès (Manresa - Solsona - Bassella)									
C-55: Variant de Solsona, Condicionament Solsona - Bassella	Generalitat	Nova ctra.	ctra. convencional amb control d'acc.				45,50		45,50
							45,50		

Actuació	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
Eix Garraf - Penedès - Anoia (Vilanova - Vilafranca - Igualada)									
C-15: Autovia Vilanova - Vilafranca	Generalitat	Autovia					93,00	93,00	
C-15: Variant de Vilafranca	Generalitat	Via per automobils					29,00	29,00	
C-15: Vilafranca - Puigdàlber	Generalitat	Nova ctra.	Via per automobils				14,50	14,50	
C-15/A-7: Vilafranca - Puigdàlber	Estat	Desdoblament	Autovia	40,00		40,00			
				40,00			136,50		
Eix Barcelonès - Cerdanya per Toses									
B-500: Desdoblament entre Badalona (C-31) i Mollet (C-33), inclou el túnel de la Conreria	Generalitat	Nova ctra.	Autovia				335,00	335,00	
C-59: Desdoblament entre Sta. Perpètua - Caldes de Montbui	Generalitat	Desdoblament	Autovia				120,00		120,00
C-17: Desdoblament Vic - Ripoll, Inclou millora del tram Centelles - Vic	Generalitat	Desdoblament	Autovia				270,70	270,70	
N-152: Condicionament Ripoll - Puigcerdà, Inclou túnel de Toses	Estat	Nova ctra.	Via per automòbils	170,00	170,00				
S/C: Nova via de connexió entre el Vallès i Osona (traçat a determinar)	Generalitat	Nova ctra.	Autovia				240,00		240,00
				170,00			965,70		
Eix Pirinenc (N-260/N-152: Pont de Suert - Figueres)									
N-260: Condicionamnet entre Pont de Suert i Puigcerdà, Inclou túnel de Perves i Viu i les variants de Pont de Suert, la Pobla del Segur, Gerri de la Sal, Sort i condicionament del tram Canturri-Adrall	Estat	Nova ctra.	Ctra. convencional	144,00	144,00				
N-152: Condicionament Ripoll-Puigcerdà, Inclou el túnel de Toses (comú amb l'eix Barcelonés - Cerdanya)	Estat	Nova ctra.	Via per automòbils						
C-26: Condicionament entre Ripoll i Olot, Inclou la variant nord de Ripoll, la de Sant Joan de les Abadesses i la Canya	Estat	Nova ctra.	Ctra. convencional	58,00	29,00	29,00			
C-26 (Ramal connexió amb C-17): Tunel de Sant Bartomeu	Generalitat	Nova ctra.	Via per automòbils				18,00		18,00
N-260: Desdoblament Besalú - Figueres	Estat	Nova ctra.	Autovia	90,15		90,15			
				292,15			18,00		
B. Eixos de penetració a l'entorn metropolità de Barcelona									
Eix del Garraf (autopista C-32)									
C-32: Ampliació de la secció entre Vilanova (enllaç C-15) i Barcelona (enllaç amb la B-20)	Generalitat	Ampliació calçada	Autopista				130,00		130,00
							130,00		
Eix del Garraf II (carretera C-31)									
C-31: Condicionament i desdoblament entre Calafell i Sitges. 1a fase ordenació i 2a fase desdoblament	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional desdoblada				36,00	12,00	24,00
							36,00		
Eix del Maresme I (C-32, Mongat - Lloret - Tossa de Mar)									
C-32: Autopista entre Palafolls i Tordera (N-II)	Generalitat	Nova carretera	Autopista				35,00	35,00	
C-32: Via per automòbils Tordera (N-II) - Lloret de Mar	Generalitat	Nova carretera	Via per automòbils				35,00	35,00	
C-32: Autopista Tordera (N-II) - Lloret de Mar i perllongació via per automòbils entre Lloret de Mar i Tossa de Mar	Generalitat	Desdoblament i nova carretera	Autopista i via per automòbils				61,00		61,00
							131,00		

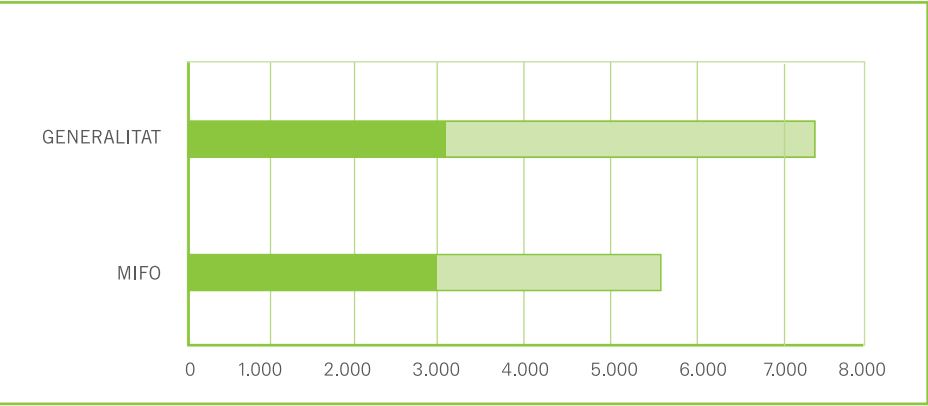
Actuació	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
Eix del Maresme II (A-2)									
N - II: Desplaçament cap al corredor de la C-32.	Estat	Nova ctrà.		300,00	150,00	150,00			
				300,00					
Via del marge esquerre del Besós									
S/C: Via marge esquerre del Besós. Tram Granollers - St. Fost	Estat	Nova ctrà.	Autovia	80,00		80,00			
S/C: Via marge esquerre del Besós. Tram Sant Fost - Sant Adrià	Estat	Desdoblament	Ctra. conv. desd.	75,00		75,00			
				155,00					
Eix Alt Penedès - Baix Llobregat (N-340/B-24: Vilafranca - Pallejà)									
N-340/B-24: Desdoblament del tram entre Vilafranca del Penedès i Vallirana	Estat	Desdoblament	Autovia	68,00		68,00			
				68,00					
Eix Anoia - Baix Llobregat (B-224: Capellades - Martorell)									
B-224: Reconversió a via per automòbils entre Capellades i Martorell. Inclou les variants de Vallbona d'Anoia i Piera	Generalitat	Nova ctrà.	Via per automòbils				80,00	40,00	40,00
							80,00		
Eix Congost - Vallès Oriental (C-17: Centelles - Parets)									
Nova autovia entre la Garriga i Parets (Eix de la riera de Tenes)	Generalitat	Nova ctrà.	Autovia				60,00		60,00
							60,00		
Eix Vallès Oriental - Maresme (C-60: les Franqueses - Mataró)									
C-60: Perllongament des de la Roca del Vallès a les Franqueses	Estat	Nova ctrà.	Autovia	36,00		36,00			
				36,00					
C. Eixos d'accés a la Costa Brava i Pla de l'Estany									
Anella de les Gavarres									
C-65: Desdoblament entre Girona i Llagostera	Generalitat	Desdoblament	Autovia				35,00		35,00
C-31: Desdoblament Platja d'Aro - Palamós	Generalitat	Desdoblament	Autovia				47,20	47,20	
C-31: Desdoblament entre Palamós i Torrent	Generalitat	Desdoblament	Autovia				45,40	45,40	
C-66: Condicionament, desdoblament i variants entre Torrent i Medinyà	Generalitat	Desdoblament	Autovia				180,00	90,00	90,00
							307,60		
Autovia Maçanet - Llagostera									
C-35: Desdoblament entre Maçanet de la Selva i Llagostera	Generalitat	Desdoblament	Autovia				40,40	40,40	
							40,40		
Eix Gironès - Pla de l'Estany - Garrotxa									
C-66: Desdoblament entre Banyoles - Besalú (inclou variant de Besalú)	Generalitat	Desdoblament	Autovia				83,00	83,00	
							83,00		

Actuació	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
D. Trams de tancament de xarxa bàsica primària (estructurant)									
Ronda Oest de Sabadell									
S/C: Tram entre N-150 i autovia orbital	Generalitat	Nova ctra.	Autovia				20,00	20,00	
							20,00		
Ronda est de Manresa									
C-55: Desdoblament	Generalitat	Desdoblament	Ctra. conv. desd				12,00		12,00
							12,00		
Ronda nord de Vic									
C-25: Desdoblament entre Gurb i Sant Julià de Vilatorta	Generalitat	Desdoblament	Autovia				12,00		12,00
							12,00		
Rondes i accessos a Barcelona									
Accessos a Barcelona i rondes							202,00		202,00
							202,00		
RESTA DE LA XARXA BÁSICA									
C-12 B Les Camposines - Ascó									
C-12B: Condicionament amb possible variant d'Àsco	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				20,00		20,00
							20,00		
C-13 Sort - Esterri d'Àneu									
C-13: Condicionament amb les variants de Sort, Rialp, Llavorsí, la Guingueta d'Àneu i Esterri d'Àneu	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				96,00	18,00	78,00
							96,00		
C-17 La Garriga - Barcelona									
C-17: Condicionament: reordenació d'accessos i normalització de secció entre la Garriga i Parets, soterrament de la travessera de Montcada i Reixac i reconversió en enllaç de la intersecció amb la N-150	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional desdoblada				62,00	40,00	22,00
							62,00		
C-26 Límit Aragó (Alfarràs) - Ripoll									
C-26: Condicionament dels Alfarràs - Balaguer, inclou variants d'Algerri i Castelló de Farfanya	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				20,00		20,00
C-26: Solsona - Berga	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				70,00		70,00
C-26: Berga - Ripoll	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				120,00		120,00
							210,00		
Vielha - Esterri d'Àneu									
C-28: Condicionament entre Vielha i Esterri d'Àneu. Inclou el túnel de la Bonaigua i la variant de València d'Àneu	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				180,00	32,00	148,00
							180,00		

Actuació	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
C-31 Torrent - Figueres									
C-31: Condicionament entre Torrent i Figueres, que inclou les variants de Torroella de Mongrí, Verges, la Tallada d'Empordà, Tort, Viladamat, Torroella de Fluvià i Vilacolum	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				72,00	35,00	37,00
							72,00		
C-35 Molins de Rei - Sant Celoni (connexió interurbana Baix Llobregat - Vallès pel centre)									
Desdoblament de la C-1413/C-35 entre Molins de Rei i Rubí. Nova ctra. entre Rubí i Parets (via interpolar). Desdoblament de la C-35 entre Parets i Granollers (tram Circuit de Catalunya). Nova ctra: calçades laterals de l'autopista AP-7, entre Granollers i la Roca del Vallès. Desdoblament entre la Roca i Sant Celoni	Generalitat	Desdoblament	Ctra. convencional desdoblada				140,00	21,00	119,00
							140,00		
C-38 Sant Joan de les Abadesses - límit amb França (Coll d'Ares)									
C-38: Condicionament entre Sant Joan de les Abadesses i el límit amb França (Coll d'Ares)	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				30,00		30,00
							30,00		
C-43 Benifallet - Gandesa									
C-43: Nova carretera: variant sud de Gandesa	Generalitat	Nova ctra.	Ctra. convencional amb control d'acc.				4,00		4,00
							4,00		
C-44 L'Hospitalet de l'Infant- Móra la Nova									
C-44: Condicionament entre l'Hospitalet de l'Infant i Móra la Nova	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				20,00		20,00
							20,00		
C-45 Maials - límit amb Aragó (Fraga)									
C-45: Condicionament entre Maials i el límit amb Aragó	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				17,00		17,00
							17,00		
C-51 Calafell - Valls - Alcover									
C-51: Condicionament entre Calafell i Valls, i possible desdoblament entre Valls i Alcover	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				50,00		50,00
							50,00		
C-53 Vilagrassa - Vallfogona de Balaguer									
C-53: Condicionament entre Vilagrassa i Vallfogona de Balaguer. Inclou les variants d'Anglesola Tornabous, la Fuliola i Bellcaire d'Urgell.	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				40,00	30,00	10,00
							40,00		
C-55 Abrera - Manresa									
C-55: Condicionament entre Abrera i Monistrol de Montserrat. Inclou la variant d'Olesa de Montserrat. Desdoblament entre Bauma (enllaç amb la C-58) fins a Manresa	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				120,00	60,00	60,00
							120,00		
C-58 Terrassa - Monistrol de Montserrat (carretera de la Bauma)									
C-58: Condicionament entre Terrassa i Monistrol de Montserrat (la Bauma)	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				18,00		18,00
							18,00		

Actuació	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
C-61 d'Arenys de Mar (AP-2) - Sant Celoni (AP-7)									
C-61: Condicionament Arenys de Mar (AP-2)-St Celoni (AP-7). Incl. variants a Arenys de Munt i Vallgorguina	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				42,00		42,00
							42,00		
C-63 Lloret de Mar - Olot									
C-63: Condicionament entre Maçanet de la Selva (C-35) i Olot. Inclou les variants de Sils, Riudarenes, Sta. Coloma de Farnes, Anglès, Amer, les Planes d'Hostoles, Sant Feliu de Pallerols i Sant Esteve d'en Bas, les Preses i Olot (eix Pirinenc)	Generalitat	Condicionament i nova ctra.	Ctra. convencional amb control d'acc				125,00	73,40	51,60
							125,00		
C-68 Figueres - Roses									
C-68: Desdoblament entre Vila-sacra est i Santa Margarida	Generalitat	Nova ctra.	Ctra. convencional desdoblada				25,00	25,00	
							25,00		
N-340 Amposta - l'Aldea									
N-340: variant de l'Aldea	Estat	Nova ctra.	Ctra. convencional amb control d'acc.	18,00	18,00				
				18,00					
N-II Variant est de Figueres									
N-II: Condicionament entre Garrigàs i Vilatenim. Desdoblament entre Vilatenim fins a Pont de Molins	Estat	Condicionament/desdoblament	Via per automòbils Autovia	27,00		27,00			
				27,00					
N-260 Figueres - Portbou									
N-260: Desdoblament entre Figueres - Llança	Estat	Desdoblament	Ctra. convencional	50,00		50,00			
				50,00					
SC (TV-3454) Amposta - Deltebre									
TV-3454: Condicionament entre Amposta i Deltebre	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				10,00		10,00
							10,00		
SC (C-233/L-200/LP-3322) Les Borges Blanques - Bellcaire d'Urgell									
C-233/L-200/LP-3322: Condicionament entre les Borges Blanques i Bellcaire d'Urgell. Inclou les variants de les Borges Blanques i Miralcamp - Mollerusa	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				30,00	4,00	26,00
							30,00		
SC (L-512/C-1412) Artesa - Tremp									
L-512/C-1412: Condicionament entre Artesa de Segre i Tremp per Comiols	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				120,00	60,00	60,00
							120,00		

Actuació	Administració titular	Tipus d'actuació	Tipus via	Pressupost MIFO	Fase 1	Fase 2	Pressupost Generalitat	Fase 1	Fase 2
SC (L-311/L-313/C-1412) Cervera - Pons									
L-311/L-313/C-1412: Condicionament entre Cervera i Pons	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				25,00		25,00
							25,00		
SC (L-310/LV-3113/C-451) Tàrraga - Guissona - Solsona									
L-310/LV-3113/C-451: Condicionament entre Tàrraga i Guissona	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				10,00		10,00
							10,00		
SC (GIV-5128) Navata - Borrasà - Vilamalla									
GIV - 5128: Condicionament entre Navata i Vilamalla i tancament del tram	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				8,00	8,00	
							8,00		
SC Connexió Baix Llobregat - Vallès pel sud									
Nova carretera de connexió dels eixos del Llobregat i del Besòs, Tram la Llagosta (C-17)-Cerdanyola (C-58)	Generalitat	Nova ctra.	Autovia				40,00	40,00	
Nova carretera de connexió dels eixos del Llobregat i del Besòs, Tram Cerdanyola - eix del Llobregat		Nova ctra.	Ctra. amb control				120,00		120,00
							160,00		
SC (C-154) Vic - Gironella									
C-154: Condicionament entre Vic i Gironella. Inclou les variants d'Olost i Prats de Lluçanès	Generalitat	Condicionament	Ctra. convencional				120,00	13,20	106,80
							120,00		
Altres actuacions						554			
TOTAL INVERSIONS EN MILIONS D'EUROS				5.536,07			7.278,50		



	Total	Fase 1	Fase 2
MIFO	5.536	2.996	2.540
GENERALITAT	7.279	3.034	4.245
TOTAL	12.815	6.030	6.785

Les fórmules de finançament

D'acord amb els documents recentment elaborats per la UE: *Colaboración Público Privada y el Derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones* (COM (2004) 327) i la *Ley 13/2003, de 23 de mayo, que regula el contrato de concesión de obra pública*, hauria de tendir-se a imputar el finançament de les inversions en transport a l'usuari més que no pas al contribuent, com actualment succeeix.

Idealment, amb els impostos que paguen els usuaris (en particular amb els impostos sobre el carburant, la matriculació, etc.), l'Administració hauria de poder finançar la construcció de nova infraestructura, i amb les tarifes i els peatges els operadors de transport haurien de poder oferir serveis de transport competitius, mantenir la infraestructura i internalitzar costos externs derivats de l'activitat del transport. La conveniència política d'invertir en infraestructures i serveis no rendibles econòmicament a curt termini (adreçats a grups socials o territoris específics), d'establir descomptes en les tarifes o d'avançar-se en el temps a les necessitats dels usuaris, fa que sigui indispensable subvencionar directament els operadors.

Un model de finançament possible podria basar-se en fer que la construcció la duguessin a terme empreses públiques, com TABASA o IFERCAT, capaces d'endeutar-se a curt termini, si és necessari, sense que es consolidi deute públic, i d'establir contractes de qualitat de servei amb operadors de transport que podrien ser privats o públics. El mètode de pagament que hauria de ser més habitual és el de pagament amb certificacions o diferit a la finalització de l'obra, a càrrec dels pressupostos. Els peatges ombra, per altra banda, permeten avançar la construcció d'infraestructura quan hi ha restriccions pressupostàries, però si és a llarg termini resulten més onerosos per a les administracions públiques que l'endeutament directe d'empreses públiques. Un altre model

complementari de finançament es basaria en les associacions público-privades en les quals els agents privats aportarien capital.

Una política de preus eficient per a l'ús de la xarxa viària i dels serveis de transport públic ha de procurar el balanç de costos i beneficis a nivell de corredors i àmbits de mobilitat. Així, la reformulació dels peatges actuals a les autopistes i l'aplicació de nous peatges en vies que actualment no en tenen, especialment a les més congestionades, serà en pocs anys indispensable si la Unió Europea així ho determina i per poder finançar inversions en serveis de transport públic alternatius. És previsible que la tecnologia de control i seguiment telemàtic de vehicles ja existent permeti l'establiment d'un sistema intel·ligent de tarificació viària que substitueixi els actuals peatges directes.

D'altra banda, és fonamental anar incorporant elements de competència en un mercat en el qual la intervenció pública ha estat molt gran i origen de moltes ineficiències. La competència entre modes, entre itineraris, entre operadors hauria de contribuir a un millor ús dels actius disponibles. Mentre que els ingressos derivats del trànsit en vehicle privat per la xarxa viària són molt superiors als costos de construcció i manteniment de les carreteres, tant per a les administracions públiques (a través d'impostos com els del carburant) com per a les empreses concessionàries d'autopistes (a través de peatges directe), no succeeix el mateix en relació amb els vehicles pesants, ni amb els serveis de transport públic ni a la xarxa ferroviària; en aquests casos, l'explotació dels serveis es cobreix amb les tarifes als usuaris fins a arribar aproximadament a la meitat del seu cost, i les administracions han de subvencionar els operadors dels serveis per compensar el seu dèficit.

El cost de la construcció de la infraestructura, del manteniment i de l'explotació, pot ser cobert o bé pels usuaris, a través de tarifes o peatges directes, o bé per tots els contribuents, a través de certifi-

cacions via pressupostària o pagament diferit, o peatges a l'ombra. Els mètodes de finançament considerats en l'estudi de la programació del PITC són els següents:

- Certificacions via pressupostària.
- Pagament diferit el darrer any o "mètode alemany".
- Concessions de peatge a l'ombra.
- Concessions de peatge directe (a pagar per l'usuari).

El finançament del PEIT

Al PEIT, el 20% del total dels 248.892 M€ previstos per als propers 15 anys, uns 49.700 M€, han de ser aportats per la iniciativa privada. El Ministeri calcula finançar-ne el 60% amb pressupost públic i que el 20% restant l'autofinancin ens públics dependents (Aena, Adif i Puertos del Estado). Amb aquesta voluntat fou creada la Sociedad Estatal de Transportes Terrestres, amb una dotació inicial de 500 M€ per atraure i canalitzar la inversió privada a la construcció d'obres de carreteres i ferrocarril d'alta velocitat (AVE) que inclou el PEIT, i per evitar la inestabilitat financera que podria derivar-se de la disminució dels fons europeus.

De la inversió inclosa al PEIT, el 60% hauria de finançar-se directament a càrrec dels pressupostos de l'Estat, i un 20% per aportacions privades, ja que les empreses públiques com Aena i Puertos del Estado podrien en gran part autofinançar-se. El finançament procedent de la Unió Europea, que representà fins a un 20% del total entre 2001-2006, tendirà a disminuir dràsticament en el futur. En definitiva, el 75% del finançament de les carreteres i el 81,4% de la inversió ferroviària serà a càrrec pressupostari. Però l'atracció del capital privat en inversions tant a mitjà i llarg termini com les infraestructures, depèn de la rendibilitat econòmica que puguin tenir al llarg del temps, que depèn de la possibilitat de garantir un nombre suficient d'usuaris i unes tarifes ajustades als costos de mercat del proveïment del servei. En el futur es tendirà a fer que,

bàsicament, siguin els usuaris, i no els contribuents en general, els que acabin finançant les infraestructures, tot i que en la pràctica resulti un criteri de difícil aplicació.

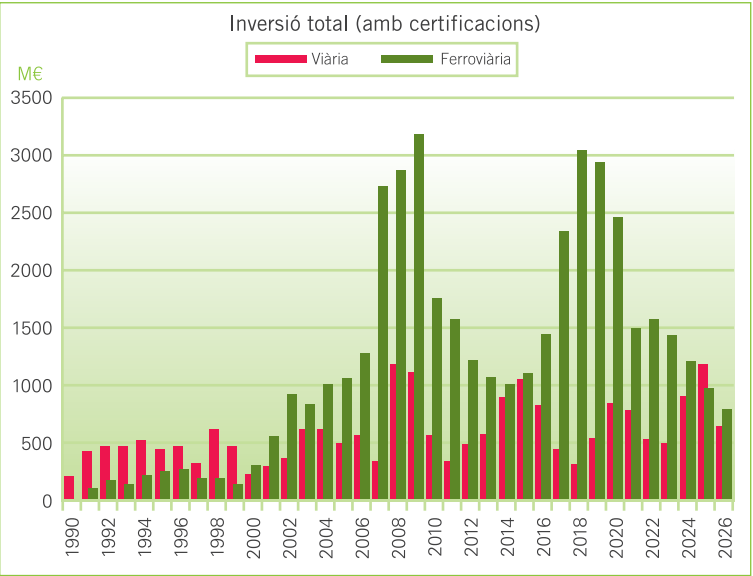
Altres fonts de finançament necessàries, sobretot per obres de reconstrucció d'infraestructures o millora en àmbits urbans, són les contribucions especials i els pagaments directes dels usuaris a través de peatges.

Noves tendències en el finançament d'infraestructures de transport

Fins ara, el sector públic ha estat pràcticament l'únic que ha finançat les infraestructures de transport a Espanya (96%), i en bona mesura a Catalunya (88%) durant la darrera dècada, majoritàriament a través d'empreses públiques en els àmbits ferroviaris, portuari, aeroportuari i de carreteres. El model actual, basat, per una banda, en el finançament pel contribuent (82% a Catalunya i un 85% a Espanya) i la contenció del dèficit públic i, per l'altra, en unes necessitats creixents, és insostenible i cal trobar noves formes de finançament de les infraestructures de transport en les quals necessàriament caldrà incorporar més el sector privat.

La participació privada, que tradicionalment ha estat sotmesa a règims de concessió en els quals l'Administració marcava un context contractual molt rígid, haurà de passar a fórmules d'associació (APP o associacions público-privades) flexibles que portin a maximitzar l'eficiència i l'eficàcia de les inversions. Aquesta col·laboració és complexa i cal trobar els mecanismes per a fer convergir els interessos dispars (essencialment lucre privat i benefici per a la col·lectivitat) mitjançant el repartiment adient de responsabilitats i de compensacions.

Possible programació de les inversions en l'horitzó del PITC



Proposta de finançament del PITC

El PITC planteja dos nivells bàsics de prioritat (abans del 2016 i després del 2016), a partir de criteris estratègics. Partint d'aquestes prioritats, s'estudiaren, indicativament, una possible periodificació de les inversions i despeses de manteniment que podrien comportar anualment, segons el mecanisme de finançament que s'adoptés.

