

# PACTE COMARCAL DE LES INFRASTRUCTURES DEL RIPOLLÈS



Consell Comarcal del Ripollès

Juny de 2009

# Índex

<b>1. OBJECTIUS I METODOLOGIA</b>	<b>3</b>
<b>2. DIAGNOSI DE LES INFRAESTRUCTURES DEL RIPOLLÈS</b>	<b>7</b>
I. INTRODUCCIÓ SOBRE EL MODEL DE DESENVOLUPAMENT SOCIAL I ECONÒMIC DEL RIPOLLÈS	7
II. LA MOBILITAT I: LES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES	12
III. LA MOBILITAT II: LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES I EL TRANSPORT PÚBLIC	23
IV. LES INFRAESTRUCTURES ENERGÈTIQUES: GAS, ELECTRICITAT I ENERGIES RENOVABLES	32
V. LES INFRAESTRUCTURES DE TELECOMUNICACIONS	36
VI. LES INFRAESTRUCTURES HIDRÀULIQUES I LA GESTIÓ DELS RESIDUS	40
<b>3. PACTE COMARCAL DE LES INFRAESTRUCTURES</b>	<b>45</b>
I. ACTUACIONS PER ÀMBIT D'INFRAESTRUCTURES	46
II. ACTUACIONS PRIORITZADES (18.04.09)	51
<b>ANNEX 1. PARTICIPANTS EN LA DEFINICIÓ DEL PACTE COMARCAL DE LES INFRAESTRUCTURES</b>	<b>53</b>

## 1. OBJECTIUS I METODOLOGIA

Les infraestructures són el capital públic d'un territori, l'element que li ha de permetre mantenir la igualtat d'oportunitats en un marc de competència entre territoris. Al Ripollès s'identifiquen dinàmiques socials i econòmiques que necessiten d'unes infraestructures potents per a poder-se desenvolupar amb èxit.

Al mateix temps, es constata que a nivell català, espanyol i europeu hi ha diverses polítiques públiques que tenen incidència en el present i el futur de les infraestructures del territori (El Llibre Blanc de la Comissió Europea sobre política de transport de cara el 2010, Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026, Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal, Pla d'Extensió dels Serveis de Comunicacions Electròniques al Ripollès...) i d'altres que estan a punt d'iniciar-se (Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012, Pla Territorial de les Comarques Gironines i Pla de Millora del Transport Públic a les comarques d'Osona i del Ripollès) i que són oportunitats d'avançar socialment i econòmicament a la comarca.

En aquest context, el Consell Comarcal del Ripollès impulsa i lidera **el Pacte Comarcal de les Infraestructures**, amb els següents objectius:

1. Establir un diagnòstic unitari sobre la situació de les infraestructures al Ripollès.
2. Articular un conjunt de propostes de consens entre polítics, experts, agents socials, agents econòmics i ciutadania sobre les infraestructures del futur a la comarca.
3. Disposar d'una eina que permeti agilitzar les negociacions de les inversions al Ripollès amb les administracions d'àmbit català, espanyol i europeu.
4. Finalment, poder incidir des del Ripollès en la planificació de les infraestructures del Ripollès, que són competència de l'Estat o de la Generalitat.

Amb aquesta finalitat s'ha iniciat un procés de treball en diferents fases, acompanyat per un Grup Promotor, on hi estan representades persones d'àmbit tècnic, polític i d'entitats del Ripollès.

La primera fase de treball ha estat l'elaboració de la Diagnosi de les infraestructures del Ripollès, que es correspon amb el Capítol 2 d'aquest document. La Diagnosi compta amb un primer apartat sobre el context socioeconòmic de la comarca, i posteriorment aborda la situació actual de les infraestructures al Ripollès, les necessitats o usos requerits i la planificació d'actuacions públiques per als propers anys, per cada àmbit d'infraestructures identificat: **infraestructures viàries; infraestructures ferroviàries i el transport públic; infraestructures energètiques; infraestructures de telecomunicacions; i infraestructures d'aigua i de gestió de residus.**

La segona fase del procés ha estat un taller participatiu amb unes quaranta persones representatives dels diferents àmbits del Ripollès: tècnics, polítics, agents econòmics entitats del Ripollès i ciutadania, amb els objectius de validar i completar la diagnosi inicial i alhora, de fer propostes consensuades sobre les infraestructures del futur a la comarca, del cos central del Capítol 3 del Pacte Comarcal .

La tercera fase del procés ha estat la recollida d'aportacions per esmenes dels agents del territori al document, la seva inclusió consensuada i la presentació del Pacte Comarcal de les Infraestructures a través d'una jornada oberta als agents i la ciutadania del Ripollès.

La quarta fase és la seva presentació i difusió a les diferents instàncies que intervenen en la definició de les infraestructures al Ripollès, la Generalitat i el Govern central, amb la finalitat d'incorporar les propostes consensuades a les corresponents planificacions.

I finalment, la cinquena fase és el seguiment de la incidència que han tingut les propostes d'aquest treball en la planificació d'infraestructures al territori, des dels governs català i espanyol (seguiment de terminis, pressuposts, etc.).

Però abans d'entrar en el document, voldriem fer menció a un projecte de planificació estratègica conjunta entre una representació important d'agents de la comarca, liderat pel Consorci Ripollès Desenvolupament i realitzat durant els anys 2003 i 2004: el Pla Estratègic del Sector Terciari del Ripollès, també anomenat **"Projecte de Futur Ripollès 2020"**. Es tracta d'un Pla que identifica opcions estratègiques de futur per al Ripollès, a curt, mig i llarg termini en base a diferents variables i escenaris, amb el desenvolupament sostenible com a fita final<sup>1</sup>. Aquella labor s'intenta recollir i actualitzar al Pacte Comarcal d'Infraestructures, especialment totes aquelles propostes referents a infraestructures.

En aquest sentit, cal aprofundir sobre dos dels processos de planificació que s'estan definint actualment, i que tenen impacte directe en les infraestructures del Ripollès. Per tant, es tracta de dues oportunitats per a emetre propostes de manera conjunta, a través del Pacte Comarcal de les Infraestructures. Són el Pla Territorial de les Comarques Gironines i el Pla de Millora del Transport Públic a les comarques d'Osona i del Ripollès.

D'una banda, el **Pla Territorial de les Comarques Gironines** és un instrument de planejament territorial amb horitzó 2026, que es centra en tres qüestions clau del territori: el sistema d'espais oberts (espais verds), el sistema d'assentaments urbans (els creixements urbanístics) i les infraestructures de mobilitat (viàries i ferroviàries). Per tant, es tracta d'un pla que dibuixa les grans línies de futur del territori i estableix les condicions per als programes d'actuacions posteriors. A cada comarca es tradueix en un Pla Director Territorial i el del Ripollès és dels darrers a elaborar-se (tot i que al 2007 es va realitzar un estudi previ<sup>2</sup>), està previst tenir-lo finalitzat a juny de 2010.

D'altra banda, el **Pla de Millora del Transport Públic a les comarques d'Osona i del Ripollès**, té l'objectiu de, un cop analitzada l'oferta i demanda de transport públic per carretera i ferrocarril, confeccionar unes propostes de millora de la mobilitat

---

<sup>1</sup> CONSORCI RIPOLLÈS DESENVOLUPAMENT (2005) Projecte de Futur Ripollès 2020. Opcions estratègiques, Informe de realització i Document Resum.

<sup>2</sup> CONSELL COMARCAL DEL RIPOLLÈS (2007) Fase Prèvia per a la Formulació del Pla Director Territorial del Ripollès. Elaborat per DEPLAN.

amb transport públic dins de la comarca i cap a l'exterior, d'acord amb els agents del territori. Es preveu finalitzar el Pla durant juny de 2009.

## **2. DIAGNOSI DE LES INFRAESTRUCTURES DEL RIPOLLÈS**

A les properes pàgines es recullen estadístiques oficials, informació dels diferents plans, així com les valoracions extretes d'entrevistes a experts<sup>3</sup> i dels diversos grups de treball de la jornada participativa<sup>4</sup> per a l'elaboració del Pacte Comarcal. Els tres temes que s'analitzen són la situació dels diferents tipus d'infraestructures del Ripollès, les necessitats socials i econòmiques que cobreixen aquestes infraestructures en funció del seu ús i les accions planificades i pressupostades per diferents administracions per als propers anys. Prèviament, s'exposa una introducció de l'evolució del Ripollès a nivell social i econòmic, per tal de posar en context els apartats posteriors.

### **I. INTRODUCCIÓ SOBRE EL MODEL DE DESENVOLUPAMENT SOCIAL I ECONÒMIC DEL RIPOLLÈS**

El Ripollès, amb 26.831 habitants, és la comarca catalana on la població menys ha crescut els darrers anys (0,9% l'últim quinquenni) i presenta una de les taxes d'envelliment de la població més elevades de Catalunya<sup>5</sup>. De fet, des del primer Pla de Carreteres de Catalunya (1985) fins al 2008 la població de la comarca ha disminuït gairebé un 9%. Per tal de valorar els seus indicadors de població i economia, es comparen amb dues de les seves comarques veïnes: el Berguedà i la Garrotxa (seguint el criteri del Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012).

El Ripollès, tot i les importants diferències de població, es situa demogràficament més proper al Berguedà que a la Garrotxa. És la comarca amb un menor pes poblacional de la capital, menys joves i un major percentatge de gent gran. El pes de la població estrangera és molt baix, gairebé la meitat del de la Garrotxa (veure Taula 1).

---

<sup>3</sup> Entrevistes a: Manel Nadal (27.11.08), Joan Vilalta (18.12.08) i Francesc Solà (21.01.09).

<sup>4</sup> Realitzada el 18.04.09, amb uns quaranta participants.

<sup>5</sup> GENERALITAT DE CATALUNYA (2008) Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal.

TAULA 1. PRINCIPALS INDICADORS DEMOGRÀFICS DEL RIPOLLÈS, LA GARROTXA I EL BERGUEDÀ

BERGUEDÀ		RIPOLLÈS		GARROTXA	
Indicadors demogràfics, 2007		Indicadors demogràfics, 2007		Indicadors demogràfics, 2007	
Població comarcal	40.479	Població comarcal	26.576	Població comarcal	53.507
Població de la capital comarcal	16.596	Població de la capital comarcal	10.867	Població de la capital comarcal	32.337
Pes de la població de la capital	41,0	Pes de la població de la capital	40,9	Pes de la població de la capital	60,4
Percentatge de població jove (< 16 anys)	12,0	Percentatge de població jove (< 16 anys)	11,3	Percentatge de població jove (< 16 anys)	13,6
Percentatge de població gran (> 65 anys)	23,1	Percentatge de població gran (> 65 anys)	23,4	Percentatge de població gran (> 65 anys)	20,6
Població estrangera	3.340	Població estrangera	1.930	Població estrangera	7.230
Pes de la població estrangera	8,2	Pes de la població estrangera	7,3	Pes de la població estrangera	13,5
1r país d'origen	Marroc	1r país d'origen	Marroc	1r país d'origen	Marroc
2n país d'origen	Romania	2n país d'origen	Colòmbia	2n país d'origen	Índia

Font: Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012

TAULA 2. COMPARATIVA DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS DEL RIPOLLÈS, LA GARROTXA I EL BERGUEDÀ

BERGUEDÀ		RIPOLLÈS		GARROTXA	
Indicadors econòmics		Indicadors econòmics		Indicadors econòmics	
Producte interior brut (2006) <sup>(1)</sup>		Producte interior brut (2006) <sup>(1)</sup>		Producte interior brut (2006) <sup>(1)</sup>	
<i>Sector primari (%)</i>	5,4	<i>Sector primari (%)</i>	2,4	<i>Sector primari (%)</i>	2,7
<i>Sector secundari (%)</i>	25,4	<i>Sector secundari (%)</i>	28,6	<i>Sector secundari (%)</i>	33,0
<i>Construcció (%)</i>	16,8	<i>Construcció (%)</i>	16,8	<i>Construcció (%)</i>	10,5
<i>Sector terciari (%)</i>	52,4	<i>Sector terciari (%)</i>	52,2	<i>Sector terciari (%)</i>	53,8
Treballadors afiliats a la Seguretat Social (2007) <sup>(2)</sup>		Treballadors afiliats a la Seguretat Social (2007) <sup>(2)</sup>		Treballadors afiliats a la Seguretat Social (2007) <sup>(2)</sup>	
<i>Sector primari (%)</i>	1,8	<i>Sector primari (%)</i>	1,6	<i>Sector primari (%)</i>	1,4
<i>Sector secundari (%)</i>	20,8	<i>Sector secundari (%)</i>	31,2	<i>Sector secundari (%)</i>	40,1
<i>Construcció (%)</i>	22,4	<i>Construcció (%)</i>	14,4	<i>Construcció (%)</i>	12,3
<i>Sector terciari (%)</i>	55,0	<i>Sector terciari (%)</i>	52,8	<i>Sector terciari (%)</i>	46,2
Atur registrat (febrer 2008) <sup>(3)</sup>	1597	Atur registrat (febrer 2008) <sup>(3)</sup>	891	Atur registrat (febrer 2008) <sup>(3)</sup>	1.696
Índex de construcció (2006) <sup>(4)</sup>	25,7	Índex de construcció (2006) <sup>(4)</sup>	27,0	Índex de construcció (2006) <sup>(4)</sup>	29,2
Cabana ramadera (2007) <sup>(5)</sup>		Cabana ramadera (2007) <sup>(5)</sup>		Cabana ramadera (2007) <sup>(5)</sup>	
<i>Caps de boví</i>	18.869	<i>Caps de boví</i>	14.302	<i>Caps de boví</i>	21.315
<i>Caps de porcí</i>	212.748	<i>Caps de porcí</i>	18.251	<i>Caps de porcí</i>	63.927
<i>Caps d'oví</i>	27.553	<i>Caps d'oví</i>	9.402	<i>Caps d'oví</i>	14.808
<i>Caps de cabrum</i>	3.525	<i>Caps de cabrum</i>	763	<i>Caps de cabrum</i>	1.110
Hotels de tres o més estrelles (2007) <sup>(6)</sup>	4	Hotels de tres o més estrelles (2007) <sup>(6)</sup>	9	Hotels de tres o més estrelles (2007) <sup>(6)</sup>	8
Places en hotels de tres o més estrelles <sup>(6)</sup>	272	Places en hotels de tres o més estrelles <sup>(6)</sup>	506	Places en hotels de tres o més estrelles <sup>(6)</sup>	313
Establiments de turisme rural	107	Establiments de turisme rural	92	Establiments de turisme rural	100
Places d'allotjament rural	940	Places d'allotjament rural	688	Places d'allotjament rural	833
Tecnologies de la informació i comunicació (2006) <sup>(3)</sup>		Tecnologies de la informació i comunicació (2006) <sup>(3)</sup>		Tecnologies de la informació i comunicació (2006) <sup>(3)</sup>	
<i>Llars amb ordinadors (%)</i>	50,6	<i>Llars amb ordinadors (%)</i>	53,4	<i>Llars amb ordinadors (%)</i>	60,4
<i>Llars amb connexió a Internet (%)</i>	37,3	<i>Llars amb connexió a Internet (%)</i>	39,5	<i>Llars amb connexió a Internet (%)</i>	43,9
<i>Llars amb accés a la banda ampla (%)</i>	23,5	<i>Llars amb accés a la banda ampla (%)</i>	23,4	<i>Llars amb accés a la banda ampla (%)</i>	30,2

Font: Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012

A la darrera dècada, els municipis de la Vall del Ter han concentrat la major part del creixement comarcal, mentre la capital perdia població de manera continuada. A partir de l'any 2006 aquesta tendència es trenca a Ripoll per l'augment de la construcció.

Pel que fa als indicadors econòmics (veure Taula 2), la distribució del PIB (principalment indicador de la producció de riquesa) és similar tant al Ripollès, com a la Garrotxa o a la Cerdanya. El Berguedà és majoritari en el sector terciari i primari i la Garrotxa en el sector secundari, el Ripollès es situa entre mig, amb major pes comparatiu de la construcció (fonamentalment de segones residències) i la indústria, i menys en els serveis (tot i que ja són el 52% del PIB).

Respecte als treballadors/res per sectors econòmics, al Ripollès l'agricultura i la construcció tenen majors percentatges de PIB que de mà d'obra, al contrari que el sector industrial i el terciari, on el Ripollès concentra el menor percentatge de treballadors/res comparativament.

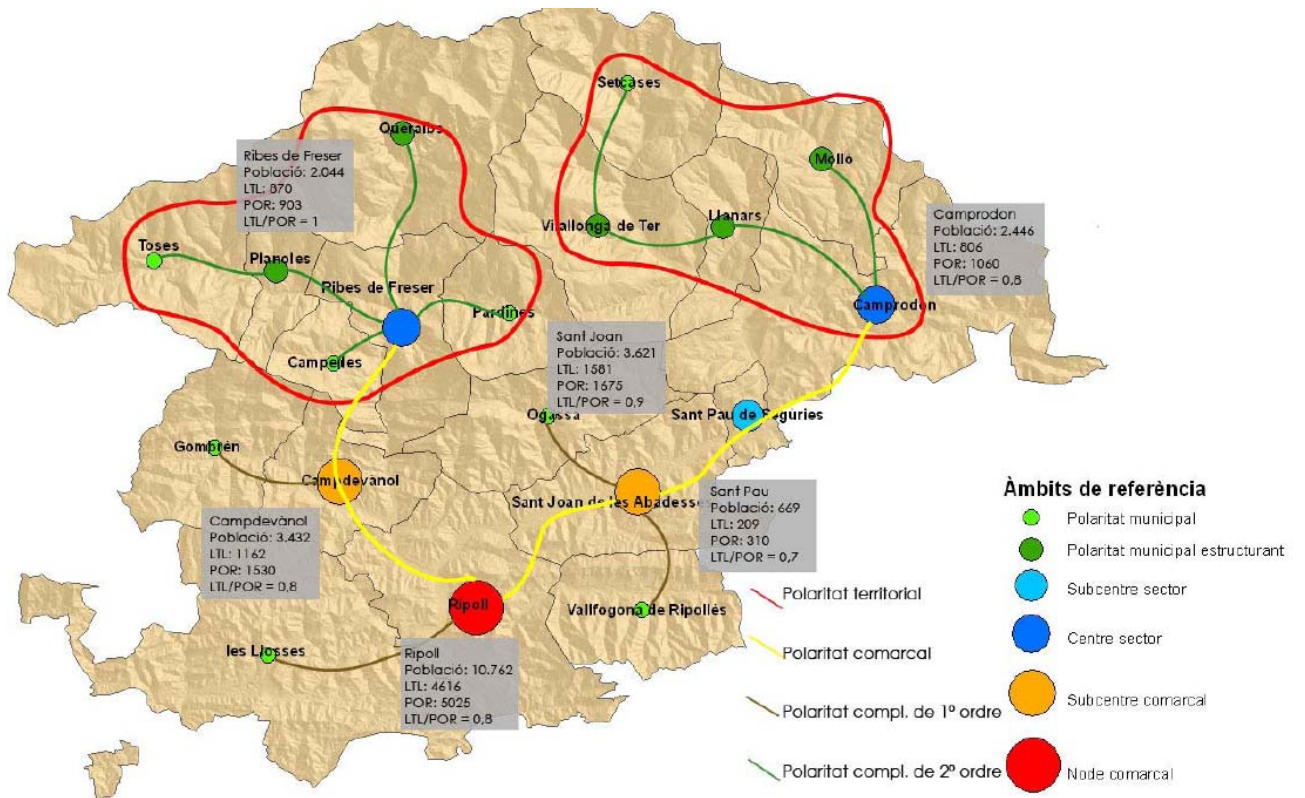
En referència a l'atur registrat, A l'abril del 2009 és de 1650 persones, cal dir que en un any s'ha doblat el nombre d'aturats/des a la comarca. Pel que fa al sector turístic, el Ripollès és la comarca millor preparada a nivell hotelier, però tot i tenir un nombre similar d'allotjaments rurals, disposa d'un nombre bastant més reduït de places d'allotjament rural.

El Ripollès ha patit grans transformacions en el teixit i l'activitat econòmica, amb l'evolució d'alts percentatges d'empreses grans a empreses mitges i petites, alhora que les diferents crisis industrials han accelerat la terciarització de l'economia comarcal, absorbint l'atur de les dones que treballaven al sector tèxtil (la taxa d'activitat femenina al Ripollès sempre ha estat 3-4 punts per sobre de la catalana)<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> GENERALITAT DE CATALUNA (2008). Projecte de Pla de Muntanya 2008-2012

## MAPA 1. ÀMBITS DE REFERÈNCIA DELS MUNICIPIS DEL RIPOLLÈS



Font: CONSELL COMARCAL DEL RIPOLLÈS (2007) Fase Prèvia per a la Formulació del Pla Director Territorial del Ripollès. Elaborat per DEPLAN.

El mapa 1 mostra de manera sintètica com es distribueix territorialment la comarca per àrees d'influència, a través dels seus nodes principals. Es distingeixen clarament tres zones o polaritats econòmiques i de serveis que tenen impacte en la mobilitat dels ripollesos, però també en les possibilitats de desenvolupament dels municipis. S'identifiquen dues polaritats territorials, la Vall del Ter (amb Camprodon com a nucli) i la Vall del Freser (amb Ribes de Freser com a polaritat); i una tercera zona, amb la capital comarcal (amb municipis d'influència com les Llosses i Vallfogona del Ripollès), i dos centres subcomarcals (Sant Joan de les Abadesses i Campdevàncol).

## II. LA MOBILITAT I: LES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

### 1. SITUACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES

La situació de les infraestructures viàries del Ripollès, i especialment l'accessibilitat a la comarca des de l'exterior, ha estat una lastra històricament per al seu desenvolupament social i econòmic, degut en gran mesura a la difícil orografia del territori format per diferents valls. Actualment, és ben sabut que la distància entre dos punts ja no és el problema, sinó el temps invertit en el recorregut, i a inicis de 2009, segueix sent molt precari l'estat de les vies de comunicació del Ripollès, i en conseqüència el temps de recorregut amb les comarques veïnes del Berguedà i la Cerdanya. Segons els experts consultats, no s'ha valorat estratègicament la permeabilitat entre els Pirineus catalans i francesos, ni les connexions entre les diferents valls dels Pirineus. Tot i això, cal dir que la principal connexió amb França (i la Cerdanya) a través de la Collada de Toses (Eix Pirinenc) s'està potenciant amb millores del traçat viari, i ja actualment, s'està avançant per a executar la variant de Ribes de Freser- planificada per l'any 2010-2013 i el túnel a la Collada de Toses- planificat per l'any 2010-2014. Mentre, l'altre pas a França, a través del Coll d'Ares queda relegat a ruta d'interès turístic, degut també a la manca d'interès de l'administració francesa, i les diferents vies de comunicacions amb el Berguedà (per les Lloses i per Gombrèn) estan actualment en fase d'estudi de millora.

El desdoblament de la C17, la principal infraestructura que comunica el Ripollès amb Osona i les comarques de Barcelona, és indispensable per a fer atractiva econòmicament la comarca. Tot i així, ha estat un procés molt lent i encara no completat, fet que fa témer que arribi amb massa retard, perquè part de l'empresariat ja hagi decidit invertir a Osona i que el context econòmic i social actual no permeti un desenvolupament com el d'anys enrere. Pel que fa a les connexions amb la Garrotxa, els túnels de Collabós (Eix Prepirinenc) han potenciat la mobilitat i el trànsit de mercaderies entre les dues comarques, però també han significat l'abandonament de la connexió entre Ripoll i Olot per Vallfogona del Ripollès.

D'altra banda, l'estat de les principals vies internes que comuniquen els municipis de la comarca es creu que és bona, però es fa patent la necessitat de les variants de municipis com Ripoll, Campdevànol i Sant Joan de les Abadesses per tal de facilitar i fer més segura la mobilitat de persones i de mercaderies.

D'altra banda, es detecten problemes de manteniment i condicionament d'algunes vies internes, així com diversos punts negres de la xarxa viària no solucionats.

## 2. ESTUDI DE L'ÚS I NECESSITATS D'INFRAESTRUCTURES

En els darrers anys s'ha detectat una major mobilitat de residents del Ripollès per estudi, treball, oci i serveis, intracomarca i intercomarca. Per motius de treball, entre 1996 i 2001 s'ha passat de 3.500 a 5000 residents a la comarca que treballen fora (un 43% més). Mentre ha augmentat de 2.900 a 3.300 (un 14%) el nombre de treballadors/es de la comarca que resideixen a d'altres comarques. Per tant, es detecta un estancament en la població, però un augment molt notable de la mobilitat obligada. Les dones són les que fan menys desplaçaments tant dins com fora de la comarca per motiu de treball (TAULA 3). Al mateix temps, sempre és major la mobilitat generada que l'atreta, amb un resultat negatiu de més de 1.700 persones de diferència al 2001, mentre al 1996 era de poc més de 600 persones (un creixement de més del 183%).

**TAULA 3. MOBILITAT OBLIGADA PER DESPLAÇAMENTS RESIDÈNCIA-TREBALL PER SEXE. RIPOLLÈS (ANY 2001)**

	Sexe		
	Total	Homes	Dones
Desplaçaments dins	9.505	5.215	4.290
Desplaçaments a fora	2.550	1.695	855
Desplaçaments des de fora	812	495	317
Total generats	12.055	6.910	5.145
Total atrets	10.317	5.710	4.607
Diferència atrets/generats	-1.738	-1.200	-538

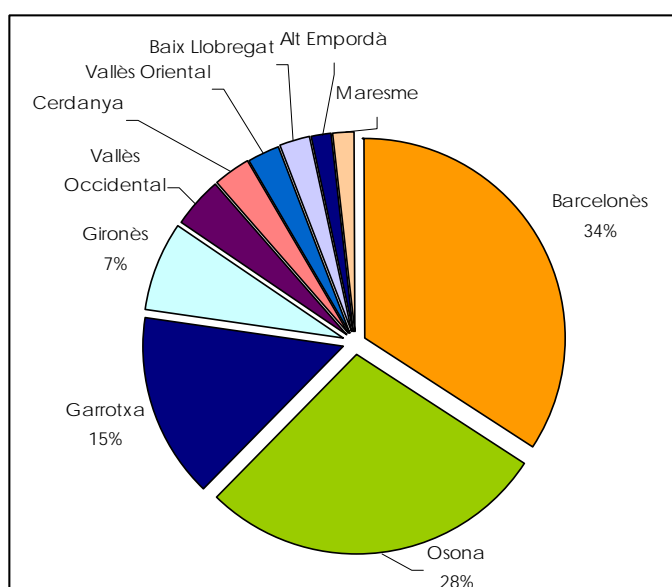
Font: [www.ldescat.net](http://www.ldescat.net)

El Ripollès té fronteres naturals amb totes les comarques del seu voltant, excepte amb Osona, el riu Ter uneix i les relacions a nivell laboral, d'estudis, de serveis i

d'oci són més importants amb Osona que amb la resta de comarques del seu entorn, en certa manera es constata que *si Osona va bé el Ripollès també*.

En canvi, entre les 10 primeres comarques on es desplacen per treball els i les residents a la comarca, sorprèn que el primer destí amb diferència, no és Osona sinó el Barcelonès (a gairebé 100km del Ripollès), on es desplacen 620 persones diàriament. En segon i tercer lloc, Osona (511) i la Garrotxa (275) i en sisè lloc la Cerdanya (53). El Berguedà és el setzè destí per motius laborals (s'hi desplacen només 6 persones).

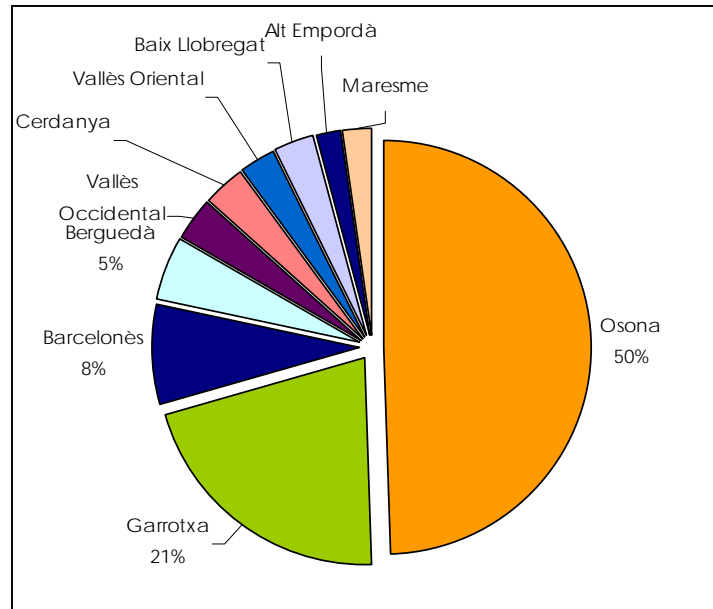
**GRÀFIC 1. 10 PRINCIPALS COMARQUES DE DESTÍ DE LA MOBILITAT OBLIGADA PER TREBALL DEL RIPOLLÈS (ANY 2001)**



Font: [www.idescat.net](http://www.idescat.net)

En canvi, Osona és la principal comarca d'origen de les persones que treballen al Ripollès (374), seguida de la Garrotxa (160) i el Barcelonès (58). Hi ha 39 persones que es desplacen des del Berguedà i només 9 des de la Cerdanya, que es situa en tretzè lloc.

**GRÀFIC 2. 10 PRINCIPALS COMARQUES D'ORIGEN DE LA MOBILITAT OBLIGADA PER TREBALL DEL RIPOLLÈS (ANY 2001)**

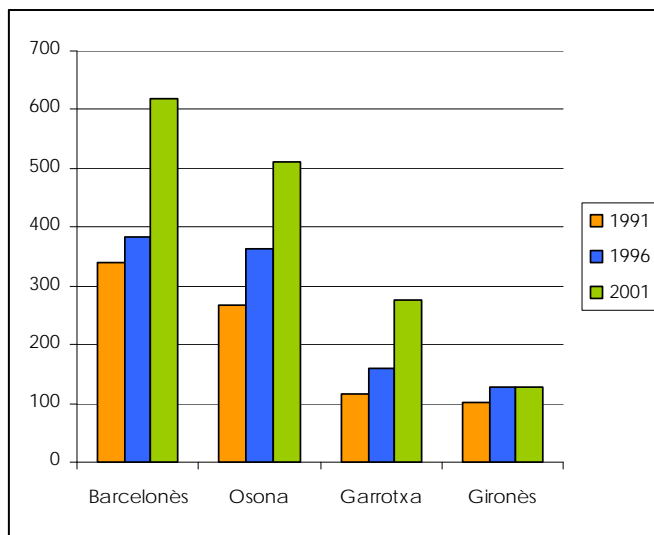


Font: [www.idescat.net](http://www.idescat.net)

Aquesta mobilitat tan elevada vers el Barcelonès, Osona i la Garrotxa ha mostrat una tendència ascendent des de 1991, i especialment entre 1996 i 2001 en consonància amb les millores amb les infraestructures viàries i la pèrdua de llocs de treball a la comarca. Al Gràfic 3 i al Gràfic 4 es mostra l'evolució entre 1991 i 2001 de la mobilitat obligada per treball a les 4 principals comarques de destí i les 4 principals comarques d'origen vers al Ripollès. És significatiu l'augment de la mobilitat entre 1996 i 2001 a la Garrotxa i a Osona.

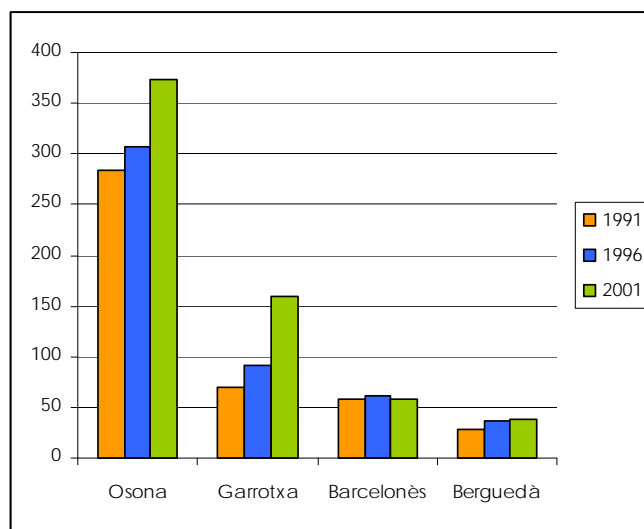
En tots dos casos, la C17 es mostra com a una infraestructura bàsica per al desenvolupament econòmic de la comarca i les oportunitats laborals de la població del Ripollès, ja que al 2001 el 95% dels desplaçaments per motiu de treball es fan amb vehicle privat i només un 5% amb transport col·lectiu, 10 punts menys que deu anys enrere. A nivell comparatiu, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, actualment el 33% de la mobilitat es realitza en transport públic.

**GRÀFIC 3. EVOLUCIÓ DE LA MOBILITAT OBLIGADA PER TREBALL A LES 4 PRINCIPALS COMARQUES DE DESTÍ DEL RIPOLLÈS (ANYS 1991, 1996 I 2001)**



Font: [www.ldescat.net](http://www.ldescat.net)

**GRÀFIC 4. EVOLUCIÓ DE LA MOBILITAT OBLIGADA PER TREBALL A LES 4 PRINCIPALS COMARQUES D'ORIGEN AL RIPOLLÈS (ANYS 1991, 1996 I 2001)**



Font: [www.ldescat.net](http://www.ldescat.net)

Pel que fa específicament a l'ús del mitjà de transport, entre 1986 i 1996 el percentatge de transports en vehicle privat ha passat del 65% al 76%, mentre el de vehicle col·lectiu ha caigut del 34% al 23%. Al 2001, la majoria de desplaçaments per treball dins i fora de la comarca es feien en vehicle privat, l'ús

del transport col·lectiu per carretera és molt minoritari, però s'utilitza més per a moure's dins de la comarca que cap a l'exterior (TAULA 4).

**TAULA 4. MOBILITAT OBLIGADA PER DESPLAÇAMENTS RESIDÈNCIA-TREBALL, PER MITJÀ DE TRANSPORT. RIPOLLÈS (ANY 2001)**

	Mitjans de transport			
	només individual	només col·lectiu	només altres	individual i col·lectiu
Desplaçaments dins	7996	397	23	30
Desplaçaments a fora	933	76	4	17
Desplaçaments des de fora	669	49	0	12
Total generats	8929	473	27	47
Total atrets	8.665	446	23	42
Diferència atrets/generats	-264	-27	-4	-5

Font: [www.lDESCAT.net](http://www.lDESCAT.net)

La mobilitat per estudi és inferior a la que es dona per motiu laboral, però de totes maneres, significava l'any 2001 gairebé 850 recorreguts diaris des del Ripollès a d'altres comarques, i només uns 50 d'altres comarques al Ripollès. En aquest cas són les dones les que més es desplacen a l'exterior, ja que al Ripollès hi ha gairebé el doble d'universitàries que d'universitaris (782 dones, en front a 416 homes).

La diferència entre entrades i sortides de la comarca per motiu d'estudis, també és negativa, tal i com succeïa a nivell laboral.

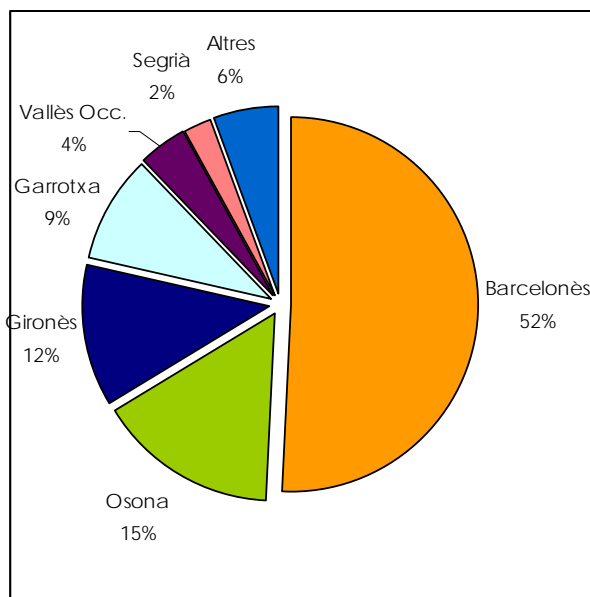
**TAULA 5. MOBILITAT OBLIGADA PER DESPLAÇAMENTS RESIDÈNCIA-ESTUDI, DE MAJORS DE 16 ANYS QUE NO TREBALLEN, PER SEXES. RIPOLLÈS (ANY 2001)**

	Sexe		
	Homes	Dones	Total
Desplaçaments interns	263	315	578
Desplaçaments a altres comarques	366	481	847
Desplaçaments des d'altres comarques	28	21	49
Total desplaçaments generats en la comarca	629	796	1.425
Total desplaçaments atrets per la comarca	291	336	627
Diferència entrades i sortides	-338	-460	-798

Font: [www.lDESCAT.net](http://www.lDESCAT.net)

Per motiu d'estudi, Barcelona és el principal destí, tot i que Girona i Vic s'han consolidat com a centres d'estudis post-obligatori i universitari als que molts joves ripollesos assisteixen diàriament. Els principals destins per motiu educatiu de les persones majors de 16 anys, són per a més de la meitat Barcelona (431 persones), seguit a gran distància d'Osona (131) i el Gironès (105).

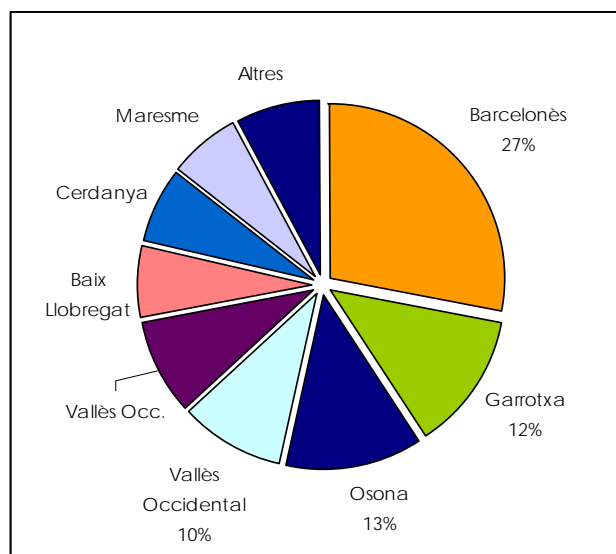
**GRÀFIC 5. PRINCIPALS COMARQUES DE DESTÍ DE LA MOBILITAT OBLIGADA PER ESTUDIS DE MAJORS DE 16 ANYS QUE NO TREBALLEN. RIPOLLÈS (ANY 2001)**



Font: [www.ldescat.net](http://www.ldescat.net)

Les principals comarques d'origen de la mobilitat per motiu educatiu al Ripollès, es tracta de ben pocs casos (49 persones) la seva distribució és molt àmplia, però el grup majoritari és del Barcelonès.

**GRÀFIC 6. PRINCIPALS COMARQUES D'ORIGEN DE LA MOBILITAT OBLIGADA PER ESTUDIS DE MAJORS DE 16 ANYS QUE NO TREBALLEN. RIPOLLÈS (ANY 2001)**

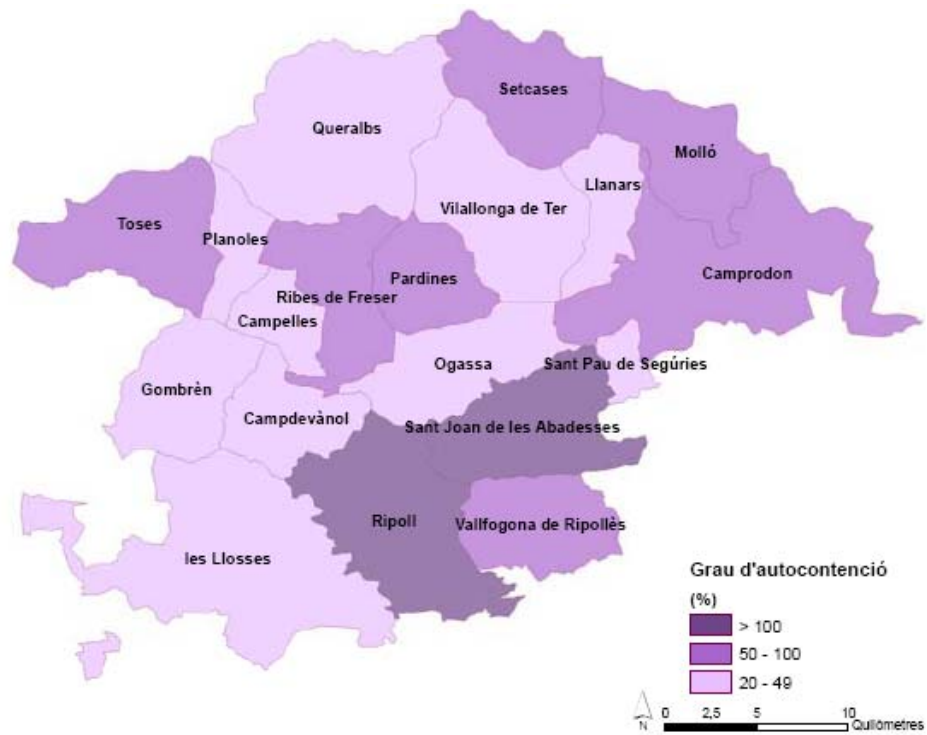


Font: [www.ldescat.net](http://www.ldescat.net)

Pel que fa al mitjà de transport utilitzat per a la mobilitat per estudis, l'any 1996 el 57% es feia en transport col·lectiu i el 43% en vehicle privat (13 punts més que al 1986). D'altra banda, Ripoll i Sant Joan de les Abadesses són els municipis que més contenen la població pel que fa a estudi i treball, en canvi la major part dels municipis de la comarca es situen en taxes menors a la contenció del 50% de la població (veure Mapa 2). L'índex de motorització de la comarca ha estat històricament molt elevat, al 2007 amb 810 vehicles per 1000 habitants supera llargament a l'índex català, de 682 vehicles per mil habitants (veure Mapa 3). Ripoll, Campdevànol, Ribes de Freser i Sant Joan de les Abadesses són els municipis menys motoritzats del Ripollès, ja que tenen l'alternativa del transport col·lectiu per carretera o tren.

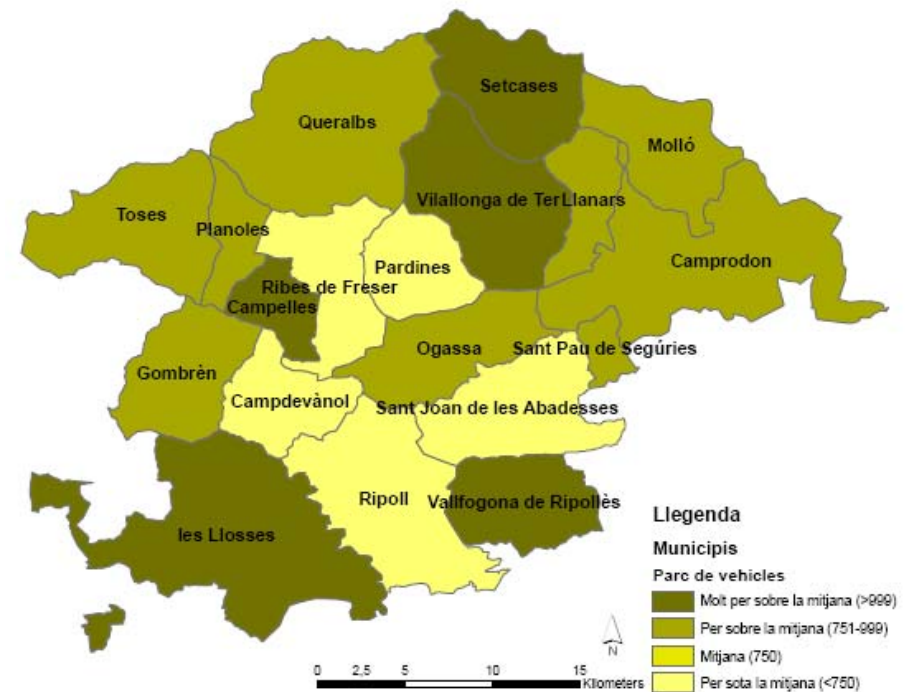
Pel que fa a la mobilitat per motius d'oci, l'any 2001 hi havia a la comarca 4.200 "segones residències" per 9.800 habitatges principals, és a dir, gairebé el 50%. El sector de la construcció el darrers anys ha augmentat el volum d'aquesta oferta residencial, amb les implicacions que això té per a la mobilitat durant els caps de setmana i els període de vacances. A més, cal sumar-hi els desplaçaments durant la temporada d'esquí als centres d'esquí, Valter 2000 i la Vall de Núria, i l'oferta hotelera i d'allotjaments rurals de tot l'any. Tot això comporta una mobilitat molt complicada durant moments concrets dels caps de setmana i dels períodes de vacances.

MAPA 2. GRAU D'AUTOCONTENCIÓ DE LA MOBILITAT PER ESTUDI O TREBALL PER MUNICIPIS DEL RIPOLLÈS 2001



Font: Agenda 21 del Ripollès (2007)

MAPA 3. GRAU DE MOTORITZACIÓ DELS MUNICIPIS DEL RIPOLLÈS 2001



Font: Agenda 21 del Ripollès (2007)

### 3. ACCIONS PLANIFICADES

Al Projecte de **Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012** es preveuen sis accions d'infraestructures viàries al Ripollès pressupostades en 331'7 milions d'euros, i que signifiquen el 22% dels 1.500 Milions d'euros destinats a les 12 comarques. Entre les accions, destaquen el desdoblament de la C17 i la millora de la connexió entre el Ripollès i el Berguedà, per Campdevàrol, que configuraria la continuació de l'eix Prepirinenc (C-26), tot i que també està en estudi el traçat per la carretera de les Lloses. Aquestes actuacions ja estan reprogramades, segons va indicar el **Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal** (febrer 2008).

Pel que fa a la millora i desdoblament de la C17, segons GISA, el calendari és el següent: Del tram entre Les Masies de Voltregà i Sora, les obres estan iniciades a gener de 2009 i es preveu l'acabament per finals de 2010. I pel que fa al tram entre Sora i Ripoll, està en execució d'obres i el final està previst per la primavera de 2011.

En referència a les actuacions del govern central al Ripollès, a través del Ministerio de Fomento, en matèria de carreteres, totes fan referència a la Carretera Nacional 152, segons la delegació del Govern a Catalunya, o a les diferents variants de municipi, que estan en estudi informatiu.

El 17 de març de 2009, el Ministeri de Foment va anunciar la licitació de la redacció dels estudis informatius de les variants de Campdevàrol, Ripoll i Sant Joan de les Abadesses, amb un cost de 558.000 euros. El tram total que s'intervé és de 20 quilòmetres, des del túnel de Collabós (Sant Joan de les Abadesses) fins a Campdevàrol. Aquest és el primer pas per a la construcció de les variants del Ripollès, que hauran de millorar considerablement les comunicacions de la comarca, conjuntament amb la variant de Ribes de Freser, també en fase de licitació. Pel que fa a les característiques tècniques del tram, tindrà una velocitat de 100km/h i, tot i que en principi tindrà una sola calçada, es deixarà preparat per si en un futur es vol desdoblar la carretera.

A part de les tres variants, el Ministeri de Foment també ha anunciat la redacció del projecte de millora del traçat de la carretera entre Olot i el túnel de Collabós, que inclou un túnel des de la Vall de Bianya fins al darrer tram de la carretera de Vallfogona<sup>7</sup>.

A la Taula 5 es recull la informació relativa a les principals accions en infraestructures planificades per les diferents administracions.

**TAULA 5. ACTUACIONS DE MILLORA DE LA XARXA VIÀRIA**

<b>ACCIÓ PLANIFICADA</b>	<b>ADM.</b>	<b>ESTAT</b>	<b>ANYS</b>	<b>PRESSUPOST</b>
Desdoblament de la C17 entre Vic i Ripoll	Generalitat	Execució	2010-2012	240 milions €
Condicionament de la B-402 i de la GI-402 entre la Pobla de Lillet i Gombren	Generalitat	Projecte Constructiu	2011-2012	16 milions €
N-152 Variant de Ribes de Freser	Govern Central	Redacció Projecte Constructiu	2010-2013	45 milions €
N-152 Ribes de Freser -La Molina (Túnel de Toses)	Govern Central	Redacció Projecte Constructiu	2010-2014	170 milions €
Variant Est de Ripoll	Govern Central	Estudi informatiu	2010-2012	66 milions €
N-152 i N-260 Campdevàdol – C38; Variant Nord de Ripoll; Variant de Sant Joan de les Abadesses	Govern Central	Estudi informatiu	2013-2016	100 milions €
Eix Pirinenc C38 - Olot	Govern Central	Estudi informatiu	2013-2016	100 milions €

Font: Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012. Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal (2008)

<sup>7</sup> MAP (2009) "Fomento licita la redacció del Estudio Informativo para el acondicionamiento del tramo C-38-Ripoll-Campdevàdol, de las C-26 y N-152 en Girona" Nota de premsa.

### III. LA MOBILITAT II: LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES I EL TRANSPORT PÚBLIC

#### 1. SITUACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES

Si unes bones comunicacions són clau per al desenvolupament econòmic d'un territori, un transport públic potent és clau per reduir les desigualtats socials. El gran valor afegit del Ripollès respecte a les seves comarques veïnes, com la Garrotxa o el Berguedà és el tren, una infraestructura indispensable per a vèncer el despoblament a la comarca. Diverses entitats del territori, entre elles la UIER (Unió Intersectorial d'Empresaris del Ripollès), a través de l'Associació Transpirinenca fa més de dues dècades que reivindiquen la millora de les infraestructures ferroviàries del Ripollès. Es tracta d'una línia inaugurada l'any 1929, pensada com una línia transpirinenca i internacional entre Barcelona- Ripoll- la Tour de Carol- Toulouse i Paris.

L'any 1984, a través del "Contrato Programa" de l'Estat Central, va haver un intent de tancament de l'eix transpirinenc, però la mobilització de les institucions d'Osona, el Ripollès, la Cerdanya i el Departament francès de l'Arriège, així com el fet de ser una línia ferroviària internacional varen impedir-ho. L'any 2003, després d'un seguit d'accidents, i de la reacció popular, de les institucions i dels mitjans de comunicació es va optar per fer inversions de millora de la infraestructura.

Tot i això, la percepció és que no s'ha potenciat prou, ja que en cap document es reconeix la categoria internacional de la línia i es descarta pel transport de mercaderies, tot i la capacitat d'altres ferrocarrils similars i les propostes d'experts a favor. Al **Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026**, es prioritza la construcció de nous eixos ferroviaris i especialment el TGV per al transport de mercaderies, sense valorar la solució més immediata i econòmica d'arranjar i potenciar els ferrocarrils que ja funcionen.

Tot i les obres que s'han realitzat d'arranjament de les infraestructures ferroviàries entre Vic i Puigcerdà, la velocitat dels combois i per tant, el temps del recorregut no s'ha modificat. A inicis de 2009, hi ha 27 trens que cobreixen diàriament el trajecte Barcelona – Vic (amb una durada de 1h05' a 1h30'), només 15 circulacions diàries entre Barcelona i Ripoll (entre 1h50' i 2h20') i 6 entre Barcelona i Puigcerdà (3h 10') amb un total de 35 estacions en 165 km. A la banda francesa, hi ha vàries connexions diàries entre la Tor de Querol i Toulouse i només una per anar a París.

El trajecte en tren entre Barcelona i Puigcerdà és superior a les 2h 50' que triguen els serveis d'autobús pel túnel del Cadí (Berguedà- Cerdanya). S'ahn millorat les incidències a la línia però no és funcional, degut als horaris, a les freqüències i a la comoditat del viatge, ja que els combois no es corresponen amb la durada del trajecte: butaques rígides, no disposen de taules, i no hi ha cobertura de noves tecnologies, que permetrien estudiar o treballar, aprofitant millor el viatge. Tots ells són elements que sí disposen altres línies regionals a la província de Girona (línia Barcelona-Puigcerdà) i a la resta de l'Estat.

D'altra banda, les informacions i les webs de RENFE i de la SNCF no ofereixen el trajecte Barcelona – París o Barcelona per aquesta línia. Per tot això, sembla que hi ha una voluntat de convertir la línia en residual: per la poca difusió dels horaris, la manca de projecció internacional i la manca de projecció d'usos actual (a l'hivern i a l'estiu).

#### MAPA 4. CIRCULACIONS MITJANES DIÀRIES A LA XARXA DE RENFE (2002)



Font: MINISTERI DE FOMENT (2005) Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport

Es valora positivament el transport públic intracomarcal (amb freqüència de pas d'una hora entre els municipis més importants) i el transport escolar per a l'educació obligatòria intramunicipal i entre municipis. El transport públic per carretera entre comarques és molt més limitat, tot i que des d'abril de 2009 s'ha augmentat de freqüència entre la connexió per carretera de Ripoll la capital administrativa de la província.

## 2. ESTUDI DE L'ÚS I NECESSITATS D'INFRAESTRUCTURES

Segons el Departament de Territori i Obres Públiques (PTOP), l'evolució dels passatgers de la línia Barcelona –Puigcerdà – La Tor de Querol és negativa, al contrari de l'evolució de la resta de línies regionals. En concret entre 1998 i 2003 la línia ha perdut més d'un 7% dels viatgers, mentre el conjunt de línies regionals augmentava un 25%. Per tant, si al principi del període el pes de la línia de Ripoll –Puigcerdà era d'un 9% sobre el total de línies regionals, al final és d'un 6,7%.

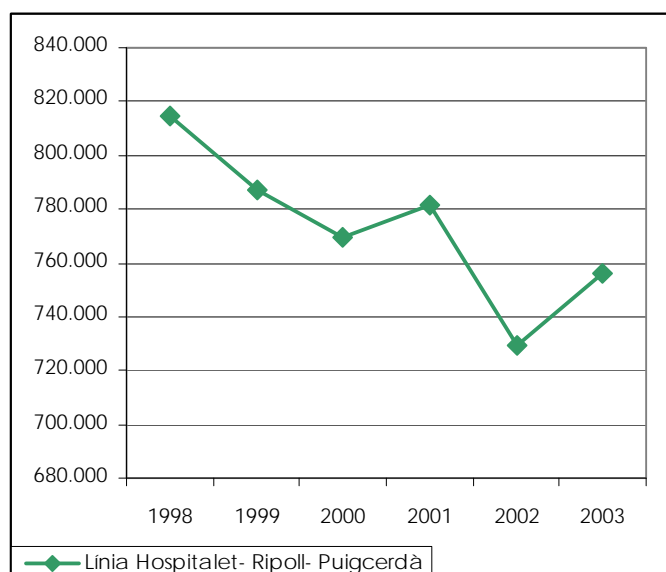
**TAULA 6. EVOLUCIÓ DELS PASSATGERS DE LA LÍNIA BARCELONA –PUIGCERDÀ – LA TOR DE QUEROL EN RELACIÓ AL TOTAL DE LES LÍNIES REGIONALS, 1998-2003**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
L'Hospitalet-Ripoll-						
Puigcerdà	814640	786936	769349	781512	729296	756402
Total regionals	8.961.657	9.286.624	9.482.379	10.070.634	10.653.698	11.218.517

Font: Anuari 2007 del transport per ferrocarril. Departament de PTOp.

La principal hipòtesi per explicar aquesta disminució és que el servei no es correspon amb el d'un ferrocarril del segle XXI, amb unes unitats mòbils que ja s'han considerat obsoletes en d'altres línies ferroviàries de l'Estat, i que la línia no cobreix les necessitats de mobilitat com a transport regional. Aquestes mancances funcionals provoquen pèrdua de passatgers. Però, a més, si observem l'evolució de passatgers amb detall, veiem que és irregular, i que l'any 2000 i 2002 van haver lleus remuntades de passatgers considerables. Les oscil·lacions en el nombre de viatgers podrien estar relacionades amb les obres que s'han realitzat a la línia (que han provocat pèrdua d'usuaris/es) i amb els períodes d'altres incidències (degut especialment a desprendiments de roques).

**GRÀFIC 7. EVOLUCIÓ DELS PASSATGERS DE LA LÍNIA HOSPITALET- RIPOLL- PUIGCERDÀ, 1998-2003**



Font: Anuari 2007 del transport per ferrocarril. Departament de PTOp.

D'altra banda, a nivell econòmic el fet que les empreses entre Vic i Puigcerdà no puguin disposar en un futur d'una infraestructura de transport ferroviari per les seves mercaderies representarà un desavantatge competitiu i un desequilibri territorial que no serà bo pel desenvolupament industrial d'aquestes zones.

### **3. ACCIONS PLANIFICADES**

El **Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (2002)** contempla el caràcter estratègic de les comunicacions interregionals i internacionals a través de Puigcerdà i Port Bou i es diu que hauran de tenir la qualitat idònia, i coordinar els horaris amb les connexions de l'altra banda de la frontera. També preveu la millora de la infraestructura i senyalització ferroviària entre Vic i Puigcerdà, així com millores a l'estació de Ripoll, que ja ha realitzat l'Administració General de l'Estat. En total les inversions dels darrers anys a la Línia entre Vic i Puigcerdà sumen 113,65 Milions d'euros.

El **Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)** planifica el conjunt de les infraestructures viàries i ferroviàries a Catalunya, apostant pel ferrocarril per a millorar la mobilitat de les persones de la Catalunya interior. Es preveu el desdoblament de la línia entre Montcada i la Vic, la millora de l'estat de la línia i l'increment de serveis.

A inicis de 2008, en un moment en què les obres de desdoblament de la C17 dificultaven molt la mobilitat entre el Ripollès, Osona i les comarques de Barcelona, els Consells Comarcals de Ripollès i Osona i els Ajuntaments d'aquestes comarques per on passa el tren, entre Vic i Ripoll es mobilitzen per a fer una proposta conjunta de metro comarcal, amb més freqüència de pas, millores a les estacions i a l'atenció a la població usuària, i canvi dels combois<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> El Periódico 18/02/2008.

A setembre de 2008, el Ministeri de Foment anuncia que el Govern central, en compliment de l'Estatut, millorarà la xarxa ferroviària de titularitat Estatal a Catalunya per valor de 250 milions d'euros, tot i que no es defineix en quines actuacions. El mateix mes el Ministeri també anuncia que s'exposa a Informació Pública l'Estudi Informatiu del projecte del tram Montcada- Vic, de la Línea R-3 de Rodalies de Barcelona. Es tracta del desdoblament de la Via entre Montcada- Bifurcació i Vic, un tram de 60km que inclourà un túnel entre Figaró i Tagamanent i el soterrament de la via al seu pas per Mollet del Vallès, amb un pressupost total de 689,5 milions d'euros<sup>9</sup>. A l'Estudi Informatiu es preveu també la remodelació de les estacions existents i la creació de noves, així com una major integració del traçat ferroviari a la trama urbana que travessa, la supressió de tots els passos a nivell existents i el tancament perimetral de la línia.

Al mateix temps, **Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC) 2008-2012** fa propostes de millora del transport ferroviari centrades en incrementar els serveis i reduir el temps de recorregut, diferenciant entre trens exprés i trens regionals, segons s'aturin o no a totes les estacions: concretament es plantegen 17 expedicions diàries per sentit entre Vic i Ripoll (6 exprés i 9 regionals), 8 expedicions diàries entre Ripoll i Ribes de Freser (2 exprés i 6 regionals) i 7 expedicions diàries entre Ribes de Freser i Puigcerdà (1 exprés i 6 regionals), amb sortides entre les 6:00h i les 23:00h.

D'altra banda, cal assenyalar el **Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries (PDIF) 2010-2025 de la Generalitat de Catalunya**, una eina de planejament a mig llarg termini que proposa orientacions i directrius, més que no pas actuacions totalment definides i tancades, en relació amb el desenvolupament del conjunt del sistema ferroviari català en totes les seves vessants: transport de viatgers i transport de mercaderies<sup>10</sup>. A la línia Barcelona - Puigcerdà, es preveu una oferta de 8 trens diaris per sentit i la realització del recorregut en 2h15', mentre el tram Barcelona - Ripoll es faria en 1h20'. A més, es preveuen les actuacions següents, tot i que sense garanties reals d'execució: En primer lloc, la implantació de l'ample de via

---

<sup>9</sup> Ministerio de Fomento (2008). Nota de premsa

<sup>10</sup> Presentació del Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries. A [www.cambrasabadell.org](http://www.cambrasabadell.org)

mixt entre Mollet del Vallès i la Tor de Querol, ja que a causa de l'existència de dos amplex de via diferents a la xarxa de ferrocarril provoca que els trens no puguin circular per totes les vies. Es preveu aprofitar la xarxa actual per a la circulació trens d'ample internacional. Per tal de dur a terme aquest objectiu, s'han de canviar les travesses i els aparells de via per a possibilitar la instal·lació d'un tercer carril compatible. En aquesta actuació s'inclou l'adaptació de les estacions i les instal·lacions fixes per a la circulació. Aquesta actuació es preveu per a l'horitzó 2010.

En segon lloc, les variants de traçat a la línia Barcelona – Vic – Puigcerdà per adaptar-la al trànsit transpirinenc de mercaderies: consisteixen en l'adaptació d'un tercer itinerari per al transport internacional de mercaderies a més de l'actual pas per Portbou i el futur de la línia d'alta velocitat entre Figueres i Perpinyà. S'aconseguirà una diversificació dels fluxos de trànsit i un alleugeriment d'altres corredors que podrien presentar problemes de saturació en un futur. El desenvolupament industrial de les comarques del Ripollès i la Cerdanya es veurà afavorit amb aquesta actuació. Dins d'aquesta actuació es té prevista la realització de variants en determinats punts del traçat crítics per a la circulació de trens de mercaderies pesants. La perforació d'un túnel de base a la Collada de Toses per resoldre el coll d'ampolla actual també està previst. França, per la seva banda complementarà aquesta actuació amb una de similar. Aquesta actuació està prevista per a l'horitzó 2026<sup>11</sup>. Un cop fet el desdoblament fins a Torelló, aquesta estació es convertirà en "l'estació d'Olot", ja que degut a les millores en les infraestructures viàries, el trajecte entre les dues poblacions s'ha reduït molt. Malgrat tot, actualment no es coneix l'existència de cap memòria valorada que quantifiqui quina seria la inversió necessària per a modernitzar i fer operativa en tots els sentits la línia ferroviària internacional Barcelona – Puigcerdà – La Tor de Querol.

---

<sup>11</sup> CONSELL COMARCAL DEL RIPOLLÈS (2007) Fase Prèvia per a la Formulació del Pla Director Territorial del Ripollès. Elaborat per DEPLAN.

Finament, l'acord del Senat espanyol de plantejar que el "Llibre blanc de la UE : La política de transports de cara el 2010", augmenti les relacions ferroviàries pirinenques franco-espanyoles i la liberalització del transport ferroviari a ambdós costats de la frontera es veuen com a oportunitats de futur. La informació sobre les millores a les infraestructures ferroviàries planificades es recull a la Taula 7.

**TAULA 7. ACTUACIONS DE MILLORA DE LA XARXA FERROVIÀRIA DEL RIPOLLÈS**

ACCIÓ PLANIFICADA	ADM.	ESTAT	ANYS	PRESSUPOST
Desdoblament de la línia ferroviària Montcada – Vic (soterrament a Mollet, Túnel al Figaró), millora i noves estacions.	Govern Central	Estudi informatiu	2010-2015	689,5 Milions €
Tram Ripoll –Puigcerdà: Electrificació i instal·lacions de seguretat i comunicació	Govern Central	Execució		14 Milions €
Tram Ripoll –Puigcerdà: Instal·lacions seguretat i comunicacions	Govern Central			16,05 Milions €
Tram Ripoll –Puigcerdà: Supressió passos a nivell	Govern Central			10 Milions €

Font: Comunicació de la Delegació del Govern. Ministerio de Fomento.

Pel que fa a les planificació del transport públic per carretera, com s'ha comentat a la introducció, actualment s'està elaborant el **Pla de Millora del Transport Públic a les comarques d'Osona i del Ripollès**, que pretén estudiar l'oferta i la demanda de transport públic a la comarca, per tal de millorar-la i adaptar-la a la realitat del territori, a través de serveis regulars o a la demanda, en funció de les característiques del territori. Les seves propostes de millora, que s'estan negociant amb els municipis i els agents del territori, s'emmarquen principalment en allò que marca el PTVC (2008-2012).

A la Taula 8 es mostren les partides del Projecte de Pla de Muntanya 2008-2012 dirigides a transport públic per carretera i els volum de serveis públics ferroviaris planificats. Una de les altres actuacions destacades és la creació de la Via ciclista del Ter entre Vic i Camprodon, prevista amb 12,1 milions d'euros entre 2010 i 2012

**TAULA 8. ACTUACIONS DE MILLORA DELS SERVEIS FERROVIARIS I DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA DEL RIPOLLÈS**

<b>ACCIÓ PLANIFICADA</b>	<b>ADM.</b>	<b>ESTAT</b>	<b>ANYS</b>	<b>PRESSUPOST</b>
Actuacions de consolidació dels serveis de transport públic	Generalitat		2008-2012	1,6 Milions €
Millora dels serveis de transports públics entre Ripoll, Olot i Girona	Generalitat		2009	
Ampliació serveis ferroviaris amb: 6 exprés i 9 regionals entre Vic i Ripoll; 2 exprés i 6 regionals entre Ripoll i Ribes de Freser; i 1 exprés i 6 regionals entre Ribes de Freser i Puigcerdà.	Govern Central		2012	
Ampliació de l'horari dels serveis fins 19 hores diàries entre les 6:00 i les 23:00 (últim tren arriba a les 24h)	Govern Central		2012	

Font: Projecte de Pla de Muntanya 2008-2012 i PTVC 2008-2012

## IV. LES INFRAESTRUCTURES ENERGÈTIQUES: GAS, ELECTRICITAT I ENERGIES RENOVABLES

### 1. SITUACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES

A diferència d'altres territoris, la comarca del Ripollès, a banda de disposar de l'operador nacional, disposa de diferents operadors elèctrics locals, a nivell municipal (Cooperativa de Camprodon, Vallfogona) i a nivell comarcal (LERSA, Vaquer). Pel que fa a l'extensió de la xarxa elèctrica i de gas per la comarca, encara s'estan realitzant obres per a estendre-la, és a dir, que aquests serveis encara no arriben a totes les famílies del Ripollès. Referent a la qualitat dels serveis, especialment a la xarxa elèctrica, la situació actual es de normalitat, tot i que els darrers anys hi ha hagut talls de corrent i baixades de tensió amb certa regularitat (UIER, 2004).

Es creu que al Ripollès hi ha suficiència energètica, i no es detecta una competència entre empreses, però el poc marge de beneficis limita les inversions en les infraestructures, es diu que és un sector amb poca flexibilitat.

Un abastiment suficient de serveis elèctrics és imprescindible per a la captació i manteniment d'activitat econòmica i també residencial, que ha augmentat amb la construcció de segones residències a les valls de Ribes i Camprodon, tot i que la crisi actual i el planejament urbanístic ho limitin. Per tant, disposar d'una bona xarxa elèctrica és necessari per garantir les possibilitats de residència en qualsevol punt del Ripollès, així com el desenvolupament de la indústria i el sector turístic.

El sector del gas presenta un panorama molt diferent. Hi ha un monopoli pel que fa a l'operador, i la visió general és que s'actua amb poca planificació territorial. Al Ripollès els nuclis grans disposen de gas natural, el darrer a afegir-se a estat St. Pau de Segúries, i municipis com Camprodon, Vallfogona i Ogassa funcionen via dipòsit de combustible. Per tant, la comarca es troba en un moment de canvi de model.

Pel que fa a les energies renovables, seguint els passos del Lluçanès, el projecte més ambiciós de la comarca és la potenciació de la biomassa forestal<sup>12</sup> per a ús energètic tèrmic. Es tracta d'un projecte que està portant a terme el Consorci d'Espais d'Interès Natural del Ripollès (CEINR) des de 2008. Els objectius d'aquest consorci són, d'una banda, estendre l'ús d'aquesta energia als edificis municipals, a través de calderes d'estella com ja hi ha planificades a Ribes de Freser i Planoles; i d'altra banda, dissenyar una infraestructura per a gestionar el procés d'aprofitament de la biomassa del Ripollès pel seu ús energètic. A més de la biomassa, caldria estudiar la possible implantació d'altres energies renovables, així com millorar l'eficiència energètica dels edificis públics, les empreses i les llars.

Cal recordar que les minicentrals elèctriques del Ripollès també són energies netes i que no es potencien prou. En referència a les energies renovables, el que més preocupa és que a nivell català no es disposa de cap pla d'Independència Energètica, que n'asseguri una inversió potent, com si succeeix a d'altres territoris de l'Estat.

## **2. ESTUDI DE L'ÚS I NECESSITATS D'INFRAESTRUCTURES**

Pel que fa als consums d'energia elèctrica, tal i com mostra el Mapa 5, la distribució és molt desigual entre municipis, sent els que més consumeixen, Les Lloses, Campdevànol i Queralbs. El pes de la indústria a Campdevànol, el centre turístic de la Vall de Núria o la baixa població de Les Lloses poden ajudar a explicar aquestes diferències.

D'altra banda, en relació als consums energètics cal valorar que al Ripollès no hi ha urbanitzacions separades dels nuclis, sinó al voltant, això fa que els serveis siguin més eficients i que hi hagi menys consum.

---

<sup>12</sup> Inclou els productes i restes provinents dels treballs de manteniment i millora dels boscos, de les tallades de fusta per a ús comercial i de les indústries de transformació de la fusta.

Al Mapa 6, s'observen els creixements dels consums d'energia entre 2001 i 2003 als municipis de la comarca, principalment visible on ha augmentat més la població.

### 3. ACCIONS PLANIFICADES

El Projecte de **Pla de Muntanya 2008-2012** preveu petites actuacions a l'àmbit de les infraestructures energètiques per al Ripollès, que signifiquen el 14% del pressupost total del programa d'electrificació rural i el 10,7% del pressupost del programa de gasificació mitjançant xarxes locals.

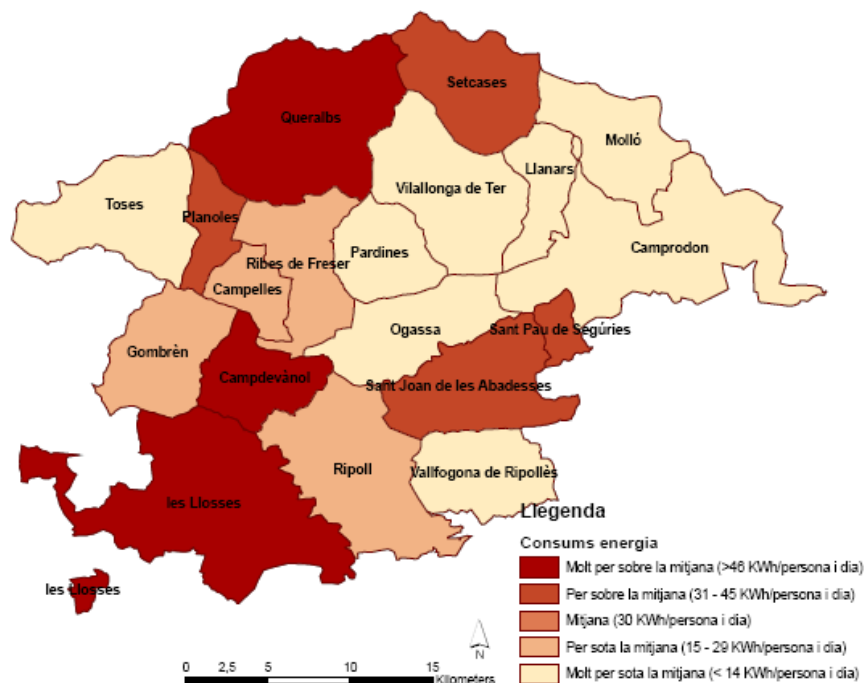
L'Institut Català d'Energia (ICAEN) finançarà el Pla Estratègic d'aprofitament de biomassa forestal per ús energètic a la comarca del Ripollès. L'estudi del Pla començarà a juliol de 2009. A la Taula 9 hi ha les dues accions contemplades pel Pla Comarcal de Muntanya.

**TAULA 9. ACTUACIONS DE MILLORA DE LES INFRAESTRUCTURES ENERGÈTIQUES DEL RIPOLLÈS PREVISTES PER LA GENERALITAT DE CATALUNYA 2008-2012**

ACCIÓ PLANIFICADA	ANYS	PRESSUPOST
Extensió de la xarxa elèctrica a l'àmbit rural	2008-2012	850 mil €
Extensió de les xarxes locals de gas	2008-2012	150 mil €

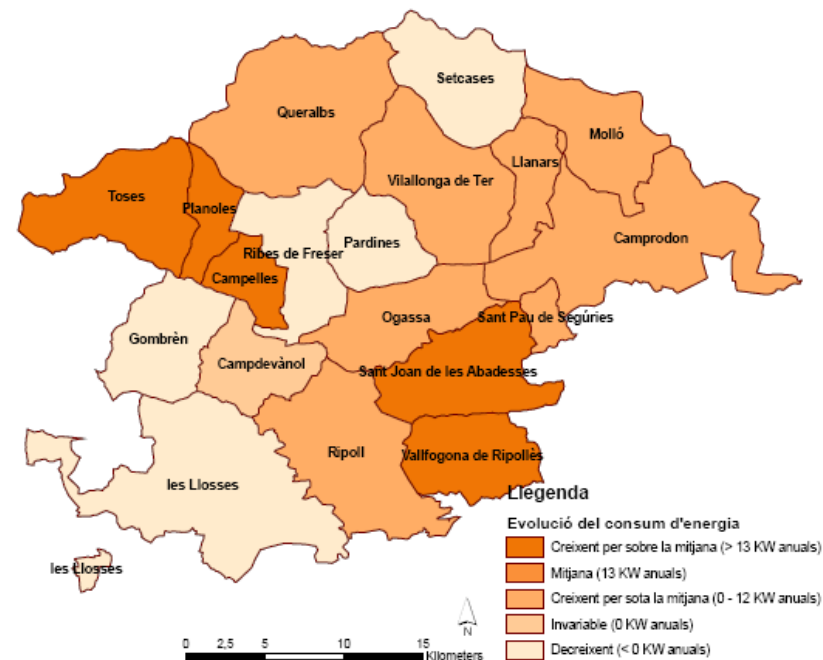
Font: Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012.

MAPA 5. CONSUM D'ENERGIA (kwh/PERSONA I DIA) PER MUNICIPIS DEL RIPOLLÈS, 2003



Font: Agenda 21 del Ripollès (2007)

MAPA 6. EVOLUCIÓ CONSUM D'ENERGIA 2001-2003 PER ANY I PER MUNICIPIS DEL RIPOLLÈS



Font: Agenda 21 del Ripollès (2007)

## V. LES INFRAESTRUCTURES DE TELECOMUNICACIONS

### 1. SITUACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES

Les telecomunicacions són una infraestructura imprescindible per a una comarca allunyada dels centres de treball més grans, com és el Ripollès. Si hi ha bones telecomunicacions s'instal·len persones i són necessàries per a les petites empreses (les llavors de les grans), sent un factor més important que la seva centralitat. Tot i així, els experts consultats creuen que no s'ha aconseguit que les telecomunicacions siguin una prioritat a la comarca, ja que el Ripollès no està gaire ben situat pel que fa les noves tecnologies de la informació i la comunicació, ni tan sols en l'entorn de les comarques de muntanya.

Es detecten mancances en l'extensió de les infraestructures via radio, així com en la neutralitat de les dues vies principals de ràdio (Eurona i Guifinet). Pel que fa a l'ADSL, només 10 municipis de la comarca en disposen i els 9 restants encara no, a més no s'ha aconseguit l'aprofitament a la comarca de la infraestructura de fibra òptica que ADIF disposa a Ripoll. Respecte a la TDT, encara ha de continuar el seu desplegament a la comarca i s'han de digitalitzar diverses centrals del territori (per a passar de senyal analògica a digital). En referència a la telefonia mòbil, s'ha observat la disminució de la senyal de cobertura a diverses zones de la comarca d'un operador concret. També s'assenyala que manquen línies de "back-up" a la comarca, que permetin millores de les telecomunicacions.

Però, el que més preocupa és que els ajuntaments de la comarca no disposen d'una planificació, ni d'una previsió per a les infraestructures de telecomunicacions.

Es creu que es poden optimitzar més els recursos per a garantir serveis els serveis de telecomunicacions.

De totes maneres, cal dir que el **Pla d'Extensió de Comunicacions electròniques del Ripollès (Ripollès Connecta)** ha fet que en els darrers anys hagi millorat la situació de les infraestructures de telecomunicacions a la comarca, especialment telefonia mòbil, banda ampla i TDT a la comarca. Segons la Generalitat, les cobertures de telefonia mòbil i banda ampla són pràcticament totals.

**TAULA 10. ESTAT DELS SERVEIS DE TELECOMUNICACIONS AL RIPOLLÈS (2008)**

	Telefonia mòbil	Banda ampla	TDT
Poligons industrials	94,10%	94,10%	
Nuclis urbans	93,60%	87,23%	72,30%

Font: Generalitat de Catalunya (2009) Ripollès Connecta

Fins a gener de 2009, la Generalitat de Catalunya ha invertit 2,7 milions d'euros en 41 actuacions al Ripollès per a la millora de la xarxa de telecomunicacions.

## **2. ESTUDI DE L'ÚS I NECESSITATS D'INFRAESTRUCTURES**

La Fundació Televall és un bon exemple de com crear i atreure teletreball, ja que ha fet que l'ús de les TIC a la Vall de Ribes estigui considerablement per sobre de la mitjana Catalana. També hi ha experiències a Vallfogona del Ripollès i a Sant Joan de les Abadesses (Vila Icària) impulsades conjuntament pels Ajuntaments i la Fundació Eduard Soler.

Tot i que la cobertura dels serveis de telecomunicacions era més reduïda tres anys enrere, l'augment del seu ús entre 2006 i 2007 va ser molt significatiu:

**TAULA 11. EQUIPAMENT DE TIC A LA LLAR. RIPOLLÈS 2006, 2007**

	Tinença d'ordinador	Connexió a Internet	Telèfon mòbil	Banda ampla
2006*	53,4	39,5	82,6	23,4
2007**	62,2	47	92,4	39,1
% Creix.	16%	19%	12%	67%

\* % sobre totes les llars      \*\* % sobre llars amb persones de 16 a 74 anys

Font: [www.ldescat.net](http://www.ldescat.net)

Si al 2006, només un 53,4% de llars tenien ordinador, al 2007 ja eren el 62,2%, també va augmentar gairebé un 20% el nombre de llars amb connexió a Internet (de 39,5% a 47%), es va estendre la cobertura de telefonia mòbil i especialment va augmentar el percentatge de llars amb accés a banda ampla (de 23% a 39%). Tot i així, comarques veïnes com la Garrotxa, tenien l'any 2007 un 67,5% de llars amb ordinador, el 51,5% amb connexió a Internet i el 45,8% amb accés a banda ampla.

### **3. ACCIONS PLANIFICADES**

L'objectiu del Pla de Govern 2007-2010 de la Generalitat de Catalunya és assegurar els serveis de telefonia mòbil i banda ampla a tots els nuclis de més de 50 habitants i a tots els polígons industrials. Amb aquets objectiu es crea "Ripollès Connecta. El Pla d'Extensió de Comunicacions electròniques del Ripollès", impulsat per la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació, que depèn del Departament de Governació i Administracions Públiques de la Generalitat.

El Pla, que inclou 64 actuacions per dotar de telefonia mòbil, internet de banda ampla i TDT tots el nuclis de població de més de 50 habitants (i de més petits, atenent a les especificitats del territori) amb una inversió de 5,1 milions d'euros fins el 2010, es divideix en 5 projectes: 2 de millora de les infraestructures de telecomunicacions (a través de la Compartició i de la nova infraestructura RADIOCOM); i 3 de prestació dels serveis (Telefonia Mòbil Rural, Banda Ampla Rural i TDT Rural). A continuació es mostren les principals actuacions. El Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012 i el Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal (2008) també preveuen diverses actuacions.

**TAULA 12. ACTUACIONS DE MILLORA DE LES XARXES DE TELECOMUNICACIONS DEL RIPOLLÈS PREVISTES PER LA GENERALITAT DE CATALUNYA**

ACCIÓ PLANIFICADA	ANYS	PRESSUPOST
Extensió addicional cobertura banda ampla	2009	-
Infraestructures de telecomunicacions	-	652 mil €
11 Estudis radioelèctrics	2009	33 mil €
6 noves torres	2009-2010	900 mil €
3 comparticions	2009-2010	75 mil €
12 equips de TM i ADSL	2009-2010	240 mil €
17 equips de TDT	2009-2010	1,78 milions €
15 equips Banda Ampla Rural	2009-2010	1,8 milions €
Enginyeria	2009-2010	256 mil €

Font: Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012. Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal (2008). Pla d'Extensió de Comunicacions electròniques del Ripollès

D'altra banda, el **Programa PIMESTIC** és el pla d'actuació del govern de la Generalitat de Catalunya, durant el període 2007-2010, impulsat conjuntament per la Secretaria de Telecomunicacions i Societat de la Informació (STSI), pel CIDEM i el COPCA, per a promoure les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC) a l'empresa catalana (amb un pressupost de 20 milions d'euros). A la primavera de 2008 Ripoll va acollir una jornada PIMESTIC adreçada micropimes i pimes catalanes, on es va anunciar el servei d'orientació de les pimes en l'ús de les tecnologies digitals, així com informació sobre ajuts i finançament, amb la finalitat que siguin més competitives<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> <http://www.pimestic.cat/>

## VI. LES INFRAESTRUCTURES HIDRÀULIQUES I LA GESTIÓ DELS RESIDUS

### 1. SITUACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES

Pel que fa a les infraestructures per al sanejament de les aigües, cal parlar principalment de les depuradores d'aigües residuals (EDAR). Al Ripollès n'hi ha 9: Ripoll-Campdevàdol, Ribes de Freser, Queralbs (Vall de Núria), Planoles, Sant Joan de les Abadesses, Camprodon, Setcases, Sant Pau de Segúries i Nevà. Tot i això, a l'Agenda 21 local del Ripollès, es diu que a la comarca hi ha mancances de depuradores d'aigües residuals (al Mapa 8 es mostra la distribució d'EDAR a la comarca).

La construcció de depuradores i col·lectors que s'han licitat al Ripollès depèn de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA), està previst que se'n construeixin a tots els municipis de la comarca, però no és coneix amb exactitud els terminis. D'altra banda, diversos municipis de la comarca ja tenen aprovat el Pla Director de l'Aigua.

Les captacions i les xarxes de distribució d'aigua potable a la comarca presenten en la seva gran majoria moltes mancances. D'aquesta manera, trobem unes xarxes antigues, amb gran quantitat de fuites i, en moltes ocasions, sense comptadors. També es detecta que en ocasions els dipòsits estan mal dimensionats per donar resposta a la població flotant.

Un altre factor a tenir en compte és la qualitat de l'aigua. En algunes zones, especialment a la Vall de Ribes, hi ha problemes principalment amb els nivells de concentració d'arsènic per poder complir amb les normatives europees.

Al contrari del que es pensa, no sobra aigua a la comarca i hi ha dificultats per trobar abastaments d'aigua. També es constata que el preu de l'aigua és molt barat i això no permet ni les mínimes inversions de manteniment a les xarxes. El sistema d'analítiques que marca la llei tampoc es duu a terme adequadament.

Un altre aspecte que cal que els ajuntaments tinguin presents en noves urbanitzacions i en obres a la via pública és la separació de les aigües blanques de les residuals.

Pel que fa als canals i minicentrals elèctriques, es constata que el benefici econòmic que produeixen queda en mans de uns pocs privats que aprofiten concessions provinents d'activitats fabrils que ja han desaparegut. Per tant, un cop desapareix la fàbrica, la concessió també s'hauria de recuperar.

En referència a la gestió dels residus, al Ripollès no hi ha cap planta de compostatge, ni abocador en servei, però s'utilitzen l'Abocador d'Orís i per al reciclatge, l'abocador de la Canya per a fracció orgànica i el de Berga per a envasos.

D'altra banda, hi ha dues deixalleries en funcionament, una a Ripoll i l'altra al municipi de Camprodon. Actualment, hi ha una deixalleria en construcció a Sant Joan de les Abadesses i en faltaria una a la Vall de Ribes. A la comarca també hi ha deixalleries mòbils.

Els principals dubtes a la comarca sobre les infraestructures de residus són si cal un nou abocador de RESTA. En aquest sentit segons tècnics de l'Agència de Residus de Catalunya, la massa crítica del Ripollès no és suficient per assumir a nivell econòmic les exigències tècniques ambientals si només és per a residus domèstics; diferent seria si es planteja un abocador que acceptés també residus industrials provinents d'altres punts de Catalunya. D'altres infraestructures que podrien ser necessàries serien una planta de compostatge, una planta de transferència i/o una planta de triatge.

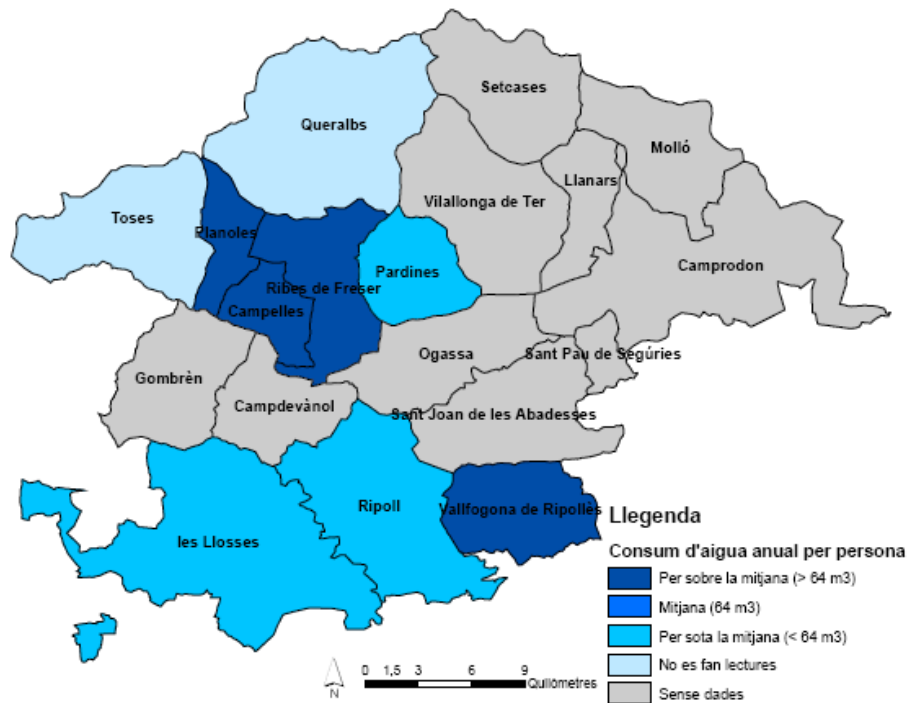
## **2. ESTUDI DE L'ÚS I NECESSITATS D'INFRAESTRUCTURES**

Els consums d'aigua més elevats de la comarca es donen a tres municipis de la Vall de Ribes (Planoles, Campelles i Ribes de Freser) i a Vallfogona del Ripollès segons mostra el Mapa 7.

Referent a la gestió dels residus, al Ripollès hi ha dos tipus de serveis de recollida selectiva: el porta a porta a St. Joan de les Abadesses i el sistema mitjançant contenidors a la resta de la comarca. El porta a porta obté uns resultats mínims del 75% de separació de residus en origen mentre l'altre sistema uns màxims del 15%.

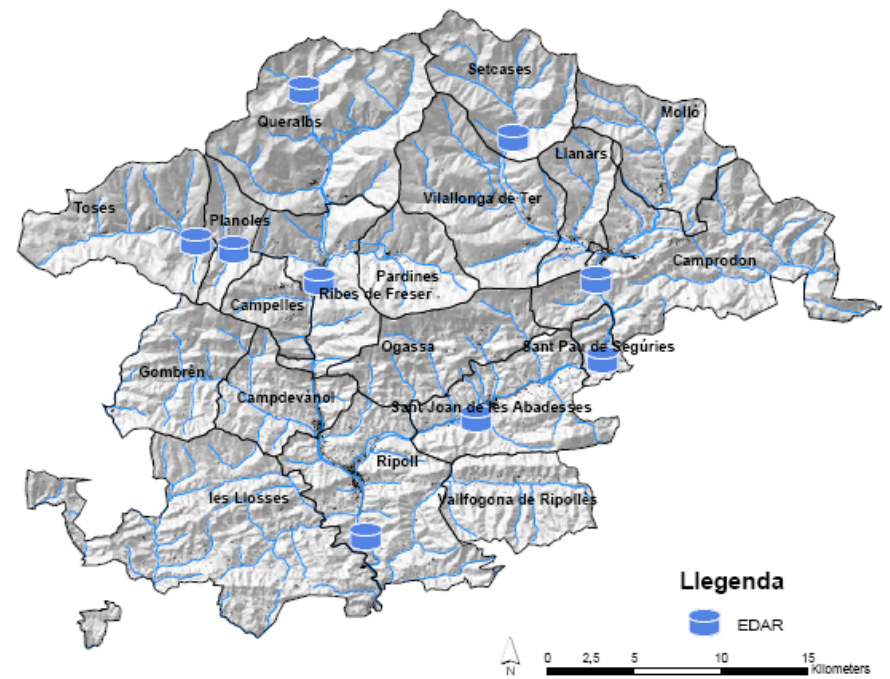
tot i la millora en el volum de recollida selectiva dels darrers anys al Ripollès (passant del 8% al 15% al 2004), en general encara es situa a 10 punts de la mitjana catalana de recollida selectiva. Ripoll és el màxim responsable de la generació de residus industrials al Ripollès (33%).

MAPA 7. CONSUM D'AIGUA (M<sup>3</sup>/PERSONA I ANY) PER MUNICIPIS DEL RIPOLLÈS



Font: Agenda 21 del Ripollès (2007)

MAPA 8. LOCALITZACIÓ DE LES ESTACIONS DEPURADORES D'AIGÜES RESIDUALS (EDAR) AL RIPOLLÈS



Font: Agenda 21 del Ripollès (2007)

### 3. ACCIONS PLANIFICADES

**Programa de Gestió de Residus Municipals a Catalunya Progremic 2007-2012** de la Generalitat, situa el Ripollès pel que fa a infraestructures de residus dins de la zona 3 "Comarques del Centre" juntament amb Osona, Berguedà, Bages, Solsonès i Anoia Nord. En aquesta àrea es preveu construir 1 una planta de tractament de FORM (compostatge), 5 plantes de tractament de RESTA i 5 de tractament de Voluminosos<sup>14</sup>.

Les actuacions previstes al **Projecte de Pla de Muntanya** en referència a la gestió de residus són molt més importants i comprenen més del 30% del pressupost dedicat a aquest programa. Especialment significativa és la construcció d'una planta de RESTA.

**TAULA 13. ACTUACIONS DE MILLORA DE LES XARXES HIDRÀULIQUES I DE GESTIÓ DELS RESIDUS AL RIPOLLÈS PREVISTES PER LA GENERALITAT DE CATALUNYA**

ACCIÓ PLANIFICADA	ANYS	PRESSUPOST
Col·lector en alta d'aigües residuals del sector de Pintors i direcció d'obra (Ajuntament de Ripoll)	2008	79 mil €
Construcció d'una planta de RESTA	2011-2012	20,3 milions €
Planta de Compostatge FORM	2008-2012	4,1 milions €
Estació Depuradora d'aigües residuals i col·lector de Planoles.	2010	?

Font: Projecte de Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012. Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal (2008).

Dins del programa de sanejament d'aigües, el Projecte de **Pla Comarcal de Muntanya 2008-2012** preveu una actuació, que no representen ni l'1% del pressupost d'aquest programa. D'altra banda, a la comarca hi ha prevista la construcció de 8 noves EDARS, properament per part de l'Agència Catalana de l'Aigua. Al mateix temps, el **Pla d'Iniciatives de Dinamització Comarcal** programa per a 2010 la creació de la Depuradora de Planoles, inicialment planificada per a 2014.

<sup>14</sup> Agència de residus de Catalunya (2009) Programa de Gestió de Residus Municipals a Catalunya Progremic 2007-2012 <http://www.arc.cat/ca/agencia/programes/index.html>

### **3. PACTE COMARCAL DE LES INFRAESTRUCTURES**

#### **Principis orientadors:**

- Tota infraestructura que s'impulsi, es planifiqui i s'executi a la comarca tindrà en compte com a criteris fonamentals per a la seva construcció la qualitat i l'impacte territorial.
- Tot i que el Pacte Comarcal permetrà disposar d'una eina de consens sobre les infraestructures que més necessita el territori, es continuarà promovent el debat polític, tècnic i social sobre com han de ser les infraestructures de futur del Ripollès

A continuació s'exposen les 25 propostes que formen part del pacte Comarcal de les Infraestructures del Ripollès, basades en el treball dels participants a la jornada del 18 d'abril. Primer estan ordenades per àmbits d'infraestructura i en segon lloc, en funció de la prioritització dels participants a la jornada.

## I. ACTUACIONS PER ÀMBIT D'INFRAESTRUCTURES

### 1. LES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Donant per acabat el desdoblament de la C17 Vic-Ripoll:

1. Variant Est de Ripoll.

2. Variants de l'Eix Pirinenc i Túnel de Toses.

Inclou les variants de Sant Joan de les Abadesses, Ripoll Nord, Campdevànol i Ribes de Freser.

3. Millorar la xarxa viària de connexió amb la xarxa ferroviària, amb l'objectiu de fomentar la intermodalitat "Park and Ride" (entre tren i un altre mitjà de transport públics o privat) entre Osona, Garrotxa i Ripollès.

4. Millores i condicionament de la xarxa viària local.

5. Definir la connexió entre el Ripollès i Berga.

## 2. LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES I EL TRANSPORT PÚBLIC

1. Disposar d'uns combois funcionals, propis d'una línia regional de mitja-llarga distància.

Entre més freqüència i més funcionalitat, per a recuperar l'ús de la línia és creu que és preferible potenciar la funcionalitat: Disposar de vagons on sigui possible treballar o estudiar (amb taules, butaques i possibilitat de connexió a Internet i cobertura mòbil). I al mateix temps, reduir el temps dels recorreguts. Que Rodalies arribi administrativament però amb vagons de llarga distància.

2. Augmentar les freqüència de transport públic per carretera entre el Ripollès i altres centres de serveis, estudis i treball.

3. Una comunicació més freqüent del transport públic per carretera entre els municipis petits i els municipis subcomarcals del Ripollès.

4. Acompliment del Pla d'Infraestructures de la Generalitat: Desdoblament de la via Montcada- Vic al 2016 i Vic- Ripoll al 2026.

5. Promoció, visibilitat i re-internacionalització de la línia ferroviària

Cal un Pla a mig -llarg termini (10 anys) global dels usos de la línia, que sigui fruit d'un compromís compartit per totes les administracions. Cal valoritzar la línia per a més usos i ampliar la seva comunicació a internet, i en la publicitat de RENFE.

### **3. LES INFRAESTRUCTURES ENERGÈTIQUES**

1. Disposar d'un Pla Estratègic de les Energies Renovables al Ripollès.

Que identifiqui quines energies i a quines zones tenen més potencial.

2. Estudiar les opcions de futur per a potenciar les minicentrals elèctriques.

3. Potenciar l'estudi per a la futura implantació de la Biomassa.

Tenim els recursos naturals necessaris per impulsar-la a equipaments o crear calefacció de barri.

4. Potenciar la coordinació entre administracions i operadors elèctrics locals i comarcals per a donar resposta als problemes de la comarca.

5. Elaborar un Pla d'Estalvi i Eficiència Energètica dirigit a llars, empreses i edificis públics. Perquè sensibilitzi a través de campanyes itinerant.

## 4. LES INFRAESTRUCTURES DE TELECOMUNICACIONS

1. Garantir la cobertura de TDT a tota la comarca.

Coordinar des del Consell Comarcal el canvi de la TV analògica a Digital (TDT)

2. Fer arribar la fibra òptica al Catllar i a punts clau de la comarca.

3. Garantir el senyal de telefonia mòbil a tot el territori.

4. Planificació comarcal i local de les telecomunicacions, amb un cens de fibra fosca. Per fer-ho caldrà assessorament tècnic als Ajuntaments.

Fer una previsió, anàlisi i reorganització de la tota comarca en telecomunicacions.

Augment de la banda ampla en els propers 3 – 5 anys. Demanar subvencions per les connexions via satèl·lit, sobretot en el cas de les masies aïllades.

5. Estendre i facilitar l'ús de les TIC

Potenciar aquelles eines que ja existeixen com webs, blocs, oficines virtuals com per exemple la web de la concessió de recaptació, etc. Pacte comarcal per la formació global en TIC a escoles i persones grans.

## 5. LES INFRAESTRUCTURES HIDRÀULIQUES I LA GESTIÓ DE RESIDUS

1. Executar els plans directors de l'aigua: millora de xarxes de distribució i captació d'aigua potable.

Es planteja la possibilitat de crear un ens supramunicipal que faci la gestió.

2. Disposar a curt termini de depuradores per a cada municipi i a mig termini també als nuclis agregats.

Fer especial atenció a Toses i Gombrèn que no tenen un termini establert.

3. Creació d'infraestructures per a la gestió dels residus: una planta de compostatge a l'antic abocador clausurat del Ripollès, la deixalleria de la Vall de Ribes i una planta de transferència.

4. Implantar el sistema de recollida de residus Porta a Porta als principals nuclis de població de la comarca.

5. Promoció de la minimització de residus a través de mesures concretes.

## II. ACTUACIONS PRIORITZADES (18.04.09)

1. Acompliment del Pla d'Infraestructures de la Generalitat: Desdoblament de la via Montcada- Vic al 2016 i Vic- Ripoll al 2026.
2. Disposar d'uns combois funcionals, propis d'una línia regional de mitja-llarga distància.
3. Promoció de la minimització de residus a través de mesures concretes.
4. Variants de l'Eix Pirinenc i Túnel de Toses
5. Disposar d'un Pla Estratègic de les Energies Renovables al Ripollès.
6. Variant Est de Ripoll
7. Fer arribar la fibra òptica al Catllar i a punts clau de la comarca
8. Potenciar l'estudi per a la futura implantació de la Biomassa.
9. Creació d'infraestructures per a la gestió dels residus: una planta de compostatge a l'antic abocador clausurat del Ripollès, la deixalleria de la Vall de Ribes i una planta de transferència.
10. Millorar la xarxa viària de connexió amb la xarxa ferroviària, amb l'objectiu de fomentar la intermodalitat "Park and Ride" (entre tren i un altre mitjà de transport públics o privat) entre Osona, Garrotxa i Ripollès.
11. Promoció, visibilitat i re-internacionalització de la línia ferroviària
12. Garantir la cobertura de TDT a tota la comarca.
13. Disposar a curt termini de depuradores per a cada municipi i a mig termini també als nuclis agregats.
14. Executar els plans directors de l'aigua: millora de xarxes de distribució i captació d'aigua potable.
15. Augmentar les freqüència de transport públic per carretera entre el Ripollès i altres centres de serveis, estudis i treball.

16. Implantar el sistema de recollida de residus Porta a Porta als principals nuclis de població de la comarca.
17. Definir la connexió entre el Ripollès i Berga.
18. Garantir el senyal de telefonia mòbil a tot el territori.
19. Estendre i facilitar l'ús de les TIC.
20. Planificació comarcal i local de les telecomunicacions, amb un cens de fibra fosca. Per fer-ho caldrà assessorament tècnic als Ajuntaments.
  
21. Millores i condicionament de la xarxa viària local.
22. Potenciar la coordinació entre administracions i operadors elèctrics locals i comarcals per a donar resposta als problemes de la comarca.
23. Elaborar un Pla d'Estalvi i Eficiència Energètica dirigit a llars i empreses
24. Estudiar les opcions de futur per a potenciar les minicentrals elèctriques.
25. Una comunicació més freqüent del transport públic per carretera entre els municipis petits i els municipis subcomarcals del Ripollès.

## **ANNEX 1. PARTICIPANTS EN LA DEFINICIÓ DEL PACTE COMARCAL DE LES INFRAESTRUCTURES**

### **Grup de debat de les infraestructures viàries**

Esteve Pujol, Alcalde de Camprodon

Eudald Casas, Regidor d'Urbanisme de l'ajuntament de Ripoll

Xavier Cima, cap comarcal de CiU

Ferran Camps, enginyer Generalitat de Catalunya

Esteve Costa, enginyer agrònom

Toni Llagostera, Plataforma El Ripollès Existeix

Santi Llagostera, Associació ARÇ

Francesc Bardera, Plataforma Vall del Rigat

### **Grup de debat de les infraestructures ferroviàries**

Eudald Fajula, membre del PSC

Teresa Jordà, Alcaldessa de Ripoll

Jaume Cabaní, Fundació Eduard Soler

Joan Vilalta, President de la UIER

Pere Jordi Piella, Plataforma El Ripollès Existeix

Paula Elvira, usuària de Renfe

### **Grup de debat de les infraestructures energètiques**

Ramon Roqué, Alcalde de Sant Joan de les Abadesses

Carme Freixa, Vicepresidenta del Consell Comarcal i del Consorci Ripollès Desenvolupament

Gerard Costa, Regidor de CiU a l'ajuntament de Sant Joan de les Abadesses

Daniel Birba, Regidor de CiU a l'ajuntament de Camprodon

Lluís Sabata, Director de LERSA

Joan Baz, Comissions Obreres

Laia Monterde, coordinadora Pacte Comarcal Infraestructures

**Grup de debat de les infraestructures de telecomunicacions:**

Núria López, Alcaldessa de Campdevàrol

Miquel Rovira, Cap de l'oposició al Consell Comarcal i regidor de CiU a l'ajuntament de Ripoll

Albert Pujol, Fundació Televall

Roger Peñarroya, empresa telecomunicacions i conseller comarcal Noves Tecnologies

Raimon Subirà, Comunicacions del Ripollès

Marc Sadurní, empresa Clickara.com

**Grup de debat de les infraestructures de sanejament i residus:**

Enric Pérez, President del Consell Comarcal

Àngel Ferrer, Conseller comarcal Medi Ambient

Jordi Munell, Regidor de CiU a l'ajuntament de Ripoll

Josep Rossell, Conseller comarcal de Residus Sòlids i Urbans i gerent Cooperativa Vallfogona

Àngel Valeriano, Director EDAR Ripoll

Jordi Batchelli, Gerent Vigfa residus

Mingo Gómez, Fundació MAP