

## DEPARTAMENT DE LA PRESIDÈNCIA

### DECRET

376/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'atorga la Medalla d'Or de la Generalitat de Catalunya a l'Honorable senyor Antoni Gutiérrez Díaz.

Antoni Gutiérrez Díaz va néixer el 19 de gener de 1929 a Premià de Mar. El 1934 es va traslladar amb la seva família a Barcelona. Va fer els primers estudis en una acadèmia, al barri de l'Eixample, i va començar a treballar, combinant estudi i treball, en una botiga de queviures. Més endavant, va obtenir una beca als Escolapis, on va fer el batxillerat.

Va estudiar medicina i va fer oposicions a intern de la càtedra de Pediatria i, en acabar, va començar immediatament la seva activitat professional com a pediatra. Després va anar a Finlàndia, on va fer l'especialitat de Neonatologia. Exerceix la pràctica privada i l'assistència en la Seguretat Social.

L'any 1959 va ingressar al Partit Socialista Unificat de Catalunya. Va actuar reunint sobre tot persones de la professió i intel·lectuals en general.

Va ser detingut per primer cop el 1953. El desembre de 1962 va ser detingut de nou i sotmès a un consell de guerra, que el va condemnar a 8 anys, dels quals en va passar 3 al penal de Burgos. Va conviure amb Julián Grimau abans que aquest fos executat. En sortir de la presó, fou detingut, empresonat i multat reiteradament.

Va ser una de les personalitats principals de l'Assemblea de Catalunya i va contribuir decididament a la seva consolidació i influència com a plataforma unitària durant els darrers anys del franquisme.

Probablement sigui en l'Assemblea de Catalunya on es produeix la màxima expressió de l'aportació del PSUC a la cultura política democràtica catalana. Una aportació caracteritzada per una sòlida voluntat unitària, l'aposta per un catalanisme popular i el rebuig del dogmatisme i de l'ideologisme. Es fa molt difícil recordar aquell moment històric sense que es faci present la figura sempre animosa i amistosa d'Antoni Gutiérrez Díaz, el "Guti". Amb Joan Reventós, Gregorio López Raimundo, Josep Benet, Jordi Pujol i tants d'altres, es conforma la imatge col·lectiva del moment més àlgid de l'oposició antifranquista a Catalunya.

Amb l'arribada de la democràcia, és elegit l'any 1977, en el IV Congrés del PSUC, secretari general. El 1981, en el V Congrés, va renunciar a aquest càrrec i el 1982, en el VI Congrés, és elegit de nou secretari general. Va ocupar aquest càrrec fins a l'any 1986.

El retorn del president Josep Tarradellas i el restabliment de la Generalitat simbolitzava el compliment d'una de les aspiracions de l'Assemblea de Catalunya. Amb la seva participació en el primer Govern de la Generalitat restablerta, Antoni Gutiérrez Díaz en va ser un apassionat protagonista.

Fou conseller de la Generalitat provisional, presidida per Josep Tarradellas, i diputat al Parlament espanyol el 1977. Va renunciar al seu escó per dedicar-se a la política catalana. Fou diputat del Parlament de Catalunya des de 1980

fins al juny de 1987, en què és elegit diputat del Parlament Europeu.

L'altra gran passió política d'Antoni Gutiérrez Díaz ha estat Europa. El seu antidogmatisme el va fer abraçar amb convicció des de primera hora la causa europeïsta, com la millor expressió del compromís sincerament democràtic del PSUC. D'aquesta manera, entorn de l'aspiració europea es forjava l'altre gran consens de la política democràtica catalana.

Al Parlament Europeu ha estat president de la Comissió de Política Regional de 1992 a 1994.

Després de les eleccions del 12 de juny de 1994, és elegit vicepresident del Parlament Europeu, i elegit de nou en aquest càrrec el 15 de gener de 1997.

Fins al 13 de juny de 1999, en què deixa de ser eurodiputat, a més de vicepresident del Parlament Europeu, ha estat membre de les comissions de Política Regional, Reglament, Institucional i Peticions.

Des de llavors fins a les darreres eleccions europees del 13 de juny de 2004 ha mantingut la relació d'Iniciativa per Catalunya-Verds amb el grup dels Verds al Parlament Europeu i amb les institucions europees en general.

Amb la seva presència als mitjans de comunicació s'ha distingit especialment fent pedagogia -com diria ell mateix- de la nostra condició de ciutadans europeus

En distingir amb la Medalla d'Or de la Generalitat de Catalunya el doctor Antoni Gutiérrez Díaz es vol reconèixer el millor de la tradició progressista catalanista de la segona meitat del segle XX, sintetitzada en la unitat antifranquista, la recuperació de les nostres institucions nacionals, el ressorgiment del catalanisme popular i la decidida vocació europea del nostre poble.

Per tot això, de conformitat amb el que disposen els articles 5 i 7 del Decret 315/2004, de 22 de juny, pel qual es regula la Medalla d'Or de la Generalitat de Catalunya, i d'acord amb el Govern,

### DECRET:

#### Article únic

S'atorga la Medalla d'Or de la Generalitat a l'Honorable Sr. Antoni Gutiérrez Díaz, en reconeixement de la seva trajectòria cívica i política al servei de Catalunya.

Barcelona, 3 d'octubre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA

President de la Generalitat de Catalunya

(06.276.063)



## DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES

### DECRET

362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat.

Durant les darreres dècades, el creixement del parc automobilístic i la dispersió d'activitat i població en el territori han definit un patró de mobilitat basat en l'ús massiu del vehicle privat que es caracteritza pels enormes costos econòmics, socials i ambientals que provoca al conjunt de la societat. Els impactes d'aquest patró, que cal superar, són ben amplis: elevada ocupació de l'espai públic, alt consum de recursos energètics, fortes emissions de contaminants a l'atmosfera, difícil integració social de les persones que no tenen accés al vehicle privat, etc.

Per tal de canviar aquest patró de mobilitat, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de persones i del transport de mercaderies orientada a la seguretat i a la sostenibilitat, i determina els instruments de planificació i de gestió necessaris per assolir els objectius del nou model de mobilitat.

Les Directrius Nacionals de Mobilitat constitueixen el marc orientador del seguit d'instruments de planificació previstos a la Llei de la mobilitat, mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control que cal aplicar en l'elaboració dels diferents plans previstos a la Llei.

En concret, la missió específica de les Directrius Nacionals de Mobilitat és la de constituir un filtre entre la diagnosi de la situació actual de cada pla i el programa d'actuacions corresponent. Caldrà revisar el grau d'acompliment de les directrius en el moment previ a la redacció del pla, establir un conjunt d'objectius coherents amb les directrius i definir un conjunt d'actuacions que assegurin un cert grau de consecució dels objectius de les Directrius Nacionals de Mobilitat.

Les Directrius Nacionals de Mobilitat s'hauran de revisar, com a mínim, amb una periodicitat de sis anys per tal d'incorporar els ràpids canvis que es produeixen en l'entorn de la mobilitat (noves tecnologies, noves fonts d'energia, increment de les exigències ambientals, etc.). A més, la revisió periòdica del grau d'assoliment dels objectius de les Directrius Nacionals de Mobilitat, mitjançant el conjunt d'indicadors proposat, ha de permetre avançar cap a un nou model de mobilitat més sostenible, més segur, que assegurï la competitivitat de l'economia del país i la qualitat de vida dels ciutadans, i que constitueixi una eina d'integració i cohesió social.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha tramitat les Directrius Nacionals de Mobilitat seguint el procediment que estableix el Decret 466/2004, de 28 de desembre. Un dels objectius d'aquesta tramitació ha estat el de garantir una àmplia participació pública i institucional en el procés de discussió de les Directrius Nacionals de Mobilitat. A aquests efectes, el projecte va ser sotmès a la consideració dels ens locals i les diferents administracions a Catalunya, d'entitats i organismes representatius en l'àmbit de la mobilitat, i també a infor-

me del Consell de la Mobilitat i d'altres òrgans consultius de l'Administració de la Generalitat. El resultat d'aquest procés ha permès formular la configuració definitiva de les Directrius Nacionals de Mobilitat, que incorporen les aportacions resultants d'aquest procés de participació pública i dels informes emesos, que han estat valorades favorablement pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Per això, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques i d'acord amb el Govern,

#### DECRETO:

##### Article 1 Aprovació

S'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat, que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control.

##### Article 2 Naturalesa jurídica

Les Directrius Nacionals de Mobilitat tenen caràcter de Pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

##### Article 3 Objectiu

Les Directrius Nacionals de Mobilitat tenen com a objectiu configurar un sistema de transport més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional, augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal, incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans, aportar una major seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

##### Article 4 Directrius

Per al desenvolupament dels objectius indicats a l'article 3, el pla estableix les següents directrius, que han d'orientar els instruments de planificació i les actuacions que tinguin incidència en matèria de mobilitat:

1. Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials.
2. Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic.
3. Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport.
4. Millorar la qualitat, fiabilitat i seguretat del transport públic de superfície.
5. Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi, evitant l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.
6. Augmentar l'àrea d'influència dels aeroports de Catalunya, complementant una oferta atractiva de destinacions amb les adequades connexions amb la xarxa ferroviària d'alta velocitat.
7. Fomentar l'accés en transport públic als aeroports de Catalunya.

8. Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible.

9. Establir mesures que garanteixin la traçabilitat i la qualitat del servei de transport de mercaderies.

10. Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb altres alternatives menys sostenibles.

11. Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.

12. Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar-los al Pla de seguretat viària.

13. Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes.

14. Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura vers la mobilitat sostenible i segura.

15. Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.

16. Dotar el sistema logístic de Catalunya d'una xarxa ferroviària adequada per a mercaderies com a mode alternatiu al transport per carretera.

17. Dotar Catalunya d'un sistema de plataformes logístiques intermodals adaptades a les necessitats dels àmbits territorials.

18. Assegurar un nivell mínim de servei a les vies interurbanes de la xarxa viària de Catalunya.

19. Promoure infraestructures logístiques que racionalitzin i optimitzin el sistema de transport de mercaderies per carretera.

20. Dotar el sistema aeroportuari català de les infraestructures per a la càrrega aèria adaptades als requeriments de producció i consum de Catalunya.

21. Millorar les infraestructures i la qualitat dels serveis portuaris, assegurant l'adequada connexió intermodal.

22. Potenciar el transport marítim de curta distància.

23. Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

24. Introduir les necessitats de la distribució urbana de mercaderies en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

25. Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, considerant l'accés en transport públic a les àrees allunyades dels àmbits urbans.

26. Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, integrant la distribució urbana de mercaderies en la planificació general del transport urbà i en les normatives locals específiques.

27. Aprofundir en el coneixement sobre la mobilitat a Catalunya.

28. Promoure la participació pública i la gestió integrada de la mobilitat a Catalunya.

##### Article 5 Revisió

Les Directrius Nacionals de Mobilitat s'han de revisar, com a mínim, cada sis anys, d'acord amb el procediment que estableix l'article 3 del Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat.

##### Article 6 Consulta

Les Directrius Nacionals de Mobilitat es poden consultar a la seu del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i a la web <http://www.gencat.cat/ptop>.

#### DISPOSICIÓ ADDICIONAL

Adaptació del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya – Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística

El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya – Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística, s'ha d'adaptar, si escau, a les Directrius Nacionals de Mobilitat, en compliment del que determina la disposició addicional novena de la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària.

#### DISPOSICIÓ FINAL

Aquest Decret entra en vigor l'endemà de la seva publicació al DOGC.

Barcelona, 3 d'octubre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA  
President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS  
Conseller de Política Territorial  
i Obres Públiques  
(06.270.153)

#### DECRET

363/2006, de 3 d'octubre, dels serveis de transport urbà de viatgers en autobús amb finalitat cultural i turística.

El transport públic de viatgers per carretera és una activitat que ha evolucionat molt en el temps per tal de donar resposta en tot moment a les demandes canviants de la societat.

Un exemple d'aquesta dinàmica és l'aparició en els darrers anys d'una nova modalitat de servei que, amb diferents denominacions, ofereix recorreguts en un àmbit urbà i metropolità destinats principalment a facilitar els desplaçaments per motius d'oci o culturals.

Aquests serveis van adreçats fonamentalment, tot i que no s'exclouen altres usuaris, a les persones que gaudeixen d'una estada temporal, sovint per motius turístics, en una determinada població. Generalment, la fórmula emprada consisteix en la reiteració d'un itinerari preestablert que busca oferir al client la visió i l'accés als llocs d'interès de la ciutat de forma flexible, amb un accés al vehicle en diferents punts que evita les rigideses pròpies d'una línia amb un únic origen i una única destinació.

Aquest tipus de transport té unes característiques que no acaben d'encaixar íntegrament en cap de les modalitats que són pròpies de la tipologia clàssica del transport de viatgers. Per una banda, la continuïtat de la seva prestació, així com també la reiteració de l'itinerari i l'existència d'unes parades fixes i predeterminades i el consegüent ús intensiu del viari, que són propis