

Manresa, 19 de febrer de 2008

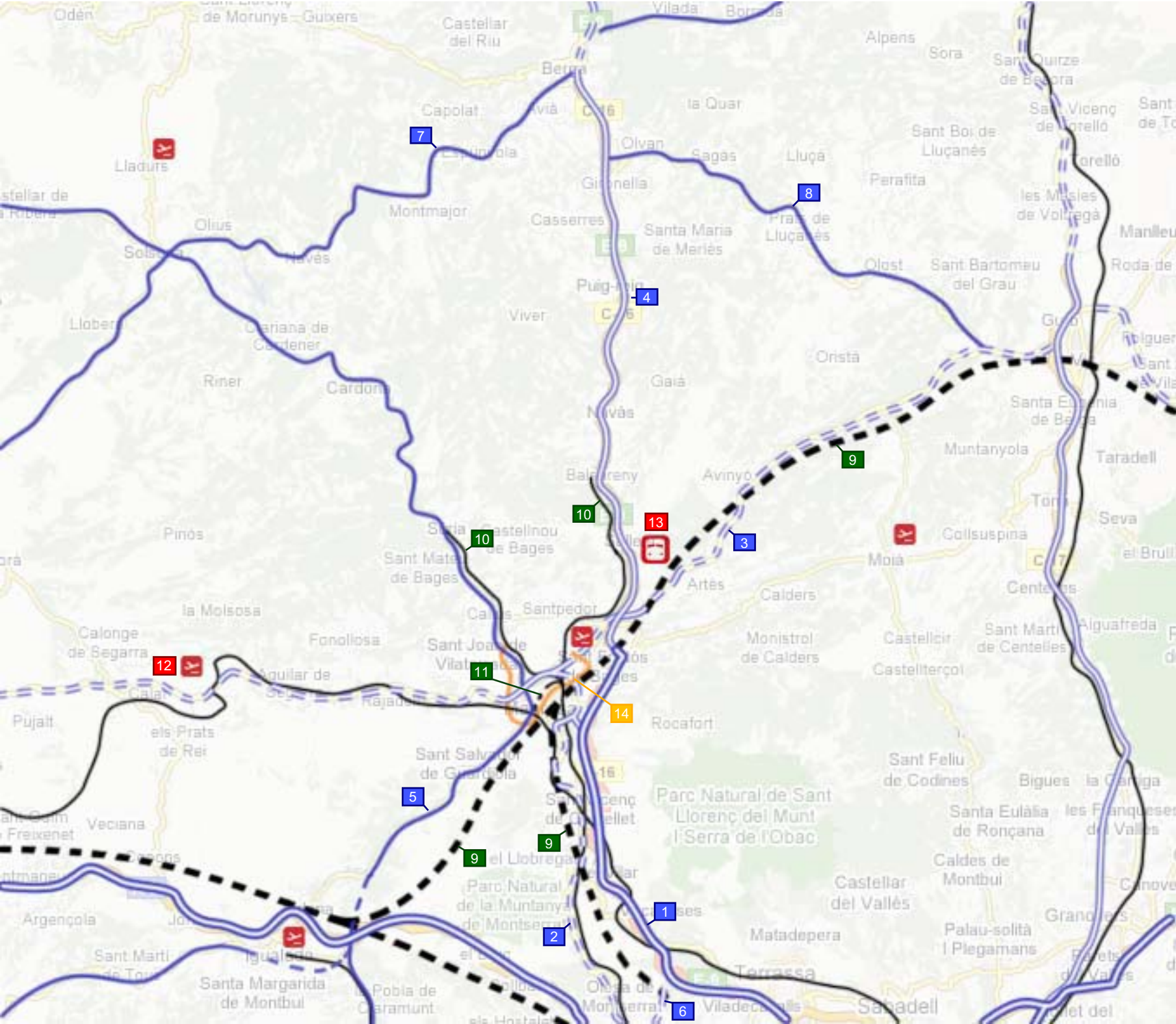
El Bages és moderadament optimista respecte les seves perspectives de futur: el seu pes demogràfic creixent, la proximitat a la primera corona de la Regió Metropolitana de Barcelona, una bona accessibilitat, la bona qualitat ambiental de l'entorn, l'esforç per a dotar-se d'eines de gestió urbanística i territorial, i una sèrie de projectes econòmics que, tot i trobar-se encara en fase embrionària, poden portar canvis a la comarca a mig termini, són els principals actius d'una comarca que confia sabrà aprofitar les oportunitats per a potenciar i atraure activitats avançades i intenses en coneixement. En aquest sentit, la recent implantació de Microsoft permet ser optimistes, però cal encara desenvolupar mecanismes que permetin trencar una tradicional fuga de talents cap a Barcelona. La capitalitat de la Vegueria de la Catalunya Central podria ajudar, però aquest és un canvi que es creu difícilment formalitzable en el context actual, tot i que la transferència d'una unitat de serveis territorials de la Generalitat de Catalunya n'és un primer pas, si més no cap a una implantació de facto.

En el capítol d'infraestructures, els accessos a la primera corona de la Regió Metropolitana de Barcelona i la línia ferroviària transversal són les principals inquietuds dels sectors econòmics del Bages. El peatge de la C-16 i la deficiència de l'enllaç d'aquesta via cap a la vall del Llobregat propicia un trànsit de vora 30mil vehicles diaris sobre la carretera convencional de Manresa a Abrera (C-55), que té un elevat grau de sinistralitat. A curt termini no s'espera la construcció de cap alternativa a la C-16 gratuïta i en alta capacitat. L'Eix Transversal Ferroviari és el segon motiu de preocupació dels empresaris del Bages, pels beneficis que suposaria un enllaç cap a Lleida i Girona, però especialment per la possibilitat d'accedir Barcelona de forma ràpida; es valora entre una de les actuacions més necessàries pel desenvolupament econòmic de la comarca –amb més de 9 punts sobre una escala de 10-, però alhora és considerada l'actuació menys probable d'executar a mig termini.

D'entre les grans actuacions viàries en curs -desdoblament dels eixos Transversal i del Llobregat, i el condicionament de l'itinerari Montblanc – Igualda – Manresa – Vic – Figueres- el que preocupa més és l'eix del Llobregat, que difícilment es completarà fins a Toulouse. Es percep que a mig termini caldrà desdoblar l'itinerari Montblanc – Figueres per Manresa, de forma anàloga a l'eix Transversal, perquè aquesta via canalitzarà un volum de trànsit important quan es trobi totalment en servei, trànsit principalment de pas.

Les actuacions que els assistents valoren com a probables que s'executin, i per tant són font d'un menor grau de preocupació, són la construcció de l'Aeroport Corporatiu de la Regió Metropolitana de Barcelona, la implantació de fibra òptica a polígons i municipis de l'entorn de Manresa, i l'habilitació dels actuals ramals de mercaderies de Súria i Sallent per a transport de viatgers. Aquesta darrera actuació es valora favorablement si les estacions es localitzen dins les poblacions servides, però es considera menys prioritària que la potenciació dels serveis d'autobús, que són més flexibles i adequats a la demanda actual. La millora de la velocitat comercial de les línies actuals és encara una assignatura pendent, però es confia que s'actuarà a curt termini en aquesta línia.

És una opinió generalitzada entre els assistents que existeix una necessitat real d'augmentar la transparència i el rigor en els processos de prioritització d'inversions i presa de decisions per part de les administracions públiques.



INFRAESTRUCTURES A DEBAT A MANRESA

XARXA VIÀRIA

- 1 Peatge de la C-16
- 2 Desdoblament C-55sud Sant Fruitós - Castellbell - Abrera
- 3 Desdoblament Eix Transversal viari (C-25)
- 4 Desdoblament Eix del Llobregat (C-16 // E-09)
- 5 Condicionament C-37 Manresa - Igualada - Montblanc
- 6 Ramal autovia Abrera - Viladecavalls
- 7 Condicionament Eix pre-pirinenc (C-26)
- 8 Condicionament C-154 Gironella - Prats de Lluçanès - Vic

FERROCARRIL

- 9 Eix Transversal ferroviari
- 10 Condicionament ramals de mercaderies de Sallent i Súria per a passatgers
- 11 Enllaç xarxa Renfe - FGC a Manresa

PORTS, AEROPORTS I LOGÍSTICA

- 12 Aeroport corporatiu (emplaçament en estudi)
- 13 Logis Bages

TRANSPORT PÚBLIC

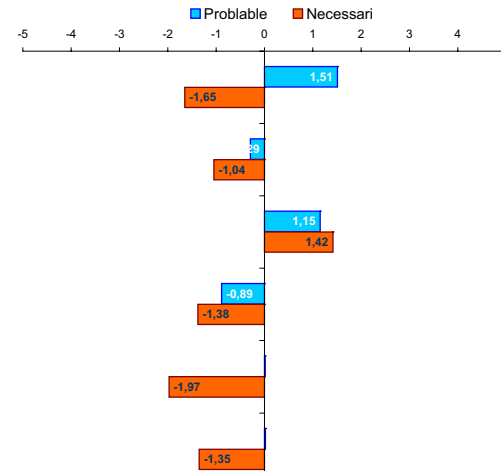
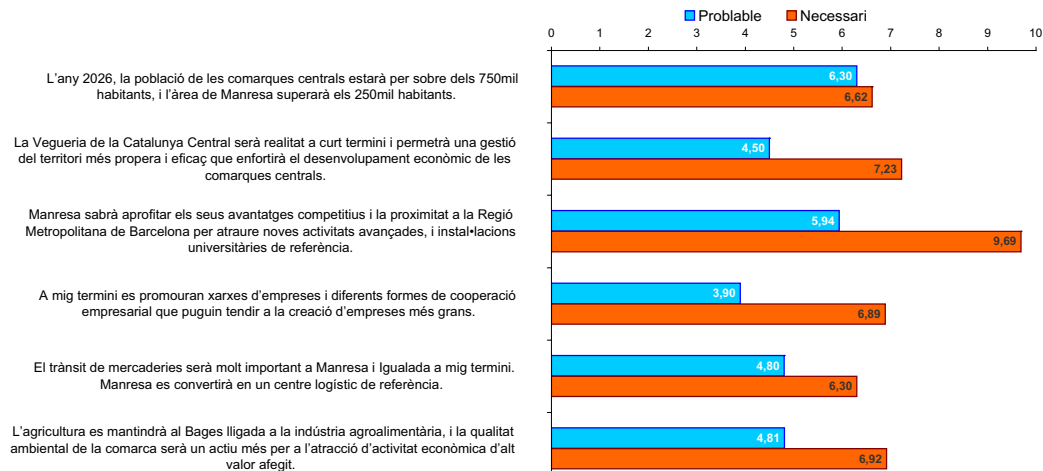
- 14 Tramvia Bages

Resultats de l'enquesta

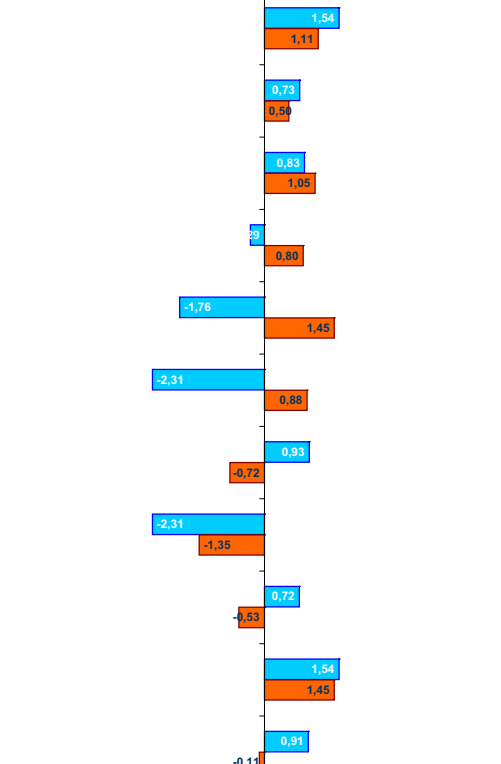
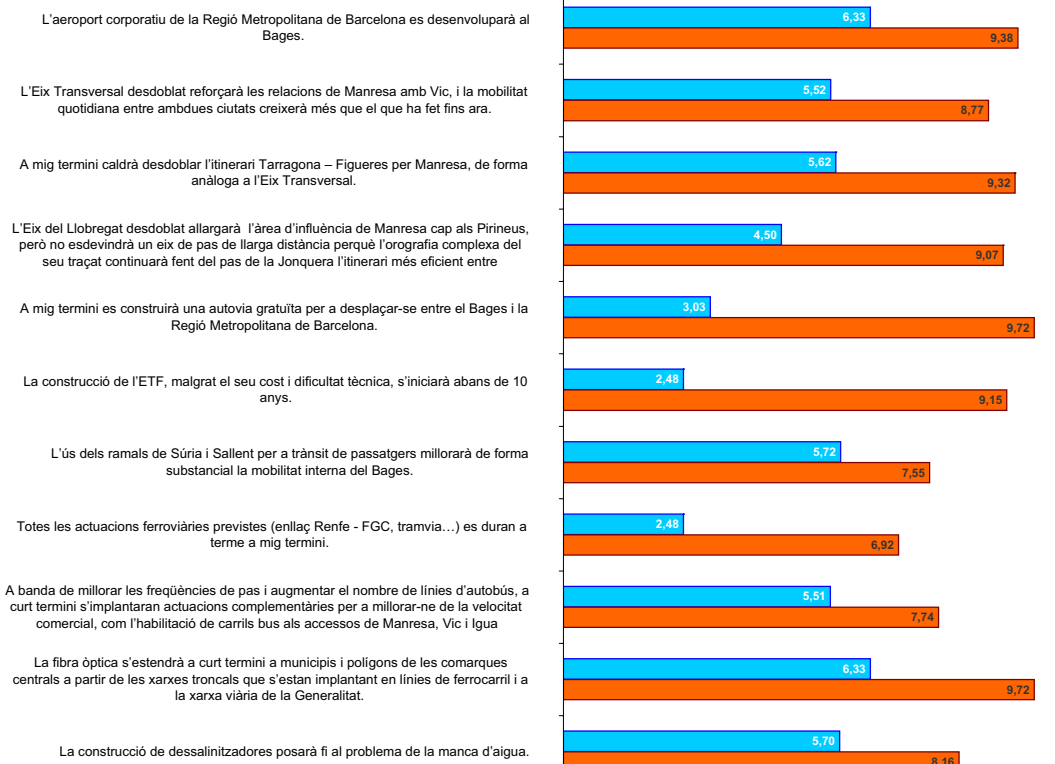
Desviació respecte la mitjana

Grau de preocupació

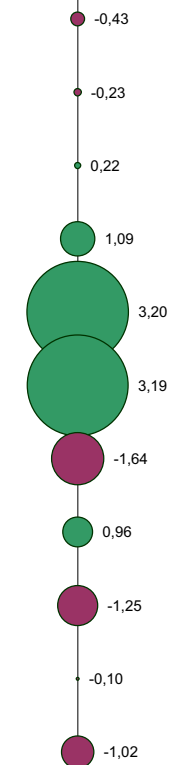
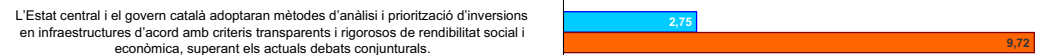
Economia



Infraestructures



Governabilitat



EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

L'àmbit territorial de les Comarques Centrals té una població de 489.519 habitants (Idescat 2007), la qual cosa representa 6'8% de la població catalana. Si bé és cert que la població d'aquesta àrea ha augmentat de forma important en els darrers anys, l'increment ha estat més moderat que en altres àmbits de Catalunya. L'augment demogràfic entre el 1998 i el 2007 es xifra en un 16% a Comarques Centrals, però al Camp de Tarragona en un 30'1% i a Girona en un 26'5%; a Ponent, Terres de l'Ebre i la Regió Metropolitana de Barcelona als volts d'un 14%. Amb anterioritat a 1998, la població es trobava estable a l'entorn dels 400mil habitants des de la dècada dels 70 (les crisis industrials dels 70 i 80 expliquen en part que l'àmbit quedés al marge de grans fluxos migratoris durant el període).

La població de nacionalitat no espanyola representa el 9'6% del total de l'àmbit, amb una àmplia majoria de nacionalitat africana (vora el 50%). La resta d'àmbits catalans situen el seu percentatge d'immigració entre el 12% i el 16% (Girona, 16'9%).

El Bages, Osona i l'Anoia concentren el 90% de la població de les Comarques Centrals. Amb 13mil habitants, el Solsonès només representa el 2'8% del total de població. Manresa és l'únic municipi que supera els 50mil habitants, amb una població total de 73mil habitants, i Igualada i Vic es queden amb poblacions d'entre 30mil i 40mil habitants, si bé és cert que cadascuna d'aquestes viles té un petit efecte d'aglomeració que n'incrementa el seu pes demogràfic, en el cas d'Igualada fins a 60mil habitants.

Tot i això, es preveu que en els propers 20 anys aquest àmbit sigui el que encapçali el creixement demogràfic de Catalunya. Unes millores substancials de l'accessibilitat resultants de les infraestructures de transport que s'hi ha anat construint en els últims anys o que hi estan planejades, sumat a la proximitat física a la Regió Metropolitana de Barcelona, la disponibilitat de sòl a un cost més baix, i al fet que aquesta podria quedar saturada a curt termini, són els arguments que esgrimits en les diagnosis dels documents de planejament per a justificar aquest creixement demogràfic durant les properes dècades.

OCUPACIÓ DEL SÒL

La densitat de població a les Comarques Centrals és relativament baixa. L'orografia moderadament accidentada ha propiciat el poblament de les planes i les valls fluvials. Els accidents geogràfics han dificultat les relacions transversals entre les comarques de l'àmbit, tot i l'escassa distància a vol d'ocell que separa ciutats com Igualada, Manresa i Vic, i el creixement exponencial de les darreres dècades a la Regió Metropolitana de Barcelona s'ha canalitzat principalment cap a les comarques del litoral i prelitoral català. En aquests moments, les Comarques Centrals presenten una reserva important de sòl que podria entrar en joc en les properes dècades.

	Superfície	% de sup./ Catalunya	sup. amb pendent < 20%	% sup. amb pendent < 20% sobre la comarca	Sup. pendent > 20%
Bages	129.490	4,06	509,00	39,30	1,60
Berguedà	118.246	3,71	626,70	53,00	1,96
Anoia	8.666	0,27	44,01	51,20	0,14
Osona	126.361	3,96	673,14	53,30	2,11
Solsonès	99.860	3,13	719,19	72,00	2,25
Comarques Centrals	615.260	19,29	5606,60	53,00	17,58
Catalunya	3.189.430	100,00	31895,30	49,80	100,00

Font: Mcrit a partir de les dades del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

La planificació territorial espera aconseguir que s'estructurin unes àrees urbanes potents, en els escenaris de Catalunya 2026, al voltant de Manresa, Igualada i Vic, assegurant una estructura nodal que vertebrï tot el territori i faciliti la recuperació demogràfica. La proposta del PTPCC per a Manresa i la seva complexa àrea urbana, parteix de que, al costat de les àrees d'Igualada i Vic, és un dels nodes fonamentals que han de garantir que el desenvolupament econòmic de Catalunya durant els propers quinquennis, amb els creixements demogràfics que hi aniran associats. El PDU del Bages reserva un paper principal a aquest àmbit, que podria fer un salt de rang tot situant-se com a *polaritat articuladora entre una Catalunya interior, que ha anat perdent pes demogràfic i econòmic des de principis de la primera revolució industrial i la Catalunya costanera hiperurbanitzada*.

Així doncs, es preveu un augment de la població de les Comarques Centrals de prop del 70% en els propers 20 anys, creixement que aniria acompanyat de la creació de 170mil nous llocs de treball. Conseqüentment, els PDUs del Bages (ja aprovat), de la Conca d'Òdena (en fase d'informació pública) i de la Plana de Vic (en elaboració) preveuen que caldrà construir en aquests àmbits fins l'any 2026 prop de 46mil, 24mil i 30mil nous habitatges respectivament per a satisfer les noves demandes.

Els PDUs estableixen directius, normes i recomanacions per a l'ordenació urbanística d'aquests creixements. Les determinacions que han de ser respectades per les actuacions de desenvolupament territorial, especialment pels plans urbanístics municipals, relatives al tractament del sòl no urbanitzable i a la protecció del patrimoni territorial, a les infraestructures de mobilitat, i a l'ordenació dels assentaments i activitats econòmiques.

Demanda de sòl residencial	57.952 habitatges (965 ha)		
Oferta de sòl residencial en el planejament vigent	Mantenint densitats	Incrementant densitats en l'àrea central	Incrementant densitats en tot l'àmbit
	17.680 hab	30.365 hab	46.995 hab
Necessitats de nou sòl residencial esgotant planejament vigent	670 ha	460 ha	183 ha
Demanda de nou sòl per a activitats econòmiques (indústria i serveis)	744 ha		
Oferta de sòl per a activitats econòmiques en planejament vigent	753 ha		

Escenari de referència del PDU del Bages

Paral·lelament, s'observa ja actualment un procés de transformació de segones residències construïdes durant els anys 60 i 70 en habitatges principals, sobretot en aquells municipis més propers al Vallès i a l'Alt Penedès i que es troben servits per vies d'alta capacitat i línies de ferrocarril que comuniquen amb Barcelona i el seu entorn (FGC d'Igualada i Manresa, rodalies de Renfe a Manresa i Vic).

Entre els objectius del Pla Territorial de les Comarques Centrals (PTPCC), s'hi compta la promoció de canvis qualitatius que permetin la consolidació d'estructures urbanes en les àrees extenses on dominen les urbanitzacions de baixa densitat; la creació organismes de cooperació supramunicipal, que també haurien de facilitar l'aparició d'un lideratge compartit, amb capacitat de dirigir les grans transformacions territorials; el manteniment de l'activitat agrària i la conservació del paisatge, regenerant-lo en els casos on les agressions sofertes denoten unes fragilitats a hores d'ara estructurals: runams, contaminacions dels freàtics o incendis forestals.

La majoria d'agents polítics, socials i econòmics del Bages han coincidit en la necessitat d'ordenar el territori, en aquest sentit la redacció del document del PDU es valora positivament i es percep com a una eina de planificació necessària. No obstant això, hi ha hagut algunes discrepàncies respecte la metodologia i les formes que s'han fet servir i respecte les propostes d'ordenació resultants.

EVOLUCIÓ DE L'ECONOMIA

La comarca del Bages es troba situada al centre de Catalunya, a l'Eix del Llobregat i l'Eix Transversal, amb bones comunicacions viàries amb Barcelona i el seu entorn metropolità més proper. També manté relacions socials i econòmiques relativament intenses amb municipis del Baix Llobregat, el Berguedà i el Solsonès. Amb una extensió de 1.299 km² sobre la Depressió Central Catalana, el Bages és una de les comarques més extenses, i industrials, en termes relatius, de Catalunya. L'any 2006 hi vivien més de 173.236 persones.

La proximitat a l'àrea metropolitana de Barcelona, l'obertura del túnel del Cadí i la posterior revitalització de l'eix del Llobregat, el desdoblament de l'Eix Transversal, la aposta per la universitat de Manresa, i la relació de col·laboració que manté amb sectors industrials de la comarca, la construcció de nous polígons industrials ben equipats, adequats per la implantació d'activitats industrials avançades, les iniciatives de promoció de xarxes d'innovadors, els acords de cooperació entre agents privats i públics pel desenvolupament territorial, projectes de recuperació del patrimoni cultural i dinamització turística, la capitalitat de Manresa, o l'aprovació recent d'un Pla Director Urbanístic pel Pla del Bages, són elements que, si bé alguns d'ells en estat embrionari, són significatius de les estratègies de transformació econòmica de la comarca, que pretén valoritzar la tradició industrial, la disponibilitat de sòl i l'accessibilitat, per generar activitats més productives, de més valor afegit. Durant els darrers anys, el creixement econòmic no ha estat el resultat de millores productives o organitzatives en les empreses, sinó de l'arribada d'empreses atretes per la disponibilitat de sòl a baix preu, i del creixement del nombre de treballadors ocupats, molts d'ells d'origen immigrat.

D'altra banda, la comarca ha estat escenari de diverses iniciatives de planificació estratègica: l'any 1991 el primer Pla estratègic comarcal *El Bages cap el 2000*; l'any 1998 va aprovar un segon Pla orientat al desenvolupament turístic, i el 1995, el Pla Estratègic Tèxtil Local. Paral·lelament, diversos municipis de la comarca estan implicats en iniciatives de planificació estratègica en plans supramunicipals (Moianès, Mura i Talamanca, Montserrat 2020), i d'iniciativa municipal (Manresa, Sant Fruitós i Callús).

Els aspectes crítics de l'ordenació del territori i model de desenvolupament del Bages podrien sintetitzar-se en la següent taula DAFO:

<p>PUNTS FORTS</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ S'ha realitzat un esforç per planificar territorialment el territori des d'una perspectiva supramunicipal des del punt de vista dels seus àmbits funcionals ▪ L'increment de l'activitat econòmica ha portat associada l'augment de la mà d'obra ▪ El diferencial dels preus de l'habitatge respecte l'àrea metropolitana ha estat causa també de l'increment poblacional i la conversió de segona a primera residència ▪ Saldo migratori positiu 	<p>PUNTS FEBLES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La coordinació entre plans territorials, sectorials i estratègics, i amb iniciatives empresarials és encara embrionària ▪ El diferencial de preus de l'habitatge pot comportar un excessiu caràcter residencial en certes zones de la comarca, amb un augment de població que no vagi acompanyat de l'augment de llocs de treball i comporti un augment exponencial de la mobilitat obligada per raons de treball i/o estudi
<p>OPORTUNITATS</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Característiques geogràfiques i socioeconòmiques excel·lents per ser un nucli de creixement important en els propers anys ▪ Aconseguir un model de desenvolupament per tot el territori, que s'avanci en les futures necessitats i prevegi la posada en marxa de les infraestructures, els equipaments i els serveis necessaris per fer-hi front ▪ Es preveu doblar la població en vint anys i assolir un creixement proporcional de llocs de treball ▪ Atracció i/o concentració de població (especialment joves) per desenvolupar noves activitats o per manteniment d'aquestes 	<p>AMENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Que els planejament municipals no s'adeqüin a l'estratègia territorial i segueixin una dinàmica independent provocant desajustos entre els creixements residencials i econòmics, les infraestructures existents i els serveis i equipaments necessàries ▪ Cal un planejament acurat de les futures necessitats d'equipaments, serveis i infraestructures d'acord amb les previsions demogràfiques ▪ La manca de serveis i equipaments que facin front a l'augment de població previst pot repercutir sobre la qualitat de vida dels Bagençs/bagenques

El Bages manté un 36% de la seva població ocupada en el sector industrial, amb una cultura industrial centenària. L'ocupació en el sector industrial supera en més de deu punts la mitjana catalana, que està en el 25%. Els serveis hi tenen una presència menys important, a Manresa hi treballa el 40% de la població ocupada. A Catalunya el sector serveis aplega el 62% dels ocupats, mentre que al Bages el percentatge arriba al 51%. Com a resultat de les crisis del sector tèxtil i de la mineria potàssica, l'estructura industrial del Bages és, actualment, força diferent de la que hi havia fa dues dècades. De 1980 a 2000 es viu un procés de diversificació industrial i de recomposició de l'estructura industrial, de forma que el Bages deixa de ser una comarca especialitzada en indústries tèxtils i en mineria potàssica i sobresurten els sectors metal·lúrgics, molt vinculats al sector de l'automoció, el sector de les indústries alimentàries i el de la indústria manufacturera.

Com ja s'ha dit, la millora de les infraestructures viàries, l'oferta de sòl disponible i la moderació de preus, han atret un cert nombre d'empreses ubicades a l'entorn més proper a Barcelona, en particular aquelles que necessitaven més sòl per expandir-se.

Actualment, el sector industrial es caracteritza per un elevat nivell de diversificació, amb representació de tots els sectors, dels quals sobresurten principalment pel nombre d'ocupats i facturació: el tèxtil –malgrat les successives reduccions -, la metal·lúrgia i productes metàl·lics, l'alimentació, el cautxú i el plàstic, la maquinària i equips mecànics, el material de transport i les activitats extractives. L'estructura industrial comarcal es caracteritza per la coexistència moltes petites i algunes mitjanes empreses locals de capital autòcton -que són les que predominen- amb altres de major dimensió, principalment de capital estranger, que tenen un gran pes i incidència en l'economia comarcal. Com a la resta de Catalunya, es constata la dificultat de les petites empreses per integrar-se, guanyar mida, i poder competir fora del seu territori original.

Territorialment, la indústria del Bages està concentrada a Manresa i els municipis de Santpedor, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan de Vilatorrada, Avinyó, Sallent, Castellbell i el Vilar, Navarcles, Artés, Sant Vicenç de Castellet, Balsareny i Navàs, les zones orogràficament més planes i més ben comunicades del Bages. La localització

industrial es correspon, així, amb la gran Y grega que formen les conques dels rius Llobregat i Cardener.

Projectes Territorials del Bages S.A (PTB) és un projecte innovador a Catalunya de col·laboració publico-privada, que va néixer el 2002 amb la voluntat explícita de desenvolupar projectes estratègics que ajudin a dinamitzar el territori i el desenvolupament de l'activitat econòmica de la comarca. La societat està participada per Aigües de Manresa, Caixa Manresa, diferents Ajuntaments de la comarca, la Generalitat de Catalunya, la Cambra de Comerç i Indústria de Manresa i 40 inversors privats i empresaris locals d'àmbits molt diversos. El principal objectiu de la societat és el d'invertir en projectes que potenciïn el desenvolupament econòmic i social del Bages, i que facin de la comarca una localització atractiva per a les empreses innovadores i tecnològicament avançades. En aquest moment la societat està desenvolupant diferents actuacions de promoció de sòl industrial de qualitat, en zones properes als principals eixos de comunicacions, i paral·lelament està desenvolupant altres projectes que potenciïn el desenvolupament econòmic del Bages, entre els quals es troba en un lloc rellevant, per la seva repercussió econòmica i social, el projecte del Parc Central, Parc Tecnològic de la Catalunya Central

La superfície agrícola ocupa 26.057ha, aproximadament el 20% de la superfície comarcal. Els cultius majoritaris són en un 95% de secà. Amb el 8,3% de les empreses, el 2,5% de l'ocupació i el 3,6% del VAB comarcal, el sector primari constitueix una important branca d'activitat al Bages. El baix nombre d'ocupats per empresa (1,5 enfront la mitjana de 4,9) i el fet que les empreses sense assalariats representen el 50% del VAB sectorial confirmen que es tracta majoritàriament d'explotacions de tamany mitjà/petit, familiars o bé fortament mecanitzades. L'elevada productivitat, per sobre de la mitjana comarcal (+43%) i de la mitjana catalana del sector (+45%), demostra que es tracta d'una branca ben situada en l'entorn econòmic general.

La construcció ha estat un motor de l'activitat productiva a la comarca, i és un dels sectors clau per explicar els millors resultats de creixement econòmic respecte a la mitjana catalana. En efecte, entre el 2001 i el 2003 al Bages s'observa un impuls de l'activitat de les empreses del sector de la construcció que recolza fonamentalment en guanys de dimensió (ocupats per empresa) i en millores de productivitat clarament superiors a la mitjana catalana més que en la creació d'empreses. Mentre que el 2001 la productivitat mitjana per ocupat d'una empresa del sector de la construcció al Bages se situava en el 84% de la mitjana catalana, el 2003 hauria assolit el 104%. El sector és el segon en nombre d'empreses segons dades del 2004 (14,2% del total) i el tercer en ocupació (9,7%) i valor afegit (9,9%). Amb tot, el canvi de cicle del sector de la construcció pot tenir una repercussió en l'evolució econòmica de la comarca.

Els sector serveis és un dels que més ha crescut en els darrers anys. Tots els principals subsectors han mostrat ritmes d'avanç per sobre dels del 2004. Així, el comerç, les activitats immobiliàries i serveis empresarials i l'hostaleria van presentar taxes de creixement del 5,6, el 4,9 i el 5,4%, respectivament, per sobre el 4,2, el 3,8 i el 2,4% assolits el 2004. El fort avanç de l'activitat terciària va tenir reflex en l'expansió de l'afiliació del sector, que va presentar un notable augment del 6,4%, encara que inferior al 7,8% del 2004. És rellevant l'anàlisi d'aquest sector en termes d'especialització productiva i competitivitat, atès l'avantatge que suposaria pel Bages d'aconseguir la localització d'empreses d'enginyeria, disseny o informàtica, més que no pas d'empreses de seguretat, neteja o manteniment industrial.

Els aspectes més rellevants de la comarca, segons es desprèn dels treballs del Pacte Territorial són la creixent interrelació entre la Catalunya central i la Regió

Metropolitana, i la competitivitat i el potencial de creixement i modernització dels sectors industrials presents. Les estratègies territorials emergents apunten precisament cap a la transformació tecnològica de la comarca.

El planejament territorial aprovat (PDU del Pla del Bages) i en curs de tramitació d'aprovació definitiva (Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals) proposa un model territorial d'acord amb aquesta estratègia de desenvolupament, plantejant les condicions per l'augment de rang urbà de Manresa, i el creixement industrial en els llocs i a l'escala adequada. La formació dels treballadors, i l'atracció de talent exterior, el foment de la capacitat emprenedora, i sobretot de cooperació i integració entre les petites empreses locals, són també elements claus pel futur econòmic del Bages.

INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AERI

Cap dels aeroports comercials de Catalunya es troba dins l'àmbit de les Comarques Centrals.

- L'aeroport del Prat -30Mpax anuals- es troba a 60km d'Igualada (en autovia), a 60km de Manresa (50% carretera, 50% autovia; o bé autopista de pagament, 4.57€/8.31€ amb 20% extra de distància) i a 90km de Vic (en autovia).
- L'aeroport de Girona -3'6Mpax anuals- es troba a 54km de Vic (per l'eix transversal, que està sent desdoblada actualment) i a 100km de Manresa (per l'eix transversal)
- L'aeroport de Lleida –actualment en construcció- estarà situat a 80km d'Igualada (en autovia) i a 120km de Manresa (40% d'eix transversal i 60% autovia).
- L'aeroport de Reus -1'4Mpax anuals- es troba situat a 80km d'Igualada, però l'itinerari actual és deficient. Tot i això, s'hi preveuen millores a curt termini amb els condicionaments de la C-15 entre Igualada i Vilafranca del Penedès, o la C-37 entre Igualada i Montblanc, tot i que aquestes vies no es desdoblaran a curt termini.

El Pla d'Aeroports preveu la construcció d'un aeroport corporatiu per a aviació general de negocis prop de la Regió Metropolitana de Barcelona. El seu emplaçament encara està per determinar però podria trobar-se a les Comarques Centrals. El pla d'aeroports marca com a criteris per a la seva elecció “estar a una distància adequada de Barcelona, gaudir de bones connexions viàries (carreteres de l'entorn) i ferroviàries i possibilitats d'expansió, terrenys per a activitats empresarials i complementàries, compatibilitat amb la navegació aèria...”. Es descarta el Prat i Sabadell per incompatibilitat d'usos i saturació, respectivament.

Quant als aeròdroms de l'entorn, el Pla d'Aeroports preveu una inversió de vora 35M€ a Igualada-Òdena, on entre d'altres actuacions s'allargaria la pista d'enlairament fins a 1200m. A Calaf-Sallavinera s'hi preveu traspasar part de l'activitat formativa de Sabadell. A Sant Fruitós del Bages no s'hi preveu fer res a curt termini. Addicionalment, es troben planificats 3 nous aeròdroms a Cervera, Prat de Mojà i Lladurs (Solsonès).

INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES

El Port de Barcelona es troba situat a uns 60km tant d'Igualada com de Manresa. L'accés es realitza en autovia des d'Igualada, i per carretera i autovia des de Manresa –per la C-55. Vic queda a uns 100km del Port.

El Port de Vilanova i la Geltrú, que depèn de Ports de la Generalitat de Catalunya, es troba a situat a 45km d'Igualada. S'ha parlat d'implantar-hi línies de transport marítim de curta distància TMCD però per això caldria la millora dels seus accessos viaris i el condicionament de les actuals instal·lacions (*estudi llotja 2006, cambres de comerç*). L'itinerari des de Comarques Centrals fins a Vilanova es fa en carretera convencional, però es preveu la millora substancial d'aquest itinerari a curt termini.

INFRAESTRUCTURES LOGÍSTIQUES

La Logis Bages es troba situada al terme municipal de Sallent, a l'encreuament de l'Eix del Llobregat (C-16) i de l'Eix Transversal (C-25). Projectada com a plataforma logística i de distribució a tota la Catalunya Central, compta amb una superfície operativa de 8'7ha, i va ser inaugurada l'any 2007.

La LOGIS Bages és la primera experiència pel que fa a la cooperació pública i privada en el desenvolupament de plataformes logístiques. CIMALSA aporta els terrenys sobre els quals un promotor privat (Coperfil) construeix i comercialitza sota els criteris de qualitat i funcionalitats establerts i garanteix un òptim manteniment de les instal·lacions en tot el període. El cost de l'operació ha estat de 25M€.

INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Les comarques centrals estan relativament ben relligades a la Regió Metropolitana de Barcelona per autovies i/o autopistes, però les comunicacions internes són més difícils, molt marcades per orografies complicades i àrees de poca densitat de població. L'Eix Transversal (C-25) enllaça Manresa i Vic amb Lleida i Girona, però Igualada en queda al marge.

Hi ha previstes moltes actuacions dins l'àmbit de les Comarques Centrals. Algunes d'aquestes actuacions han de reforçar els laços amb la Regió Metropolitana de Barcelona, que ja són forts. Moltes altres van encarades a millorar unes comunicacions internes i amb Tarragona i Girona que tradicionalment han estat molt complexes per la orografia accidentada del territori.

Situació actual dels accessos a la Regió Metropolitana de Barcelona

Actualment, l'únic accés en via d'alta capacitat des de Manresa cap a la Regió Metropolitana de Barcelona és l'autopista C-16, que és de pagament. Les tarifes varien en funció del dia de la setmana. Així, els dies feiners un turisme ha de pagar 3'44€ a la barrera de Manresa i 1'13€ a les Fonts, i els festius 6'26€ a Manresa i 2'05€ a les Fonts. A curt termini no es preveu la recuperació d'aquest peatge, tot i que l'actual política de la Generalitat, aplicada en altres vies de la xarxa catalana, passa per la implantació de descomptes a residents en comarques on la mobilitat obligada passa en gran part per vies de pagament (les Fonts, exempció de pagament a residents de Rubí; Túnel del Cadí exempció de pagament a residents de la Cerdanya, Alt Urgell i Berguedà...).

Des d'Igualada i Vic, hi ha autovies gratuïtes que connecten amb la Regió Metropolitana de Barcelona (A-2 i C-17 respectivament).

Actuacions sobre la xarxa viària en debat

A continuació es presenta una relació de les actuacions previstes, en execució, o que són objecte de debat.

- **Eix Manresa - RMB.** S'han plantejat diverses fórmules per a la millora d'aquest trajecte, entre les quals el desdoblament complet de la C-55 o la construcció d'un ramal d'autopista que relligaria la A-2 i la C-16 entre Abrera i Viladecavalls. Actuacions encaminades a la millora de l'accés a la RMB oest, al Port de Barcelona i a l'Aeroport, i a crear una oferta d'accés a Barcelona gratuïta, sense pagament de peatge.
- **Eix Vic - RMB.** Es planteja la creació d'una nova via d'alta capacitat entre Vic i la RMB, amb un traçat que encara no ha estat establert, però que ha millorar les condicions de circulació de l'actual C-17.
- **Eix Igualada - RMB.** Es preveu el desdoblament de la C-15 entre Vilanova i la Geltrú, i Vilafranca del Penedès. La C-15 entre Vilafranca i Igualada ja ha estat condicionada darrerament i no s'hi preveuen actuacions a curt termini.
- **Itinerari Camp de Tarragona – Comarques de Girona.** Es preveu el condicionament de la C-37 entre Montblanc i Igualada, amb les variants de Pira, Sarral, Roquefort de Queralt i Santa Coloma de Queralt, la ronda sud d'Igualada, i la millora de traçat. Entre Igualada i Manresa ja s'està executant el condicionament la carretera a via preferent amb nou traçat i variants de totes les poblacions. Entre Manresa i Vic, l'itinerari es fa per l'eix transversal. Entre Vic i Olot, s'executa una via preferent i el túnel de Bracons. Entre Olot i Figueres s'està desdoblant la via, amb les obres ja enllestides entre Olot i Besalú.
- **Eix Transversal.** L'Eix Transversal s'ha consolidat com la via pels desplaçaments de llarga distància entre la Península Ibèrica i França, alternativa a l'itinerari clàssic Saragossa – Vendrell – Barcelona – Girona – França. A més de ser més curt, és gratuït. En alguns trams, el percentatge de camions a la via arriba fins al 40%. La carretera enregistra una mortalitat tres cops més alta que la mitjana a la xarxa catalana. Les obres de desdoblament s'han iniciat aquest any 2008 i es preveu puguin estar enllestides el 2011, amb un cost de 690M€.
- **Eix del Llobregat.** Aquesta via ja ha estat desdoblada entre Manresa i Berga (final de les obres a desembre de 2007). A curt termini es desdoblarà el tram entre Berga i Bagà amb un cost previst de 700M€. Com que aquest eix forma part de la ruta transeuropea E9, si els trànsits ho justificassin, es podria desdoblar el túnel del Cadí a partir del 2022. Entre el Túnel del Cadí i la frontera francesa es preveu el condicionament de la carretera a via preferent d'una calçada. De la banda francesa, no es preveu a curt termini el desdoblament de la carretera entre la frontera i Tarascon-sur-Ariège. Entre aquesta població i Toulouse ja hi ha autovia.
- **Eix del Ripollès.** Actualment es troba en execució el desdoblament de la C-17 entre Vic i Ripoll. Es preveu a curt termini el condicionament de la N-152 entre Ripoll i la Cerdanya, incloent la construcció d'un túnel sota la collada de Toses, i un a Ribes de Freser.

- **C-55 a l'entorn de Manresa.** Es troba en fase d'exposició pública el projecte de desdoblament d'aquesta via entre Castellbell, Manresa i Sant Fruitós del Bages. També es preveu el condicionament de la C-55 entre Manresa i Solsona inclosa la variant de Solsona.
- **Eix pre-pirineu (C-26).** Es tracta d'una via amb una orografia molt complexa que enllaça Solsona amb Berga, i Berga amb Ripoll. Se'n preveu el condicionament i la construcció de variants a les poblacions que es travessen.
- **Anoia – Baix Llobregat, B-224.** Està en estudi el desdoblament de la B-224 entre Vallbona d'Anoia i Martorell.
- **Berga – Vic, C-154.** Condicionament de tota la via amb variants a totes les poblacions.

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

Les taules rodones sobre *El transport interurbà a la comarca del Bages* (març 2006) i sobre *Les perspectives de futur del transport ferroviari al Bages* (juny del 2006) organitzades pel *Consorti Viari de la Catalunya Central*, van posar de relleu les actuals necessitats de millora del transport públic. Les línies de ferrocarril a Barcelona, tant de Renfe com de FFGG, són les úniques línies acceptables des d'un punt de vista funcional; la resta de línies de ferrocarril tenen una valoració de millorable (Manresa-Lleida) o han desaparegut i caldria recuperar-les (els ramals de mercaderies de Sallent i Súria o la línia Manresa-Berga).

El planejament vigent preveu inversions molt importants a Comarques Centrals en matèria d'infraestructures ferroviàries. Si bé actualment, tots el traçats ferroviaris que passen per aquest àmbit són de connexió amb Barcelona (a excepció del tram Manresa – Lleida, que es troba en condicions de conservació molt precàries i té una demanda reduïda), es troba en fase d'estudi el projecte de construcció d'una nova línia ferroviària entre Lleida i Girona que relligaria Igualada, Manresa i Vic, així com la millora dels serveis a l'entorn d'aquestes ciutats.

L'eix transversal ferroviari

L'obra més important pel seu cost i ordre de magnitud és l'eix transversal ferroviari (ETF). Es tractaria d'una línia de nova planta, amb ample internacional (UIC) i preparada per a velocitats de fins a 250km/h per a passatgers, i 120km/h per a mercaderies. Tot el projecte, amb els seus ramals i accessos, suma 360 quilòmetres de nova línia de ferrocarril. El traçat de l'eix Transversal Ferroviari circumval·la les ciutats per on passa i preveu la realització d'una derivació per a penetrar-hi en via única. Des de Manresa i/o Igualada, es construirien ramals cap a Barcelona, el Port i l'Aeroport. Aquesta línia tindria parades de passatgers a l'aeroport de Lleida, a Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Aeroport de Girona i Girona; i terminals de mercaderies a Lleida, Tàrraga, Igualada, Manresa i Girona. El pressupost estimat per a aquesta obra ronda el 7000M€.

Serveis a Barcelona

FGC ofereix serveis ferroviaris des d'Igualada i Manresa cap a Barcelona a través de Martorell. Les inversions que s'han dut a terme en els darrers anys en aquestes línies,

amb el desdoblament del tram Barcelona – Martorell, i la construcció d'apartadors a Vilanova del Camí, Capellades i Olesa de Montserrat, han permès recentment l'increment de les freqüències de pas a 20min durant les hores punta del matí, i a 2 trens cada hora en hores vall –cada 20min i 40min. Si la demanda ho justifica, aquestes freqüències encara podrien veure's incrementades. Tot i això, els estudis realitzats per FGC indiquen que la duració del trajecte –que ara ha augmentat per l'habilitació de noves parades- és difícilment rebaixable amb millores de traçat pel seu elevadíssim cost (1M€ per minut d'estalvi).

Renfe ofereix serveis a Barcelona des de Manresa i Vic. Es preveu el condicionament i desdoblament de la línia de Vic entre Montcada i Ripoll, la qual cosa permetria augmentar les freqüències de pas dels combois i reduir el temps de trajecte. La freqüència de pas d'aquestes línies és de 2 trens cada hora, reforçada en hora punta.

La següent taula mostra els temps actuals de viatge entre les principals ciutats de les Comarques Centrals i Barcelona.

	FGC	Renfe	Vehicle privat
Manresa	1h30	1h10	50 min
Igualada	1h30		50 min
Vic		1h25	1h10

Temps de viatge a Barcelona en els diferents modes de transport

Serveis de proximitat

Els plans de transports i territorials preveuen per a l'àmbit de les Comarques Centrals inversions molt importants per a reforçar els serveis ferroviaris a l'entorn de les capçaleres comarcals, a Igualada, Manresa i Vic.

- **A Igualada:** d'acord amb el PDU de la Conca d'Òdena, en fase de tramitació,
 - es preveu l'allargament de la línia de FGC fins al centre de la vila, i cap a la zona oest on el PDU de la Conca d'Òdena preveu els futurs creixements urbans, i on hi hauria una estació de correspondència amb l'ETF. Si s'arribés a construir el ramal de l'ETF Igualada – Barcelona, l'actual traçat d'FGC quedaria reservat per a serveis comarcals.
 - es planteja la possibilitat de crear un servei de tramvia / tren-tramvia a l'interior de la ciutat i a les zones de nous creixements amb enllaç a la línia de FGC i a l'ETF.
 - la construcció d'un ramal de l'ETF d'Igualada a Barcelona donaria lloc a serveis exprés entre ambdues ciutats que reduirien el temps de viatge de forma substancial (actualment, el trajecte té una duració de 78min - 85min FGC).
- **A Manresa:** d'acord amb el Pla Director Urbanístic del Bages, aprovat definitivament l'octubre de 2006,
 - es preveu l'habilitació dels ramals de mercaderies de Súria i Sallent per a ús de passatgers, amb parades a La Pineda, Santpedor, Sallent, Mas

Mollet, Callús, i Súria. La línia de Sallent podria perllongar-se fins a Balsareny, o fins i tot a Berga.

- aprofitant el nou traçat de l'ETF, es crearien parades pels serveis comarcals a Sant Fruitós del Bages (i Sant Salvador de Guardiola). A la línia de Renfe també podrien implantar-se aquest tipus de serveis entre Calaf i Castellbell, millorant l'actual freqüència de pas dels combois.
 - addicionalment, es planteja la construcció d'un tramvia, el TramBages, que donaria servei a Manresa, Sant Joan de Vilatorrada, Mas Mollet, Sant Fruitós del Bages, i als polígons de Santpedor.
 - la línia de FGC es podria allargar a mode de metro pel subsòl de Manresa fins a l'actual estació de Renfe, i des d'allà cap Sant Joan de Vilatorrada amb la creació de 4 noves parades al sud de la ciutat, on es planegen nous creixements urbans.
 - la construcció d'un ramal de l'ETF de Manresa a Barcelona donaria lloc a serveis exprés entre ambdues ciutats que reduirien el temps de viatge de forma substancial (actualment, el trajecte té una duració de 71min - 76min FGC i 67min – 74min Renfe).
- **A Vic:** a falta de conèixer les propostes del PDU de la Plana d'Osona, el Pla Territorial de les Comaques Centrals, preveu que a mig termini, es pugui implantar serveis d'àmbit comarcal a la Plana de Vic amb noves parades de la línia de Renfe a Gurb, Mont-rodon/Taradell, Manlleu Nord i Torelló Sud. El trajecte entre Vic i Barcelona té actualment una duració de 69min – 94min depenent del tipus de servei (semi-directe, rodalies).

Línia de ferrocarril convencional Vic - Puigcerdà

El tram entre Ripoll i Puigcerdà està en procés de modernització de la catenària per a augmentar la fiabilitat de la línia. S'ha generat debat entorn a la possibilitat que aquesta línia aculli combois de mercaderies internacionals, però aquesta possibilitat sembla descartada perquè el traçat de la línia i els pendents molt pronunciats que té no fan viable aquesta opció. També s'ha plantejat la possibilitat d'implantar-hi un tercer rail per a permetre que sigui utilitzada per combois d'ample internacional procedents de França.

Línia de ferrocarril convencional Lleida - Manresa

Aquesta línia té un traçat recte entre Lleida i Cervera, on els combois poden agafar velocitats de 100km. El temps de trajecte entre la capital del Segrià i Cervera és actualment de 50 minuts per a recórrer una distància de 60km. Entre Cervera i Manresa el temps de trajecte és de 90 minuts per una distància que a vol d'ocell és de tan sols 45km (l'orografia és més complexa, i l'estat de la línia precari). En aquest tram es fa parada a Sant Guim de Freixenet (1060hab), Sant Martí de Sèsqueioles (385hab), Calaf (3435hab), Sant Pere de Sallavinera (177hab), Aguilar de Segarra (252hab) i Rajadell (470hab).

Actualment, el Ministeri de Foment està duent a terme el condicionament d'aquesta línia en el tram Calaf – Manresa, sense variar l'actual traçat, per ordre de 35'6M€. Les

obres en el tram Cervera – Calaf varen ser adjudicades el 2005 per un import de 15M€.

A mig termini, es preveu el condicionament d'aquesta línia al pas per l'interior de les poblacions per a millorar-ne el seu encaix urbà i eliminar la barrera física que ara suposa. El pla de millora física de l'entorn de les vies i estacions, i la incorporació de nous combois més moderns, millorarà la imatge d'una línia pensada específicament per als desplaçaments comarcals.

TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

La mobilitat es basa a Comarques Centrals, sobretot, en l'ús del vehicle privat. Les dades dels darrers anys mostren un augment generalitzat del parc de vehicles privats a un ritme major que la població. L'índex de motorització al Bages, per exemple, ha passat de 658 vehicles cada 1.000 persones l'any 2002 a 753 vehicles cada 1.000 persones l'any 2005. Alhora, s'ha detectat un augment de la intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles a totes les carreteres, com per exemple a la C-55 sud, una de les vies més congestionades amb un trànsit de més de 30.000 vehicles al dia i la C-25, l'eix transversal, amb un percentatge més elevat de vehicles pesants, oscil·lant entre un 12% i un 33% en funció dels trams. La congestió de les principals artèries de trànsit per carretera ha comportat també una elevada sinistralitat.

L'oferta actual de transport públic és deficitària. Al Bages només 4 dels 35 municipis disposen de parada de tren i malgrat que existeix una xarxa d'autobusos interurbans, aquesta connecta els nuclis urbans entre sí però no arriba o no para als polígons industrials. De fet, només hi ha 3 dels més de 100 polígons industrials de la comarca a on hi arriba i hi fa parada alguna línia d'autobús. La situació a la resta de comarques de l'àmbit és similar, si no pitjor.

Oferta actual de transport públic a la comarca del Bages

1 operador de servei urbà per carretera a Manresa	7 línies d'autobús urbà a Manresa 480.000 km de servei anuals 1,7 milions de viatgers anuals
6 operadors de serveis interurbans per carretera (tres operadors principals)	33 línies d'autobús regular interurbà (oferta bàsica concentrada en un terç d'aquestes línies) 900.000 km útils de servei anuals 1,15 milions de viatgers anuals
2 operadors ferroviaris	RENFE (3 estacions de Rodalies i 2 de Mitja Distància) FGC (4 estacions)

Font: *Anuari Estadístic del Bages 2005-2006*. Consell Comarcal del Bages. *Diagnosi del servei de transport públic. Anàlisi prèvia. Assistència tècnica i suport a la creació del Consorci del transport públic de l'àrea del Bages, 2006.*

A banda de totes les actuacions ferroviàries previstes a Comarques Centrals, especialment importants a Manresa, es preveu a curt termini el reforç substancial del transport públic de viatgers per carretera. El nou Pla de Serveis, actualment en fase d'exposició pública, preveu l'increment del nombre total de línies d'autobús, i la millora de les freqüències de pas a les línies amb més demanda. Els horaris de les línies d'autobús es coordinaran amb l'arribada dels ferrocarrils, i es promourà la integració tarifària de tots els serveis per a optimitzar i fomentar l'ús del transport públic. Al Bages, la creació del Consorci de Transport Públic ha de millorar la gestió de les línies. Entre les millores previstes al PTV, vegi's:

- **Serveis exprés:** es preveu la creació de serveis directes entre les principals capitals de comarca i Barcelona. En aquest sentit, es proposa 1 servei directe cada hora des de Vic, un cada hora des de Manresa i 7 serveis directes des d'Igualada en hora punta.
- **Serveis intercomarcals:** es preveu el reforç de les actuals línies, i la creació de noves línies en les relacions que tenen major demanda:
 - Igualada – Vilafranca
 - Vic – Sabadell
 - Manresa – Igualada
 - Manresa – Cerdanyola
 - Manresa – Sabadell
 - Manresa – Terrassa
 - Manlleu – Torelló
 - Vic – Torelló
- **Serveis comarcals:** es preveu el reforç de les actuals línies, i la creació de noves línies en les relacions en funció de la demanda existent:
 - Manresa - St. Fruitós del Bages - Brocardes/Pineda del Bages: increment d'oferta
 - Manresa – Santpedor - Castellnou del Bages: increment d'oferta
 - Manresa - Pont de Vilomara - St. Vicenç de Castellet-Castellgalí - Castellbell i el Vilar - Monistrol de Montserrat: nous itineraris increment d'oferta
 - Manresa – Artès – Calders – Moià - Sta. Maria d'Oló: nous itineraris i increment d'oferta
 - Eix C-16 Sallent – Balsareny - Navàs: increment d'oferta
 - Eix C-55 Cardona – Súria - Callús: increment d'oferta
 - Millora de la freqüència a la línia Calaf - Igualada: increment d'oferta
 - Aguilar de Segarra – Fonollosa - Manresa: increment d'oferta
 - Línia St. Martí de Tous – Igualada - La Pobla de Claramunt - Carme: nova línia
 - Servei directe de Calaf a Manresa per la C-25: nou servei

ALTRES INFRAESTRUCTURES

La xarxa de telecomunicacions s'ha anat desplegant amb lentitud a les comarques centrals de Catalunya. Diversos factors ho expliquen: l'absència de grans aglomeracions urbanes com a l'àrea metropolitana, les complicacions orogràfiques del territori, la dispersió dels nuclis rurals, poca extensió i baixa qualitat de les àrees i polígons industrials, i les dificultats d'un lideratge conjunt (públic i privat) que hagi considerat que les telecomunicacions són un factor estratègic en el desenvolupament territorial. La incidència conjunta d'aquests factors explica, per exemple, que en diferents àrees del territori continuïn existint dificultats per a l'extensió de la xarxa de telefonia fixa i, especialment, per a la connexió de línies ADSL. Igualment, la cobertura de mòbils és deficient en diverses zones, fins i tot en sectors que són recorreguts per eixos varis bàsics com l'Eix Transversal i l'Eix del Llobregat, o els ferrocarrils de la Renfe o de la Generalitat.

Amb tot, actualment s'està desplegant fibra òptica a través dels corredors de Ferrocarrils de la Generalitat i de les principals carreteres de la xarxa viària que depenen de la Generalitat de Catalunya. Durant el 2007, la fibra òptica ha arribat a Manresa i Igualada, on s'estén subterràniament pel clavegueram fins a les centraletes de telefònica, millorant l'ample de banda que poden contractar els usuaris. A curt

termini es preveu la cobertura de tots els barris de la ciutat, i del polígon industrial de Bufalvent. Paral·lelament, Callús està duent a terme una prova pilot pionera a l'Estat Espanyol amb fibra òptica fins a la llar (Fiber to the Home), que permet amples de banda molt més importants que l'ADSL, i no té els problemes derivats de l'asimetria del flux d'informació.

El 83% dels nuclis del Bages tenen accés a la banda ampla, ja sigui a través de l'ADSL o de la tecnologia WiMax, que permet donar cobertura a nuclis petits amb tècniques de radioenllaç. Tot i això, aquesta tecnologia presenta encara limitacions importants que no permeten oferir serveis de comunicació d'altres prestacions.

IMPACTES AMBIENTALS

Els principals problemes ambientals de les Comarques Centrals són comuns als de la conca mediterrània: riscos d'incendi forestal, l'erosió del sòl i la manca d'aigua. La sequera és especialment problemàtica a l'àmbit, i especialment en nuclis petits que no estan connectats a la xarxa d'abastament d'aigua corrent, i que han patit ja restriccions en els darrers anys.

Són rellevants igualment els problemes derivats de la gestió de residus, en especial pel que fa a les àrees d'activitat minera de Sallent, Súria i Cardona, que repercuteixen sobre la qualitat de les aigües del riu Llobregat.

ESTUDIS I DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)
- Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals
- Pla Director Urbanístic del Bages
- Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena
- Pla de Transport de Viatgers 2008 – 2012
- Informe REPTE, del Consell Comarcal del Bages, 2007
- Diagnosi estratègica territorial del Pacte Territorial del Bages, 2004
- Diagnosi estratègica de la província de Barcelona, 2005
- Anuari Estadístic del Bages 2005-2006
- “Anàlisi dels impactes de les plataformes logístiques sobre el territori”, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans per encàrrec de Cimalsa, 2005.
- “Llibre blanc de les empreses de l'EURAM”, Institut Ignasi Villalonga, Ed.3i4 2006.

Nom:

e-mail: Tel:

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>La població a les comarques centrals (490mil habitants) ha augmentat un 18% des de 1998. Les previsions oficials indiquen que la població del Bages podria doblar-se en els propers 20 anys, i les comarques centrals podrien arribar a 750mil habitants. Es preveu que caldrà construir 46mil nous habitatges a Manresa, 24mil a Igualada i 30mil a Vic.</p> <p>L'any 2026, la població de les comarques centrals estarà per sobre dels 750mil habitants, i l'àrea de Manresa superarà els 250mil habitants.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>És probable que la Vegueria de la Catalunya Central s'instauri a curt termini, la qual cosa pot representar per Manresa i el Bages tant una oportunitat d'obtenir un major rang entre les ciutats de Catalunya, com una font de conflictes institucionals per la relació forçada amb Igualada, si finalment resta en la Vegueria, i Vic.</p> <p>La Vegueria de la Catalunya Central serà realitat a curt termini i permetrà una gestió del territori més propera i eficaç que enfortirà el desenvolupament econòmic de les comarques centrals.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El creixement de l'economia es deu fins ara més l'augment de la població activa (des de l'any 2000 passat d'uns 45.000 treballadors a prop de 57.500, en sectors com la construcció i el comerç) que a l'augment de la productivitat i del VAB d'empreses industrials o de serveis. El Bages és més industrial que la resta de Catalunya, té major disponibilitat de sòl, i bones connexions amb Barcelona i les ciutats de l'Eix del Llobregat i l'Eix Transversal. Té per tant condicions per generar o atraure activitats industrials intensives en tecnologia o disseny, especialment les que requereixen extensions de sòl no disponibles al Vallès o el Baix Llobregat.</p> <p>Manresa sabrà aprofitar els seus avantatges competitiu i la proximitat a la Regió Metropolitana de Barcelona per atraure noves activitats avançades, i instal·lacions universitàries de referència.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Al Bages hi ha actualment unes 11.301 empreses que tenen menys de 5 treballadors, i poc més d'un centenar d'empreses amb més de 100 treballadors.</p> <p>A mig termini es promouran xarxes d'empreses i diferents formes de cooperació empresarial que puguin tendir a la creació d'empreses més grans.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>Cimalsa ha promogut un centre logístic a Sallent de 7'2ha per a satisfer la demanda logística de les Comarques Centrals. La disponibilitat de sòl al Bages és important en relació a la Regió Metropolitana de Barcelona i té una bona accessibilitat, que es reforçarà amb les infraestructures de transport previstes. El Port de Barcelona mou anualment 47M Tm de mercaderies i 2,3M TEU, i preveu incrementar el tràfic fins 10M TEU anuals l'any 2020. Es preveuen ramals de l'Eix Transversal Ferroviari entre el Port i Manresa i Igualada, i terminals de mercaderies.</p> <p>El trànsit de mercaderies serà molt important a Manresa i Igualada a mig termini. Manresa es convertirà en un centre logístic de referència.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'agricultura ocupa el 20% del territori del Bages. Actualment té una elevada productivitat, per sobre la mitjana de sector. Però només és possible que resulti prou rendible per mantenir el sòl si efectivament les disposicions del PDU s'executen en els plans urbanístics, si s'estableixen vincles més intensos de negoci amb el sector agroalimentari i si es complementen les rendes amb activitats complementàries, com el turisme rural.</p> <p>L'agricultura es mantindrà al Bages lligada a la indústria agroalimentària, i la qualitat ambiental de la comarca serà un actiu més per a l'atracció d'activitat econòmica d'alt valor afegit.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La Regió Metropolitana de Barcelona busca un emplaçament per a un aeroport d'aviació general, especialitzat en vols de negocis i corporatius, ben dotat amb infraestructures de transport.</p> <p>L'aeroport corporatiu de la Regió Metropolitana de Barcelona es desenvoluparà al Bages.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Les obres de desdoblament de l'eix transversal viari (C-25) han començat recentment, i es preveu que l'obra estigui enllestida l'any 2011. El trajecte entre Manresa i Vic es farà en 20min, i entre Vic i Girona en 30min. Actualment, la major part del trànsit a l'Eix Transversal és de pas entre la península i França.</p> <p>L'Eix Transversal desdoblament reforçarà les relacions de Manresa amb Vic, i la mobilitat quotidiana entre ambdues ciutats creixerà més que el que ha fet fins ara.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'autovia Olot i Figueres, el túnel de Bracons, la nova C-37 entre Manresa i Igualada, i l'autovia Montblanc i Tarragona entraran en servei en els propers anys. Es preveu el condicionament de la C-37 entre Igualada i Montblanc. Quan totes aquestes obres estiguin enllestides, l'itinerari Tarragona – Figueres per l'interior serà una alternativa gratuïta pel trànsit de pas Península - França sense passar per Barcelona.</p> <p>A mig termini caldrà desdoblar l'itinerari Tarragona – Figueres per Manresa, de forma anàloga a l'Eix Transversal.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>Eix del Llobregat està desdoblant fins a Berga, i se'n preveu a curt termini el desdoblament fins al Túnel de Cadí. L'Eix del Llobregat forma part de la xarxa transeuropea, i a llarg termini se'n preveu el desdoblament fins a Toulouse.</p> <p>L'Eix del Llobregat desdoblant allargarà l'àrea d'influència de Manresa cap als Pirineus, però no esdevindrà un eix de pas de llarga distància perquè l'orografia complexa del seu traçat continuarà fent del pas de la Jonquera l'itinerari més eficient entre Barcelona i Toulouse.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'accés de Manresa a la Regió Metropolitana de Barcelona en vies d'alta capacitat és de pagament i es fa per Terrassa (C-16). Es preveu un ramal d'autovia entre Abrera i la C-16 a Viladecavalls. La C-55 entre Martorell i Manresa és una de les vies més congestionades de l'àmbit amb un trànsit de més de 30.000 vehicles al dia. Se'n preveu a curt termini el desdoblament, però només entre Sant Fruitós i Castellbell.</p> <p>A mig termini es construirà una autovia gratuïta per a desplaçar-se entre el Bages i la Regió Metropolitana de Barcelona.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'eix transversal ferroviari (ETF) entre Lleida i Girona tindrà parades a Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i els aeroports de Lleida i Girona, a banda de dos ramals cap a la Regió Metropolitana des de Manresa i Igualada, i tindrà tràfic de passatgers i mercaderies. El cost estimat d'aquesta infraestructura és de 7000M€, aproximadament el doble del cost de l'AVE entre Lleida i Figueres.</p> <p>La construcció de l'ETF, malgrat el seu cost i dificultat tècnica, s'iniciarà abans de 10 anys.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Durant els darrers anys s'ha enregistrat un augment de la utilització del vehicle privat al Bages: del 52% al 67% dels desplaçaments obligats. A curt termini es preveu utilitzar les línies de mercaderies de FGC de Súria i Sallent per a ús de passatgers.</p> <p>L'ús dels ramals de Súria i Sallent per a trànsit de passatgers millorarà de forma substancial la mobilitat interna del Bages.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>A mig/llarg termini es preveu la construcció d'una xarxa ferroviària a l'entorn de Manresa que inclourà les actuals línies, els ramals de Súria i Sallent, la connexió de les línies d'FGC i Renfe per túnel, un ramal a Sant Joan de Vilatorrada, un ramal a Sant Fruitós del Bages, i un tramvia urbà que relligarà totes les altres actuacions, els polígons industrials i els nous creixements de la ciutat, amb gran nombre de parades.</p> <p>Totes aquestes actuacions ferroviàries es duran a terme a mig termini.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>Es preveu a curt termini un reforç substancial del transport públic de viatgers per carretera a les Comarques Centrals. El nou Pla de Serveis, actualment en fase d'exposició pública, preveu l'increment del nombre total de línies d'autobús, la millora de les freqüències a les línies amb més demanda, la coordinació dels horaris de les línies d'autobús i dels ferrocarrils, i la integració tarifària de tots els serveis.</p> <p>A banda de millorar les freqüències de pas i augmentar el nombre de línies d'autobús, a curt termini s'implantaran actuacions complementàries per a millorar-ne de la velocitat comercial, com l'habilitació de carrils bus als accessos de Manresa, Vic i Igualada.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La xarxa de telecomunicacions s'ha anat desplegant amb lentitud a les comarques centrals de Catalunya. Diversos factors ho expliquen: absència de grans aglomeracions urbanes, complicacions orogràfiques del territori, dispersió dels nuclis rurals, poca extensió i baixa qualitat de les àrees i polígons industrials... Amb tot, la Generalitat està estenent la fibra òptica a través dels corredors de FGC i de l'Eix Transversal, i durant el 2007 la fibra òptica ha arribat al centre de Manresa i Igualada, i també ho farà a Vic. A Callús s'està duent a terme una prova pilot per fer arribar la fibra òptica fins a les llars (Fiber to the Home).</p> <p>La fibra òptica s'estendrà a curt termini a municipis i polígons de les comarques centrals a partir de les xarxes troncales que s'estan implantant en línies de ferrocarril i a la xarxa viària de la Generalitat.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La sequera és un problema que cíclicament afecta el territori català. Les comarques centrals, que depenen de l'aigua dels embassaments de les conques internes, i en especial els municipis més petits que no es troben connectats a la xarxa d'abastament d'aigua corrent han patit restriccions en els darrers anys. Aquest any, la situació és crítica.</p> <p>La construcció de dessalinitzadores posarà fi al problema de la manca d'aigua.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'Estat central i el govern català adoptaran mètodes d'anàlisi i prioritització d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica, superant els actuals debats conjunturals.</p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
ALTRES OBSERVACIONS I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA...			