Cambra de Comerç
de Manresa

RECULL DE PREMSA

Del 10 al 16 de juny del 2014

Elaborat per: catPress
serveis de comunicació

comunicacio@catpress.cat - 10/06/2014 08:08 - 178.23.208.155

ECONOMIA

R7 Marcadors

LA XIFRA

5,5%

MÉS DE PASSATGERS A L'AEROPORT DE BARCELONA

▶ L'Aeroport de Barcelona va tancar el mes de maig amb 3.397.097 passatgers, el 5,5 % més que en el mateix mes del 2013, i destaquen els usuaris de vols intercontinentals, que han augmentat el 9,8%.

LA TENDÈNCIA

?

COMPRAR A TERMINI AMB TARGETA ÉS MÉS CAR

▶ Ajornar el pagament de les compres fetes amb targetes de crèdit és el 66% més car que a través de préstecs personals, ja que comporten una TAE molt més gran, segons una anàlisi de Kelisto.es

EL PAÍS

Brasil

ELS EXPERTS REBAIXEN LA PREVISIÓ DE CREIXEMENT

▶ Els analistes financers han rebaixat les previsions de creixement per a l'economia del Brasil aquest any, que eren de l'1,50% fins la setmana passada i que ara s'han situat en l'1,44%.

LA FÀBRICA DEL FUTUR ▶ Una jornada celebrada ahir al Centre de Formació Pràctica de Manresa va destacar la necessitat de les empreses d'incorporar, de forma més intensiva, les tecnologies de la informació per guanyar competitivitat i estar preparades per a l'entorn del futur més proper

Les empreses necessiten incorporar més tecnologia per millorar la competitivitat

▶ Una jornada al CFP de Manresa posa l'èmfasi en la innovació per adaptar la indústria al futur

ROGER JUNYENT | MANRESA

■ Les empreses necessiten incorporar més elements tecnològics per evolucionar i adaptar-se als entorns del futur més proper, segons va quedar reflectit en la jornada Cap a la factoria del futur que es va celebrar ahir al Centre de formació Pràctica (CFP) de Manresa i que va tenir la presència d'una trentena de participants.

Un dels ponents, Joan Guasch, del centre tecnològic Ascamm, va destacar que la tendència és que les indústries puguin estar integrades en entorns urbans, tinguin un elevat nivell tecnològic i no siguin contaminants. En aquest sentit, Guasch va destacar que si fins ara les principals entrades que hi havia en una empresa eren l'energia i les primeres matèries, cada cop tenen més rellevància les dades que s'han de processar i fan que l'entorn sigui «més complex». Tot i això, per a Guasch, el valor afegit està en la manufactura dels producte i va reivindicar el paper que ha de tenir la indústria en l'economia europea, on havia estat del 30% i actualment és del 16%. Tot i això, l'objectiu de la UE és arribar al 20% el 2020. Per aconseguir-ho, un dels factors que, segons Guasch, seran molt important és la innovació. I per aconseguir-ho ha de ser «amb una política en la qual el sector públic i el privat vagin junts, amb models de col·laboració entre les dues parts».

Pel que fa a les eines per millorar el nivell tecnològic, Ramon Costa, del Centre d'Innovació per a la Productivitat, va assegurar que la informàtica «ajuda a ser més eficients», ja que «permet automatitzar tots els processos que són estructurats i fa més fàcils els no estructurats». També va parlar de les noves formes d'organització del treball i va posar l'èmfasi en el get que gràcies a les eines informàtiques i de connectivitat que han aparegut els darrers anys, la ubicació física del treballador és cada cop menys important perquè la rellevància la tenen la informació i el coneixement. I ho fan més fàcil eines com les videoconferències, els xats o el núvol. D'aquest últim punt va destacar que emmagatzemar la informació en servidors totalment externs a l'empresa permet optimitzar costos, ja que s'evita haver de renovar aparells i actualitzar programari.

ROGER JUNYENT

La jornada va congregar una trentena d'assistents

La seguretat informàtica

La necessitat constant de transmissió d'informació fa que la informació interior de les empreses sigui accessible des de l'exterior. I en aquest punt és molt important la seguretat. Marc Sarrias, de l'empresa de desenvolupament de productes de seguretat informàtica Palo Alto, va alertar dels riscos que comporta no prendre mesures. «Innovar s'ha de fer amb precaució i tenint en compte la ciberseguretat», va dir Sarrias.

El responsable de Palo Alto va afegir que fins ara «hi havia un ús de la informació molt intens però estava continguda a l'empresa. Però amb la hiperconnectivitat els sistemes són accessibles des de molts llocs i tal com es controla estrictament qui entra al nostre espai de producció, s'ha de mirar molt bé qui es deixa entrar a les nostres xarxes». La informació de les empreses, va dir, «són espai d'interès per al cibercrim» que «crea *malware* [programari maliciós] per poder accedir i controlar sistemes». Com a exemples del que pot passar amb una mala protecció de les xarxes, va dir que «des de fora poden accedir a la teva xarxa i encriptar la teva pròpia informació, de forma que deixa de ser accessible per a tu». Per aquest motiu Sarrias va sentenciar que «en un món 4.0 tot serà més vulnerable del que ha estat fins ara» motiu pel qual «s'ha de fer una gestió integrada de la seguretat».

La fàbrica 4.0 al Bages

La sessió al CFP d'ahir va concloure amb l'exposició de dos exemples pràctics. Un va ser el del grup bagenc Vilardell Purtí, que va explicar Albert Mangas. Va relatar com al llarg dels anys el grup establert a Santpedor ha portat a terme innovació que li han permès entrar en nous mercats més enllà del sector de l'automoció i al sector dels implants dentals amb Avinent i Core 3D. Mangas va posar l'exemple de Core 3D, la firma del grup especialitzada a fer pròtesis dentals personalitzades.

Segons Mangas Core 3D és un exemple d'empresa 4.0 perquè d'entrada el mateix client ja introdueix la comanda i la forma que ha de tenir la pròtesi en el seu sistema informàtic. Després, tècnics de l'empresa ho revisen i es comença el procés productiu. En la fabricació, la intervenció humana és gairebé inexistent, ja que tot es fa de forma robotitzada. D'aquesta manera, va explicar Mangas, el global del procés és «més eficient, més flexible, s'eviten situacions caòtiques i els errors i la nostra plantilla té personal més qualificat». A més, va dir, «es redueix el temps d'entrega, sempre sabem com estan les comandes i integrem el client en el procés productiu».

L'altre exemple que es va exposar ahir va ser el de la multinacional Trety. Xavier Pocurull va explicar com la firma, que només treballa per al sector de l'automoció s'ha reinventat per tal de poder «conviure amb la crisi i guanyar competitivitat» en un entorn en què les vendes s'han reduït a la meitat. La reorganització s'ha portat a terme amb el pla FES 15 amb l'objectiu d'optimitzar els fluxos, ocupar menys superfície i millorar l'eficiència del 15%. I assegura que ho van aconseguir sense haver de portar a terme grans inversions. Van haver de reorganitzar la maquinària que ja tenien per millorar els processos de producció, ja que no podien invertir per incorporar-ne de nova i també van agrupar les màquines perquè ocupessin menys espai. Un altre canvi va ser portar la producció que requeria mà d'obra intensiva a països amb costos laborals més reduïts mentre que els que requereixen tecnologia es van traslladar als entorns amb personal més qualificat. I finalment, dels productes que suposen una important despesa logística se'n va traslladar la producció a zones properes a la fàbrica de destinació. Després de la reorganització i de reduccions de plantilla, Pocurull va assegurar que «hem pogut sobreviure i ara ja estem preparats per afrontar una nova època de creixement».

A l'obertura de la jornada, el president de la Cambra de Comerç de Manresa, Pere Casals, va destacar el paper del CFP per tal d'aportar professionals formats per a les noves necessitats de la indústria.

El preu de l'habitatge es redueix el 0,4% durant el primer trimestre de l'any

EFE | BARCELONA

■ El preu de l'habitatge va baixar a Catalunya el 0,4 % en el primer trimestre de l'any respecte al mateix període de l'any 2013 i, del començament d'any fins al 31 de març, el preu es va reduir el 0,5 %, segons les dades publicades ahir per l'Institut Nacional d 'Estadística (INE).

A diferència del que va passar a Catalunya, segons l'INE, el preu de l'habitatge va pujar a Madrid, País Basc, Cantàbria i Balears en el primer trimestre de l'any respecte al mateix període de 2013 i va descendir a la resta de comunitats autònomes, encara que amb caigudes més moderades que les registrades en l'últim trimestre de l'any passat.

En concret, el preu de l'habitatge a Espanya va tancar el primer trimestre de l'any amb un descens de l'1,6 % enfront del mateix període de l'any passat, la menor caiguda des del segon trimestre del 2010.

Les vendes de cotxes usats fins al maig pugen el 7,2% a Catalunya

REDACCIÓ | MANRESA

■ Les vendes de vehicles usats van pujar a Catalunya el 7,2 % fins al mes de maig i van assolir les 117.432 unitats, segons dades fetes públiques per l'Associació Nacional de Venedors de Vehicles a Motor (GANVAM).

D'àmbit català, Barcelona va ser la demarcació que va registrar un increment de vendes més gran fins al mes de maig, que es va situar en el 8%, seguida de Tarragona, amb un increment del 7,6 %, mentre que les demarcacions de Lleida i Girona van ser les que menys creixement van registrar, amb el 5,4% i el 3%, respectivament. El creixement de transaccions de cotxes de segona mà que s'ha registrat a Catalunya durant els cinc primers mesos del 2014 va ser superior al del conjunt de l'Estat espanyol, on les vendes de vehicles usats van créixer el 5,5 % i es va assolir la xifra total de 690.349 unitats.

SERVEI D'IDIOMES UMANRESA | CURSOS INTENSIUS D'IDIOMES ESTIU 2014 | ANGLÈS FRANCÈS ALEMANY | MATRÍCULA OBERTA

Les empreses necessiten incorporar més tecnologia per millorar la competitivitat

Una jornada al CFP de Manresa posa l'èmfasi en la innovació per adaptar la indústria al futur

10.06.2014 | 08:13

ROGER JUNYENT | MANRESA Les empreses necessiten incorporar més elements tecnològics per evolucionar i adaptar-se als entorns del futur més proper, segons va quedar reflectit en la jornada Cap a la factoria del futur que es va celebrar ahir al Centre de formació Pràctica (CFP) de Manresa i que va tenir la presència d'una trentena de participants.

La jornada va congregar una trentena d´assistents **roger junyent**

Un dels ponents, Joan Guasch, del centre tecnològic Ascamm, va destacar que la tendència és que les indústries puguin estar integrades en entorns urbans, tinguin un elevat nivell tecnològic i no siguin contaminants. En aquest sentit, Guasch va destacar que si fins ara les principals entrades que hi havia en una empresa eren l'energia i les primeres matèries, cada cop tenen més rellevància les dades que s'han de processar i fan que l'entorn sigui "més complex". Tot i això, per a Guasch, el valor afegit està en la manufactura dels producte i va reivindicar el paper que ha de tenir la indústria en l'economia europea, on havia estat del 30% i actualment és del 16%. Tot i això, l'objectiu de la UE és arribar al 20% el 2020. Per aconseguir-ho, un dels factors que, segons Guasch, seran molt important és la innovació. I per aconseguir-ho ha de ser "amb una política en la qual el sector públic i el privat vagin junts, amb models de col·laboració entre les dues parts".

Pel que fa a les eines per millorar el nivell tecnològic, Ramon Costa, del Centre d'Innovació per a la Productivitat, va assegurar que la informàtica "ajuda a ser més eficients", ja que "permet automatitzar tots els processos que són estructurats i fa més fàcils els no estructurats". També va parlar de les noves formes d'organització del treball i va posar l'èmfasi en el get que gràcies a les eines informàtiques i de connectivitat que han aparegut els darrers anys, la ubicació física del treballador és cada cop menys important perquè la rellevància la tenen la informació i el coneixement. I ho fan més fàcil eines com les videoconferències, els xats o el núvol. D'aquest últim punt va destacar que emmagatzemar la informació en servidors totalment externs a l'empresa permet optimitzar costos, ja que s'evita haver de renovar aparells i actualitzar programari.

Publicidad

Doctores están asombrados
Mamá local desvela el secreto para perder 12kg super rápido desde 39€...
www.cambogia.es

Ford Ka por 5.990 €*
Con Auto-Start-Stop y Paquete Urban
www.ford.es

Becas Comedor Verano
Este verano garantiza una comida completa al día para un niño con dificultades económicas
www.educo.org

Comentaris

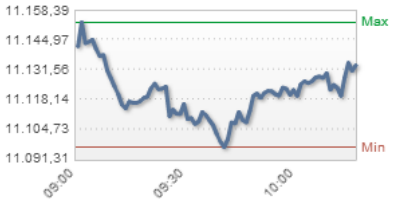
Per comentar t'has d'iniciar sessió o registrar-se.
Els comentaris estan subjectes a moderació prèvia i han de complir les Normes de Participació

Comentar

Publicidad

Doctores están asombrados
Madre de Madrid perdió 12 kg en 4 semanas gracias a este método de dieta por sólo €39€...
www.cambogia.es
PAN

IBEX35	NASDAQ	DOW JONES
Últ.	Dif.	Dif.%
11.132,70	-31,40	-0,28%



Més Informació >>

Notícies d'empresa

Passejades en poni

Decathlon organitza la segona edició de Pony Day

Comentar

Pretén fomentar i apropar la pràctica de l'equitació entre els més petits

Cursos gratuïts de borsa a Catalunya per aprendre a invertir
Inversió, espectacle i aprenentatge a parts iguals. Hanseatic Brokerhouse té una proposta molt...

La segona mà a l´era tecnològica
Les empreses han demostrat que s'adapten ràpidament a les noves necessitats del mercat

Cafè Arabo obrint-se pas al mercat hostaler i internacional
El fabricant i distribuïdor ha celebrat una mostra per presentar la nova gamma de cafès i...

Economia | Redacció | Actualitzat el 10/06/2014 a les 12:01

El CFP debat sobre el futur de la indústria

El lideratge industrial passa per una fàbrica del futur més sostenible, més tecnòlogica i al servei de la societat

Debat sobre el futur de la indústria del CFP. Foto: CFP

La indústria ha passat de generar el 30% del PIB europeu a generar-ne només el 16%. Experts, empresaris i fins i tot la Comissió Europea debaten com recuperar el lideratge industrial, amb l'objectiu posat en tornar a un 20% del PIB l'any 2020. Ahir, el Centre de Formació Pràctica, juntament amb Ascamm, va organitzar una jornada sobre com ha de ser la fàbrica del futur. Durant tota la tarda, diversos ponents van parlar sobre cap a on va el sector industrial, la fàbrica 4.0, i es van presentar exemples d'èxit.

Va obrir la jornada el president de Cambra de Comerç de Manresa, Pere Casals, que es va centrar en una idea molt clara: "som i volem continuar essent industrials. La indústria és un pilar fonamental de la societat del benestar".

Li va prendre el relleu Joan Guasch, d'Ascamm, que va definir la factoria del futur com una fàbrica integrada en l'entorn urbà, sostenible a nivell econòmic, social i ambiental, dotada d'alta tecnologia i seguretat i al servei de la societat.

Guasch va fer un recorregut per models de diferents països i per les directives europees que volen guiar la recuperació del lideratge industrial a través de la lliure circulació de tecnologia dins d'Europa, d'un canvi de model formatiu perquè el sistema educatiu s'ajusti a la realitat i les necessitats industrials, i d'una única política de recerca i innovació que comprometi tant el sector públic com el privat.

La sessió també va tractar aspectes més tècnics de l'activitat industrial i que guanyaran pes en els propers anys, com les tecnologies al servei de la productivitat, a càrrec de l'expert del MIC Productivity, Ramon Costa, o la ciberseguretat dels sistemes productius, de la qual va parlar Marc Sàrries, de Palo Alto Networks. També es va conèixer l'experiència de dues empreses, Trety i Avinent, que ja han fet el pas cap a la indústria 4.0.

EL 7manari digital
l'informatiu diari de les comarques centrals

Bureau Vallée Material d'oficina i escolar a preus baixos!

Més de 40 jugadors i exjugadors del club es van unir al partit de final de temporada del Manresa RC La cuina del Centre Sanitari del Solsonès es remodelarà totalment Els alumnes de 4t d'ESO de l'Escola Paidos viuen una experiència inoblidable Endesa retira i gestiona 830 tones de residus a la Catalunya Central l'any 2013 El projecte de crear una associació empresarial a Súria es presenta davant de més d'una cinquantena d'empresaris Aturats del Bages animen a la ciutadania a participar a la Setmana de la Dignitat La festa de l'escuma i l'espectacle del Mag Lari tanquen la Festa Major de Santpedor Recuperar lideratge industrial passa per una fàbrica del futur més sostenible, més tecnòlogica i al servei de la societat Una patrulla de la Policia Local de Manresa assisteix un part en un domicili Jordi Preñanosa: "És una exposició intergeneracional, tots dos compartim una gran passió per la fotografia"

| 11 de juny de 2014 |

Portada | Actualitat | Manresa | Comarques | Cultura | Esports | Cercador web | Google | OK

Bages 10/06/2014

Recuperar lideratge industrial passa per una fàbrica del futur més sostenible, més tecnòlogica i al servei de la societat

El Centre de Formació Pràctica posa sobre la taula les darreres tendències al sector industrial en una jornada sobre la fàbrica del futur.

De: Redacció

En un moment de la jornada. Foto: CatPress

La indústria ha passat de generar el 30% del PIB europeu a generar-ne només el 16%. Experts, empresaris i fins i tot la Comissió Europea debaten com recuperar el lideratge industrial, amb l'objectiu posat en tornar a un 20% del PIB l'any 2020. Ahir, el Centre de Formació Pràctica, juntament amb Ascamm, va organitzar una jornada sobre com ha de ser la fàbrica del futur. Durant tota la tarda, diversos ponents van parlar sobre cap a on va el sector industrial, la fàbrica 4.0, i es van presentar exemples d'èxit.

Va obrir la jornada el president de Cambra de Comerç de Manresa, Pere Casals, que es va centrar en una idea molt clara: "som i volem continuar essent industrials. La indústria és un pilar fonamental de la societat del benestar".

Li va prendre el relleu Joan Guasch, d'Ascamm, que va definir la factoria del futur com una fàbrica integrada en l'entorn urbà, sostenible a nivell econòmic, social i ambiental, dotada d'alta tecnologia i seguretat i al servei de la societat.

Guasch va fer un recorregut per models de diferents països i per les directives europees que volen guiar la recuperació del lideratge industrial a través de la lliure circulació de tecnologia dins d'Europa, d'un canvi de model formatiu perquè el sistema educatiu s'ajusti a la realitat i les necessitats industrials, i d'una única política de recerca i innovació que comprometi tant el sector públic com el privat.

La sessió també va tractar aspectes més tècnics de l'activitat industrial i que guanyaran pes en els propers anys, com les tecnologies al servei de la productivitat, a càrrec de l'expert del MIC Productivity, Ramon Costa, o la ciberseguretat dels sistemes productius, de la qual va parlar Marc Sàrries, de Palo Alto Networks. També es va conèixer l'experiència de dues empreses, Trety i Avinent, que ja han fet el pas cap a la indústria 4.0.

Imprimir | Enviar per email

Tweets

Dalila Abella @DalilaAbella 1h
LA CHICA SALIENTE.
LAS TIENDAS TÍPICAS DE BARRIO.
#Comestibles #manresa #barcelona #bages #cataluña #españa #art...
pic.twitter.com/xQu5I9tVxV

Compose new Tweet…

EL 7manari digital Subscriu-te al nostre butlletí

comunicacio@catpress.cat - 16/06/2014 08:07 - 178.23.208.155

PREU 2,30 EUROS | DISSABTE, 14 DE JUNY DEL 2014

ANY: XXXVII NÚMERO: 10.718
DIRECTOR: Marc Marcè i Casaponsa

EL DIARI DE LA CATALUNYA CENTRAL

Bages, Berguedà, Cerdanya, Solsonès, Anoia, Alt Urgell i Baix Llobregat Nord

www.regio7.cat

Regió7

RECICLA'M
Aquest diari utilitza paper re

G.HORCAJUELO/EFE

ESPANYA, 1- HOLANDA, 5 ▶ 38

La nova Holanda atropella l'Espanya de sempre

L'AMBICIÓ I LA FORÇA FÍSICA VENGEN LA FINAL DEL 2010

AVUI amb el diari
Col·lecció de rellotges
Primera entrega (home)

PER NOMÉS 8,95 €

L'autopista de Manresa arriba al quart de segle amb un balanç decebedor

▶ Polítics i societat civil consideren que la seva aportació al desenvolupament del Bages ha estat pobra i insuficient ▶ El peatge exagerat, principal retret ▶2-5

SALVADOR REDÓ

Manresa recupera el canonge esmicolat pel foc

▶ANCORAR L'ESCULTURA A L'INSEGUR PAVIMENT DE LA SEU COMPORTA TRES HORES DE FEINA ▶ 7

Núria Parlon anuncia candidatura i ja és virtual líder del PSC

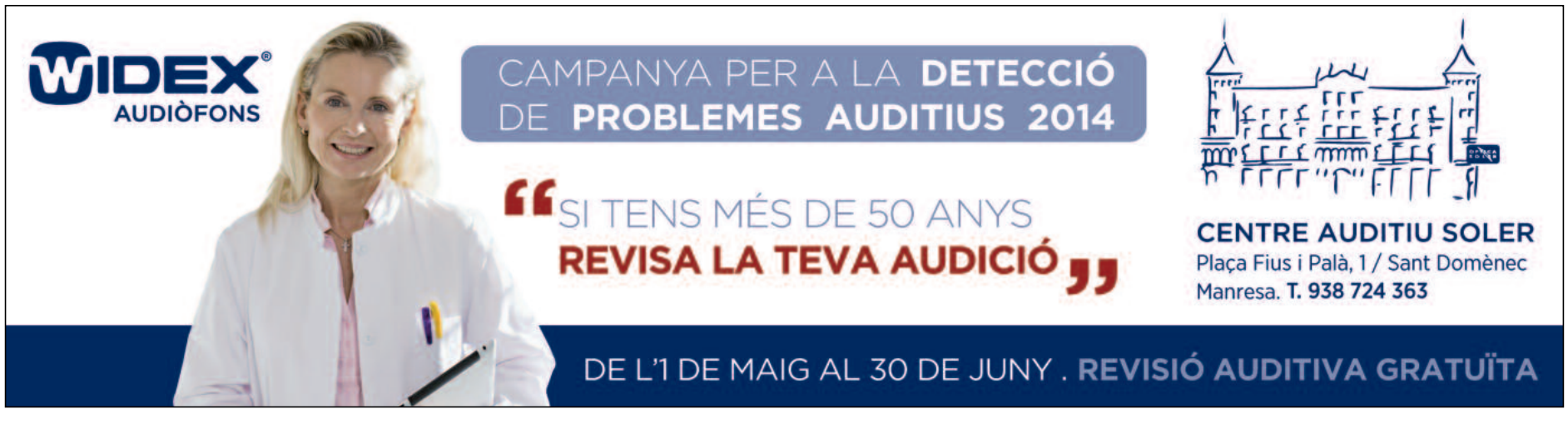
▶L'ALCALDESSA DE SANTA COLOMA GENERA EL CONSENS NECESSARI PER FER POSSIBLE UN RELLEU RÀPID I PACÍFIC DE NAVARRO ▶ 29

Crida a la guerra santa amb els rebels a les portes de Bagdad

▶L'AIATOL·LÀ XIÏTA RECLAMA ALS SEUS FIDELS QUE S'ARMIN PER FER FRONT A L'AVENÇ DELS MILICIANS SUNNITES ▶ 33

El Bages pel Dret a Decidir muntarà un gran mosaic a Manresa

▶LLUÍS LLACH APADRINA UNA GRAN V A LA PLAÇA DE LA REFORMA EL DIA 29 ▶ 10



comunicacio@catpress.cat - 16/06/2014 08:07 - 178.23.208.155

UN EIX D'ANIVERSARI Divendres farà 25 anys que es va inaugurar l'autopista Terrassa-Manresa, entesa com una via ràpida entre Barcelona, Catalunya Central i Pirineu que aportés riquesa. La connexió hi és, però amb un trànsit escàs i un rendiment mínim per al territori

Polítics i societat civil troben pobre i insuficient el balanç dels 25 anys d'autopista

▶ Personalitats bagenques coincideixen que la C-16 entre Terrassa i Manresa no ha respost a l'expectativa de trànsit ni de reactivació econòmica del territori

J.E./D.B. | MANRESA

■ L'autopista Terrassa-Manresa ha passat de llarg del territori, que no n'ha tret el rèdit esperat. És l'opinió majoritària que en tenen, 25 anys després de la inauguració (el 20 de juny del 1989), agents polítics, econòmics i socials del Bages, encara en actiu o que ho eren en aquell context històric, consultats per aquest diari.

El peatge excessiu s'apunta de forma unànime com a principal factor dissuasiu, que ha fet de l'autopista una via infrautilitzada i, per contra, ha sobrecarregat la C-55, que en el tram de Castellgalí absorbeix el doble de trànsit que els 17.000 vehicles diaris de mitjana de l'autopista els darrers deu anys. Són menys crítics els que van impulsar l'autopista en el seu dia, tot i que admeten un cert desengany, però que no atribueixen tant a la mateixa via com a condicionants externs, com una conjuntura econòmica desfavorable en moltes etapes, o al fet que no s'ha acompanyat d'altres infraestructures que haurien fet més atractiva l'autopista i el territori per on passa.

PERE CASALS

PRESIDENT CAMBRA DE COMERÇ DE MANRESA

« No hem aconseguit atreure el talent que podria haver vingut»

«Ha posat Manresa al mapa», però tret d'això, i d'alguns beneficis a nivell turístic, com Sant Benet, «n'hauríem pogut treure més profit si no fos per la quantitat de mancances i limitacions que té». Parla d'un peatge «dissuasiu, que ens fa menys competitius, perquè és una via ràpida «que ens ha donat sortida cap al port, però en la direcció contrària no hem aconseguit atreure el talent que podria haver vingut». També hi influeix la lentitud amb què s'estan desenvolupant els enllaços pendents amb la B-40, «que permetria anar de Manresa a Abrera de forma ràpida sense passar per la C-55 i faria més atractiva la C-16, però el ministeri ho té encallat». Segons Casals l'orografia ha estat un altre impediment, però és un handicap «difícil d'arreglar». Diu que «seria més factible desdoblar la C-55», però mentrestant, «es pot tendir cap al lliure peatge, si no de cop, de forma progressiva», amb reduccions segons el trànsit a la C-55, o amb avantatges per a residents i empreses de la comarca.

JULI SANCLIMENS

ALCALDE DE MANRESA 1987-1995

« Ha fet servei, però no ha estat la panacea ni ha canviat la comarca»

Juli Sanclimens era l'alcalde de Manresa i diputat al Parlament per CiU quan es va inaugurar l'autopista, que recorda «com una obra emblemàtica i que ha fet molt servei, però que no ha estat la panacea ni ha canviat la comarca». Sosté que «una autopista per si sola no canvia res si no hi ha altres factors que hi ajudin, i aquí no hi han sigut». Admet que no ha aportat indústria, «però no ha estat tant per un problema de comunicacions com de percepció», en el sentit que «Manresa no s'ha acabat de veure mai com a part de la conurbació de Barcelona». Tanmateix, «ens ha ajudat a connectar-nos amb Europa», i en això «ha complert, perquè ja es plantejava com una autopista de muntanya, i ha donat bons resultats en la seva continuïtat amb l'autovia fins a Berga i l'eix Transversal, que potser no hi serien». Quant al futur, «tothom la voldria de franc, i això és difícil, però s'haurien de poder abaixar preus».

MONTSE BADIA

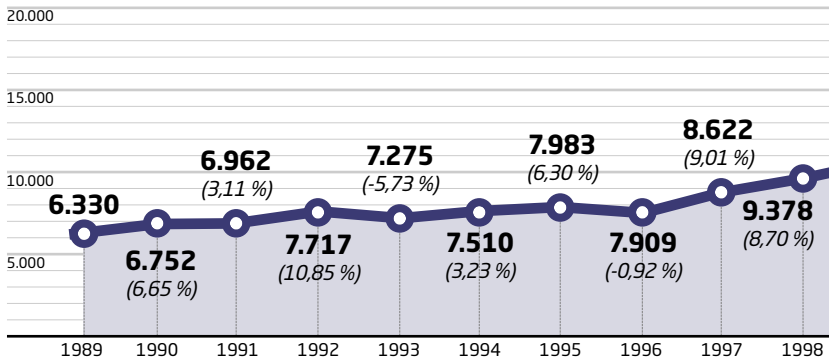
ALCALDESSA DE CASTELLBELL

« S'ha de convertir en un eix generador de fluxos econòmics, ara no ho és»

«De comunicar, ho ha fet, però pel cost que suposa, penso que no ha cobert les expectatives amb què es va pensar, perquè no té una alta utilització, i a la comarca no ha generat unes dinàmiques d'ús com podia haver estat». Diu que això s'ha traduït en unes comunicacions per carretera a la comarca molt complicades, i amb un eix del Llobregat insuficient per al trànsit que hi passa, «mentre al costat tenim una autopista infrautilitzada i que no ha acabat d'agafar tot el trànsit que es pensava per comunicar Barcelona i l'àrea metropolitana amb França, de manera que tot el flux mercantil continua passant per la comarcal». Per això, «caldria buscar-hi un equilibri, i aconseguir que l'autopista sigui una via real per a aquest trànsit, i convertir-la en un eix generador de fluxos econòmics, que ara no és». A més, «aquesta autopista va néixer deficient, amb molt impacte en el territori perquè es van voler estalviar túnels en una zona amb una orografia complexa, i això ha portat molts problemes de seguretat que han obligat a fer modificacions». Per això, «cal la gratuïtat com a mínim per a la gent del territori, apostar pel rescat i no per noves infraestructures. Fins ara és una carretera que la comarca només ha vist passar, molt col.lateral».

L'EVOLUCIÓ DEL TRÀNSIT A L'AUTOPISTA

BALANÇ ANUAL DE LA INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (IMD) DE VEHICLES I LA VARIACIÓ PERCENTUAL



JOSEP MARIA SERENA

DIRECTOR DEL MONTEPIO DE CONDUCTORS

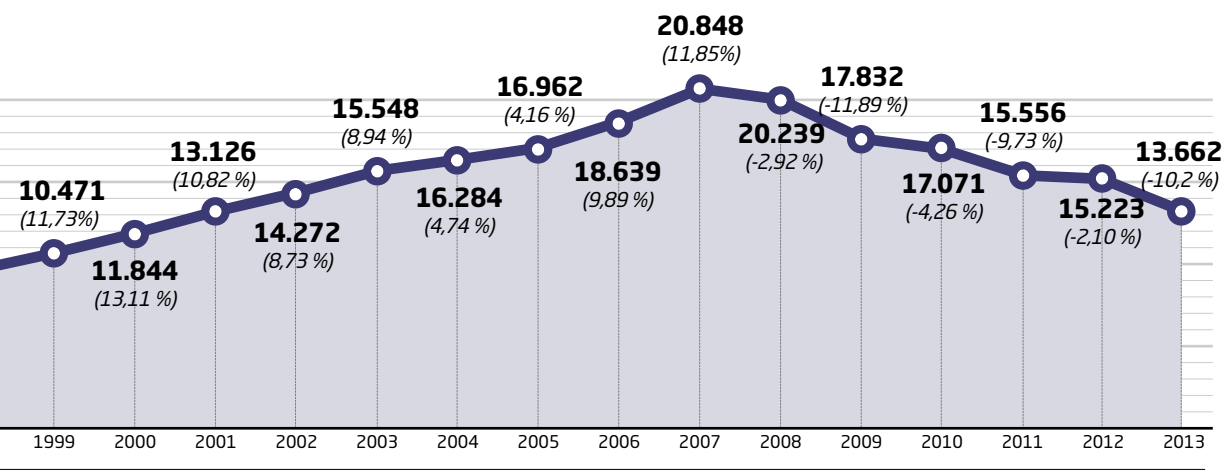
« Pel que fa al trànsit, el resultat de l'autopista ha estat molt negatiu»

Pel que fa al trànsit, «el resultat d'aquesta autopista ha estat molt negatiu». Per a Serena, com a infraestructura «va suposar un pas molt important, però es va concebre com una autopista de muntanya que no ha complert les expectatives, perquè no ha assumit el trànsit que calia per descarregar la C-55, que ara suporta 10 milions de vehicles l'any». Ho atribueix «a uns preus inassumibles degut a uns peatges massa cars comparat amb els d'altres autopistes», i fruit d'això

comunicacio@catpress.cat - 16/06/2014 08:07 - 178.23.208.155

SALVADOR REDÓ

Un vehicle sortint del peatge de l'autopista C-16, a Sant Vicenç, aquesta setmana



«hauria d'haver desenvolupat unes funcions importants per al territori, que finalment no hi han sigut». Aquest greuge pot haver fet «que algunes empreses, en lloc de venir cap aquí, s'hagin ubicat en un altre lloc». I és que «si no poses els mecanismes necessaris per fomentar el trànsit i que això ajudi a portar empreses, una bona comunicació serveix de poc, perquè una carretera cara probablement sempre serà una via infrautilitzada». En aquest sentit, Serena aposta, primordialment, per desdoblar la C-55, «però com que ara no hi ha diners, es pot invertir d'una forma més barata en l'autopista, aprofitant que ja està feta, i així començar a treure trànsit de la C-55». Parla de la gratuïtat «per a conductors i empreses del Bages i el Berguedà, i per a la resta, de peatges tous».

JOSEP MARIA CALMET

PRESID. CAMBRA COMERÇ MANRESA 1979-1983

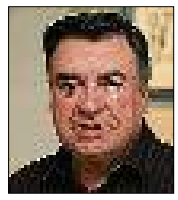
«Ha complert perquè ha situat Manresa a 35 minuts de Barcelona»

Calmet és del parer que l'autopista «sí que ha complert perquè Manresa sempre havia estat mal comunicada, i la va situar a 35 minuts de Barcelona». Entén que «una ciutat ben comunicada ho té molt millor per atraure turisme i comerç», i en aquest sentit, «el polígon de Bufalvent, per exemple, té ara una situació immillorable». El problema, diu, és que «hi ha hagut una crisi horrorosa que no li permet desenvolupar-se». Pensa que els beneficis de l'autopista s'han deixat veure a nivell turístic «perquè ha portat més gent cap a les zones de muntanya, i de rebot, també ha fet que alguns es parin a la Catalunya Central, i fins i tot pot contribuir que vinguin expressament». També diu que «hi ha hagut més fluxos comercials, amb nous clients cap a les botigues de Manresa i el Bages». També admet que «no és una autopista barata, i té algun traçat perillós, i això són uns handicaps a tenir en compte». Quant a millorar el traçat «ho veig molt difícil, però sí que es podria rebaixar el cost del peatge, perquè ara és una autopista massa cara, com a mínim per a la gent del territori». Diu que si s'aplica aquesta rebaixa «s'ha d'esperar un augment del trànsit i una millora dels sectors comercial i turístic», si bé «això no és obstacle per haver de desdoblar també la C-55».

FRANCESC IGLESIAS

PRESIDENT COMARCAL DEL BAGES 1987-1995

«Ha estat un bon eix, però han mancat actuacions per fer-lo rendible»



Admet que «el resultat econòmic que se'n podia esperar no s'ha produït», però pensa que no ha estat una obra en va, i que era necessària pel fet que «era molt reclamada a nivell social, malgrat que tothom sabia que caldria una inversió privada». L'aposta era «un bon eix entre Barcelona i París, i hi ha sigut, el problema és que no s'ha acompanyat d'altres actuacions que l'haurien fet més rendible», en referència a «una millor connexió ferroviària en paral·lel, o una ronda sud de Manresa, que enllacés l'autopista amb la C-55 i l'actual eix Diagonal». Fa uns anys «esperàvem que els polígons del Vallès s'escampessin com una taca d'oli, i no ha passat, però no per culpa de l'autopista, sinó perquè no hi ha hagut una conjuntura econòmica favorable». No només parla de la crisi actual, sinó de la crisi del tèxtil i de la mineria, o del tancament de Pirelli, «totalment aliens a l'autopista». Quant a l'anul·lació total del peatge la veu «pràcticament impossible, però podem esperar una rebaixa, i seria interessant no deixar de pressionar des de Catalunya». Com a mesures, planteja la gratuïtat «en hores vall o en dies feiners, que milloraria l'eficàcia del territori a nivell turístic i econòmic».

JOAN CORNET

ALCALDE DE MANRESA 1979-1987

«Es volia una via ràpida per portar inversions de qualitat a Manresa»

En part, Cornet va participar en les propostes prèvies a l'autopista, «que des d'aquí es plantejava com una via ràpida per portar inversions de qualitat a Manresa, i que fes de Manresa una ciutat ben comunicada i atractiva per a Barcelona». Diu que s'ha aconseguit el repte d'apropar Manresa i Barcelona, però els objectius no s'han desenvolupat del tot «perquè la conjuntura no hi ha ajudat, i no només per la crisi actual, sinó per la davallada de la mineria, de la metal·lúrgia, i el tancament de Pirelli». També ho atribueix al peatge, «sobre el qual no vaig negociar», però en part era inevitable: «s'havia d'amortitzar el túnel del Cadí i acostar Barcelona a la Cerdanya, i potser això va precipitar que fos de peatge, però sense el túnel no hi hauria hagut autopista». Cornet creu que a nivell turístic, i per a les comarques de muntanya, «sí que ha donat molt bons resultats». Quant al futur, «no esperem canvis radicals perquè hi ha una concessionària que ha d'amortitzar l'obra». És més del parer que «a l'economia local li convindria una bona xarxa ferroviària, perquè tocar l'autopista és massa difícil».

ESTEVE PINTÓ

PRESIDENT PIMEC CATALUNYA CENTRAL

«Havia de ser una alternativa a la C-55, i no ho ha estat per l'elevat peatge»

Pintó lamenta el fet que aquesta autopista «no hagi estat l'alternativa a la C-55 com es plantejava», i ho atribueix «als elevats peatges, que fan que hi hagi un índex molt baix de camions que hi passin». Per conra, «es col·lapsa la C-55, i tot plegat comporta uns elevats nivells de sinistralitat que, per més presència de radars que hi hagi, no es poden evitar». Pintó considera que els descomptes que es puguin aplicar els caps de setmana no repercuteixen a les petites i mitjanes empreses, que continuen sotmeses als elevats preus dels dies feiners. Diu que això és un greuge per als camions «que ja van prou escanyats, i aquest peatge els suposa un sobrecost que va molt en detriment de la competitivitat de les empreses». Davant d'això, «fa temps que les pimes reclamem la gratuïtat o preus més assequibles a l'autopista per poder ser més competitives», i considera que això hauria de ser «una mesura immediata» mentre es va projectant el desdoblament de la C-55, que es preveu per a més a llarg termini. Està convençut que aquestes solucions, «més enllà de ser bones per a l'economia del territori, també aportarien més seguretat, perquè la massificació actual de la C-55 es tradueix en el sacrifici de vides humanes».

comunicacio@catpress.cat - 16/06/2014 08:07 - 178.23.208.155

REPORTATGE FOTOGRÀFIC: ARXIU/J. SERRA

Delegació bagenca, el 1985, amb el director de Carreteres per demanar l'autopista

Pujol, Del Pino i Sanclimens, el 1987, en la firma de la concessió a Autema

Primers moviments d'obres

Una via que va tenir dos pretendents

▶ Ferrovial, que finalment es va adjudicar la construcció i la concessió, competia amb una proposta de Caixa Manresa i Caixa de Barcelona

EL REPORTATGE

DAVID BRICOLLÉ | MANRESA

Durant dècades la construcció d'una autopista fins a Manresa no va passar de ser una espècie de somni per a polítics i tècnics. Algú, com l'enginyer Victorià Muñoz Oms, s'havia atrevit a preveure aquesta via de comunicació en el pla de carreteres de l'any 1932, durant la Generalitat republicana. Un dels principals animadors del projecte d'autopista va ser Josep Maria Culell, primer com a conseller d'Obres Públiques i Política Territorial, i posteriorment al capdavant del departament d'Hisenda. Quan era al davant d'aquella àrea, l'any 1984, amb motiu de la trobada dels dos fronts de perforació del túnel del Cadí, Culell va animar el grup de capital que feia possible aquella obra perquè tingués en compte l'opció de construir l'autopista.

A Manresa, segons consta en les hemeroteques, des d'un primer moment hi va haver unitat per reivindicar que l'autopista es fes realitat. Josep Maria Calmet, al capdavant de la Cambra de Comerç i Indústria, era un dels entusiastes de la idea, i el seu successor en el càrrec, Valentí Roqueta, va heretar les forces necessàries per seguir engrescant el projecte.

Un dels moments clau del procés va tenir lloc el 29 de maig del 1984, quan prop de setanta entitats i institucions de Manresa van signar un document en el qual es demanava al president Jordi Pujol que es construís aquesta infraestructura. Els que demanaven la nova via de comunicació argumentaven, en el manifest, que «la densitat de circulació de vehicles que genera l'eix del Llobregat, així com l'entrada en funcionament [prevista llavors per al cap de pocs mesos] del túnel del Cadí fan del tot necessària una millora qualitativa en les comunicacions entre Manresa i Barcelona».

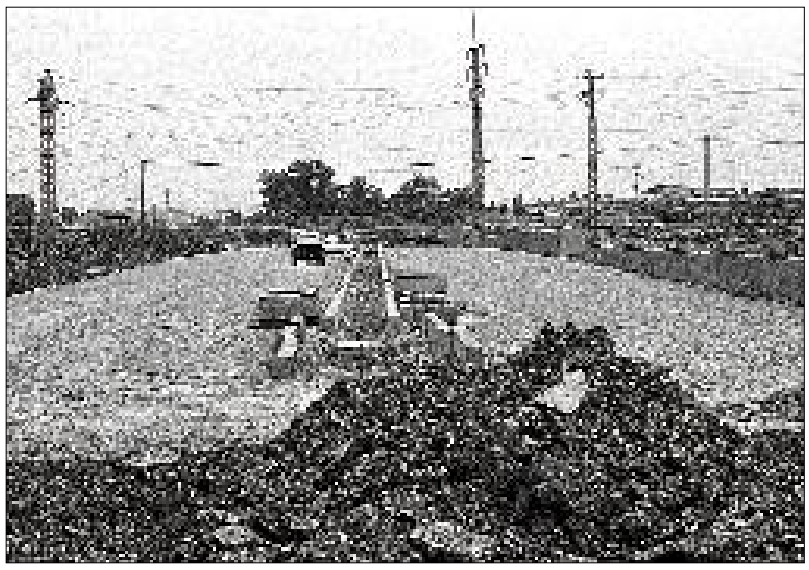
El llavors alcalde de Manresa, Joan Cornet, va ser també un dels animadors del projecte. A la ciutat hi havia un ambient de consens al voltant d'aquest tema. La necessitat de revitalitzar econòmicament i social la comarca estava en el pensament de molts. Tot i que també alguns sectors polítics i col.lectius ecologistes manifestaven arguments en contra.

Després de moltes especulacions, el 26 de setembre del 1986 el director general de Carreteres, Jaume Amat, va

Una voladura incontrolada va obrir un forat en un habitatge del Pont

La traça de la nova via ja oberta al Bages, però encara per asfaltar, l'any 89

comunicacio@catpress.cat - 16/06/2014 08:07 - 178.23.208.155



Treballs de construcció dels accessos a Manresa

obrir les pliques dels grups que estaven interessats a adjudicar-se l'autopista. Per una banda hi havia Caixa Manresa –que en aquell moment feia una aposta arriscada per garantir que el projecte pogués prosperar– juntament amb la Caixa de Barcelona; per l'altra, Ferrovial. L'oferta de la coneguda constructora era més avantatjosa que la de les caixes. Ferrovial deixava el pressupost en 19.150 milions de pessetes (115 milions d'euros), 253 milions de pessetes (1,5 milions d'euros) menys que l'altra opció. El termini d'execució el fixaven les caixes en 47 mesos, mentre que Ferrovial el planteja-va en 36; i la concessió, de 45 anys els primers i de 35 els segons.

Després d'un temps de parlar-se d'un possible acord entre les dues opcions, finalment la Generalitat es va decantar pels avantatges de Ferrovial

Ferrovial va prometre el termini d'execució de l'obra en tres anys i la va acabar completant mig any abans

al davant de l'oferta de les caixes, les quals ja havien participat en el túnel del Cadí. L'1 d'abril del 1987, sota la presidència de Jordi Pujol, es va signar al Palau de la Generalitat l'escriptura de la concessió de l'autopista Terrassa-Manresa a l'empresa Autema, presidida per Rafael del Pino, que a la vegada era president de Ferrovial. El procés que va seguir des d'aleshores la construcció de l'autopista va ser molt ràpid. Al cap de poc més de tres mesos les màquines ja havien començat a treballar. Les promeses que va fer aquell 1 d'abril del 1987 el president d'Autema es van complir. Amb un to irònic, davant les temences que potser no es complirien els terminis, va dir: «no pateixin, complirem i quedarem bé». Les obres es van iniciar oficialment el 15 de juny del 1987, i l'autopista estava a punt amb un any d'antelació.

Finalment, el 20 de juny del 1989 el president de la Generalitat, Jordi Pujol, inaugurava aquest nou traçat de peatge de 33,5 quilòmetres amb el protocol·lari tall de cinta davant el peatge. Pujol presentava en aquell moment l'autopista com una contribució al «reequilibri del territori». El president de la Generalitat augurava que l'eix Barcelona-Tolosa –del qual forma part l'autopista– havia d'acabar sent «una gran via de desenvolupament a l'entorn de la qual creixeran les indústries, els serveis i els pobles».

L'autopista completada

Pujol talla la cinta al peatge, amb el conseller Molins i el president d'Autema

Una voladura incontrolada va fer ploure rocs sobre el Pont

DAVID BRICOLLÉ | MANRESA

■ El procés de construcció de l'autopista Terrassa-Manresa es va fer a tota màquina per rebaixar terminis i tanta celeritat va portar algun incident rellevant. Un dels que ho van ser més es va produir el 6 de juliol del 1988.

Una voladura incontrolada de les obres va fer caure una pluja de pedres de diferents dimensions sobre el nucli urbà del Pont de Vilomara. En van re-bre els impactes teulades i vehicles. Una família que era al menjador de casa es va pensar, per uns moments, que havia caigut una bomba. L'habitació de matrimoni havia quedat malmesa perquè les pedres havien foradat la teulada. Miraculosament no hi va haver cap ferit. Les pedres van arribar al nucli del Pont des de centenars de metres descrivint una llarga trajectòria parabòlica i travessant el curs del Llobregat.

L'APUNT

EL MISSATGE D'AUTEMA

El perquè d'un peatge

En els parlaments inaugurals va intervenir Rafael del Pino, president alhora d'Autema i de Ferrovial. Del Pino es va adreçar als alcaldes presents fent-los una crida perquè «comentin amb els seus veïns els avantatges de l'autopista: rapidesa, seguretat, comoditat... El nostre va ser un acte de fe en el futur de Catalunya, però la inversió s'ha d'amortitzar i la nostra única font d'ingressos és el peatge», va reblar.

LA VARIACIÓ DE PREUS EN 25 ANYS

	BARRERA DE MANRESA			BARRERA DE ST. VICENÇ-MONTSERRAT		
	1989	2014		1989	2014	
	De dilluns a diumenge i festius	De dilluns a divendres	Dissabte, diumenge i festius	De dilluns a diumenge i festius	De dilluns a divendres	Dissabte, diumenge i festius
Motocicletes i motocicletes amb sidecar	1,08	2,13	3,87	0,54	1,07	1,94
Turismes 2 eixos i 4 rodes; Turismes 2 eixos i 4 rodes i remolc d'un eix sense roda bessona (doble pneumàtic); Microbusos de 2 eixos i 4 rodes, 9 places màxim; Vehicles industrials, furgons, furgonetes i petits camions de 2 eixos i 4 rodes	2,16	4,25	7,73	1,11	2,14	3,88
Turismes (2 eixos i 4 rodes) amb un remolc de 2 eixos sense roda bessona (doble pneumàtic); Vehicles industrials, furgons, furgonetes i petits camions de 2 eixos amb roda bessona (doble pneumàtic); Autocars de 2 eixos amb roda bessona (doble pneumàtic)	3,25	6,38	11,6	1,65	3,20	5,83
Turismes 2 eixos i 4 rodes i remolc d'1, 2 o 3 eixos i almenys un d'ells amb roda bessona (doble pneumàtic); Vehicles industrials de 3 eixos i almenys un d'ells amb roda bessona (doble pneumàtic); Autocars de 3, 4 o 5 eixos i almenys un d'ells amb roda bessona (doble pneumàtic); Vehicles industrials de 4, 5 o 6 eixos i almenys un d'ells amb roda bessona (doble pneumàtic); Autogrues remolcant un turisme	3,79	7,45	13,5	1,65	3,74	1,65