

L'eix transversal, en servei

Avui s'estrena el desdoblament de la C-25 entre Cervera i Caldes de Malavella
Els tràmits van començar el 2004, i ahir ja es van treure cons en 80 quilòmetres



Els usuaris han patit un calvari
de quatre anys
de retencions

El mètode del peatge a l'ombra implica un 254% més del cost inicial

Operaris retirant els cons que des de feia setmanes impedièn la
circulació pels carrils del desdoblament de l'eix transversal.
Aquesta va ser la imatge que van poder comprovar ahir els

conductors que van passar per bona part del recorregut de la C-25, i que avui es traslladarà a la resta de trams. I era la imatge que il·lustra la posada en servei de l'última gran obra viària a Catalunya. Ahir, el desdoblament ja va ser efectiu entre Vilobí i Joanet, al tram gironí, i entre Cervera i Manresa. En total, vuitanta quilòmetres dels 150 que fa la infraestructura, que quedarà completament desdoblada avui al matí. Serà coincidint amb l'acte oficial de la inauguració, encapçalat pel president de la Generalitat, Artur Mas, i que es farà al viaducte de Sant Sadurní d'Osormort. Precisament, Mas havia estat el conseller de Política Territorial i Obres Públiques responsable de la construcció dels últims trams de l'eix entre el 1995 i el 1997.

Amb la inauguració d'avui s'acaba un calvari que els conductors han hagut de patir durant els quatre anys que han durat les obres de desdoblament. Des del 2008, quan es van iniciar els treballs, la via ha patit constants retencions i una disminució de la velocitat en tot el seu recorregut, ja que el projecte es va adjudicar sencer i per fer-lo tot alhora. Per això quan s'anaven acabant trams, a mesura que avançava el 2012, es van multiplicar les veus que demanaven la posada en servei dels punts on els treballs ja estaven finalitzats. Per exemple, ho van reclamar diversos alcaldes de la Selva l'estiu passat. Des de la conselleria i la concessionària es va insistir que es posaria en marxa tot el recorregut de Cervera a Caldes de Malavella al mateix moment, per evitar l'alternança de trams amb dos i un carrils, que haurien pogut provocar accidents.

Peatge a l'ombra La posada en servei conjunta precisament a principis d'any té també una lectura pressupostària. El desdoblament de la C-25 s'ha finançat amb el sistema del peatge a l'ombra, que vol dir que és una concessionària la que s'encarrega de la construcció i el manteniment de la via durant un període determinat de temps, en aquest cas, de 33 anys. A canvi, la Generalitat pagarà fins a 12 euros per cada camió i 9 euros per cada turisme que travessin l'eix de punta a punta, i quantitats inferiors per recorreguts parcials. D'aquesta manera es compensarà la concessionària Cedinsa –formada per les constructores FCC, Copcisa, Comsa-Emte i Copisa– per la inversió realitzada. En total, les obres de desdoblament es van adjudicar per 721 milions, si bé es calcula que la inversió total més el manteniment sumaran uns 1.100 milions d'euros. Sumant-hi les despeses financeres, el professor del departament de política econòmica de la UB Daniel Albalade ha calculat que el cost total de l'obra estarà al voltant dels 2.550 milions d'euros, un 254% més que el preu d'adjudicació aprovat inicialment. Això converteix l'eix transversal en el principal peatge a l'ombra del país, i les necessitats financeres fins i tot van ocasionar divergències entre la Generalitat i la concessionària el 2010, un fet que va alentir les obres fins que es va resoldre.

Procés iniciat el 2004 L'eix transversal es va inaugurar completament el 1997. Però la intensitat del trànsit,

l'elevada presència de camions i l'alta accidentalitat ja el van deixar petit de seguida. Per això, el desdoblament va ser un dels grans projectes que va posar en marxa el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal poc després d'assumir el càrrec el 2003. L'any següent es van posar a licitació els estudis informatius i d'impacte ambiental dels primers trams, i el 2006 es va sotmetre a informació pública tot el projecte. El maig del 2007 es va adjudicar la concessió a Cedinsa, amb unes previsions d'acabar els treballs el 2011. El 2008 van començar les obres, però la complexitat del desdoblament i els successius retards van allargar el termini de finalització fins a mitjan 2013. A finals del 2010, el nou conseller de Territori i Sostenibilitat Lluís Recoder va mantenir els compromisos, i finalment avui serà Santi Vila qui ocupant aquest càrrec farà una de les últimes grans inauguracions en infraestructures a mig fer del país. Recorregut paral·lel El desdoblament s'ha fet en paral·lel al traçat ja existent en gairebé el 100% del recorregut de la via. En total, s'han desdoblats 142,8 quilòmetres, incloent-hi una cinquantena de viaductes, catorze túnels i 40 enllaços. En els trams que ja estaven desdoblats, entre Cervera i les Olugues i les circumval·lacions de Manresa i Vic, tan sols s'hi han fet obres d'adaptació. I en l'extrem gironí s'ha allargat l'autovia dos quilòmetres, de manera que ara no desembocarà en l'enllaç amb l'AP-7 i l'aeroport de Girona, sinó en el de l'A-2 a Caldes de Malavella. Precisament, aquest darrer enllaç estarà operatiu només en els moviments en direcció sud, ja que un conflicte amb la normativa estatal de carreteres n'ha allargat l'execució. Es calcula que d'aquí a un mes, aquest punt també estarà del tot acabat.

Publicat a:

-El Punt Avui. Comarques Gironines 04-01-2013 Pàgina 38

-El Punt Avui. Edició Nacional 04-01-2013 Pàgina 20

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/607474-leix-transversal-en-servei.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesterritori&utm_source=rss&utm_medium=mesterritori&utm_campaign=rss