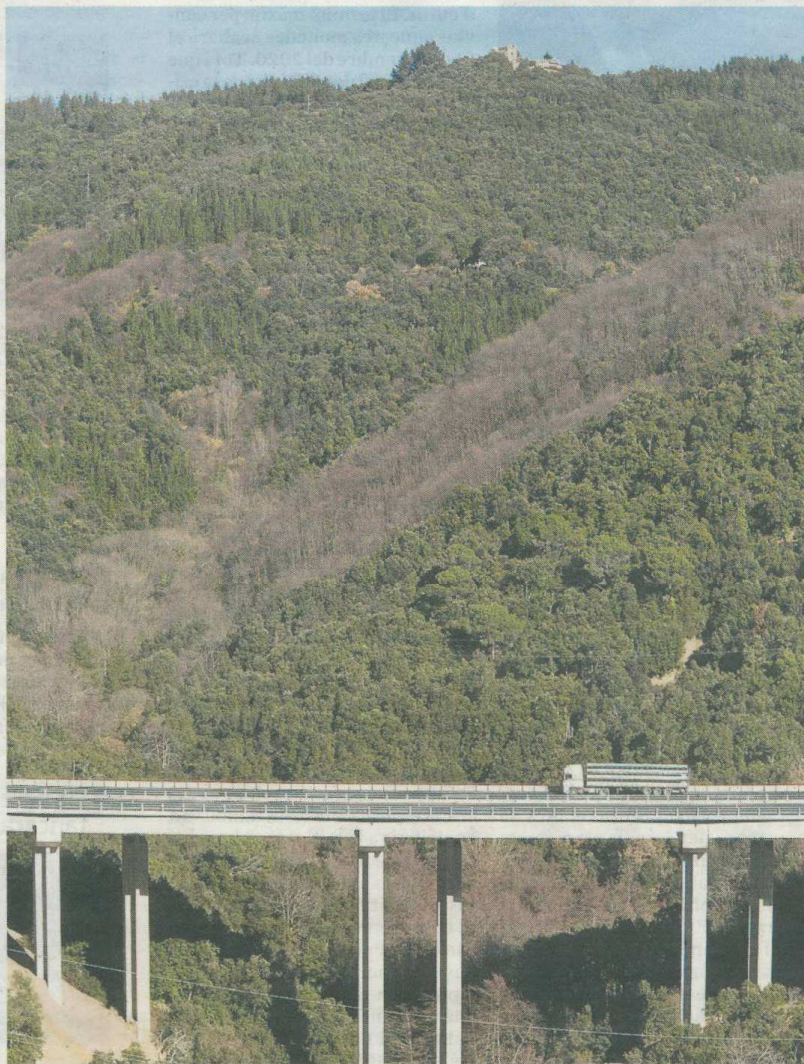


INFRAESTRUCTURES

L'Eix es desdobra 15 anys després d'estrenar-se

El territori feia anys que reclamava que fos autovia per reduir-ne els accidents



El president de la Generalitat, Artur Mas, inaugura avui el desdoblament de l'Eix Transversal. L'autovia, però, ja es va començar a posar en funcionament de manera progressiva dijous.

ELISABET ESCRICHE

GIRONA. Alguns vehicles ja van poder fer ahir trams del desdoblament de l'Eix Transversal. Eren quarts de deu del matí quan els operaris van començar a treure els cons i la senyalització d'obres dels poc més de 150 quilòmetres que té la nova autovia. L'operatiu va començar a banda i banda de l'Eix, a Cervera (Lleida) i a Caldes de Malavella (Girona), i no s'acabarà fins a aquest migdia, quan el president de la Generalitat, Artur Mas, i el nou conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, inaugurin oficialment l'ampliació.

Els treballs de desdoblament de l'Eix Transversal van començar fa tres anys i mig. El tripartit, que era qui estava al capdavant de la Generalitat, va decidir tirar-lo endavant perquè la carretera, que va entrar en funcionament el desembre del 1997, s'havia quedat petita i s'havia convertit en un dels punts negres de la xarxa viària catalana a causa de l'alt percentatge de camions que l'utilitzen. Fins a un 30% d'entre els 8.000 i 17.000 vehicles diaris que hi circulen són pesants.

Camions
Fins a un 30% dels vehicles que circulen diàriament per la via és trànsit pesant

Per a l'execució de l'obra s'ha aprofitat la calçada de l'antiga C-25. Els treballs s'han dividit en tres trams: de Cervera a Manresa, de la capital del Bages a Vic, i de la capital d'Osona a Caldes de Malavella. En total hi ha un mínim de dos carrils per banda i en els trams de més trànsit fins a tres, concretament al pas per Manresa o a la connexió amb la C-17. També hi ha tres carrils en els punts de més pendent, com la pujada al coll de Ravell. A més a més, l'obra, que ha generat uns 2.000 llocs de treball directes i uns 2.000 més d'indirectes, inclou una cinquantena de viaductes, 14 túnels i 40 enllaços.

"No només es millora la seguretat, que era el més important, sinó també la comunicació interna del país, un fet que suposarà l'obertura de noves oportunitats econòmiques"; va assegurar ahir a l'ARA el director general de Transport i Mobilitat de la Generalitat, Ricard Font.

El desdoblament ha tingut un cost de 733,8 milions d'euros. El que era conseller de Política Territorial i Obres Públiques quan es va donar llum verda al projecte, Joaquim Nadal, va decidir que es finançaria amb el sistema conegut com a peatge a l'ombra. La concessionària Cedinsa -participada per les constructors Copisa, Copcisa, FCC i Comsa- ha assumit la construcció i l'explotació de la infraestructura fins a l'any 2040 a canvi que la Generalitat li pagui un cànon en funció

Les obres de l'Eix, que van començar fa tres anys i mig, inclouen una cinquantena de viaductes, 14 túnels i 40 enllaços.

DAVID BORRAT

El recorregut de l'Eix Transversal



dels vehicles que hi transitin anualment. Per cada cotxe que recorri tot l'Eix el Govern haurà de donar-li 9,1 euros i per cada camió 12,7 euros. En total es calcula que el preu final que pagarà la Generalitat per l'obra és de 2.600 milions d'euros, una quantitat que quasi en quadruplica el cost. Aquesta fórmula de finançament ha estat molt criticada per l'actual govern de CiU perquè assegura que hipoteca els futurs pressupostos de la conselleria.

Eurovinyeta per als camions

Per evitar que la nova autovia es converteixi en un pol d'atracció per als vehicles pesants que fan rutes internacionals en detriment de l'autopista AP-7, la Generalitat implementarà l'eurovinyeta. Es tracta d'un peatge, que ha fixat en 12 euros, que només pagarien els camions que recorren l'Eix Transversal d'extrem a extrem.

"No té una funció recaptadora sinó dissuasiva", va reiterar el director general de Transport i Mobilitat del Govern. Font també va deixar clar que el peatge "no es posarà en marxa" fins que tingui el consens del sector del transport, amb el qual la Generalitat començarà a parlar-ne els pròxims mesos. "El que es recapti amb l'eurovinyeta es destinarà precisament al desenvolupament del transport de carretera, que és un sector clau per potenciar la capacitat exportadora del país", va assegurar Font, que no es va voler aventurar a donar una data d'implantació d'aquest peatge. L'Eix Transversal serà la primera infraestructura de l'Estat que utilitza l'eurovinyeta, que ja s'aplica en països com França i Alemanya. La seva posada en funcionament, però, no compta amb el vistiplau del ministeri de Foment.

La seguretat, una de les grans fites de la nova autovia

Una combinació de factors ha convertit durant anys l'Eix Transversal en un dels punts negres de la sinistralitat a Catalunya. La circulació d'un alt nombre de camions -de trànsit lent- i molts turismes -per una carretera d'un sol sentit- va disparar el nombre d'accidents i va accentuar la necessitat d'una millora imminent en forma de desdoblament per aconseguir que tots els vehicles poguessin conviure sense perills.

Els tres anys i mig d'obres, però, no van millorar la situació: des de la tardor del 2008 fins a finals d'aquest 2012 al llarg de l'Eix Transversal hi ha hagut 328 accidents de trànsit, en què 40 persones han perdut la vida. El nombre d'accidents no ha deixat d'augmentar en els últims anys, i han passat de 73 el 2008 a 93 el 2012, quan van morir 10 persones i 23 van resultar greument ferides. Aquest tràgic balanç ha comportat que els alcaldes i conductors de la zona subratllin unànimement la seguretat com a gran fita a aconseguir amb la nova autovia.