

Deu anys dels quatre carrils fins a Ripoll

El 30 de juny de 2011 va entrar en funcionament el darrer tram de l'autovia de la C-17, entre Sora i la capital del Ripollès



Un punt del darrer tram de la C-17 | Adrià Costa

Dijous, 30 de juny de 2011, fa 10 anys, a dos quarts de 12 del matí va entrar en funcionament el darrer tram d'autovia de la C-17, entre Sora i Ripoll. Per donar el tret de sortida es va fer un petit acte protocolari amb la presència del conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, i les principals autoritats del Ripollès i Osona, dues comarques que es van apropar més per carretera a l'espera de la quimèrica millora del tren (podeu veure aquí un recull de fotos de la jornada)

[<https://www.naciodigital.cat/elripolles/galeria/809/pagina1/inauguracio/darrer/tram/desdoblament/c-17>].

Van flanquejar a Recoder el flamant alcalde de Ripoll d'aquells moments, Jordi Munell, així com el president de Cedinsa Pedro Maqueda. També hi eren entre altres el president del Consell Comarcal del Ripollès en funcions, Enric Pérez, i l'alcalde i diputat de Camprodon, Esteve Pujol. A l'acte, Recoder va dir que la C-17 havia de fomentar "l'impuls de l'economia de les comarques del Ripollès, Osona i el Vallès Oriental".

La inauguració va completar el desdoblament entre Manlleu i Ripoll (25 km) –i que juntament amb la millora fins a Centelles (un total de 49 km)- es va adjudicar a Cedinsaper 312 milions d'euros. Les obres es van finançar amb el sistema de "peatge a l'ombra", pel qual la concessionària cobra al llarg de 33 anys una quantitat basada en el nombre de vehicles que hi transitin.

Una obra complexa

El darrer tram de la C-17, entre Sora i Ripoll, té 7,4 km. La inauguració va arribar just un any després de la del tram entre Orís i Sora [<https://www.naciodigital.cat/osona/noticia/21661/quatre/carrils/c-17/son/realitat/fins/sora>]. Per altra banda, la variant del Voltreganès es va posar en funcionament el juny de 2008.

[<https://www.naciodigital.cat/elripolles/index.php?seccio=noticies&accio=veure&id=6503>]

[[img:https://dades.grupnaciodigital.cat/.../redaccio/arxius/imatges/201901/576_1548241143_neu_osona_foto_Adria_Costa_00123012019_ACR9667.jpg](https://dades.grupnaciodigital.cat/.../redaccio/arxius/imatges/201901/576_1548241143_neu_osona_foto_Adria_Costa_00123012019_ACR9667.jpg)]

La C-17 ha aprofitat el Ripollès a Barcelona. Foto: Adrià Costa

El darrer tram va suposar una inversió de 108 milions d'euros. Els responsables de l'obra van reconèixer que és el que tenia una "complexitat major" a nivell d'enginyeria. En aquest sentit es van executar cinc nous túnels en sentit descendent que sumen un total de 3,5 km així com dos viaductes de vora 100 metres. En sentit Ripoll es va aprofitar l'antic traçat de la C-17.

Una obertura a l'exterior

Deu anys després, l'alcalde de Ripoll, que continua sent Jordi Munell, opina que el desdoblament de la carretera ha suposat "una obertura a l'exterior per a Ripoll i una oportunitat per a la vinguda d'inversions i d'empreses que busquin un model de vida més sostenible, en un entorn més amable i calmat, a poc més d'una hora de la capital catalana i amb una cultura professional de qualitat". I és que el corredor viari i ferroviari de la C-17 és considerat un dels principals eixos de l'activitat social productiva de Catalunya.

De fet, l'Ajuntament de Ripoll forma part de l'Associació Xarxa C-17, una iniciativa impulsada per les organitzacions públiques i privades que té com a principal objectiu el desenvolupament de l'economia productiva del territori que travessa l'eix viari.

Font del document: <https://www.naciodigital.cat/elripolles/noticia/34490/deu-anys-quatre-carrils-c17-ripoll>