

# El desdoblament de la C-17 fa cinc anys amb l'assignatura pendent de resoldre els colls d'ampolla de Parets i Ripoll

El tram que connecta Osona amb el Ripollès ha estat un revulsiu per al territori a nivell turístic, social i econòmic



Diversos vehicles circulant per la C-17 en sentit Ripoll, just abans d'arribar a la capital del Ripollès.

ACN | RIPOLL

El desdoblament de l'últim tram de la carretera C-17 entre Vic i Ripoll compleix cinc anys el 30 de juny. La inauguració va anar a càrrec del llavors conseller de Territori, Lluís Recoder, que en va destacar la complexitat tècnica per l'orografia. Amb una inversió de

més de 300 milions d'euros i cinc anys de treballs, aquesta obra era una reivindicació històrica que havia de suposar un revulsiu per l'economia del territori.

Després d'aquest temps, els sector públic i privat coincideixen que ha millorat la connectivitat entre Osona i el Ripollès, però sobretot aquesta última amb Barcelona amb un trajecte que es fa amb només una hora. El turisme, els transports i el comerç són els àmbits que més han notat la millora de la connexió. Entre les assignatures pendents, destaquen les retencions que hi ha a l'entrada de Ripoll i a Parets del Vallès, uns punts que han esdevingut colls d'ampolla d'aquest corredor i que el territori en reclama solucions.

Les obres del desdoblament entre Centelles, Vic i la capital del Ripollès van començar l'octubre del 2006 i es va anar executant per trams. El juny del 2008 va entrar en servei la variant de les Masies de Voltregà (Osona), de vuit quilòmetres i mig. El juliol del 2010 es va inaugurar el tram fins a Sora (Osona), de gairebé deu quilòmetres, mentre que el 30 de juny del 2011 es va inaugurar l'últim tram fins a Ripoll de gairebé 8 quilòmetres. En total es van desdoblar més de 25 quilòmetres de carretera.

Cedinsa, l'empresa concessionària, va assumir la inversió de més de 300 milions a canvi de rebre per part de la Generalitat una quantitat en funció dels nombre de vehicles que hi circuessin durant un període de trenta anys, l'anomenat peatge a l'ombra. Les previsions estimades de pas preveien que fossin 35.000 vehicles diaris, però la realitat és que el nombre ha estat més baix. Concretament, durant el 2012 es van registrar 22.198 vehicles diaris, una xifra que es va incrementar fins als 24.321 vehicles l'any passat. Això va provocar que l'empresa no pogués fer front al crèdit que havia demanat i la Generalitat va haver d'acabar fent-li un préstec el juliol passat per valor de 207 milions, i així salvar la carretera de la fallida.

Al marge dels problemes de finançament, el cas és que el desdoblament era una reivindicació històrica del territori, que reclamava des de feia temps millorar la connexió. Després de cinc anys, els sectors públics i privats coincideixen que ha estat un revulsiu important i el balanç és positiu. Des de la Cambra de Comerç d'Osona subratllen que el desdoblament ha millorat la mobilitat de persones i mercaderies entre aquesta comarca i el Ripollès.

"Segurament ha estat més beneficiós per la gent del Ripollès", detalla el seu president, Josep Pujades, tot dient que se'ls va obrir una connexió més ràpida no només amb Osona, sinó també amb tota l'àrea d'influència que representa Barcelona i l'àmbit metropolità. Una reflexió que comparteixen des de la Unió Intersectorial Empresarial del Ripollès (UIER). Un dels seus representants, Joan Vilalta, enumera algunes de les millores com és la reducció del temps –Ripoll està ara a una hora de Barcelona però també del port i l'aeroport-, la seguretat amb el doble carril i l'abaratiment de costos en el transport. "Ha arribat tard però benvinguda perquè ha canviat la mentalitat de la comarca i l'ha fet més oberta", afirma Vilalta.

### La Xarxa C-17 per generar oportunitats de negoci

En l'àmbit empresarial, el desdoblament ha permès acostar territoris tal com demostra la creació de la Xarxa C-17 l'any 2015, un projecte estratègic que aglutina els municipis, organitzacions i empreses del corredor per fomentar la col·laboració entre els agents econòmics i socials i defensar els interessos en àmbits com les infraestructures o la formació professional. L'alcalde de Ripoll, Jordi Munell, destaca que s'han fet jornades entre empreses i proveïdors del Ripollès, el Vallès i Osona per establir sinergies i treballar conjuntament. "Hem d'evitar que s'escapin negocis cap a altres eixos competidors en l'àmbit català i reivindicar el potencial que creiem que té el corredor de la C-17 com s'està demostrant", afirma l'alcalde. També s'ha posat en marxa un mapa virtual de polígons industrials que poden resultar atractius a empreses barcelonines perquè es troben a només una hora de distància i a un preu més assequible.

Per la seva banda, l'alcalde de Vic, Anna Erra, afirma que aquesta xarxa ha permès situar la ciutat i la comarca en un "punt estratègic", no només de la C-17 sinó també per la C-25 i l'eix Vic-Olot, facilitant la connexió amb Barcelona i amb la Catalunya interior. Per altra banda, Erra defensa que el desdoblament també ha contribuït a la millora de la connectivitat entre els territoris, per exemple gràcies a les noves xarxes de l'autobús que connecten amb Barcelona i que intenten suplir problemes endèmics com és el deficient servei ferroviari amb la capital catalana.

### Menys pernoctacions del turisme barceloní però més estrangers al Ripollès

La reducció del temps també ha fet que hi hagin menys pernoctacions dels visitants procedents de l'àmbit metropolità que ara han passat a fer sortides d'un sol dia. "Venir al Ripollès era tota una aventura i acostumaven a

quedar-se a dormir", recorda l'alcalde de Ripoll, Jordi Munell. Per contrarestar això, creu que cal oferir paquets turístics atractius per retenir els turistes més dies com ja s'està treballant de fa un temps amb productes com les rutes culturals de Terra de Comtes i Abats.

Des del Consell Comarcal no veuen aquesta reducció de les pernoctacions com a una amenaça i subratllen que el turisme internacional va en augment. Segons el seu president, Joan Manso, "cada cop hi ha més turistes procedents d'Holanda, Israel i altres parts del món gràcies a la bona connexió de la comarca amb l'aeroport de Barcelona" i afegeix que el turisme de la comarca no pot viure només dels visitants de l'àrea metropolitana.

Com el comerç vigatà ha sabut aprofitar la millora de les connexions

Per l'associació de comerciants de Vic, l'arribada de compradors del Ripollès s'atribueix més a la "inèrcia" natural que ja podien tenir els habitants del Ripollès a "baixar" a Vic a comprar, que no pas exclusivament pel factor carretera. Amb tot, la valoració de la millora de la via és molt positiva perquè la idea dels comerciants és "situar Vic al mapa i que s'hi pugui arribar de manera còmoda, tranquil·la i de la forma més ràpida possible des de tot arreu", segons el president de Vic Comerç, Toni Brachs. Una dada significativa que així ho corrobora és que el 9% dels clients del comerç vigatà que disposen de la targeta de fidelització són ripollesos, una xifra que representa uns 1.500 habitants dels més de 25.000 que té la comarca.

Brachs assenyala que el sector ha sabut trobar un equilibri entre el comerç de proximitat i la instal·lació d'algunes grans firmes. Aquests factors, sumats a "la qualitat en el tracte" que s'ofereix, els ha permès diferenciar-se de la resta de ciutats de mida similar del país.

Pel comerç del Ripollès, en canvi, l'efecte del desdoblament no s'ha notat tant. La UIER i l'Ajuntament coincideixen que les botigues de Ripoll han passat a tenir més competidors perquè el client ara té més facilitats per fer les compres a Osona o Barcelona. Ara bé, creuen que el sector està fent esforços per donar a conèixer el producte local i de proximitat, com ara els agroalimentaris, i posar-lo en valor i que cal seguir treballant en aquesta línia.

El trànsit que passa de llarg a Montesquiu

Un altre cas peculiar relacionat amb el comerç és el de Montesquiu, un municipi de la Vall del Ges que no arriba als 1.000 habitants. L'antiga nacional 152 que connectava Barcelona amb els Pirineus passava pel mig del municipi, i amb la construcció de la C-17 i el posterior desdoblament "la gent que abans parava ara ha deixat de fer-ho", ha reconegut l'alcaldesa, Elisabet Ferreres. Tot i el llast que ha suposat pel comerç i l'hostaleria local -

alguns bars s'han vist en l'obligació de tancar-, l'alcaldeessa ha explicat que des de fa uns tres anys s'està treballant per revaloritzar la vida comercial del municipi i també aprofitar el parc i el Castell de Montesquiú com a atractiu pels visitants, "i que la gent deixi de conèixer Montesquiú només com el lloc de pas on paràvem per anar a esquiar a la Molina".

## La Universitat de Vic i les sinergies hospitalàries

Un dels motors de la comarca d'Osona, la Universitat de Vic, també s'ha vist beneficiada de la millora de la carretera. No només per la descentralització cap a Manresa, Granollers, Barcelona o Olot, sinó també pel nombre d'alumnes que provenen d'aquests territoris. Tot i això, en el cas específic del Ripollès, els alumnes que han arribat a estudiar a la capital osonenca no ha variat significativament en els anys posteriors al desdoblament de la via, situant-se a voltant dels 120.

Un altre dels sectors que s'ha beneficiat d'aquesta reducció de temps és el camp sanitari, tal com destaca el president del Consell Comarcal, Joan Manso, que posa l'exemple dels serveis compartits entre l'Hospital de Vic i el de Campdevànol. "La proximitat dels 25 minuts permet que un metge pugui fer consulta a Vic a les 9 del matí i a les 10 fer-ho a Campdevànol sense cap problema", destaca Manso.

## Milliores pendents per reduir els "colls d'ampolla"

Les cues que hi ha sobretot en cap de setmana a l'entrada de Ripollés una de les principals queixes al territori perquè coincideix amb els turistes que baixen de les valls de Camprodon i Ribes. Des del Consell Comarcal creuen que cal seguir treballant per millorar la fluïdesa d'aquesta via. Un dels punts conflictius és la rotonda on conflueix l'eix de la Vall de Camprodon amb el carrer Progrés i el trànsit procedent de l'eix de la Vall de Ribes per l'N-260. La construcció d'una variant a Ribes seria una obra necessària, segons el president d'aquest ens, per millorar la connexió amb Puigcerdà. D'altra banda, fa unes setmanes es va obrir una nova rotonda al carrer Progrés –just a l'entrada de Ripoll des d'Osona- per facilitar el gir de vehicles a la zona de serveis –restaurants, supermercats gasolinera- i guanyar en seguretat en aquest tram on hi havia hagut accidents greus.

Les variants garrotxines de Les Preses i Olot són també dues obres molt reclamades al Ripollès que han de permetre reduir el volum de trànsit de la C-17, sobretot de camions. Només la UIER reclama que es faci el tram que queda pendent de desdoblament a l'entrada de Ripoll, una obra que tant el Consell Comarcal com l'Ajuntament ja no veuen necessària a dia d'avui. Pel president de la Cambra d'Osona, Josep Pujades, les variants de la Garrotxa són "fonamentals" per facilitar l'arribada de les mercaderies de les empreses d'Osona no només a la Garrotxa, sinó cap a Figueres i al sud de França.

La Unió Intersectorial Empresarial del Ripollès (UIER) reclama també més inversió al tram de Parets del Vallès de la C-17 on també hi ha importants retencions perquè és un dels punts on acaba confluint el trànsit. Segons Vilalta, "si no s'hi posa remei això anirà a més". En aquest mateix sentit s'expressa Josep Pujades de la Cambra d'Osona, que també constata que la instal·lació de noves empreses de grans dimensions, com ara Mango, incrementarà encara més el trànsit de cotxes i camions.

Font del document:

[http://www.diaridegirona.cat/comarques/2016/06/29/desdoblament-c-17-cinc-anys/791355.html?utm\\_source=rss](http://www.diaridegirona.cat/comarques/2016/06/29/desdoblament-c-17-cinc-anys/791355.html?utm_source=rss)