

Cinc anys de la C-17 desdoblada

Queda l'assignatura pendent de resoldre els colls d'ampolla de Parets i Ripoll, on es generen fortes retencions

RIPOLL | ACN/DDG

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 a l'economia del territori.

Després d'aquest temps, els sectors 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 del nombre de vehicles que hi circulessin durant un període de trenta anys, l'anomenat peatge a l'ombra.

Les previsions estimades de pas preveïen 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.

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.

La reducció del temps també ha fet que hi hagi menys pernoctacions dels visitants procedents de l'àmbit metropolità que ara han passat a fer sortides d'un sol dia.

Per al comerç del Ripollès, en canvi, l'efecte del desdoblament no s'ha notat tant.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2016/06/30/cinc-anys-c-17-desdoblada/791433.html?utm_source=rss