

La opción de llevar más al sur la variante de la C-66 a su paso por La Bisbal gana adeptos en el territorio ampurdanés, entre ellos el Ayuntamiento del principal municipio afectado

Un proyecto variable

ANTONI F. SANDOVAL
Girona

El proyecto para la construcción de la polémica variante de La Bisbal d'Empordà de la carretera C-66 se encuentra en el ecuador del penúltimo de los trámites -exposición pública y presentación de alegaciones- que habrá de superar antes de comenzarse a hacer realidad. Hasta finales de octubre, ayuntamientos, asociaciones y particulares podrán presentar sus alegaciones a las tres alternativas -una por el norte y dos por el sur- para la construcción de la nueva vía. Una vez estudiadas y valoradas esas propuestas, la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, que dirige Joaquim Nadal, deberá decidirse por una de ellas.

La variante de La Bisbal forma parte del anillo de las Gavarres y es una de las arterias básicas en la red de accesos a la zona centro de la Costa Brava. Desde hace casi un cuarto de siglo se viene hablando de este proyecto y en 1994 la Generalitat ya redactó un estudio informativo sobre el desdoblamiento de la carretera entre Girona y Palamós que incluía las variantes de Celrà, Corçà y La Bisbal. Tras largos años de polémica, la Generalitat está dispuesta ahora a concretar un definitivo trazado. La C-66 soporta una media anual de 15.320 vehículos al día, y supera los 19.500 durante los meses de verano.

El estudio informativo presentado a finales de julio por el conseller corresponde de hecho a las variantes de La Bisbal d'Empordà, Corçà y Vulpellac e incluye un tramo de la C-66 en el término de La Pera. Afecta, en las tres alternativas que contempla, a los municipios de La Bisbal, Forallac, Cruïlles, Monells i Sant Sadurn de l'Heura, Corçà, Rupia y La Pera. El tramo tendrá entre 15 y 19 kilómetros, en función de la opción elegida y dispondrá de dos calzadas separadas por una mediana con dos carriles de 3,5 metros en cada una. La inversión se situaría entre los 115 y 150 millones de euros, también en función de la alternativa escogida.

El estudio presenta tres alternativas: la norte, la sur 1 y la alternativa sur 2. El norte se iniciaría un kilómetro antes de Sant Climent de Peralta y, en un primer tramo, de 1,8 kilómetros, se superpondría al actual trazado de la carretera. En este sector se situarían los enlaces con las carreteras de Sant Climent de Peralta y Peratallada y los accesos a Vulpellac y a La Bisbal por el



La C-66 soporta un intenso tráfico a su paso por el núcleo urbano de La Bisbal

TRES OPCIONES PARA LA VARIANTE DE LA BISBAL D'EMPORDÀ



FUENTE: Google Maps

este. La autovía atravesaría después, a lo largo de 8,3 kilómetros, la llanura entre Vulpellac y Corçà a los pies de la zona del Castell d'Empordà, que cruzaría mediante un túnel de 700 metros bajo el Puig de Sant Ramon. En este tramo, donde se ubicaría otro enlace con la carretera de Canapost y los accesos a Corçà junto con la conexión con la carretera de Figueres, sería necesario construir un viaducto de 360 metros de longitud para superar el río Daró y la vía discurriría sobre taludes en buena parte del recorrido. El coste de esta opción sería de 115 millones de euros.

La alternativa sur 1 se corresponde prácticamente con el trazado del estudio de 1994 y es la que discurre más cercana al núcleo urbano de La Bisbal. Tras un primer tramo de 1,5 kilómetros similar al de la alternativa norte, pasa por la zona industrial de Vulpellac y al norte de Fonteta, cruza en un viaducto de 340 metros el Daró y la riera del Vilar. Tras el enlace de la carretera de Sant Sadurn de l'Heura, atraviesa la zona de terreras de Vaca Morta.

La alternativa más novedosa, conocida como sur 2, corrige deficiencias de anteriores proyectos

Más adelante supera el Rissecc con un puente de unos 100 metros y conecta con la C-66 al oeste de Corçà. Su ejecución costaría unos 133 millones.

La alternativa sur 2 es la más novedosa. Siguiendo un trazado más apartado de La Bisbal que la sur 1, corrige deficiencias que esta presentaba. Arrancaría en el enlace con el camino de Sant Climent y se apartaría después de la actual carretera para pasar al sur de Fonteta. Un túnel de unos 250 metros atravesaría la zona de Les Gavarres mientras que el Daró y la riera Vilar se superarían con un viaducto similar al de la otra opción sur. Después, la variante bordearía la zona extractiva de tierras y otro túnel, de 900 metros, permitiría salvar la sierra de Vaca Morta. Tras cruzar el Rissecc con un puente de unos 100 metros, el trazado concluiría en el enlace de Monells de Corçà y la conexión con la C-66. Con un presupuesto de unos 149 millones, es la más cara de las tres propuestas.

El Ayuntamiento de la mayor de las localidades afectadas, La Bisbal d'Empordà, que gobiernan ERC y CiU, se ha posicionado a favor de la alternativa sur. En contra de esta opción se ha manifestado el Ayuntamiento y vecinos de Cruïlles. En contra del trazado por el norte están los vecinos de Casavells apoyados por la Fundació Niebla. El conseller Nadal, que en el pasado se había definido favorable a la opción sur, no ha querido ahora desvelar cuál pudiera ser el proyecto elegido. Precisó que se hará tras un debate "abierto, claro y no condicionado por la geografía de intereses privados de la zona, legítimos pero subsidiarios al interés colectivo".

LA VANGUARDIA