

# El desdoblament de l'eix transversal acabarà el 2012, un any més tard del previst

**El tram entre Vic i Vilobí és l'únic en obres, a la resta encara s'arrossegueuen els problemes econòmics de la concessionària**

El Punt, 16/12/09 02:00 - Espinelves - [oriol.mas](#)



Viaducte de Sant Sadurní d'Osormort.

Les obres en aquest viaducte s'estan concentrant ara mateix en treballs previs de desbrossament i, sobretot, sondejos en el terreny. Tot i que ja s'havien fet al moment de redactar l'estudi, ara l'encarregada de l'obra en aquest tram (Copisa) els està fent de nou. Aquest viaducte, un dels més espectaculars de l'eix, es reproduirà igual.

El desdoblament de l'eix transversal (C-25) també es veurà afectat per la crisi econòmica. La manca de crèdit de la concessionària –Cedinsa, una unió temporal d'empreses que és qui ha d'executar les obres i fer-ne el manteniment posterior– va fer retardar un any i mig els primers treballs, i això passarà factura als terminis establerts inicialment per la Generalitat per enllestir l'obra, que preveien tenir-la tota acabada el 2011. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha reconegut ara que la data s'allargarà un any, i que fins al 2012 no estarà tot finalitzat entre Cervera i Vilobí. El tram entre Vic i Vilobí, és el més complicat de fer, però precisament l'únic on han començat els treballs, que s'acabaran a finals del 2011 o principi del 2012.

Les obres en el tram Vic-Vilobí d'Onyar van començar al setembre, i bàsicament consisteixen en la reposició de serveis afectats per les obres, com ara línies elèctriques, conduccions de gas o serveis de cases particulars. Això fa que els treballs siguin poc visibles, si bé en alguns punts determinats ja s'hi veuen màquines treballant. En canvi, a la resta de trams –de Cervera a Manresa i de Manresa a Vic– encara s'ha d'aprovar el projecte constructiu definitiu, i posar a licitació els treballs, tal com ha explicat el director general de Carreteres de la Generalitat, Jordi Follia, que ha assegurat que els treballs es posaran a licitació la primavera vinent. «És una obra molt llarga, amb incerteses que fan que no sapiguem ara mateix com pot anar de calendari», ha dit Follia.

### **Processos diferents**

El procés d'adjudicació de les obres és diferent en els dos trams entre Cervera i Vic i el tercer de Vic a Girona. Aquest últim l'executarà la mateixa concessionària Cedinsa, que s'ha dividit els 55 quilòmetres entre les quatre empreses constructores que formen l'UTE –Copisa, Copcisa, FCC i Compsa–, mentre que els altres dos els haurà d'adjudicar a altres empreses. Follia ho ha justificat dient que d'aquesta manera un sol constructor no es queda una obra d'aquesta envergadura i hi poden participar altres empreses.

Els problemes van arribar amb la crisi econòmica, ja que no es va aconseguir el crèdit necessari per començar els treballs, tot i que Caixa Catalunya és el cinquè soci de Cedinsa. Això és el que està fent retardar les obres, ja que els treballs es van adjudicar pel sistema de peatge a l'ombra. O sigui, Cedinsa es fa càrrec del desdoblament, i la Generalitat li pagarà llavors una quantitat de diners cada any en funció del trànsit que hi passi, i durant 33 anys.

### **Desbrossaments i altres**

En la majoria dels punts on s'actua ara mateix en el desdoblament entre Vic i Vilobí es fan feines de reposició de serveis. A part, s'han començat a fer desbrossaments, com en els viaductes del Pla de Perer i Sot de l'Ullastre, i feines de fonamentació de futurs viaductes, i també de drenatge. La majoria del traçat anirà paral·lel a la via actual, i en alguns trams la via tindrà 5 carrils.

Això és el que costarà el desdoblament entre Vic i Vilobí, un tram de 55 quilòmetres que serà el més complicat de fer de tot el recorregut de la carretera. El motiu són els 21 viaductes i 12 túnels que s'hauran de desdoblar, als quals s'hauran de sumar 14 enllaços. Els altres dos trams –entre Cervera i Manresa i d'aquí a Vic– no tenen tantes estructures, i en total, l'obra es va adjudicar per poc més de 700 milions.

### **El peatge de camions, per ara descartat**

Una de les incògnites sobre el desdoblament de l'eix és el possible peatge per a camions. Per ara això està descartat, però la concessió permet al govern aplicar peatges en cas que ho vulgui. Això depèn en bona part de l'aplicació de

l'eurovinyeta, una directiva europea que pretén establir un sistema de tarifes per a l'ús de les carreteres que faci el transport de mercaderies.

### **Viaducte de les Fosses**



Foto: O.M.

[1](#)

Les obres del tram final de l'eix fins a l'enllaç amb l'A-2 les fa Compsa, i ara es concentren en el viaducte de les Fosses, sobre la riera de Santa Coloma de Farners. De fet, aquest és un dels punts on ara mateix es veu més moviment, ja que s'hi estan executant treballs de desbrossament i també obres de drenatge per millorar el pas de la riera. A més, ja s'ha començat a avançar en feines paral·leles com ara el terraplenat o la fonamentació del viaducte. Pel que fa a la resta del tram, encara no s'hi ha començat a treballar, si bé a la part final d'aquest tram no s'esperen grans complicacions perquè la majoria d'obres es fan en terreny planer, sense túnels ni viaductes.

## Obres de drenatge al coll de Revell



Foto: O.M. / FOTO: LLUÍS SERRAT.

Les obres al coll de Revell, dins el tram que executa Copcisa, es distribueixen en diversos punts abans d'arribar a Espinelves. Són sobretot noves obres de drenatge perquè s'hauran de canalitzar torrents per adaptar-los al desdoblament. Ja s'han desbrossat diversos terrenys i s'han portat alguns materials per fer la canalització, com ara tubs de formigó.

## Terraplenat a la zona de Vic



Foto: ORIOL MAS.

Una de les primeres obres que es va començar del desdoblament entre Vic i Girona va ser la retirada de terra vegetal i el terraplenat a la zona de Vic, en el tram de l'eix que fa de ronda urbana de la capital d'Osona, amb connexió a altres pobles com Gurb i Manlleu. El tram l'executa Copisa i, a part del desdoblament, comportarà la millora dels enllaços.

### **Manteniment i renovació de ferm**



Foto: O.M.

Paral·lelament a les obres de desdoblament, la concessionària Cedinsa està fent els últims mesos la renovació de l'asfalt en els punts on estava més deteriorat, ja que el traçat actual de l'eix es mantindrà gairebé en tot el recorregut. Això ha ocasionat petites retencions, perquè s'ha d'anar alternant la circulació per un sol carril. A més, també s'han fet altres feines de manteniment, com ara el correcte funcionament de l'enllumenat dels túnels.