

Eix Transversal, al ralenti

La concessionària paralitza les obres i pressiona el govern perquè asseguri la inversió - Reclama un augment de les bonificacions per volum de trànsit

Quim Torrent

[Ajuntament de Sant Hilari Sacalm](#)

Ult. Act. 02/04/2010 23:03

Dilluns al matí. Al tram entre Santa Coloma de Farners i Espinelves –30 quilòmetres– només sis màquines treballen a l'entorn de l'Eix Transversal. Des que van començar els treballs de desdoblament, ara ja fa mig any, no es pot pas dir que les obres avancin a bon ritme. Cedinsa, la concessionària de l'obra, ha optat per aplicar la llei del mínim esforç per tal de pressionar el govern. L'objectiu és que el departament d'Obres Públiques accedeixi a canviar les condicions de la concessió de l'obra, que ha de ser finançada pel mètode de peatge a l'ombra.

La concessionària al·lega que la crisi ha modificat substancialment les previsions de trànsit que es feien en el contracte inicial i considera que el desdoblament no li serà rendible. El contracte que es va adjudicar Cedinsa, per davant d'empreses més grans com ACS, Ferroviària i Acciona, preveia invertir 708 milions d'euros en les obres. L'adjudicatària de l'obra hauria de recuperar la seva inversió i treure'n beneficis amb els 33 pagaments anuals que haurà de fer el govern a partir del moment que acabin les obres. Aquests pagaments estan fixats en funció del volum de trànsit de la via. Com més trànsit, més ingressos per a la concessionària.

El problema és que ara mateix les perspectives són radicalment diferents a les inicials i això penalitza la concessionària a l'hora de signar els crèdits necessaris per construir l'obra. Segons explica una font pròxima al cas, "el finançament i el canvi de condicions van molt lligats, perquè els bancs no veuen clara la rendibilitat de la inversió". Tot i que el cicle de retorn de la inversió són 33 anys, i les condicions són semblants a les d'altres vies que s'han executat amb aquest tipus de contractes, la crisi ha fet que els bancs siguin molt més exigents amb grans infraestructures com aquesta.

De fet, l'Eix Diagonal es troba en un cas semblant. Però, a diferència de l'Eix Transversal, la concessionària que es va adjudicar el contracte, liderada per ACS, ha optat per no pressionar d'una manera tan explícita el govern. Com que aquest consorci no té els problemes de finançament de Cedinsa, les obres, després d'un petit retard inicial, segueixen el ritme previst, i paral·lelament hi ha converses entre els responsables de l'obra i el departament d'Obres Públiques per millorar les condicions de la concessió.

La comparació entre totes dues obres no és anecdòtica, ja que en el sector de les grans constructores hi ha alguns dubtes respecte al risc que va assumir una empresa com Cedinsa – que no és de les més grans del sector ni tampoc de les més experimentades– en adjudicar-se un contracte tan gran. La concessionària, liderada per FCC (27%) i participada per Caixa Catalunya (20%) i Comsa, Copisa i Copcisa (17,6% cadascuna), va presentar, a més, l'oferta més agressiva des del punt de vista econòmic. En un concurs on l'oferta econòmica pesava un 60%, Cedinsa va rebaixar en 22 milions les ofertes d'ACS –que hi concorria associada amb Acesa– i Acciona, i en 34 la de Ferroviària.

El cost final de l'obra

A banda de la incògnita del retorn de la inversió amb el cànon anual variable en funció del trànsit, el cost de l'obra en si també genera incògnites. Cal recordar que l'import de licitació de les obres era de 865 milions i van ser adjudicades per una quantitat un 18% inferior. Més que la rebaixa, el problema és el fet que l'adjudicació es va fer sobre l'estudi informatiu i no sobre el projecte constructiu, que ha acabat modificant alguns trams, cosa que podria acabar encarint l'obra.

Un altre dels punts que podrien fer encarir l'obra és el de les expropiacions. El departament

d'Obres Públiques té reservats 50 milions per fer front a aquesta despesa, però algunes fonts els consideren d'insuficients.

Per tot plegat sembla difícil que l'Eix es pugui acabar desdoblant en un termini de 3 o 4 anys, període previst per a l'execució de l'obra. Obres Públiques va optar per adjudicar el traçat sencer entre Cervera i Riudellots (153 km), en un intent d'evitar el que va passar quan es va construir. Entre la primera inauguració parcial –22 de maig del 1993 entre Santa Coloma i Brunyola– i la inauguració definitiva –el 12 de desembre del 1997 entre Santa Maria d'Oló i Vic– van passar més de 4 anys i hi va haver 12 inauguracions parcials.

Adjudicat fa tres anys

El desdoblament de l'Eix va ser adjudicat pel departament d'Obres Públiques el 22 de juny del 2007. En la mateixa nota de premsa s'hi explicava que "les obres començaran entre finals d'aquest any i principis de 2008 i conclouran entre el 2010 i el 2011". A hores d'ara, però, gairebé tothom dona per fet que l'acabament dels treballs tindrà un retard mínim de dos anys. En primer lloc per les dificultats que té l'obra en si mateixa. I, en segon lloc, més important, perquè Cedinsa ha de contractar altres empreses per fer les obres en dos terços del traçat. I fins que no hi hagi els crèdits signats, no hi haurà cap constructora que iniciï les obres entre Vic i Cervera.