

# PROMESES I REALITATS: COMUNICAT DE LA PLATAFORMA CIUTADANA “EL RIPOLLÈS EXISTEIX!”

L'assemblea de la Plataforma celebrada el 3 d'octubre de 2008 va examinar les darreres notícies que afecten a les infraestructures de la comarca. Aquestes notícies son:

- A.- Aturada de les obres a la C-17 entre Voltregà i Ripoll
- B.- Adjudicació del projecte de construcció de la variant de Ribes de Freser.
- C.- Decisió del Ministeri de Foment de desdoblament de la línia ferroviària que va de Barcelona a Vic.

En la mateixa sessió també es va donar el vist i plau a la presentació de la Plataforma que El Ripollès Existeix! ha de fer a les 5<sup>es</sup>. Trobades Culturals Pirinenques sobre el tema La Comunicació al Pirineu que s'han de celebrar a Ripoll el proper 25 d'octubre.

## A.- ATURADA DE LES OBRES A LA C-17 ENTRE VOLTREGÀ I RIPOLL

1. Una vegada més s'ha de dir que els terminis donats per les obres que han de millorar les comunicacions del Ripollès no tenen credibilitat. Aquest desdoblament tenia d'estar finalitzat l'any 2009. S'ha de considerar que estan ajornades “sine die” donat que, al comunicar aquesta notícia, el conseller Nadal no va concretar cap termini clar.
2. L'explicació de que es volien reconsiderar alguns trams a fi de millorar-los no té consistència. Al costat de trams “complicats” també n'hi ha d'altres que ja es podrien iniciar. Una mostra que això és possible es veu a les obres a la C-17 que actualment es fan a Centelles i que són de la mateixa concessió.
3. Sembla que la causa real de la aturada es que l'entitat de crèdit que havia d'aportar el finançament s'ha tirat enrere davant les dificultats financers actuals.
4. Aquest nou ajornament que afecta a les comunicacions del Ripollès encara es més punyent si es compara amb l'anunci fet també pel conseller Nadal que la C-37, eix Vic-Olot pel túnel de Bracons, s'inaugurarà per la primavera del 2009. Hem de recordar el que contemplava el Pla de Carreteres de la Generalitat de Catalunya de 1985: Mentre la comunicació Vic-Ripoll per l'actual C-17 tenia la consideració de preferent, l'eix Vic Olot pel Túnel de Bracons ni tan sols existia. Una vegada més es veu que el Ripollès i les seves comunicacions són “**el último de la fila**”
5. Davant de la constatació que les infraestructures d'altres indrets, entre elles les de Girona, avançaven a un ritme molt més ferm que les del Ripollès i que el Govern de la Generalitat va prometre que *s'avançarien* els projectes que afectaven a la nostra comarca i que, una vegada més, tampoc s'han complert aquestes promeses.... continuem reivindicant: **COMPROMI-SOS FERMS I PROU PROMESSES.**

## B.- ADJUDICACIÓ DEL PROJECTE DE CONSTRUCCIÓ DE LA VARIANT DE RIBES DE FRESER

1. Cal felicitar-se per l'adjudicació del projecte de construcció de la variant de Ribes de Freser, esperant que tot seguit continuï amb el projecte constructiu del túnel de Toses.
2. De la informació facilitada es constata que l'opció definitivament escollida és la Baixa 60, creiem que es una equivocació i que origina un major impacte paisatgístic. La opció Baixa 80 és més ambiciosa però alhora -mitjançant les mesures correctores que calgui- pot ser molt més respectuosa amb l'entorn. Una

altra consideració a fer sobre l'opció escollida és que preveu fer un túnel a una cota de 1600 mts. Aquesta cota és massa elevada per un túnel pirinenc pel problema que pot suposar la neu en certes èpoques de l'any.

Per aquest motiu, hem de continuar reclamant **PROJECTES RACIONALS I RESPECTUOSOS AMB L'ENTORN**.

3. Per molt que s'ha de celebrar l'adjudicació d'aquest projecte per avançar la variant de Ribes de Freser, ens temem que sigui una "trampa" per disminuir el nivell reivindicatiu per la construcció del túnel de Toses. Hem de recordar que la proposta presentada al Congrés dels Diputats inicialment demanava també accelerar el túnel de Toses. Aquesta consideració es va suprimir del text aprovat a instàncies d'un parlamentari proper al grup de pressió del túnel del Cadí. Cal recordar que a l'any 2001 el Senat va aprovar, per unanimitat, l'execució del túnel de Toses. Amb aquest acord l'Estat es comprometia a iniciar les obres l'any 2007.

### **C. DECISSIÓ DEL MINISTERI DE FOMENT DE DESDOBLAR LA LÍNIA FERROVIÀRIA QUE VA DE BARCELONA A VIC**

1. Al mateix temps que s'ha d'aplaudir aquesta decisió, cal recordar que en els plans ferroviaris inicials no es preveia aquest desdoblament. Ha estat la reivindicació constant, encapçalada pels Ajuntaments, els Consells Comarcals i els mitjans de comunicació, els qui han ajudat a aconseguir aquesta fita.
2. S'ha de dir que, ara per ara, és només l'inici d'un llarg procés que pot durar més de deu anys. En la realització del projecte s'han de distingir dos trams ben diferenciats: el tram muntanyós del Tagamanent que presenta més dificultats i la part planera -tan al nord com al sud del Montseny- amb unes dificultats tècniques menors. Si el projecte es dividís en dues parts segons els anteriors criteris es podrien millorar els temps i la comoditat del servei sense haver d'esperar la realització de la totalitat del traçat. També en aquest cas reclamem: **PROJECTES RACIONALS I RESPECTUOSOS AMB L'ENTORN**.
3. La disminució de passatgers que ha sofert aquesta línia en els darrers anys és, en bona part, atribuïble a la mala qualitat del servei que dona. Si actualment aquest es millorés amb actuacions que requereixen inversions mínimes, molt segur que la taxa d'utilització augmentaria.
4. Celebrem que actualment els diaris d'abast nacional citin Puigcerdà i La Tour de Querol com el final de la línia. La seva internacionalitat, és un tret diferencial positiu que pot ajudar a que sigui més utilitzada i coneguda.

Ripollès 20 d'octubre de 2008