

Medio siglo con el túnel viario de la Collada de Toses en el cajón

La intervención en la N-260 acumula 57 años de proyectos, concesiones, estudios, declaraciones ambientales, partidas presupuestarias y promesas | En el Congreso, el Senado y el Parlamento se reclama que se redacte el proyecto constructivo

44 kilómetros y más de 200 curvas, o una vía rápida de 5 kilómetros. O Collada de Toses (N-260) o Túnel del Cadí (14,56 euros por vehículo), son las dos opciones que tiene un conductor para conectar el Ripollès y la Cerdanya. Pero si el Estado español hubiera ejecutado un proyecto aprobado en 1978 -y pensado una década antes-, esta elección tan radical no sería necesaria. **El túnel viario de la Collada de Toses continúa sin construirse** y en 2026 las administraciones todavía reclaman que se avance hacia la redacción del proyecto constructivo. En medio siglo, ha habido una concesión de peaje, un presupuesto de 3.400 millones de pesetas, varios estudios informativos, tramitaciones ambientales, proyectos constructivos e incluso una previsión de terminarlo en 2015. Ninguno de estos hitos ha logrado llevar las máquinas a la montaña.

La historia, en realidad, es aún más antigua. **El primer impulso del proyecto se remonta a 1969**, cuando la Diputación de Girona creó Proydegresa para promover una nueva conexión viaria que evitase el paso por la Collada de Toses, una variante de la entonces N-152 —actual Eje Pirenaico— entre el Ripollès y la Cerdanya. El proyecto tenía un amplio apoyo territorial: además de la Diputación, se incorporaron entidades financieras, corporaciones, sindicatos y **55 ayuntamientos**. Y desde entonces, el túnel ha aparecido una y otra vez en documentos oficiales, planes de infraestructuras e iniciativas parlamentarias, pero sin llegar nunca a la fase decisiva: la ejecución de las obras.

3.050 metros de túnel y 3.400 millones de pesetas

La iniciativa llegó a tener una dimensión mucho más concreta que una simple reivindicación territorial. El 30 de enero de 1975, **el Estado otorgó a Proydegresa una concesión de 35 años para construir, conservar y explotar en régimen de peaje** una variante que debía enlazar dos puntos de la carretera mediante el túnel. La obra fue declarada de utilidad pública, un paso que facilitaba incluso las expropiaciones necesarias. Tres años más tarde, en mayo de 1978, el Ministerio de Obras Públicas aprobó el proyecto técnico tras el dictamen del Consejo de Estado. El proyecto preveía un túnel de unos **3.050 metros y tres carriles**, con un presupuesto de **3.400 millones de pesetas**.

El proyecto llegó aún más lejos. En enero de 1979, Proydegresa presentó al Ministerio su estudio y plan económico, financiero y fiscal con la intención de

que la Administración aprobara los beneficios fiscales necesarios para sacar adelante la concesión. Pero, en paralelo, se consolidaba otra apuesta: potenciar el corredor del Llobregat mediante el **túnel del Cadí**. Este proyecto tenía una longitud prevista de 5.340 metros y un presupuesto de 5.340 millones de pesetas. Sobre el papel, la opción de Toses no era ni más larga ni más cara.

El proyecto que perdió contra el Cadí

Las decisiones políticas terminarían favoreciendo esta segunda alternativa. El túnel del Cadí se convirtió en realidad y se inauguró en **1984**, y el túnel viario de Toses quedaba aparcado. La consecuencia territorial aún se nota hoy: mientras la Cerdanya obtuvo una conexión rápida con el Berguedà y Barcelona, el corredor oriental sigue dependiendo de la N-260 y de las curvas de la Collada de Toses.

Es cierto que, durante años, el túnel quedó fuera de las prioridades de inversión, pero no desapareció de los papeles. En el año **2000**, más de veinte años después de la aprobación del proyecto original, el diputado de ERC Joan Puigcercós recuperó la cuestión en el Congreso y recordó toda la historia de Proydegasa. Ese mismo año, el Ministerio encargó un nuevo **estudio informativo** para analizar la conexión entre Ribes de Freser y la Molina.

En **2001**, el Senado fue aún más allá y instó al gobierno español a presentar el proyecto constructivo del túnel e iniciar los trámites para licitar las obras dentro de las previsiones del **Plan de Infraestructuras 2000-2007**. Pero el proyecto aún debía superar toda una cadena de trámites: terminar el estudio informativo, someterlo a información pública, obtener la declaración de impacto ambiental, aprobarlo definitivamente y, solo después, redactar y aprobar el proyecto constructivo antes de poder licitar las obras. La rueda administrativa comenzaba de nuevo.

Nuevos estudios, nuevos trazados y más retraso

El proceso avanzó lentamente durante la primera mitad de los años 2000. En **2006** se [aprobó](#) un nuevo estudio informativo, pero el proyecto se encontró con nuevos condicionantes ambientales relacionados con el valle del Rigard y la Red Natura 2000, el trazado tuvo que ser revisado y los proyectos constructivos se fueron retrasando. Las diferentes alternativas también modificaron las dimensiones y el costo de la actuación. Una de las soluciones estudiadas preveía, por ejemplo, un túnel de unos **1.700 metros** y situaba el costo de ese tramo en **78,1 millones de euros**, con una previsión de entrada en servicio en 2012.

La fecha tampoco se cumplió. Los problemas ambientales y la complejidad del trazado contribuyeron a alargar la tramitación. El proyecto afectaba una zona pirenaica especialmente sensible y **los condicionantes sobre el río Rigard y la Red Natura 2000** obligaron a seguir estudiando las soluciones. Pero los retrasos no fueron solo ambientales: el proyecto también quedó atrapado en los cambios de prioridades y en la disponibilidad presupuestaria del Estado.

En 2012 aún se presupuestaba el túnel

En **2012**, los presupuestos estatales destinaban **829.000 euros** a las actuaciones entre Ribes y la Collada de Toses. La cantidad era superior a los 200.000 euros de 2010 y a los 400.000 de 2011, pero aún no permitía culminar los proyectos constructivos. La redacción global de los proyectos de las diferentes actuaciones del eje ascendía a **4,16 millones de euros**. De hecho, la variante de Ribes, de **2,8 kilómetros**, y el tramo ceretano de la nueva N-260, de **10,2 kilómetros**, tenían prevista la finalización de la redacción de los proyectos en 2013. En cambio, el tramo asociado al túnel de Toses, entre Ribes y la Molina, tenía inversiones programadas hasta **2015**, precisamente, la fecha que la administración española había anunciado como horizonte para la infraestructura. De hecho, ese mismo 2012 el subdelegado del Gobierno español en Girona reconocía que un **cambio de criterio de Fomento** había hecho imposible mantener la previsión de que el túnel fuera una realidad en 2015.

Una concesión que termina sin túnel

El desenlace de la concesión original es casi una metáfora de toda la historia. En **2015**, la sociedad **Túnel de Toses, Concesionaria del Estado SA**, aparecía oficialmente en liquidación. La compañía que había nacido para hacer posible la infraestructura terminaba desapareciendo sin haber construido el túnel. Habían pasado **46 años desde el inicio del proyecto**, y aún ni una sola grúa había pisado el terreno.

Pero la historia no acaba aquí. El **5 de febrero de 2024**, la diputada republicana Montserrat Bassa volvió a preguntar al gobierno español en qué estado se encontraban los proyectos **constructivos del túnel de Toses de la N-260**. La iniciativa fue tramitada por el Congreso durante los meses siguientes. Décadas después de los primeros estudios, la cuestión seguía siendo lo suficientemente imprecisa como para requerir una nueva pregunta parlamentaria sobre el estado de los proyectos.

Y en **2025** llegó una nueva reclamación institucional. La Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Senado aprobó una moción que insta al gobierno español a **construir el túnel de Toses** y, antes de eso, a presentar en el plazo máximo de un año los estudios necesarios que permitan **licitar la redacción del proyecto de construcción**. El relato es demoledor: en 1978 ya había un proyecto técnico aprobado y en 2025 aún se estaban reclamando los estudios previos para poder licitar la redacción del nuevo proyecto constructivo. Y aún un último intento político: el **27 de mayo de 2026**, el Parlamento de Cataluña aprobaba una enmienda de ERC a una propuesta sobre la seguridad de las carreteras estatales en Girona que pide explícitamente al Estado **«la redacción del proyecto de construcción del túnel de la collada de Toses»**.

El proyecto del túnel viario continúa en el cajón, y mientras tanto, la Collada de Toses tiene el triste honor de contener **el punto más peligroso de la red viaria estatal en Cataluña** y el cuarto de todo el Estado (el kilómetro 165 de la N-260), con un índice de peligrosidad de **852,4**, diez veces la media. A solo

cuatro kilómetros, el kilómetro 161 es el segundo tramo más peligroso de Cataluña.