

Polèmica del túnel de Sóller

El túnel de la discòrdia

La Vall de Sóller, que tradicionalment ha estat aïllada de la resta de l'illa de Mallorca, perdrà aquesta singularitat per la construcció d'un túnel que ha suscitat ja una gran polèmica.

Resguardat al peu de la serra de Tramuntana, Sóller ha viscut a un ritme diferent. Fins al final de la dècada dels anys vint només una estreta, sinuosa i perillosa carretera unia la vall amb la resta de Mallorca.

Amb el desenvolupament econòmic de Sóller a principis de segle –amb un important comerç marítim amb ports continentals– el port de la ciutat arribà a tenir una gran activitat econòmica. Els homes de més pes dins de la vila –comerciants, industrials...– començaren a pensar en la necessitat de millorar la comunicació terrestre amb Palma i d'aquesta primera idea sorgí el que seria el tren de Sóller (vegeu EL TEMPS núm. 302). Des de la construcció del tren –que començà a funcionar el 1912– l'accés a Sóller des de Palma ha estat el mateix. O el tren o la carretera que supera el coll. Ara, i en-

mig d'una considerable polèmica, un túnel hi facilitarà l'accés per carretera. Per auns és el cel –econòmic si més no–, per a altres l'infern urbanístic del qual la Vall s'havia salvat fins ara.

EL TÚNEL DEL TEMPS I DELS DOBLERS

Quan el Govern Balear va traure a concurs l'adjudicació de les obres per a fer el túnel es presentaren diversos projectes. Resultà guanyador el presentat per l'empresa Túnel de Sóller, SA. El concessionari deixà la construcció en mans de FOCSA (Fomento de Obras y Construcciones, SA) que inicià les obres a finals de 1989.

La que serà la més important –pel volum– obra pública de Mallorca estarà acabada a principis del 1992 i espera que sigui operatiu el primer o segon

semestre de l'any. Els gairebé tres quilòmetres de túnel permetran que el temps que s'inverteix actualment en el trajecte Palma-Sóller –o viceversa– disminueixi almenys de la meitat: dels 40 o 45 minuts que tarda actualment un vehicle a una mitjana de 60 km/hora, es rebaixarà a no més de quinze minuts.

La gran novetat que representarà per als viatgers és el fet que serà de peatge. Serà l'única via de comunicació mallorquina que costi doblers utilitzar-la, durant els 25 anys de concessió. Això sí, els sollerics tendran un important descompte sobre els preus normals.

Els més de 4.500 milions de pessetes que costarà la construcció –això és el pressupost oficial, però algunes fonts oposidores parlen d'uns 6.000 milions– seran coberts a través d'un original forma. El capital de l'empresa concessionària –500 milions– s'ha vist ampliat re-





EL TÚNEL EN DADES

Pressupost: 4.515 milions
Concessionària: Túnel de Sóller, SA.
Constructora: Fomento de Obras y Construcciones, SA.
Terra remoguda per dia: 150 m³
Formigó emprat: 5.000Tn
Acer emprat: 50 Tn
Tela metàl·lica: 7.000 m²
Avanç mensual: 50 metres per cada una de les boques.
Longitud: 2.980 m.
Amplària: 10 m.
Alçada: 4 metres
Durada de l'obra: d'octubre del 89 al primer semestre de 1992.
Obrers: 90 treballant en torn de 8 hores; es treballa les 24 hores del dia.
Peatge: motos, 140 ptes; turismes, 350; camions, 550; vehicles pesants, 625.
 Per als sollerics, respectivament, 35, 80, 140 i 160 pessetes.

centment en més de 4.000 més. L'originalitat de la fórmula és que s'ha emès quatre milions d'accions -1.500 pessetes cada una- destinades al públic en general: cada acció duu adjunt uns tiquets que valen per a passar de franc dues vegades pel túnel. D'aquesta manera l'empresa pretén que "el túnel sigui realment de tots i, a més, evitar una càrrega financera", segons afirma Antoni Cuart, president de túnel de Sóller S.A.

LA POLEMICA

Immediatament després que el govern anunciàs que es construiria el túnel es crearan dos corrents d'opinió antagònics. Els que s'hi oposaven -PSOE, PSM i ecologistes- creuen que el túnel afavorirà una pressió dels valors ecològics i paisatgístics tant de la vall com de part de la serra. Els que estan a favor del túnel hi veuen un gran avantatge pel que significa d'estalvi de temps, de millora de la comunicació amb Palma i, també, de facilitar l'accés de turisme que duria més riquesa a Sóller.

Els ecologistes pensen que el túnel "durà previsible conseqüències sobre el territori (especulació, urbanització incontrolada, edificació massiva...) sobre l'economia i la societat (ciutat-dormitori, comerços...) que feien necessari i previ a qualsevol plantejament, un seriós estudi d'avaluació d'impacte ambiental, econòmic, social i territorial. De vegades el túnel sembla una maniobra de distracció que alguns utilitzen per a desviar l'opinió pública dels vertaders problemes de Sóller; el que s'hauria d'haver fet és equipar Sóller del serveis i equipaments necessaris com aigua potable -que és escassa-, millorar el clivagueram, la sanitat, augmentar l'oferta d'ensenyament, etc." (GOB, Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa). Totes aquestes -i altres- al·legacions no s'han tengut

en compte i el túnel s'està construint.

D'altra banda, el batlle de Sóller, Antoni Arbona, d'Unió Mallorquina, refusa els arguments ecologistes i assegura que el túnel "permetrà l'existència d'un mitjà més ràpid i segur entre Sóller i Palma. No significarà un augment de la pressió urbanística ja que hem adoptat mesures restrictives de tot tipus, per exemple hem prohibit la construcció de xalets adossats. Crec que per el conjunt del poble serà una obra molt positiva i la majoria dels sollerics el valora positivament. Es mantindrà l'encant paisatgístic de la vall que és, i continuarà sent el gran recurs turístic de Sóller".

No opina el mateix Plàcid Pérez, membre del col·lectiu Antitúnel de Sóller i regidor a l'Ajuntament pel PSM que creu que "s'hauria d'haver fet un estudi previ de les conseqüències que durà el túnel, a més d'una revisió íntegra i restrictiva del Pla d'ordenació que és del 80 i que té una clàusula de revisió obligatòria si es construí el túnel; s'ha construït i no s'ha revisat el Pla. La pressió urbanística s'ha incrementat, s'ha notat molt els últims dos anys. Com a exemple puc dir-te que nosaltres tenim anuncis apareguts en premsa estrangera on es diu que comprar ara a la Vall de Sóller és 'una bona inversió'. Així de clar. Sóller no necessitava el túnel, el que necessita és una millora de la infraestructura. L'obra del túnel té parts molt estranyes com estar exempte de pagar taxes i de llicència municipal segons un informe d'obres públiques. ¿Com és possible això?".

El president de l'empresa concessionària, Antoni Cuart, ho té clar: "Que sigui necessari o no el túnel, nosaltres no hi entram; participarem en un concurs, que guanyarem, per a construir-lo, i això fem".

Miquel Payeras