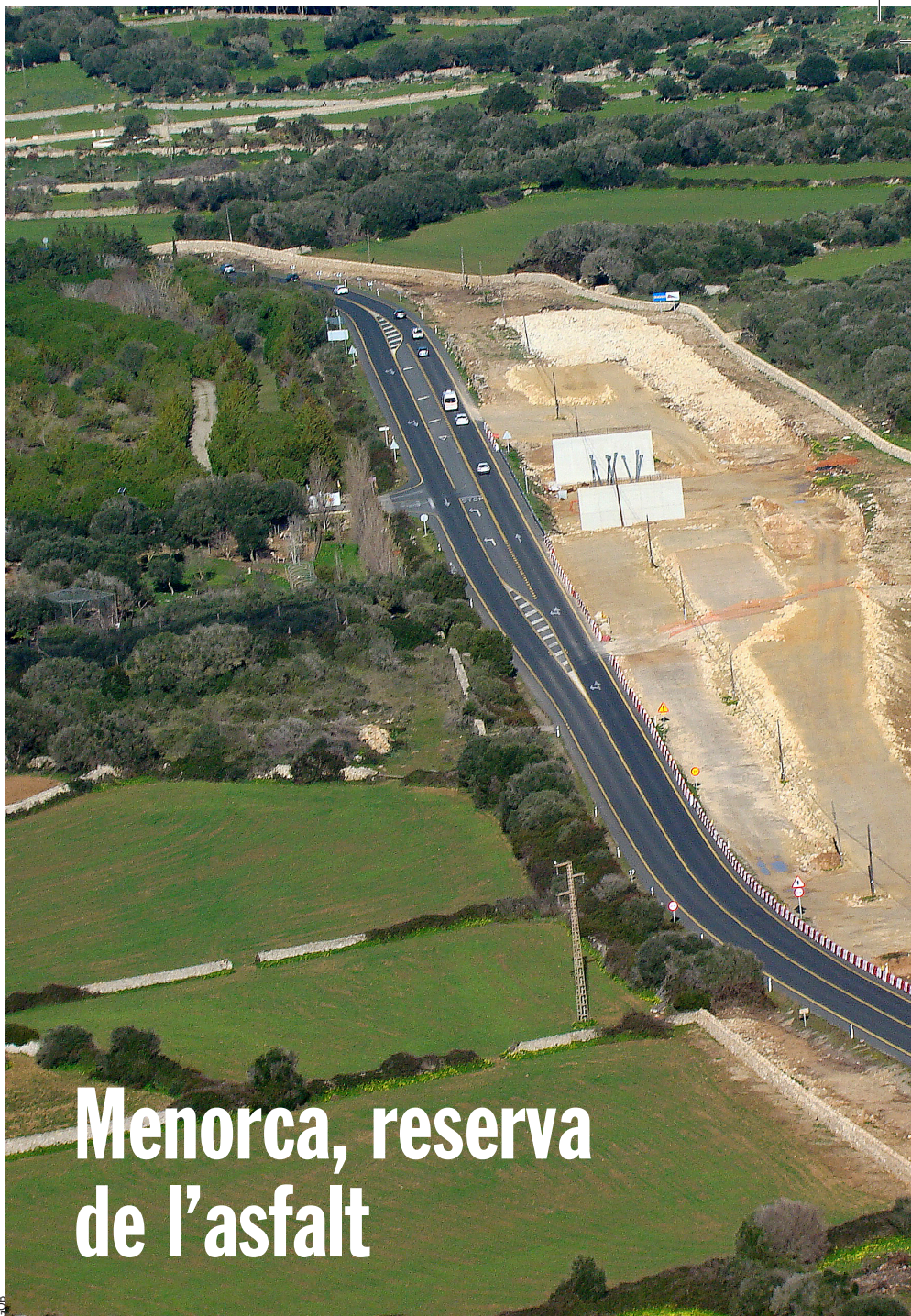


Aeroports on no s'enlairen avions, estacions d'alta velocitat sense passatgers, carreteres que van a parar a un túnel tapiat i ara, un piló de macrorotondes de dos nivells i desdoblaments laterals a la carretera general de Menorca, una infraestructura per on els dies de màxima afluència estival poden arribar a passar 12.000 vehicles i en què no hi ha ni un sol punt negre de sinistralitat, segons la DGT. Els efectes de la bombolla de l'asfalt van arribar a l'illa declarada reserva de la biosfera per la UNESCO el 1993, amb una partida pressupostària de 63 milions d'euros sota el braç gentilisa del Ministeri de Foment.

Probablement, la coincidència de color polític entre el Govern balear, el Ministeri de Foment i el Consell Insular de Menorca, amb majoria absoluta del PP, explica la paradoxa que a Menorca s'hagin començat a construir quatre macrorotondes en un primer tram de 9,5 quilòmetres entre Maó i Alaior que consumeixen una extensió de terreny equivalent a 35 camps de futbol, amb informes tècnics desfavorables –vegeu requadre– i sense demanda real de densitat de tràfic, mentre que a Catalunya hi ha pendents diversos trams de desdoblament de la carretera N-II, en què cada any es registren accidents mortals.

'Scalextric' rural. L'obsessió per convertir una carretera de 40 quilòmetres que travessa de punta a punta l'illa cal situar-la en la promesa electoral del PP menorquí que desdoblaria tot el traçat. Però quan va arribar al poder, es va adonar que el cost econòmic de complir la promesa era descomunal. Tot just havia rebut de Madrid 63 milions, xavalla en comparació del preu que caldria pagar per una obra de les dimensions promeses.

Finalment, es van invertir 33 milions en el desviament de Ferreries, però sobraven 30 milions que s'havien de gastar. El Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB) va mobilitzar-se per recollir propostes dels ciutadans per invertir aquells diners i va presentar una llista de projectes al Consell Insular, que els va rebutjar de ple. Decidiren les constructors i no el poble. El 2011, el president del Consell, Santiago Tadeo, va convocar



Menorca, reserva de l'asfalt

El Consell Insular ha licitat obres faraòniques a la carretera general de Menorca que inclouen diverses macrorotondes de dos nivells i carrils addicionals que obren una gran ferida ambiental i emocional al territori. El GOB fa campanya per aturar una salvatjada que posa en perill la seva condició de reserva de la biosfera.

un concurs públic perquè diverses empreses presentessin projectes tècnics per millorar la carretera. Dels setze projectes presentats, l'administració va

seleccionar el de Mediterrànea de Ingeniería Civil, S.L. Era una "proposta raonable", assegura Miquel Camps, responsable de l'àrea de territori del



GOB, “però quan l’obra va sortir a licitació era radicalment diferent de la que s’havia posat a exposició pública. Per exemple, no contemplava rotondes de dos nivells”, denuncia.

Rotondes cap a enlloc. El projecte licitat es va cuinar durant quatre mesos, i quan es van fer públiques les intervencions en el primer tram, entre Maó i Alaior, van aparèixer sis rotondes en 9,5 quilòmetres, quatre de les quals de doble nivell i amb carrils-rampa d’entrada i de sortida. Un autèntic *Scalextric* rural. Com explica Miquel Camps, “la rotonda d’entrada al polígon industrial era la menys dis-cutida, però a partir d’aquí apareixen

4 rotondes de dos pisos, cadascuna de les quals ocupa 625 metres de llarg per 80 d’ample, amb els seus quatre carrils d’accés i sortida. Quan surtis d’una, ja estaràs en la següent. Per a un territori petit i fràgil com Menorca, amb una extensió de cap a cap de 40 quilòmetres, és un impacte ecològic, paisatgístic i social enorme”. De moment, les obres han començat en tres de les quatre rotondes, la d’entrada a Alaior; la que enllaça amb el camí del petit nucli l’Argentina, que els veïns rebutgen; i la que porta al camí rural de Rafel Rubí. La quarta rotonda s’ubica a Biniai, que ara mateix no porta enlloc. Per al GOB, n’hi hauria prou amb tres enllaços alternatius i una sola roton-

da en superfície, una intervenció que consumiria una extensió equivalent a 4 camps de futbol, molt lluny dels 35 que es consumeixen si es consolida el projecte actual.

Interessos creuats. Però què passa a Biniai perquè s’hagi licitat una rotonda que no porta enlloc? Aquí, l’empresari Antoni Gomila, adjudicatari de l’obra al costat de Dragados, projecta aixecar amb altres inversors una planta de reciclatge de material d’obres, pendent d’autorització. “Aquests inversors havien d’assumir el cost d’adequació de la carretera per entrar en la seva instal·lació, però ara la farem amb els diners de tots i sobre la cobraran”, denuncia el GOB. Es tracta, casualment, del mateix industrial que fa un any va executar la impermeabilització de l’abocador des Milà, recentment clausurat per filtracions provocades per la rebaixa de la qualitat dels materials previstos en el projecte.

Amb qui ha de fer tractes directes l’adjudicatari és amb Luis Alejandro, conseller de Mobilitat del Consell Insular de Menorca, l’home que va tenir a les seves mans que les obres de la carretera general de Menorca no es convertissin en una agressió directa a l’illa i en un còctel explosiu per a la societat civil. Amb el projecte que inicialment s’havia declarat guanyador del concurs públic, el conseller podia aconseguir un cert consens, oferint una millora del traçat de la carretera actual –amb un carril en cada sentit–, en les rotondes de connexió a l’aeroport i al polígon industrial, i en la necessitat d’intervencions ajustades en altres punts per evitar les retencions en girs a l’esquerra. Però aquest general retirat de cap de l’Estat Major de Defensa en temps del ministre Trillo i el Yak-42, va optar per la brega social. El resultat, una oposició frontal de la societat civil i la creació de la Plataforma pel Diàleg, que ha unit empresaris, comerciants, intel·lectuals i creadors en contra d’aquesta agressió territorial.

El president del GOB, Jaume Obrador, va explicar durant la presentació a l’Espai Mallorca de Barcelona de la campanya #SOS Menorca que “més enllà de les conseqüències que tindrà sobre el paisatge aquesta obra desproporcionada, es tracta d’un projecte

estricteament polític, perquè no hi ha ni un sol argument objectiu que justifiqui aquesta intervenció". I és així, perquè des del punt de vista d'impacte mediambiental i de riscos naturals, els informes dels tècnics del Govern balear ja van avisar abans que comencessin les obres que es tractava d'una intervenció "desproporcionada" i "arriscada" en molts punts. Per altra banda, ni la densitat de trànsit diari ni l'accidentalitat no justifiquen la necessitat de macro-rotundes de dos nivells ni desdoblaments enlloc.

Obres aturades. Ara com ara, les obres estan pràcticament aturades. Però no pas per cap d'aquests arguments, sinó per una disputa pressupostària entre l'empresa concessionària de les obres i el Consell Insular de Menorca. Reclama gairebé un 40% addicional sobre el pressupost per sobrecostos, però l'administració diu que es nega a pagar més. El contracte d'adjudicació d'aquest primer tram era per 7,5 milions d'euros —un 8% menys que el preu de sortida— tot i les modificacions posteriors.

Per la seva banda, el conseller insular de Mobilitat del Consell de Menorca, Luis Alejandro, assegura que els serveis tècnics i jurídics del consell estudiaran la petició, perquè si bé entenen que sobre el terreny es poden produir despeses inesperades, l'administració no donarà llum verd fins que s'estudiïn a fons aquests increments. De fet, per llei, s'hauria de tornar a tramitar un projecte modificat, perquè l'increment de pressupost supera el 10%. Sigui com sigui, Alejandro diu que la conselleria no ha autoritzat la paralització de les obres, i que, per tant, qualsevol rescissió serà unilateral, perquè si veritablement el projecte fos erroni, com insinua la UTE que executa les obres, no s'hi haurien presentat tantes ofertes, remarca el conseller.

Aquesta tensió i les dificultats burocràtiques per fer canvis de tanta envergadura són l'esperança del GOB i de tots els veïns i veïnes de Menorca que s'han sumat a la campanya per aturar definitivament aquestes obres, o com a mínim guanyar temps perquè després de les eleccions, si hi ha una majoria diferent al PP, es pugui replantejar de dalt a baix tot el projecte. De fet, el



Menorca va ser declarada reserva de la biosfera per la UNESCO, però les obres faraòniques programades a la carretera que creua l'illa posen en perill l'equilibri paisatgístic i ecològic.

calendari pot jugar a favor d'aquesta possibilitat, perquè el mateix Consell Insular ha avisat l'empresa concessionària que, si no s'arriba a un acord, no li tremolarà el pols per convocar un altre concurs, un tràmit que deixaria aturades les obres durant força temps.

"Ara és el moment de parar el projecte, un error ambiental i d'estratègia econòmica, tothom sap que la prosperitat de Menorca no passa per obres innecessàries", remarca el responsable de territori del GOB, Miquel Camps, que reclama a les forces polítiques de Menorca que reconsiderin el projecte i que hi facin oposició ferma, perquè "encara som a temps d'evitar el desas-

tre i salvar la reserva de la biosfera que ara està amenaçada de mort".

Suport extern. L'agressió a l'illa, que el GOB i tothom que els dona suport consideren que transcendeix l'àmbit paisatgístic perquè obre una ferida social i emocional, ha sortit de l'àmbit local per ser notícia en molts mitjans de comunicació, i ha aconseguit el suport de personalitats del Principat que o bé han nascut a l'illa o hi tenen alguna vinculació especial. És el cas d'Andreu Buenafuente, Iñaki Gabilondo, Joan Manuel Serrat, Cris Juanico, Joaquim Maria Puyal, Àngels Barceló, Guillem López Casasnovas, Alfred

Els tècnics del Govern balear, en contra



L'estudi tècnic previ a l'inici de les obres elaborat per la Comissió de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears en referència al primer tram de les obres de 9,5 quilòmetres entre Maó i Alaior, datat el 17 de juliol de 2013, és clarament desfavorable. A tall d'exemple, quan analitza la rotonda de Biniai, avisa del perill que coincideixi amb la capçalera d'un torrent i alerta dels "impactes ambientals com la degradació de l'entorn rural ben conservat, moviments de terres, l'impacte paisatgístic, substitució d'obres de drenatge, i pas de fauna". Tot plegat "desaconsella la construcció de la infraestructura en aquesta posició". Sobre la rotonda d'Alcaidús, que obliga a elevar l'obra a 5 metres de terra, sentència que és "una de les altres actuacions del projecte que semblen desproporcionades, que és injustificada perquè el trànsit nord-sud, limitat al trànsit agrícola, no està compensat amb el de la carretera general". La intervenció a l'Argentina, que inclou la construcció de quatre brancs i el pas inferior amb rotonda oval, torna a rebre l'adjectiu de "desproporcionada" per l'escassa població que viu en aquest municipi, i alerta que es troba "dins d'una plana morfològica susceptible de patir inundacions de manera natural". Amb aquest document de 30 pàgines, els tècnics del Govern balear deixaven clars els arguments objectius per no donar llum verd al projecte de Mediterrània de Ingeniería Civil, S.L, totalment desfigurats respecte de l'aprovat en concurs públic el febrer del 2012. Però l'informe era un pur tràmit legal. La majoria absoluta del PP tant al Govern balear com al Consell insular de Menorca ja havia pres la decisió.

Pastor, Mariona Carulla, presidenta de la Fundació Palau de la Música, Martí Estruch, ex-delegat de la Generalitat a Berlín, els periodistes Josep Maria Ureta i Agustí Sala, el professor Marçal Sintès, l'empresari Rafael Suñol o l'artista Antoni Vidal, entre altres.

Tots ells han signat el Manifest per la coherència paisatgística de la carretera general de Menorca –que es pot signar al web www.gobmenorca.com–, en què el GOB demana, a les portes d'unes eleccions municipals i al Parlament balear el proper 24 de maig, que els partits polítics treballin conjuntament "per abandonar el model de macrorotondes i que optin

per mesures amb més sentit comú per tal que Menorca continuï essent un exemple de respecte al territori, una illa diferenciada i coherent amb la seva declaració de reserva de la biosfera".

Sobre els altres dos trams que queden per completar la intervenció en els 40 quilòmetres de carretera, no se'n sap pràcticament res, tret que s'hi contemplen com a mínim 5 rotondes més. "Com sempre, no hi ha transparència i tot són dificultats per accedir a la informació, però sabem del cert que és l'obra més gran i injustificada de la història recent", denuncia el president del GOB, Jaume Obrador.

De fet, l'entitat ecologista ha hagut de fer un periple administratiu i burocràtic per poder accedir a la documentació tècnica del primer tram Maó-Alaior, i descobrir així que havia canviat totalment respecte del projecte aprovat en concurs públic. La primera petició es va fer el 24 de juny de 2013, la segona el 13 de juliol, la tercera l'11 de setembre, sense resultats. Quart intent l'octubre de 2013, i davant la nova negativa, el GOB es va presentar amb un notari i un advocat per donar fe de la negativa del Govern balear a mostrar l'expedient de la carretera. "Aleshores ens van dir que ens la deixarien consultar perquè van veure que anava de debò", assegura Miquel Camps. Però no va ser així i van passar molts mesos esperant la documentació. I la realitat els va trobar quan fa uns cinc mesos, les excavadores van arribar a peu de carretera i van remoure terra.

Les mobilitzacions a Menorca recorden les que va dur a terme el 2006 la societat civil eivissenca contra el pla d'autopistes capitanejat per Jaume Matas, que preveia la construcció de tres grans vies. La primera, una autopista de poc més de set quilòmetres, es va construir a les portes dels comicis del 2007 amb informes desfavorables dels tècnics de recursos hídrics i de medi ambient, i amb un compromís d'endement públic per a 25 anys. Les mobilitzacions, que van treure al carrer més de 20.000 persones –un 25% de la població–, van ser les més multitudinàries de Balears en dècades. No van aturar tots els plans de Matas amb unes carreteres que, per cert, han patit diverses inundacions en els darrers anys. Només cal mirar el mapa de carreteres d'Eivissa per adonar-se de l'excés, que previsiblement es continuarà engreixant perquè el Consell Insular d'Eivissa ha aprovat presentar fa uns mesos un nou pla director de carreteres.

Com aleshores, ara els menorquins també surten al carrer i duen a terme diverses accions de protesta, i des del 2011 han dut a terme campanyes per intentar aturar el projecte, incloent-hi la via judicial. Ara, amb les obres en marxa però aturades temporalment, s'obre una nova possibilitat de fer pressió.

Gemma Aguilera