



Tothom coincideix a dir que Sóller necessita millorar les seves infraestructures. Però la manera de fer-ho, divergeix.

El túnel més fosc

Sembla com si hi hagués una maledicció ecologista contra aquest túnel. Quan s'anuncià la construcció, les crítiques dels ecologistes no es feren esperar. A la vall de Sóller es creà una coordinadora contra el túnel, l'anomenat Col·lectiu Antitúnel de Sóller. Ells deien que era innecessari i que tant la carretera —el coll de Sóller, que puja la serra de Tramuntana i la baixa fins la vall— com el tren eren sistemes d'accés suficients. Molts habitants de Sóller veien amb preocupació la construcció del túnel perquè això representaria una via ràpida d'accés, amb les conseqüències lògiques per a la ciutat: pressió urbanística de segones residències, més habitants, més visitants, més pol·lució, més cotxes, més fems...

Un membre del col·lectiu opositor, Plàcid Pérez, declarava a aquest setmanari el novembre de 1990 que la pressió urbanística ja s'havia notat i afegia: "Sóller no necessita el túnel, sinó una millora de les infraestructures". Per la seva part, els defensors del túnel el consideraven una millora important, perquè acostaria la ciutat de Sóller a la de Palma. Sense el túnel, el trajecte Palma-Sóller per carretera dura uns 45 minuts, aproximadament. Amb el túnel, el viatge no passaria dels 15 minuts. Més que l'estalvi de temps, el túnel evitaria el perillós coll de Sóller.

El túnel de Sóller, que havia d'entrar en funcionament fa dos anys, encara no està acabat.

L'empresa constructora n'ha tapiat les boques per problemes de tot tipus. El més important, el financer: falten 5.000 milions per a poder acabar-lo.

Enmig de la polèmica —de la qual ja informava aquest setmanari en el número 333— les obres començaren l'octubre de 1989. L'empresa deia que finalitzarien el primer semestre de 1992. Calia foradar quasi tres quilòmetres de muntanya, amb una amplària de 10 metres i una alçària de 4. Quasi un centenar d'obres havien de fer torns de vuit hores; s'havia de treballar les 24 hores. Era, i és, l'obra pública més important, pel seu volum, feta mai a Mallorca. A més, havia de representar tota una novetat perquè seria la primera via de peatge de l'illa. L'empresa tendria —i té— la concessió durant 25 anys.

A poc a poc les crítiques ecologistes anaren minvant davant el fet consumat de les obres en marxa. Tothom es rendia a l'aparent evidència de tenir el túnel en funcionament l'any olímpic. Però no va ser així. Ja des dels inicis de l'obra començaren els problemes. Primer varen ser els materials de la muntanya: la duresa de la roca no era tanta com s'havia suposat a partir dels estudis previs. Al contrari, les entranyes de la muntanya eren una trampa. Els esbucaments eren continus. No eren prou importants per posar en perill la integritat física dels operaris, però sí suficientment continus per endarrerir les obres. Metre a metre s'havia d'encofrar. La maledicció ecologista començava a

funcionar. A més encoframents, més hores de feina, més endarreriments... més doblers. Els rumors sobre problemes financers de la concessionària començaven a ser motiu de preocupació. Arribà el primer semestre de 1992 i la perforació seguia lentament, molt lentament. Acabava l'any olímpic i el túnel encara no s'havia finalitzat. L'empresa demanà una pròrroga al Govern, que li fou concedida. I una segona, i una tercera... Ara ha hagut de demanar la quarta pròrroga. Però ja ningú no es refia de veure acabat el túnel.

Amb la darrera pròrroga, la tercera, s'hauria d'haver acabat el túnel a finals del 93. De fet, segons assegura l'empresa, únicament falten per perforar uns 80 metres. Però ja no és qüestió de metres per guanyar a la muntanya, sinó de manca de doblers. En principi estava prevista una inversió de 4.500 milions de pessetes, si bé algunes fonts oposidores deien que no serien menys de 6.000. El fet és que, al llarg dels anys d'obres, el pressupost s'ha anat engrandint cada vegada més. L'empresa constructora –Fomento de Obras y Construcciones, SA– demana a l'empresa promotora –Túnel de Sóller–, que li pagui els deutes o aturarà les obres, però aquesta no té suficients recursos. Durant la primavera de l'any passat les obres pràcticament s'aturaren. La promotora hagué de posar-se a cercar doblers. Eren necessaris quasi 5.000 milions per afrontar el deute amb la constructora i finançar les obres fins el final. Es començà a negociar amb Argentària, però aquesta entitat es retirà de les negociacions durant el desembre passat. Ja no hi havia possibilitats a curt termini de seguir les obres. Les dues boques del túnel començaren a ser tapiades. L'escàndol esclatà. La batllessa de Sóller, Isabel Alcover (PP-UM), declarà indignada que “es riuen del poble de Sóller”.

El Govern autònom va agafar el tema amb una cautela màxima, aparentment tranquil·litat i donant seguretats que les obres del túnel s'acabarien. El conseller d'Obres Públiques i Urbanisme, Barto-

meu Reus, manifestà que ara cal “trobar el finançament necessari per acabar les obres, uns 5.000 milions”. Anuncià que havia iniciat negociacions amb diversos bancs i que, si aquestes converses fallassin, encara hi ha d'altres opcions. Però no va dir quines són aquestes opcions. A Sóller, mentrestant, cada vegada hi ha més gent que ho veu més obscur, tota aquesta història del túnel. Els opositors al túnel no poden deixar de somriure quan veuen com la maledicció o la venjança de la perforada muntanya fan cada vegada més difícil la construcció.

Ningú no s'explica com són possibles tants endarreriments i, a pesar de les seguretats donades pel conseller, el cas és que la desconfiança comença a ser generalitzada. Molta gent compara aquesta obra amb les que es feren, a principis de segle, pel tren. El tren de Sóller –que s'inaugurà l'any 1912– travessa tota la muntanya mitjançant diversos túnels, amb una llargària total semblant a la que ha de tenir el túnel de la carretera. És difícilment comprensible que vuitanta anys després, i

ARXIU



Les boques del túnel, tancades. La muntanya no es deixa foradar.

amb tota la capacitat tecnològica de la qual es disposa, no es puguin salvar fàcilment els obstacles naturals que ja se salvaren la primera dècada d'aquest segle.

Les declaracions dels responsables de l'empresa concessionària, quan s'iniciaven les obres, eren pur triomfalisme. Llavors es mostraven molt segurs que tot sortiria com estava previst. Quan han passat dos anys de la teòrica data d'acabament de les obres, la fi del túnel ni tan sols es veu. De moment tot continua molt obscur.

El president de l'empresa concessionària, Antoni Quart, declarava a EL TEMPS el novembre del 90 que ells no entraven en polèmiques: “Que sigui necessari o no el túnel, nosaltres no hi entram; participarem en un concurs, que guanyarem, per a construir-lo, i això fem”. Si ara els responsables de l'empresa fessin declaracions –que no en fan–, ben segur que el to seria de molta menys seguretat. **Miquel Payeras**