

CRÒNICA DEL VIATGE AL MÓN DE LES CARRETERES DEL PP A EIVISSA



“Sempre ens quedarà Menorca”, clamaven els membres de la Plataforma Antiautopista d'Eivissa, en una conversa amb la delegació menorquina que va desplaçar-se a la desconeguda illa veïna per saber de primera mà com són els horrors de l'urbanisme desorbitat. Encapçalava la delegació



Tuni Allès, secretària del PSM, acompanyada del portaveu de la formació, Joan Lluís Torres, del diputat Eduard Riudavets i del coordinador dels Verds, Miquel Preto. I, amb ells, una representació de la societat civil menorquina -o almenys d'aquella part compromesa amb el patrimoni mediambiental-: Antoni Moll, president d'Unió de Pagessos, Evarist Coll, membre del GOB i un membre del col·lectiu Illaespai. Les impressions sobre el terreny van ser d'atonía, d'astorament, de perplexitat, de trasbals i fins i tot d'impotència.

Van visitar el Pla de Sant Jordi -ara futur camp de golf- i les carreteres de Ses Salines i la Platja d'en Bossa -plenes de pols, màquines i fals progrés-. A la zona a on hi havia hagut Ca Na Palleva, finca bastió dels antiautopista, només hi quedava un forat amb capacitat per quatre carrils i moltes tones de ciment. A peu d'obra, un dels resistents explicava, commogut: “Sentim tristesa cada vegada que veiem que ha pogut l'egoisme per damunt del propi poble d'Eivissa per fer aquestes obres innecessàries”. “Se'ns ha faltat al respecte”, afegia. Eduard Riudavets tampoc va poder amagar el seu desconcert: “Veure el desastre in situ et deixa esmaperdut, amb el cos trossejat.

He vist la corrupció, l'especulació de primera mà, i m'ha servit per aprendre

el que no podem permetre que es faci mai a Menorca, perquè és una violació de la dignitat humana”.

L'HEROICA RESISTÈNCIA

“Per què volen anar tan ràpid per l'illa de la calma i la tranquil·litat?”, es preguntava

l'humorista Andreu Buenafuente el mes de febrer passat, quan les excavadores començaven a fer estralls a Eivissa, davant la resistència, de sol a sol, d'un grup de 200 ciutadans. Malgrat l'oposició gairebé èpica del poble d'Eivissa, el projecte de construcció de l'autopista que uneix la capital amb l'aeroport de l'illa veïna va tirar endavant, amb un pressupost més que generós: 543 milions d'euros i un finançament basat en l'anomenat sistema de “peatge a l'ombra”, que representarà el pagament amb fons públics de 220 milions d'euros a la constructora en un període de 25 anys. D'aquesta manera, l'autopista d'Eivissa es convertirà en la més ampla (fins a vuit carrils en alguns trams), més curta (només 21 quilòmetres -i és que ja se sap que una illa de 572 quilòmetres quadrats, l'espai és or) i la més cara de l'Estat (543 milions d'euros). Però aquesta autopista, anunciada inicialment com a “desdoblament” de tres trams carreteres, serà també la via que més beneficis brindarà a les empreses executores de l'obra.

AUTOPISTA MATUTES

Els representants del Consell d'Eivissa i del Govern, institucions capitanejades pel PP, justifiquen

STOP





d'aquesta bàrbara iniciativa. Fani Tur, antiautopista -detinguda dues vegades- i exconsellera del Pacte de Progrés, va mostrar a la delegació menorquina les anomenades “corbes matutes”, és a dir, aquells revolts estratègicament dissenyats per no haver d'enderrocar propietats de reconeguts prohoms del PP. Potser el cas més flagrant d'aquesta devastació selectiva del territori és l'embut en què es converteix l'autopista Eivissa-aeroport quan arriba a l'alçada de les naus propietat de Matutes i Pere Palau, president del Consell Insular. “Ens trobem que el primer tram fa un embut per mor que no es desdobra per no haver de tocar les naus industrials dels membres del PP, quan, en canvi, sí que han pogut tirar les cases de gent humil per un suposat interès general”, explica Tur. I és que el projecte preveu 500 expropiacions, de les quals, des del gener, se n'han executat 25.

**A MENORCA,
NO GRÀCIES**



Malgrat que no existeixi cap estudi que provi la relació causa-efecte entre el nombre de carrils d'una infraestructura viària i l'índex de sinistralitat que s'hi registra, les obres segueixen el seu curs -amb un retard que fa treballar als obrers sota pressió, alienes al cost ecològic i a l'oposició veïnal a aquest macroprojecte. En un moment en què la conjuntura política ha reobert el debat sobre la possibilitat de desdoblar la carretera de Menorca, la secretària general del PSM va sentenciar: “No volem aquest model d'Eivissa per a Menorca i no ens creiem el PP quan diu que no vol el model d'Eivissa ni de Mallorca”. Allès va atribuir aquesta sorprenent aposta dels conservadors a una maquiavèlica estratègia política, fruit dels pèsims resultats que els donen les enquestes.

Tuni Allès va reiterar: “ El model del PP és un model basat en l'especulació, en la insostenibilitat, en l'amiguisme i en afavorir els seus”. També l'homòleg eivissenc de Tuni Allès, el secretari general de l'Entesa Nacionalista d'Eivissa, ENE, Maurici Cuesta, va emplaçar els menorquins a respondre massivament a aquesta antipolítica del PP de la manera més efectiva i contundent: a les urnes, el 27 de maig. Perquè, a Menorca, el seny de David encara és a temps de vèncer la força de Goliat.

la construcció d'aquest macroprojecte adduint a la seguretat del trànsit i la modernitat, però a ulls que qualsevol ciutadà amb seny i una nòmina comú, el que s'engreixarà, i molt, seran les butxaques dels principals exponents del poder empresarial -i gairebé feudal- de l'illa. És el cas d'Abel Matutes, exministre d'Aznar i pare d'Stella Matutes, consellera de Carreteres d'Eivissa. L'empresari és -quina casualitat- vocal de FCC Construcciones-empresa adjudicatària de la nova carretera d'Eivissa-Sant Antoni- i propietari de l'empresa que s'ha associat amb la constructora concessionària de l'autopista, MAB.

I, per més cinisme, l'autopista segueix un traçat fet a mida dels interessos dels promotors