

El Manifest de Poblet entrebanca el TAV

Mentre el Ministeri de Foment anuncia que el 2004 Madrid i Barcelona estaran connectades mitjançant el TAV, un grup d'alcaldes de les comarques afectades pel tram Lleida-Tarragona s'han unit per impedir que el traçat del tren trinxi els seus territoris.

Els 19 alcaldes que es reuniren el passat mes de desembre al Monestir de Poblet van signar un Manifest que s'oposa frontalment al tren d'alta velocitat (TAV) i al seu executor (el Gestor d'Infraestructures Ferroviàries o GIF) pels enormes perjudicis que comporta sobre el territori de les seves comarques (el Segrià, les Garrigues, la Conca de Barberà, l'Alt Camp i el Tarragonès). Set mesos després, els integrants d'aquella plataforma —se'n va desmarcar Perafort, on s'especula que pot anar l'estació del Camp de Tarragona, però darrerament s'hi ha afegit els Garidells— han aconseguit reduir l'impacte del traçat en diversos punts. A més, és pràcticament segur que rebran compensacions per un import de l'1% del cost de l'obra en aquest tram, i han presentat un recurs contra l'estudi ambiental del tren, a expenses d'interposar-ne un altre demanant la paralització de les obres tan bon punt comencin. Tot i el silenciament de què han estat objecte per part dels grans mitjans de comunicació, els alcaldes —que representen 52.000 veïns— han aconseguit fer escoltar la veu de la Catalunya rural a les altes institucions, tot exigint un respecte pel territori i la gent que hi habita.

Avui —gràcies també a la COPALTAV, la coordinadora que des del principi del projecte ha aglutinat tots els moviments contraris al TAV del Principat—, la sensibilitat sobre la qüestió creix com els bolets a la tardor. Els darrers dies, per exemple, la Paeria ha demanat una



ARXIU / EFE

modificació del traçat per evitar l'impacte del tren al seu pas per Lleida, mentre que al nord del Tarragonès, quatre alcaldes s'han posat al costat de COPALTAV per evitar un atemptat contra la desembocadura del riu Gaià, en forma de ramals des de la línia del TAV cap a les vies convencionals.

Montblanc, la nau capitana. L'impulsor d'aquest moviment ha estat Josep Andreu, alcalde de Montblanc per ERC des de les passades eleccions municipals. Abans de ser elegit, en el pacte de govern subscrit amb CiU, les reivindicacions per disminuir l'impacte de la gran velocitat al pas per aquesta vila ja va ser un dels pals de paller de les negociacions.

Una de les primeres accions d'Andreu com a batlle va ser promulgar un ban que prohibia la circulació de maquinària pesant pels camins de titularitat municipal sense el consentiment de l'Ajuntament. És a dir, impedia en la pràctica la realització de les prospeccions prèvies a la construcció del tren, que ja durant els primers mesos del 1999 havien estat un dels cavalls de batalla de l'antic alcalde, Andreu Mayayo, qui havia suggerit alguns canvis en el traçat, i havia denunciat la il·legalitat de les prospeccions, tot i que amb la boca petita.

Al principi, no es va fer cas del decret d'Andreu, i els sondejos van continuar. Pocs dies després, però, la Policia Local de Mont-

Obres del TAV Barcelona-Madrid al terme de Vallolbar, a Osca. El Ministeri de Foment espanyol no ha trobat oposició a les seves propostes pel traçat de gran velocitat fins arribar al Principat.

blanc, amb l'alcalde al capdavant, irrompia en un parell de finques, precintava la maquinària i obligava els perplexos obrers a tornar-se'n cap a Madrid.

La rebel·lió del món rural.

"Fins als Monegros —un desert humà i geològic— [el GIF] s'havia trobat una situació molt planera, però aquesta és una terra plena de persones, de paisatges i de patrimoni, a la qual no es poden aplicar els mateixos criteris". Josep Andreu parla convençut de la causa que defensa, de la mateixa manera que reconeix resignat que "el TAV es farà, però hauran d'aplicar totes les mesures correctores que els imposem: aquesta és una batalla que tenim guanyada".

Una batalla a la qual s'hi van ad-

ÒSCAR PALAU



Reunió dels 19 alcaldes signants del Manifest de Poblet. Ja han aconseguit garanties que se'ls pagarà l'1% de la inversió en les obres del TAV per a restauració de patrimoni.

herir, primer, els alcaldes dels pobles de la rodalia (els socialistes Antoni Sánchez, de l'Espluga de Francolí, Jaume Carreras, de Vimbodí, o l'independent Anton Ferré, d'Alcover), ben aviat els afins al partit d'Andreu (Jordi Castells, de Valls, o Miquel Àngel Estradé, de les Borges Blanques), o d'altres que defensaven la causa agrícola, com el convergent Pere Guinovart, del Morell, també dirigent del sindicat Unió de Pagesos. Després de múltiples contactes, els municipis van adonar-se que la unió fa la força, i el passat desembre, dinou municipis de gairebé tots els colors polítics signaven el Manifest de Poblet, contra el TAV com a "model ferroviari que no representa cap benefici per a les nos-

tres comarques, i en canvi sí que pot tenir moltes repercussions negatives", i per uns "transports públics eficaços, que respectin el medi i vertebrin de manera equilibrada tot Catalunya".

L'alcalde de Montblanc reclama reequilibri territorial i es queixa que mentre que a Lleida demanen millores per valor de 5.000 milions o a Barcelona l'estació de la Sagrera en costarà uns 20.000, als quilòmetres de territori que queden entremig, per exemple, no es prioritzen "els viaductes en lloc dels talussos, que potser no arribarien a encarrir l'obra ni 1.000 milions". Un punt en què l'alcalde de Valls —municipi que tot i no patir directament la línia, s'hi ha solidaritzat— coincideix plenament: "a mi em preocupa que la meua loca-

Segons els alcaldes, l'estudi d'impacte ambiental ha analitzat un traçat i el ministeri, finalment, en farà un altre.

litat tingui un bon servei de tren amb Barcelona, i aquest és un problema conjunt. Ens han venut el TAV com una ganga, però hi ha alternatives —com els trens pendulars, que ja s'adopten als Estats Units amb una desena part de la inversió del TAV— molt més barates, que no crearien barreres i vertebrarien el territori, i que a més incidirien en els transports que més fa servir la gent". En una línia molt semblant s'expressa l'alcalde de l'Espluga de Francolí, qui pensa que de tot plegat s'extreu la conclusió que "s'ha de tenir molt més en compte al territori, perquè si no tenim habitants, en canvi sí que tenim superfície, i no es pot deslegitimar les administracions petites".

L'estira-i-arronsa. Tot i que, a principis de desembre del 1999, Josep Andreu ja havia aconseguit que el GIF canviés el traçat del TAV al seu pas per Montblanc —soterrant-lo en lloc de situar-hi talussos que haurien provocat un enorme impacte paisatgístic—, això no era més que el principi. Els 19 de Poblet van amenaçar des del primer moment amb la presentació d'un contenciós-administratiu, i van suggerir la reversió en els seus municipis de l'anomenat 1% cultural —quantitat del cost de la infraestructura que, per llei, l'estat ha de destinar a obres de recuperació patrimonial—, alhora que van exigir una trobada amb els alts càrrecs de Foment per exposar-los les reivindicacions. Finalment, la reunió es va produir el 25 de gener d'enguany a Tarragona, però només va servir perquè el ministeri adquirís un "compromís de diàleg" que segons els municipis mai no va complir. L'alcalde de les Borges Blanques, Miquel Àngel Estradé, diu que no han aconseguit un interlocutor amb capacitat decisòria: "com a molt, hem parlat amb càrrecs de tercera o quarta fila, i això ens ha decebut molt, perquè dóna la impressió que ens prenen el pèl".

Cansats d'esperar, i assistint impotents a la "política de fets consumats" del GIF —que mentrestant anava licitant i adjudicant subtrams de la línia entre Lleida i Martorell, sense ni tan sols informar-ne els ajuntaments afectats— els alcaldes van complir les amenaces, i el 25 de febrer anunciaven la presentació d'un recurs contra el preceptiu estudi ambiental elaborat pel govern. Un estudi que, segons ells, no coincidia en alguns trams amb el traçat definitiu aprovat pel ministeri —que tot just acabaven de rebre, incomplet, aquella mateixa setmana—, amb la qual cosa resultava del tot invàlid.

Va ser només llavors quan els responsables de Foment —que continuaven els tràmits amb pas ferm, anunciant que les obres podien començar al maig en alguns subtrams— es van preocupar per l'assumpte, i van provar de restablir els ponts de diàleg. Un diàleg

que, en les setmanes següents, donaria com a primers resultats el compromís del govern de concedir als municipis l'1% cultural que reclamaven, i que segons les estimacions del pressupost de l'obra, suma uns 1.250 milions de pessetes.

L'espectacle tot just comença. Malgrat això, el recurs presentat pels alcaldes segueix actualment el seu curs, al costat dels que també han presentat pel seu compte la coordinadora COPALTAV i el sindicat Unió de Pagesos que, a més, també han demanat la suspensió d'unes obres que, ara per ara, al nostre país només estan en marxa —força avançades— al tram entre Alcarràs i Lleida. Un tram que el 2001 ha de completar l'itinerari entre Madrid i la capital del Segrià, per entrar en servei el 2002.

De moment, tanmateix, tot i les previsions de Foment, en el tram entre Lleida i Martorell els treballs de plataforma encara no han començat. Ni tenen l'aire de fer-ho a curt termini, perquè els 19 de Poblet continuen atrinxerats, i ja preparen un nou "paquet de mesures" per dificultar les obres, mentre exigeixen noves millores en alguns punts del traçat.

Per començar, el grup té força avançat l'estudi previ a la presentació del recurs de paralització de les obres, i a més, en la seva darrera reunió al Morell, el 23 de juny, va decidir adoptar una actitud de "desobediència civil" davant tots els tràmits de les expropiacions que ara comencen, igual que recomana de fer a tots els propietaris que en resulten afectats. És a dir, que els ajuntaments es negaran a complir cap requisit per tirar endavant les expropiacions, o a signar cap acta d'ocupació de terrenys.

A més, encara es guarden un darrer as a la màniga. L'alcalde de Montblanc i el seu col·lega del petit poble d'Osera de Ebro, a l'Aragó —el socialista Jesús Rubio, l'únic que fins ara ha aixecat la veu fora de Catalunya—, van anar el passat dia 19 de juny a Brussel·les per informar la Unió Europea de les incongruències entre l'estudi d'impacte ambiental i el traçat del TAV en alguns trams, i de les san-

cions que aquest fet podia suscitar. Allà van saber que, si finalment presenten oficialment les queixes, el cas podria acabar a la Comissió Europea de Medi Ambient, la qual podria fins i tot retirar els fons estructurals que financen en el seu conjunt un terç de la construcció del TAV. I és que, com explica l'alcalde de les Borges Blanques, "si no ens escolten no deixarem que ens trepitgin, i usarem totes les armes legals i democràtiques de pressió que estiguin al nostre abast".

Per si no fos prou, Josep Andreu també avisa que "si convé, en darrer terme tenim una capacitat de mobilització que sorprendria més d'un alt càrrec". "Arribada l'hora de la veritat —continua— si volen entrar en alguna finca sense haver arribat a un acord, ja es poden preparar, perquè no se'n sortiran". Tot dependrà, diu Andreu, de la "voluntat negociadora" del Ministeri.

ARXIU / XAVIER GOMEZ



Jordi Castells, alcalde de Vallès. "Ens han venut el TAV com una ganga, però hi ha alternatives més barates."

Òscar Palau

almadravarock
els poblets - marina alta 2000

**MUNLOGS / PEP SALA / ARRÒS CALDÓS / ATZUKAK
ÓSCAR BRIZ I ELS CORS D'ARAM / FORA DES SEMBRAT**

DISSABTE 22 JULIOL 21:30 H. JUNT AL POLIESPORTIU ALMAORAVAROCK.ORG ENTRADA LLIBRE

Activitats paral·leles: Aplec de dolçainers (12 h) · Mercat d'artesania i música (a partir de les 18 h a la Plaça del Castell)

ALCALDIA DE LES BORGES BLANQUES
CIB / JAMB / LEVANTE
MACMA
I'ALTRA
CORPE DENA