

Alcaldes contra

I' AVE

Els dinou alcaldes dels municipis afectats pel tren de gran velocitat entre Lleida i Martorell han aconseguit que el Ministeri de Foment accepti les seves demandes i n'han desbloquejat la construcció. Al País Valencià, els ecologistes no se'n refien, de les promeses de Foment, i vigilaran atentament que el projecte definitiu no tingui cap impacte ambiental ni a la Ribera ni a l'Horta.

La unió fa la força és precisament la idea que han posat en pràctica dinou alcaldes de les circumscripcions de Lleida i Tarragona per on ha de passar la infraestructura estel·lar del segle XXI: l'AVE o TGV (Tren de Gran Velocitat). Són alcaldes de municipis petits, de pocs habitants, que han fet pinya per plantar cara al projecte del tren de gran velocitat. I se n'han sortit. Anomenats, popularment, els alcaldes anti AVE, es van constituir com a grup el desembre del 1999 al monestir de Poblet, que és on va néixer també el "Manifest de Poblet", un escrit de poques paraules, però que diu clarament que l'AVE no passarà a qualsevol preu.

Els moviments de terres d'aquest tram havien de començar, segons les previsions del Ministeri de Foment, l'any passat, però ara tot està aturat. Les poblacions d'aquesta plataforma, compreses en el trajecte Lleida-Martorell, representen més de cent quilòmetres de recorregut d'aquesta nova infraestructura ferroviària. Això els ha donat molta força, perquè en depèn que el TGV arribi a Barcelona.

Aquests alcaldes, la majoria d'ERC i CiU, però també del PSC, exigeixen al govern central canvis de traçat per reduir l'impacte ambiental, principalment a Montblanc. Alhora demanen un compromís d'aquest govern d'invertir en la línia convencional que passa per aquestes poblacions, a més d'invertir en l'AVE. Així volen que s'obrin estacions ara tancades perquè, diuen, l'AVE solament servirà per a uns quants.

Doncs bé, quan semblava que aquestes peticions eren assumides pel Ministeri de Foment, després de molts mesos de batallar-hi, el projecte es va tornar a paralitzar perquè els alcaldes anti AVE boicoten unànimement tot el procés d'expropiació d'aquesta nova xarxa.

A Foment tramiten el procediment per

via d'urgència, però els alcaldes hi troben una colla d'irregularitats. Primera, el govern espanyol no ha fet cap declaració argumentant el perquè de la urgència. Segona, no hi ha cap justificant de consignació pressupostària per a pagar les indemnitzacions. Tercera, els ajuntaments encara no disposen dels projectes d'obra i de construcció, que són els documents que exposen de forma detallada els béns perjudicats.

Tots aquests aspectes feien que aquests alcaldes es consideressin "emparats jurídicament", tal com afirmava el de les Borges Blanques i portaveu dels batlles de les comarques de Ponent, Miquel Àngel Estradé, d'ERC.

Ara, després d'una dura negociació entre les parts, l'executiu de Madrid ha acceptat el que demanen els batlles, que representarà incrementar significativament les inversions a la zona, i per la seva part els alcaldes anti-AVE han decidit desbloquejar el tema i signar a partir d'ara les actes d'expropiació, ja que el Manifest de Poblet ha aconseguit els seus objectius.

Manifest de Poblet. El Manifest de Poblet va néixer el 3 de desembre de 1999 al Palau de l'Abat del Monestir de Poblet i només té quatre punts. El primer afirma que, com a model ferroviari, el tren de gran velocitat no aporta "cap benefici real" als municipis i comarques que els signataris representen. El segon manifesta que el cost econòmic del tren "repercutirà negativament i greument en les inversions que de fa anys caldria haver fet a la xarxa de ferrocarrils i carreteres". El tercer reclama uns "transportes públics que siguin eficaços, que respectin el medi i que vertebrin de manera equilibrada tot Catalunya". El quart i últim punt anima tots els ajuntaments a adherir-se al manifest.

L'escrit era signat pels alcaldes de l'Al-

bi, Alcover, Artesa de Lleida, les Borges Blanques, l'Espluga de Francolí, June-
da, la Masó, el Milà, Montblanc, el Mo-
rell, Perafort, la Riba, el Rourell, Santa
Oliva, Tarrés, Vallmoll, Valls, Vimbodí
i Vinaixa.

El Manifest va ser el primer gran cop
ciudadà a l'AVE.

Rebel·lió a Lleida. Foment havia pre-
vist que l'AVE arribés a Lleida el 2002,
i a Barcelona, el 2004. La primera data
sembla que es podrà complir, si tenim en
consideració l'estat molt avançat de les
obres, però la d'arribada a la capital del
país ja sembla més dubtosa, perquè en-
cara no han començat els treballs i ni tan
sols s'han signat les expropiacions. Però
a Lleida aquests últims dies han sorgit
complicacions per al Ministeri. Uns
quants dies abans de Nadal el paer en
cap de la ciutat, el socialista Antoni Siu-
rana, signava un decret instant Foment,
l'ens que executa les obres de l'AVE, i
les empreses adjudicatàries a aturar les
obres de construcció del tren de gran ve-
locitat a l'àrea urbana de Lleida.

El paer en cap explicava que havia
adoptat aquesta decisió perquè la Paeria
no tenia "coneixement oficial del pro-
jecte tècnic d'execució" i perquè tot i
haver-li telefonat quatre-centes cinc ve-
gades, no hi havia manera que el minis-
tre Álvarez Cascos el rebés.

Siurana, malgrat la contundència de la
mesura, declara que no és un alcalde an-
ti AVE, però no pot tolerar que es faci
una obra a la ciutat "sense que l'Ajunta-
ment hi pugui donar la seva opinió".

Aquests darrers dies la Paeria ha rebut
de Foment el projecte d'obra del tren,
però el paer en cap no pensa pas retirar
el decret -que encara no s'ha fet exe-
cutar-, perquè creu que encara hi ha
molts serrells per lligar. L'Ajuntament
exigeix al govern central que aquest nou
corredor no parteixi en dos la ciutat i de-
mana que els trams més urbans siguin
soterrats i que s'hi facin viaductes en
lloc d'estructures que aixequen barreres.

Les associacions de veïns donen ple
suport a la Paeria i anuncien mobilitza-
cions. Així, doncs, ara és Lleida qui es
troba en peu de guerra contra l'AVE.

Carme Quintana



La Plataforma Tren sí, AVE no vigilarà el traçat definitiu que afecta la Ribera i l'Horta

L'acord que finalment van assolir el passat 8 de gener els presidents de Múrcia, Madrid, Castella-la Manxa i País Valencià per al traçat de l'AVE Madrid-València ha resolt moltes incògnites, però encara resten alguns punts per aclarir. El traçat definitiu, que passarà per Conca, tindrà un ramal fins a Castelló i connectarà amb Alacant i Múrcia a través d'Albacete. Però són els trams València-Castelló i València-Xàtiva els que han suscitat més polèmica. Respecte el tram Xàtiva-València -un dels punts que presentava més problemes per l'impacte ambiental que suposava una nova estructura ferroviària a la zona- el traçat s'ha resolt, en principi, de manera satisfactòria. Segons el que es desprèn de l'acord final, tal i com ha ratificat el conseller d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana, José Ramon García Antón, el Ministeri de Foment renunciarà a construir un nou corredor ferroviari per a l'AVE entre Xàtiva i València amb la intenció d'utilitzar l'actual línia ferroviària. La Plataforma Tren sí, AVE no, una de les principals opositores al projecte de la gran velocitat, però, continuarà amb les mobilitzacions fins que es presenti el projecte definitiu que unirà les dues ciutats valencianes. "Hem d'estar a l'aguait perquè el projecte -que encara no coneixem-, no supose un nou impacte per a les comarques de la Costera i la Ribera. No ens en podem refiar. A més, no hem d'oblidar que l'actual infraestructura passa molt prop dels nuclis urbans d'algunes poblacions", diu el portaveu de la plataforma, Àngel Velasco. L'altre tram conflictiu, el que unirà Castelló i València, tampoc no compta amb un traçat definitiu. En aquest cas, la Plataforma Tren sí, AVE no, juntament amb el col·lectiu "Per un cinturó d'horta", preveu també mobilitzacions de protesta, ja que alguns dels projectes que s'estudien afecten directament l'horta. *Rosanna Melià*