



Punt de vista
opinió

AMMAT: un potencial que s'ha d'aprofitar

Els alcaldes tenen més força que no es creuen, però han de deixar de banda les decisions de «més amunt» dels partits

04/09/09 02:00 - [JOAN MARTÍ](#) email protegit

Són ells els únics que poden i han de defensar el territori. O ara, o demà serà massa tard

Arran de la possibilitat de construcció d'una nova línia de transport elèctric de molt alta tensió (MAT) per les comarques gironines i barcelonines, la societat civil es va organitzar, ja fa anys, de diferents maneres. Però, el que no havia passat mai és que un conjunt de municipis afectats –o no– pel traçat de la línia es constituïssin legalment en plataforma: l'AMMAT. I tampoc que les dues plataformes de cada costat de la ratlla (ací AMMAT i Plataforma No a la MAT, i al Nord, Sydecco i T.H.T) lluitessin plegades i es reunissin dos cops al municipi del Pertús per signar dos manifestos conjunts. Mai fins ara, en cap lluita social no s'havien reunit les plataformes civiques i les d'alcaldes, que apleguen més de 250 ajuntaments, amb els seus corresponents regidors (més de 2.200). Lògicament, aquesta estreta relació s'ha afermat amb el pas del temps per mitjà de xerrades, rodes de premsa, manifestacions, etc., com també amb l'ús de la nostra llengua a Catalunya Nord, fet no gaire ben vist a París ni a Madrid.

L'AMMAT es va constituir seguint un model i projecte molt semblant al ja existent a Catalunya Nord, amb uns estatuts i uns principis que estableixen que cap Ajuntament no pot negociar amb l'Administració de manera separada dels altres. L'únic interlocutor, doncs, és el Sydecco en el cas del Nord o, en el cas nostre, l'AMMAT. Amb això es volia evitar el «divideix i guanyaràs», molt utilitzat pels dos estats. A Catalunya Nord, amb un debat seriós previ, els elegits –independentment del seus respectius partits– es varen pronunciar i van signar que la línia no passaria en aeri de cap de les maneres: no s'instal·laria cap torre. Aleshores és quan va sorgir la *solució Monti*, això és, soterrar-la i oferir compensacions al territori, i pagar-la, en part, amb fons europeus.

En les nostres terres, el primer tram –Sentmenat-Bescanó– es va posar a licitació fa molts anys, quan encara l'AMMAT no estava constituïda. Les plataformes civils ja vàrem avisar que es fragmentava el projecte en tres trams i que això era il·legal. Ni la Generalitat ni el govern de Madrid ens varen fer cas, de manera que ho vàrem portar a la via judicial. Més tard l'AMMAT es va incorporar a aquest procés, i ara estem pendents de la sentència del Tribunal Suprem de Madrid. També hem dut la qüestió de la fragmentació i altres irregularitats flagrants al Síndic de Greuges –cal recordar els seus dos dossiers sencers– i a la CE. Hem estat presents en diverses fases de la tramitació del projecte, amb actes i manifestacions; recordem especialment la lamentable pantomima de la signatura dels propietaris en un famós camió, per unes compensacions ridícules, amb l'estricta protecció dels Mossos. Ara ja s'està treballant en aquest tram, però potser, si guanyem el plet hauran de desfer la feina feta...

En el segon tram –Bescanó a Santa Llogaia i el brançal de Sant Hilari fins a la subestació de Riudarenes– el procés administratiu ja es va iniciar amb l'AMMAT constituïda. Per això, ja molt abans del projecte, es demanaven dades oficials, justificació del projecte i alternatives, és a dir un debat seriós, públic, científic, com el que es va fer a Catalunya Nord. Però aquí, no hi ha hagut debat, ni diàleg, ni transparència. Es va presentar un projecte del tram amb torres aèries, però les plataformes i la societat civil vàrem presentar més de 7.000 al·legacions.

L'AMMAT en tot moment ha volgut dialogar; si ens la imposen –diuen ells– acceptem parlar per minimitzar els danys del projecte i tenir els mateixos drets uns pobles que els altres en el territori català. Així, proposen aprofitar el corredor d'infraestructures per fer el soterrament de la línia. A Catalunya Nord això ho han aconseguit per a tot el recorregut al seu territori, i aquí, per què nosaltres no? Hi veiem diverses raons, però n'hi ha una per damunt de les altres. Al Nord, tots els ajuntaments van junts, independentment de les consignes dels seus respectius partits. Els alcaldes tenen el deure de defensar la seva gent i el seu territori, i en cap moment se sotmeten a decisions de més alt nivell. Els polítics «professionals» han d'estar al costat dels alcaldes del territori. Si ací l'AMMAT convoqués una manifestació per defensar el soterrament amb els mateixos drets que ho han fet a Catalunya Nord, m'agradaria veure quina posició agafaria cada partit. Seria la prova més visible de qui vol realment el soterrament, i la societat civil podria veure que per primera vegada els alcaldes que estan al costat del veïns, del seu poble.

Tècnicament i econòmicament, el soterrament és possible. Ho avalen els debats i estudis encarregats per la mateixa AMMAT, el CILMA, la Facultat d'Econòmiques de la Universitat de Girona i el treball excel·lent del professor d'economia Dr. Josep Vergés. Tot aquest treball, però, ha estat menyspreat per les altes institucions. Als alcaldes elegits democràticament, els han tractat amb tan poca consideració, que quan pugem a parlar amb els nostres germans del Nord s'estiren els cabells al veure aquests comportaments (allà ja no el Sydecco, sinó la T.H.T rep diners del mateix Estat per fer la seva feina). Els alcaldes tenen més força que no es creuen, però han de deixar de banda les decisions de «més amunt» dels partits. Són ells els únics que poden i han de defensar el territori. O ara, o demà serà massa tard. Després solen venir els remordiments, o les justificacions per no haver actuat en el moment adequat.

Darrera actualització (Divendres, 4 de setembre del 2009