



*EL CONSELL D'INICIATIVES LOCALS
PER AL MEDI AMBIENT DE LES
COMARQUES DE GIRONA (CILMA)*

**SU PAPEL EN LA CONSECUCIÓN
DE UN RECORRIDO
CONSENSUADO PARA EL TREN DE
GRAN VELOCIDAD (TGV) EN LOS
MUNICIPIOS DE LA PROVINCIA DE
GIRONA**

ÍNDICE

1. ¿QUÉ ES EL CILMA?	3
2. ¿DE DONDE SURGE LA INICIATIVA DEL <i>CILMA</i> POR LIDERAR EL PROCESO DE DEFINICIÓN DEL TRAZADO DEL TREN DE GRAN VELOCIDAD A SU PASO POR LAS COMARCAS DE GIRONA?.....	5
3. ¿QUÉ PASOS Y ACTUACIONES SE HAN REALIZADO HASTA LA FECHA?	7
4. ¿CUALES SON LOS OBJETIVOS Y CUAL ES LA PARTICIPACIÓN QUE SE REQUIERE DEL MINISTERIO DE FOMENTO?.....	12
5. LOS PASOS A SEGUIR.....	14

ANEXO 1. MANIFIESTO DE PALOL SABALDÒRIA

ANEXO 2. DOSIER DE PREMSA

1. ¿QUÉ ES EL CILMA?

El *Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les Comarques de Girona (CILMA)* es una **asociación de entidades locales constituida en el año 1999, cuyos objetivos genéricos son trabajar conjuntamente los aspectos ambientales y de sostenibilidad en los distintos municipios adheridos.**

En la actualidad **el CILMA está formado por 144 entes locales, que se reparten entre 135 ayuntamientos, 8 consejos comarcales y la propia Diputación de Girona,** que fue la institución impulsora. En lo que refiere a la población, los municipios asociados engloban aproximadamente a 500.000 habitantes –lo cual significa el 88% del total de la población de la provincia.

Cabe decir que **la entidad fundamenta buena parte de su actuación en las tareas que promueven las Comisiones de trabajo, una de las cuales es la que trata acerca de las Infraestructuras** –tendidos eléctricos, tren de alta velocidad, carreteras, ubicación de parques eólicos, etc.– que afectan a los municipios asociados.

Los objetivos generales del CILMA son:

- a) Ser instrumento de cooperación y de intercambio de experiencias para el desarrollo sostenible de los municipios de Girona, así como también para la implantación de las Agendas 21 Locales.
- b) Fomentar la integración de los aspectos ambientales en las políticas de desarrollo territorial, social y económico de los municipios.
- c) Difundir información actualizada de casos concretos y ejercicios de buenas prácticas de desarrollo de la sostenibilidad.
- d) Ofrecer a los responsables políticos y técnicos de las administraciones locales y supralocales, modelos, métodos y técnicas de buenas prácticas de desarrollo sostenible.

- e) Promover y potenciar acciones conjuntas con otras redes que trabajan en el campo de la sostenibilidad y el medio ambiente.

En lo que refiere a los recursos, el CILMA dispone de una sede en la ciudad de Girona, donde se ubica la Secretaria Técnica, con sala de reuniones y aula de formación. Un total de 8 personas trabajan en la asociación, ya sea en funciones técnicas o administrativas y de apoyo. Cabe decir que el presupuesto para el año 2003 es de 167.360 €.

2. ¿DE DONDE SURGE LA INICIATIVA DEL CILMA POR LIDERAR EL PROCESO DE DEFINICIÓN DEL TRAZADO DEL TREN DE GRAN VELOCIDAD A SU PASO POR LAS COMARCAS DE GIRONA?

En el seno de una reunión de la Comisión de Infraestructuras celebrada el 19 de marzo de 2002, **diversos ediles y concejales de municipios de Girona afectados por el trazado del TGV pidieron al CILMA que se convirtiese en el órgano de representación de todos ellos e interlocutor único ante el Ministerio de Fomento** y a propósito de lo que era la negociación por conseguir un trazado aceptado por todos y cada uno de los ayuntamientos. Días más tarde –el 26 de marzo– se reunió la Junta Ejecutiva del CILMA, la cual recogió esta propuesta y decidió iniciar los trabajos.



Reunión de la Mesa de negociación del Tren de Gran Velocidad, en la sede del CILMA, con asistencia de numerosos alcaldes y concejales de municipios afectados por el trazado de dicha infraestructura viaria.

Fue así como quedó constituida la **Mesa de negociación del Tren de Gran Velocidad –TGV–**, quien ha hecho diversos llamamientos a los municipios afectados por el trazado de la infraestructura para constituir este frente común, así como numerosos contactos con distintos departamentos de la administración catalana. El objetivo final es sin duda el alcanzar los acuerdos más favorables para los ayuntamientos representados, en gran medida centrados en la reducción del impacto ambiental y la consecución de las mejores compensaciones posibles.

3. ¿QUÉ PASOS Y ACTUACIONES SE HAN REALIZADO HASTA LA FECHA?

- El 19 de marzo de 2002 se reúne la Comisión de Infraestructuras del CILMA en la que **un grupo de alcaldes y concejales solicitan que dicha asociación se convierta en órgano de representación de todos ellos e interlocutor único ante el Ministerio de Fomento.**
- Una semana más tarde –26 de marzo–, **la Junta Ejecutiva del CILMA aprueba la propuesta y acuerda iniciar los trabajos.**
- El 25 de abril de 2002, **alcaldes y concejales realizan una visita al municipio de Montblanc** (Conca de Barberà - Tarragona) acompañados de representantes de la zona y de los técnicos del GIF, con la finalidad de comprobar la magnitud de los trabajos y el impacto sobre el territorio.



Alcaldes y concejales de municipios de Girona recibiendo las explicaciones de técnicos del GIF, en la visita a las obras del TGV a su paso por Montblanc.

- Días después –30 de abril– tiene lugar el primer encuentro de la Mesa de negociación del TGV, en el que se acuerda la **creación de una Comisión de trabajo constituida por seis municipios, además de Girona y Figueres** en tanto que grandes capitales. El primer encargo a dicha Comisión de trabajo es la **redacción de un manifiesto que pueda ser suscrito como documento programático** por el conjunto de ayuntamientos afectados por el paso del TGV.
- El 9 de mayo se reúne la Comisión de trabajo del TGV para consensuar **el manifiesto**, el cual **es enviado a los municipios para su aprobación en Pleno**. De forma paralela **se acuerda la convocatoria en acto público de la firma del Manifiesto en Palol Sabaldòria –t.m. de Vilafant**. Dicho lugar –afectado en su proximidad por el paso del TGV– acabaría finalmente dando nombre al documento de compromiso unitario.
- El 15 de junio de 2002 **se dan cita en el municipio de Vilafant numerosos ediles cuyos municipios están afectados por el trazado del TGV en su paso por Girona, con el fin de suscribir el Manifiesto de Palol Sabaldòria y establecer así las bases y compromisos de su actuación conjunta**.

Los municipios firmantes hasta el momento han sido 18, de un total de 31 que están afectados por el trazado de la infraestructura. Cabe decir que las ciudades de Girona y Figueres han dado su apoyo al texto unitario, aunque no lo han suscrito debido a la especificidad que supone en ambos casos el paso del tren por un territorio de naturaleza eminentemente urbana. Del resto de municipios, 9 tienen previsto suscribirlo en breve y solo 2 han manifestado hasta el momento sus reservas.

MANIFIESTO DE PALOL SABALDÒRIA

Los abajo firmantes de este documento, alcaldes i alcaldesas de los municipios afectados por el trazado del Tren de Gran Velocidad (TGV), reunidos en Palol Sabaldòria el día 15 de junio de 2002

Declaramos:

- 1º. Que más allá de los posicionamientos particulares de cada municipio en relación con el modelo de país que se desea y de cuales deben ser las modalidades de transporte a potenciar, todos compartimos una gran preocupación ante la futura implantación del TGV en nuestras comarcas.
- 2º. Que el territorio gerundense, aunque debe parte de su prosperidad económica a la estratégica situación geográfica respecto a Europa y a su situación conectiva, fundamenta también en buena medida sus activos en un territorio de gran calidad paisagística y en una industria turística atraída por un entorno tan armónico como diverso.
- 3º. Que el paso del TGV por nuestros municipios comportará fuertes impactos sobre el territorio y sus valores patrimoniales. Ninguna medida correctiva o compensatoria no nos hará obviar los daños irreversibles sobre el paisaje, el medio natural, el legado histórico y cultural, las actividades económicas y la vida social, así como las personas y su calidad de vida.
- 4º. Que a pesar del impacto desigual que este eje viario pueda tener en cada uno de los municipios representados, los abajo firmantes actúan de forma colegiada y solidaria. Si de verdad nos encontramos ante una infraestructura de interés general para el conjunto del país, también deben entenderse como colectivos los posibles daños ocasionados y las mejoras a alcanzar.

Por todo lo expuesto y en consecuencia,

Decidimos de manera libre y voluntaria constituirnos como mesa de representación única para cualquier negociación con las administraciones competentes en la materia y con capacidad para la ejecución del proyecto del TGV.

En este sentido, y como colectivo organizado y representantes de los ciudadanos por cuyo territorio debe discurrir este trazado, aceptaríamos esta infraestructura, **si se cumplen los condicionantes siguientes:**

- I. Que las administraciones acepten también nuestros criterios en relación con el trazado y las medidas de minimización del impacto del TGV. Si es cierto que nos hallamos ante una infraestructura de última generación, también deben serlo los medios técnicos y económicos destinados, así como modélicas las actuaciones correctoras y las sensibilidades para con el territorio sobre el cual se realizará.
- II. Que se apliquen adecuadamente las medidas correctoras acordadas, obteniendo las oportunas compensaciones por el uso del territorio en las fases constructiva y de explotación, así como percibir las indemnizaciones por todos aquellos impactos y agravios que no se puedan evitar con la aplicación de criterios técnicos o de gestión de la obra. Estos recursos deben repercutir en todos y cada uno de los municipios con el objeto de recuperar la calidad de vida perdida y de consolidar la identidad colectiva.
- III. Que la importante inversión que se prevee por la construcción del TGV se acompañe de significativas mejoras del transporte público entre los pueblos y ciudades de nuestras comarcas, puesto que el Tren de Gran Velocidad no podrá satisfacer las crecientes demandas de movilidad cotidiana de la ciudadanía. Es precisamente esta red de comunicaciones entre pueblos y ciudades la que articula el territorio y contribuye realmente a su reequilibrio.

Y en prueba de nuestro compromiso y de las peticiones que realizamos, firmamos este documento en Palol Sabaldòria el día 15 de junio de 2002.





Alcaldes asistentes al acto público de la firma del Manifiesto de Palol Sabaldòria, por el cual se comprometieron a actuar de forma conjunta y solidaria en la consecución del mejor trazado posible para el TGV en los municipios de Girona.

- El martes 18 de julio se reúne de nuevo la Mesa de negociación del TGV en la sede del CILMA. En dicho encuentro la **Secretaria para las Actuaciones Concertadas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas** de la Generalitat de Catalunya **expone las afectaciones y la situación del estudio de impacto ambiental** del trazado del Tren de Gran Velocidad a cada uno de los municipios.
- Durante el mes de julio de 2002 se realizan diversas **reuniones de trabajo por tramos** (Riells i Viabrea-Fornells de la Selva; Sarrià de Ter-Vilafant; Figueres-la Jonquera) **con la finalidad de recoger las primeras inquietudes de los municipios afectados** y para observar la existència o no de unanimidades en el trazado entre límites administrativos.

4. ¿CUALES SON LOS OBJETIVOS Y CUAL ES LA PARTICIPACIÓN QUE SE REQUIERE DEL MINISTERIO DE FOMENTO?

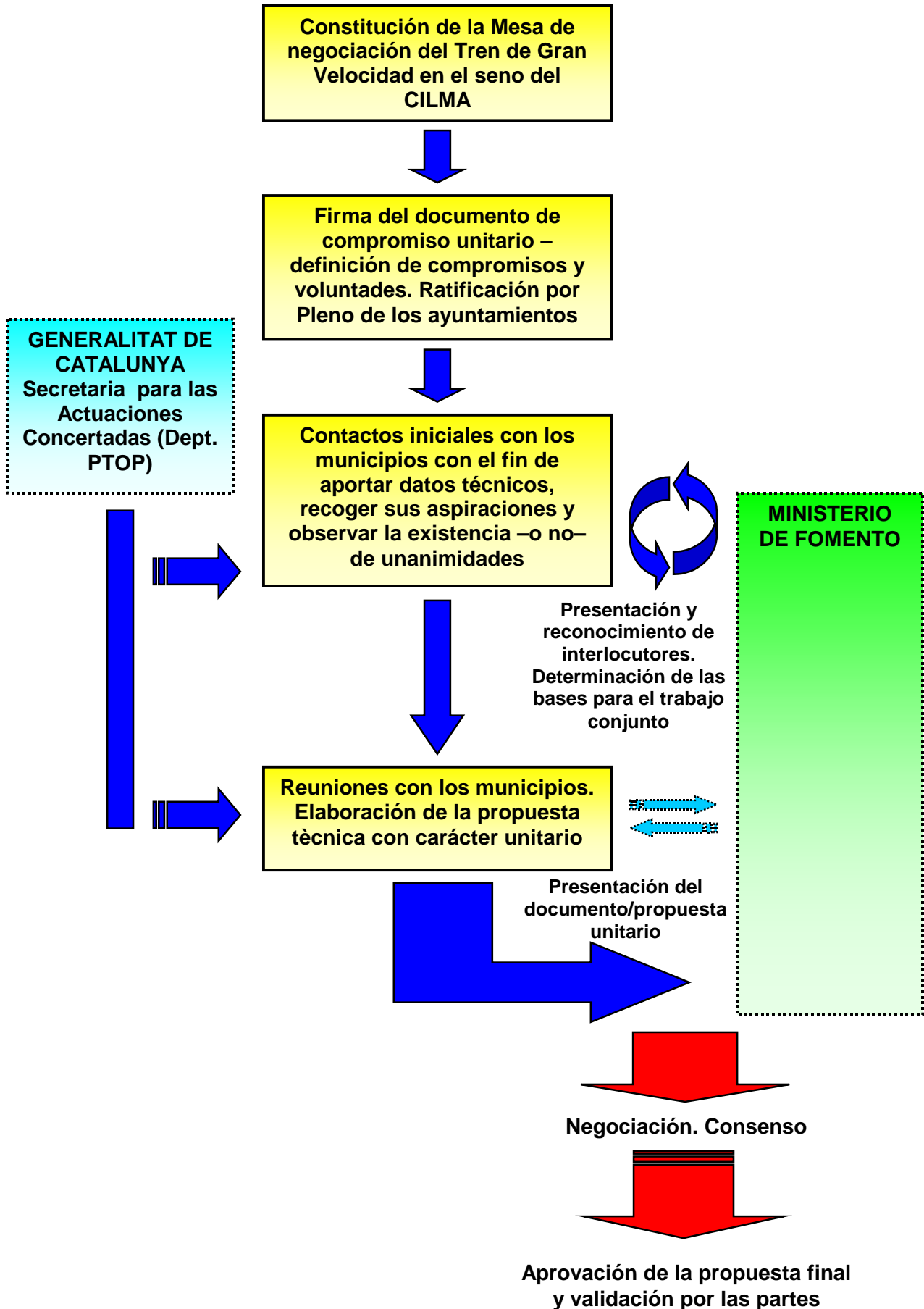
Los **objetivos** que se persiguen con la creación de la Mesa de negociación del TGV y la firma del Manifiesto de Palol Sabaldòria son:

- **Definir un único interlocutor** entre los ayuntamientos afectados por el trazado del Tren de Gran Velocidad y las administraciones responsables de su ejecución.
- **Conseguir una propuesta unitària** del conjunto de municipios de Girona en relación al trazado del TGV al paso por nuestras comarcas.
- **Obtener la complicitad del Ministerio de Fomento** –y de otras administraciones coadyuvantes– en la negociación por conseguir un trazado aceptado por todos los municipios, de manera que los legítimos intereses en cuanto a definición del recorrido, medidas minimizadoras y de corrección del impacto ambiental, así com las compensaciones oportunas, sean finalmente consideradas.
- La aceptación de las demandas de los municipios por parte de las administraciones ejecutoras del proyecto ha de comportar de forma recíproca **la aprobación general del proyecto, con la oportuna colaboración entre instituciones** en las fases previas, constructiva y de mantenimiento de las obras.

Con el fin de alcanzar dichos objetivos, **la participación que se requiere del Ministerio de Fomento** se concreta en:

- **Reconocer a la Mesa de negociación del Tren de Gran Velocidad constituida en el seno del CILMA como interlocutor válido** para aquellas cuestiones relativas a la definición del trazado y a las medidas correctoras o de compensación oportunas, en el paso del TGV por la provincia de Girona.
- **Promover el diálogo y la negociación** entre el propio Ministerio de Fomento y el CILMA **con el fin de alcanzar el consenso** entre las partes. Es dicho sentido el Ministerio de Fomento deberá identificar a la persona que actuará como interlocutor autorizado.
- **Facilitar toda la documentación** de carácter técnico imprescindible para que el CILMA –en representación de los municipios– pueda elaborar las propuestas oportunas.
- **La adopción de criterios de máxima flexibilidad** y de una generosa interpretación de la norma y el procedimiento establecido, con el fin de que las propuestas finalmente aportadas por los municipios puedan ser consideradas en el preceptivo trámite administrativo.

5. LOS PASOS A SEGUIR



ANEXO 1
MANIFIESTO DE PALOL SABALDÒRIA

ANEXO 2
DOSIER DE PREMSA