

# EL TAV A L'ESTRET DE LA RIBA: ANÀLISI D'UN CONFLICTE

*per Sergi Saladié i Gil  
i Jordi Garcia i Ventura*

**Paraules clau:** tren d'alta velocitat, transports, impacte medioambiental, estret de la Riba.

**Resum:** Aquest treball pretén definir i avaluar les conseqüències dels grans canvis en els mitjans de transport que es produeixen en els nostres dies i, concretament, l'impacte medioambiental que suposarà la implantació del TAV en el medi físic i humà de l'estret de la Riba.

**Abstract:** This work tries to define and evaluate the consequences of the great changes in the means of transport that take place nowadays and, concretely, the environmental impact that the implantation of the TAV will suppose for the environment and population of the Straits of La Riba.

## Introducció

La societat actual es troba immersa en processos que tendeixen cap a la globalització, alguns dels àmbits socials ja hi estan plenament integrats, altres hi estan en camí. Independentment que aquests processos de globalització siguin positius o negatius per al desenvolupament i la millora de la qualitat de vida dels habitants del planeta, ens trobem davant d'un fet objectiu que ja està succeint. En aquest procés de globalització cada cop tenen més importància els movi-

ments tant de persones com de mercaderies, independentment de la distància a recórrer (curta o llarga).

El transport de persones i mercaderies és un dels sectors de la societat que actualment tendeix cap a la globalització de les seves xarxes. En aquest sentit i en referència a les xarxes de transport de l'Estat espanyol, el govern fa un temps que hi treballa impulsant una xarxa d'aeroports més moderns i competitius (tercera pista a l'aeroport de Madrid - Barajas i projecte de tercera pista a l'aeroport de Barcelona - el Prat) i una xarxa de trens d'alta velocitat.

Pel que fa a aquesta xarxa de trens d'alta velocitat, cal dir que tenen una importància estratègia cabdal per a les grans ciutats, ja que redueixen el temps del viatge i ofereixen un atractiu nou per a la instal·lació de segons quins tipus d'activitats. Però per a la resta del territori la realització de xarxes d'alta velocitat no resulta del tot favorable, més aviat el contrari, atès que significa la introducció d'un nou impacte i d'una nova barrera de la qual no se'n treu cap benefici directe. S'està parlant de la xarxa d'alta velocitat com un factor de reequilibri territorial, i això pot ser cert segons l'escala en què es consideri el territori. Per exemple, en el cas de l'Estat espanyol i en referència a les diverses comunitats que el constitueixen, la realització d'una xarxa de TAV pot significar un cert reequilibri entre comunitats, però per a l'interior d'aquests territoris aquesta xarxa significa una pèrdua de pes i de centralitat, amb una consegüent pèrdua d'actius humans i d'inversions; amb la qual cosa, la realització de la xarxa d'alta velocitat és un fet perjudicial.

## El medi físic i humà

L'àmbit de referència del present treball és l'estret de la Riba, situat a cavall entre les muntanyes de Prades i el massís del Gaià (veure figura 1 de l'annex). Es tracta del pas natural pel qual discorre el riu Francolí abans d'entrar al Camp de Tarragona. Aquest estret ha estat tradicionalment un punt de pas per a les comunicacions entre el Camp i la Conca, i al llarg de la història ha anat acollint diverses infraestructures de comunicació, com ara són la C-240 i la línia de ferrocarril Barcelona - Tarragona - Lleida (s'ha d'anotar aquí que a l'entrada sud de l'estret de la Riba hi ha el nus d'enllaç entre dues línies de ferrocarril).

### *Medi físic*

L'origen de l'estret de la Riba és una falla en direcció NS que va tallar transversalment la Serralada Prelitoral Catalana en aquest punt, i que el riu Francolí ha acabat configurant amb el pas dels anys. Els materials que formen majoritàriament l'àrea d'estudi tenen el seu origen en el Triàsic i el Terciari, tot i que també s'hi troben representats materials del Quaternari. Hi predominen els materials calcaris compactes (conglomerats i dolomies) amb intercalacions de materials tous (argiles i margues). Aquesta intercalació de materials compactes i tous fa que l'àrea d'estudi presenti una certa inestabilitat des del punt de vista geològic, sobretot si s'hi afegeixen

les elevades pendents, la degradació de la vegetació natural i l'abandonament dels conreus, que antigament mantenien els bancals els quals minvaven el risc d'esllavissades.

Les alçàries de la zona de l'estret de la Riba oscil·len entre els 200 m i els 600 m, amb unes pendents molt elevades, sempre per damunt del 25%, i que en alguns casos superen el 50%.

Des del punt de vista climàtic, l'estret de la Riba es troba al límit entre el clima mediterrani sec i el clima de muntanya mitjana costanera. La temperatura mitjana anual és suau (16° C), tot i que l'amplitud tèrmica (diferència entre les mitjanes mensuals màximes i les mitjanes mensuals mínimes) és més gran al sector de la Conca de Barberà i, més petit, a la zona del Camp de Tarragona, a causa de l'efecte regularitzador de la mar. Les màximes es donen al mes de juliol i les mínimes entre els mesos de gener i febrer. Les glaçades i les boires solen ser freqüents al sector de l'estret de la Riba orientat a la Conca. Pel que fa a les precipitacions, aquestes oscil·len entre els 700 mm i els 800 mm anuals, amb una distribució anual molt irregular, amb uns estius molt secs i una concentració de la precipitació en els mesos de tardor. El vent té certa importància a l'àrea d'estudi, a causa de la complexitat orogràfica existent i per l'efecte canalitzador que exerceix l'estret de la Riba, especialment per als fluxos de component N (mestral, serè).

Respecte a la hidrografia, l'àrea d'estudi correspon íntegrament a la conca del riu Francolí, amb una superfície de 470 km<sup>2</sup>, una longitud de 54 km i un cabal absolut de 1,39 m<sup>3</sup>/s, tot i que excepcionalment, en situacions de fortes pluges, el cabal pot arribar a ser prou important com per provocar situacions d'emergència. En general, al llarg de l'any el riu Francolí presenta uns cabals màxims a la tardor i la primavera i, uns de mínims, a l'estiu.

La vegetació potencial de l'àrea d'estudi correspondria a una comunitat d'alzinar mediterrani (*Quercetum ilicis galloprovinciale*) que ocuparia els vessants de les muntanyes, amb intercalacions de comunitats rupícoles en els sectors més escarpats, i una comunitat de ribera formada per àlbers i xops, que ocuparia les vores del riu Francolí. La vegetació actual, però, presenta diferències molt importants respecte de la potencial. Hi predominen els matollars mediterrànies com ara les brolles de romaní i bruc d'hivern (*Rosmarino-Ericion p.p*) i les garrigues de garric i margalló (brolles i garrigues), acompanyades molt esporàdicament pel pi blanc (*Pinus halepensis*). En els conreus abandonats o en sectors afectats per incendis forestals recents s'hi localitzen comunitats herbàcies amb predomini de l'albellatge (*Hiparhenia hirta*), en els sectors amb més pendent s'hi poden trobar comunitats rupícoles calcàries, i als sectors de la llera del riu Francolí s'hi localitzen restes de comunitats de ribera (*Populion-albae*).

Pel que fa a la fauna existent a l'àrea d'estudi, destaca la presència de l'àliga perdiguera (*Hieraetus fasciatus*) i del falcó peregrí (*Falco peregrinus*), dues espècies d'aus protegides i en perill d'extinció. Pel que fa als mamífers, poden esmentar-se el porc senglar (*Sus scrofa*) i la guineu (*Vulpes vulpes*). Altres animals que tenen l'hàbitat en aquesta àrea són el teixó (*Meles meles*), la geneta (*Genetta genetta*) i la mostela (*Mustela nivalis*).

### *Medi humà*

Des del punt de vista socioeconòmic, ens trobem davant d'una àrea que és la unió de dues comarques, la qual cosa fa suposar una vinculació de les activitats econòmiques desenvolupades en aquesta zona al llarg de la història amb el pas de persones i mercaderies per aquest punt. Un sector rellevant en l'economia de la zona va ser el conreu de la vinya, que fins a l'inici del segle XX ocupava bona part del territori de Catalunya. L'estret de la Riba sempre ha mantingut una estreta vinculació amb el fet que hi transcorre un curs d'aigua, com així ho demostra l'existència de diversos molins hidràulics en aquest sector. Actualment, a l'estret de la Riba s'hi concentra una activitat industrial lligada a l'elaboració de paper.

## **Principals característiques del traçat del TAV**

La xarxa d'alta velocitat presenta una sèrie de característiques que la fan singular diferenciant-la de la resta de xarxes de transport. Tradicionalment, les xarxes de comunicació s'han adaptat a la topografia del terreny, ja que la tecnologia per fer grans obres i les màquines que havien d'utilitzar la via de comunicació presentaven una sèrie de limitacions de potència. En canvi, el traçat del TAV està pensat per assolir les elevades velocitats dels trens que hi circularan (350 km/h) i, alhora, garantir uns nivells de seguretat òptims, per la qual cosa el traçat ha de presentar unes pendents molt suaus i uns radis de curvatura grans; això significa que en sectors d'orografia complicada, com és el cas de l'estret de la Riba, l'adaptació a la morfologia del terreny és escassa. Tot i això, el projecte contempla, per a l'estret de la Riba, una sèrie de modificacions respecte al punt l'òptim del traçat que venen motivades per la complexitat orogràfica del sector. En el cas de l'estret de la Riba es redueixen els radis de curvatura i s'augmenten lleugerament les pendents respecte a la resta del traçat, la qual cosa significa que la velocitat dels combois haurà de ser menor. En part, aquestes modificacions s'introdueixen en el projecte a causa de la presència de l'estació de Perafort, que significa que uns quilòmetres abans d'arribar-hi o de sortir-ne els trens han de reduir la velocitat. És de suposar que si no existís una estació a prop, el projecte no hauria tingut en compte aquestes consideracions i el traçat hauria de presentar una trajectòria més rectilínia, amb uns impactes segurament més grans per a l'estret de la Riba.

Per al present treball s'analitzen els impactes que rebrà el medi a la zona de l'estret de la Riba, concretament l'espai proper al traçat del TAV situat entre els punts quilomètrics 67+730 i 69+480 de la línia Madrid - Frontera francesa dins del tram Lleida - Barcelona.

La longitud del traçat del TAV analitzada en el present estudi és de 1.750 m, que discorren entre els municipis de Montblanc i la Riba. Segons el projecte del Ministeri es contemplen per a aquest espai una sèrie d'obres importants (veure figures 2.2, 2.3 i 2.4 de l'annex):

- Un túnel de 460 m, que travessa per sota del puig Cabrer.
- Un viaducte de 504 m que travessa el riu Francolí.
- Un túnel de 1.660 m al municipi de Montblanc, i un de 1.530 m, al de la Riba.
- Dos murs de contenció de gran dimensió associats a les boques de túnel.
- Infraestructures d'evacuació d'aigua amb tubs circulars de grans dimensions.

## Definició dels impactes que la construcció del TAV causarà sobre el medi

Un cop analitzats els elements del medi físic i humà, així com les principals característiques del traçat del TAV, es poden definir i caracteritzar els impactes que suposarà la realització del projecte sobre els diferents elements del medi.

S'han elaborat unes fitxes resum on s'enumeren els elements del medi que es veuran alterats, especificant-ne el tipus d'impacte i la seva caracterització, és a dir, quines són les característiques dels impactes. A més, per a cada un dels elements del medi s'especifica quin és el grau d'alteració, a través d'una primera avaluació (vegeu els quadres resum a les pàgines següents).

Un cop visualitzades les fitxes resum d'impactes, es pot observar que tots els elements del medi rebran alguna mena d'impacte quan es realitzi el projecte. La intensitat dels impactes sobre cada un dels elements del medi varia segons les característiques dels propis elements al llarg i ample de l'àrea d'estudi, com de les característiques del projecte per a cada un dels trams.

## Avaluació dels impactes

Entrem de ple en l'apartat més interessant del present treball. Es tracta aquí d'avaluar els impactes per a cada un dels elements del medi, així com d'establir l'impacte general del projecte del TAV al seu pas per l'estret de la Riba.

Per al medi físic després de valorar les fitxes resum d'impacte de cadascun dels seus elements és considera un *impacte sever*. Si tenim en compte els elements del medi físic per separat la valoració dels impactes és diferent. Així doncs, per al clima s'estableix un *impacte compatible*, ja que les característiques del projecte no impediran el pas dels fluxos aerològics, ni influiran en la formació de boires, que són dos dels aspectes climàtics més representatius de la zona. Pel que fa a la hidrologia es considera un *impacte moderat*, ja que la infraestructura modificarà l'escorrentia superficial, tenint en compte els episodis de precipitacions extraordinàries, els quals poden provocar situacions de perill per l'efecte barrera que pot efectuar la infraestructura ferroviària, sobretot tenint present que s'ha detectat una zona amb risc d'acumulació d'aigua a la zona compresa entre el punt quilomètric 67+730 i el 68+310, així com a les entrades dels túnels núm. 6, 7 i 8. Per a la vegetació i la fauna s'estableix un *impacte sever*, a causa sobretot de la fragilitat i el poc equilibri dels seus components, i no tant respecte al seu grau de maduresa (sobretot per al cas de la

IMPACTES	CARACTERITZACIÓ	AVALUACIÓ
<b>MEDI FÍSIC</b>		
<i>Geologia i geomorfologia</i>		
1. Augment de la inestabilitat dels materials	A,B,C,C1,D,E,E1,E2,F,G1,H,II,J1,K,NM,NE	I.A. Sever
2. Realització de talussos, terraplens i desmunts	A,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,II,J,K,NM,NE	I.A. Sever
3. Explotació de pedreres	A,B1,C,D,E,E1,F,G1,H,K,NM,NE	I.A. Sever
4. Destrucció de possibles punts d'interès geològic	A1,B1,C,D,E,F,G1,H1,II,J,K,NM,NE	I.A. Compatible
5. Túnel entre el P.K.68+310 i 68+710	A1,B1,C,D,E,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Moderat
6. Boques de túnels als P.K. 67+730 i 69+480	A,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,II,J,K,NM,NE	I.A. Moderat
7. Viaducte entre els P.K. 68+810 i 69+314	A,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,II,J,K,NM,NE	I.A. Sever
<i>Sòls</i>		
8. Destrucció directa dels sòls	A,B1,C,C1,D,E,E1,E2,F,G1,H,II,J,K1,NM,NE	I.A. Sever
9. Compactació dels sòls	A,B1,C,C1,D,E,E1,E2,F,G1,H,II,J,K1,NM,NE	I.A. Sever
10. Augment de l'erosió	A,B1,C,D1,E,E1,E2,F,G1,H,II,J1,K,NM,NE	I.A. Sever
11. Disminució i destrucció dels potencials edàfics	A,B1,C,C1,D,E,E1,E2,F,G1,H,II,J,K1,NM,NE	I.A. Sever
<b>EL CLIMA</b>		
12. Canvis microclimàtics	A1,B,C,D,E,F,G1,H,II,J1,K,NE	I.A. Compatible
13. Canvis mesoclimàtics per circulació de vents	A1,B1,C,D,E,E1,E2,F1,II,J1,K,NE	I.A. Compatible

CARACTERITZACIÓ: A (notable), A1 (mínim), B (positiu), B1 (negatiu), C (directe), C1 (indirecte), D (simple), D1 (acumulatiu), D2 (sinèrgic), E (a curt termini), E1 (a mitjà termini), E2 (a llarg termini), F (permanent), F1 (temporal), G (reversible), G1 (irreversible), H (recuperable), H1 (irrecuperable), I (periòdic), II (d'aparició irregular), J (continu), J1 (discontinu), K (localitzat), K1 (extensiu), NM (són necessàries mesures correctores), NE (són necessaris estudis més detallats). AVALUACIÓ: Impacte Ambiental Compatible, Impacte Ambiental Moderat, Impacte Ambiental Sever, Impacte Ambiental Crític.

IMPACTES	CARACTERITZACIÓ	AVALUACIÓ
<b>HIDROLOGIA</b>		
<i>Aigües superficials</i>		
14. Efecte barrera de la infraestructura entre P.K. 67+730 i 68+310	A I,B I,C,D,E,EI,FI,G I,H,II,J,K,NM,NE	I.A. Compatible
15. Risc d'inundació	A I,B I,C,D,E,EI,E2,F,G I,H,II,J I,K,NM,NE	I.A. Compatible
16. Canvi en alguns processos d'erosió i sedimentació	A,B I,C,DI,E,EI,E2,F,G I,H,II,J I,K,NM,NE	I.A. Moderat
17. Afecció al llit fluvial del riu Francolí	A,B I,C,D,E,EI,E2,F,G I,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
18. Possible canalització i efecte accelerador dels fluxos d'origen pluvial entre P.K. 67+730 i 68+310	A,B I,C,D,E,EI,E2,F,G I,H,II,J I,K,NM,NE	I.A. Sever
<i>Aigües subterrànies</i>		
19. Interrupció de fluxos d'aigües subterrànies	A I,B I,C,CI,D,E,EI,E2,F,G I,H,II,J,K,NM,NE	I.A. Compatible
20. Disminució de la taxa de recàrrega dels aqüífers	A I,B I,C,CI,D,E,EI,E2,F,G I,H,II,J I,K,NM,NE	I.A. Compatible
<b>MEDI BIÒTIC</b>		
<i>Vegetació</i>		
21. Destrucció directa de la vegetació	A,B I,C,D,E,EI,E2,F,FI,G,H,J,K,NM,NE	I.A. Sever
22. Degradació de comunitats vegetals	A,B I,C,D,E,EI,E2,F,FI,G,H,J,K,NM,NE	I.A. Sever
23. Destrucció d'espècies protegides o interessants	A I,B I,C,D,E,EI,E2,FI,G I,H,J,K,NM,NE	I.A. Moderat
24. Augment del risc d'incendis	A,B I,C,D,E,EI,E2,F,G,H,II,J,K,NM,NE	I.A. Moderat

CARACTERITZACIÓ: A (notable), AI (mínim), B (positiu), BI (negatiu), C (directe), CI (indirecte), D (simple), DI (acumulatiu), D2 (sinèrgic), E (a curt termini), EI (a mitjà termini), E2 (a llarg termini), F (permanent), FI (temporal), G (reversible), GI (irreversible), H (recuperable), HI (irrecuperable), I (periòdic), II (d'aparició irregular), J (contínu), JI (discontínu), K (localitzat), KI (extensiu), NM (són necessàries mesures correctores), NE (són necessaris estudis més detallats). AVALUACIÓ: Impacte Ambiental Compatible, Impacte Ambiental Moderat, Impacte Ambiental Sever, Impacte Ambiental Crític.

IMPACTES	CARACTERITZACIÓ	AVALUACIÓ
<b>MEDI BIÒTIC</b>		
<i>Fauna</i>		
25. Destrucció directa de la fauna, principalment edàfica	BI,C,D,E,EI,F,GI,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
26. Destrucció de l'habitat d'espècies terrestres	A,BI,C,D,E,EI,F,GI,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
27. Efecte barrera per a la dispersió o moviments locals entre P.K: 67+730 i 68+310	AI,BI,C,D,E,EI,F,GI,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Compatible
28. Erradicació o pèrdua total dels punts de nidificació o enclaus sensibles a ser-ho entre P.K. 68+310 i 68+770	A,BI,C,D,E,EI,F,GI,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
29. Efectes de tall i destrucció de l'hàbitat de flora i fauna aquàtica entre P.K. 68+910 i 69+910	A,BI,C,D,E,EI,F,GI,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
30. Possible augment dels riscos d'electrocució de les aus	A,BI,C,D,E,EI,F,GI,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Moderat
<b>PERCEPCIÓ</b>		
<i>Sorolls-Aire</i>		
31. Increment dels nivells sonors a la zona, tan puntual com contínua entre P.K. 67+730 - 68+310 i 68+770 i 69+480	A,BI,C,D,E,EI,E2,F,GI,H,I,J,K,MN,NE	I.A. Moderat
32. Els efectes del soroll per difusió poden arribar a certa distància del lloc d'origen	AI,BI,C,D,E,EI,E2,F,GI,H,I,J,K,MN,NE	I.A. Moderat
33. Voladures o moviments de maquinària	A,BI,C,D,E,FI,G,H,I,I,J,K,MN,NE	I.A. Moderat

CARACTERITZACIÓ: A (notable), AI (mínim), B (positiu), BI (negatiu), C (directe), CI (indirecte), D (simple), DI (acumulatiu), D2 (sinèrgic), E (a curt termini), EI (a mitjà termini), E2 (a llarg termini), F (permanent), FI (temporal), G (reversible), GI (irreversible), H (recuperable), HI (irrecuperable), I (periòdic), II (d'aparició irregular), J (contínu), JI (discontínu), K (localitzat), KI (extensiu), NM (són necessàries mesures correctores), NE (són necessaris estudis més detallats). AVALUACIÓ: Impacte Ambiental Compatible, Impacte Ambiental Moderat, Impacte Ambiental Sever, Impacte Ambiental Crític.



<b>IMPACTES</b>	<b>CARACTERITZACIÓ</b>	<b>AVALUACIÓ</b>
<b>PERCEPCIÓ</b>		
<i>Visual</i>		
34. Intrusió visual de la nova infraestructura	A,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Moderat
35. Formació de talussos, desmunts i terraplens	A,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
36. Canvi en les formes del relleu	A,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
37. Canvi en l'estructura del paisatge	A,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Sever
38. Percepció visual de l'infraestructura a llargues distàncies (+ 10 km)	A1,B1,C,D,E,E1,E2,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Compatible
<b>MEDI SOCIOECONÒMIC</b>		
<i>Població</i>		
39. Possibles efectes sobre la salut per l'augment dels sorolls a la zona (+ decibels)	A, B1,C,D,E,E1,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Compatible
<i>Sector primari</i>		
40. Pèrdua de terrenys productius	A1,B1,C,D,E,E1,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Compatible
41. Alteracions en l'accessibilitat lligada a l'efecte barrera en aquesta zona	A1,B1,C,D,E,E1,F,G1,H,I,J,K,NM,NE	I.A. Compatible

CARACTERITZACIÓ: A (notable), A1 (mínim), B (positiu), B1 (negatiu), C (directe), C1 (indirecte), D (simple), D1 (acumulatiu), D2 (sinèrgic), E (a curt termini), E1 (a mitjà termini), E2 (a llarg termini), F (permanent), F1 (temporal), G (reversible), G1 (irreversible), H (recuperable), H1 (irrecuperable), I (periòdic), I1 (d'aparició irregular), J (contínu), J1 (discontínu), K (localitzat), K1 (extensiu), NM (són necessàries mesures correctores), NE (són necessaris estudis més detallats). AVALUACIÓ: Impacte Ambiental Compatible, Impacte Ambiental Moderat, Impacte Ambiental Sever, Impacte Ambiental Crític.

vegetació). Així mateix, per a la fauna s'ha tingut molt en compte en la valoració dels impactes el fet que determinats punts de l'àrea d'estudi són espais de nidificació d'espècies rapinyaires, actualment en perill d'extinció i protegides per llei. Pel que fa al paisatge s'ha considerat un *impacte sever*, ja que les noves formes introduïdes en el territori afecten greument a la configuració paisatgística de l'estret de la Riba, que actualment ja presenta elements de degradació paisatgística causats pel pas d'infraestructures, i a sobre, l'actual projecte no farà més que afegir nous impactes. Respecte a la qualitat atmosfèrica, s'ha considerat un *impacte moderat*, no tant per les emissions que pugui haver-hi (que seran pràcticament nul·les), sinó per l'augment en els nivells de sorolls en un indret en què, per les pròpies característiques físiques d'un estret, es veuran sobredimensionats per l'efecte ressonància. A més, durant el procés de construcció els nivells sonors augmentaran molt a causa de les voladures i de la resta d'obres.

Per al medi socioeconòmic s'ha considerat un *impacte compatible*, sobretot tenint en compte la baixa densitat de població existent a l'àrea d'estudi, així com l'escàs aprofitament del territori com a zona agrícola; tot plegat, fa que la realització del projecte no signifiqui a l'estret de la Riba un efecte barrera important per a les activitats humanes. El projecte no preveu l'ocupació de terrenys d'interès agrícola. Un dels punts negatius ja analitzats en altres apartats és la molèstia que podrà causar als habitants de la Riba el soroll efectuat pels trens quan passin per la zona de l'estret.

Després d'analitzar tots els elements del medi, així com tots els possibles paràmetres d'impacte del projecte, s'estableix una valoració final de l'impacte del traçat del TAV al seu pas per l'estret de la Riba.

Es pot establir que l'impacte ambiental de la construcció del traçat del TAV entre els punts quilomètrics 67+730 i 69+480 del tram de la línia Madrid - Frontera francesa, que travessarà la Serralada Prelitoral Catalana en direcció NW-SE a l'altura de l'estret de la Riba, a cavall entre les comarques de la Conca de Barberà i l'Alt Camp, i que afecta els termes municipals de Montblanc i la Riba, és en conjunt un *impacte ambiental sever*.

## Conclusions

En relació al que s'esmentava en la introducció del present treball, la xarxa del TAV pot representar un factor de reequilibri territorial a nivell de les comunitats que conformen l'Estat, però en absolut afavoreix un reequilibri territorial a l'interior dels àmbits que fan de suport d'aquesta infraestructura, tenint en compte l'escassetat de parades que hi ha, un fet característic d'aquesta mena de xarxes de transport. De fet, per a aquests territoris, la xarxa del TAV només representa un impacte més, un cost mediambiental més que han de suportar per donar benefici als àmbits metropolitans (com ara Barcelona) o pseudometropolitans (Reus - Tarragona - Valls).

Aquest fet es manifesta clarament a l'estret de la Riba, que és el territori objecte d'estudi d'aquest treball. La qualificació de l'impacte com a sever, ens confirma la tesi

que associa a la xarxa TAV uns impactes socioambientals molt elevats, especialment per als territoris que fan de suport de la xarxa.

Atès que el projecte està declarat d'interès nacional i pràcticament està a punt d'executar-se, només li queden dues possibilitats, al territori. La primera, que les obres s'executin amb el màxim de respecte vers els elements naturals i culturals, i es prenguin en consideració les mesures correctores que proposa el mateix estudi d'impacte ambiental; per tant, caldrà que els col·lectius més sensibilitzats facin un seguiment de les obres, però també tota la població en general, que, davant qualsevol actuació durant la realització de les obres que resulti mínimament sospitosa, ha d'informar-ne ràpidament les autoritats competents per tal de comprovar que s'ajusti estrictament al que marca el projecte. La segona possibilitat és que a través de les associacions (grups ecologistes, associacions de veïns, grups excursionistes, colles de caçadors...) i els ens administratius locals (ajuntaments, consells comarcals...) es reclamin compensacions a les administracions superiors pels impactes provocats per una infraestructura de suport d'una xarxa, de la qual el territori afectat no se'n veu beneficiat. Aquesta darrera opció creiem que en una societat democràtica i desenvolupada caldria que es tingués en compte en els programes de desenvolupament d'infraestructures dels diversos governs, per tal de garantir el tan anomenat reequilibri territorial.

## Bibliografia

AYALA CARCEDO, Francisco (IGME): *Estudios de evaluación del impacto ambiental I. Temas de administración local*. Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Interprovincial, Granada.

CONESA FERNÁNDEZ-VITORIA, Vicente (1995): *Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental*. Ediciones Mundi-Prensa, Bilbao.

GARCÍA ÁLVAREZ, Antonio (1994): *Guía Práctica de Evaluación de Impacto Ambiental (Proyectos y actividades afectados)*. Amaru ediciones, Salamanca.

GONZÁLEZ ALONSO, Santiago (1997): *Guías metodológicas para la elaboración de estudios de impacto ambiental*. MOPT: Centro de publicaciones, Madrid.

- Estudis consultats:

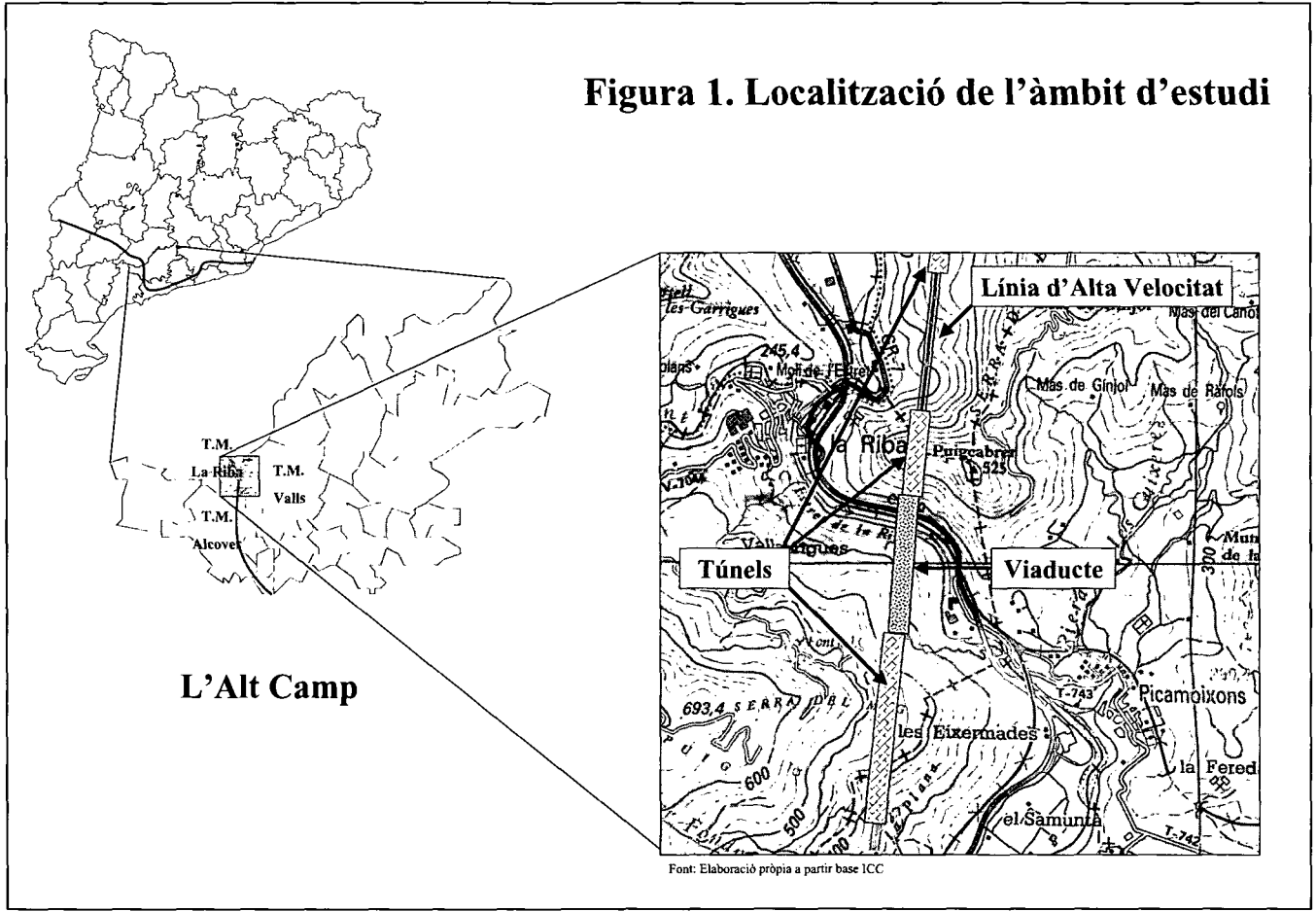
“La crisi de l'AVE Barcelona - Perpignan”. Col·lectiu l'Esbornac. 1r informe, setembre 1996.

“La crisi de l'AVE Barcelona - Perpignan. Col·lectiu l'Esbornac. 2n informe, desembre 1996.

“Estudio informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa. Tramo Lleida - Barcelona. Termino municipal de la Riba y Montblanc”. Ministerio de Fomento: Iberinsa, Madrid, diciembre 1997.

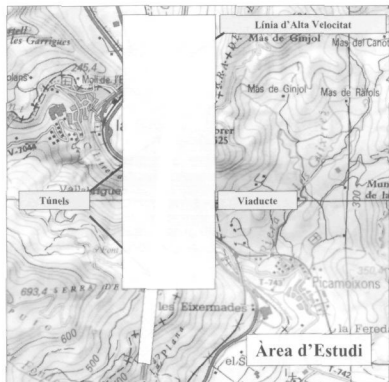
- Internet: <http://copaltav.org>, <http://www.quercus.es>, <http://www.sinix.net>.

Figura 1. Localització de l'àmbit d'estudi



Font: Elaboració pròpia a partir base ICC

## Figura 2. Reconstruccions hipotètiques del paisatge



Font: Elaboració pròpia a partir base ICC

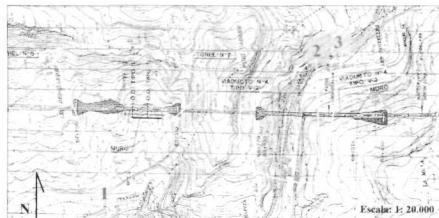
Una vegada localitzada i acotada l'àrea d'estudi, a continuació s'observaran 3 panoràmiques de la zona amb les que mitjançant una adaptació fotogràfica, s'ha determinat de manera aproximada quins seran els paisatges resultants de la construcció d'aquest tram del Tren d'Alta Velocitat al seu pas per l'Estret de la Riba (Alt Camp-Conca de Barberà).

En les següents figures apart d'observar a grans trets quins seran els paisatges resultants de la inserció d'aquesta nova infraestructura sobre el territori, també es podrà veure una relació dels diferents impactes mediambientals derivats de la construcció de la línia del Tren d'Alta Velocitat en cadascun dels casos.



## Figura 2.1. Localització de les panoràmiques

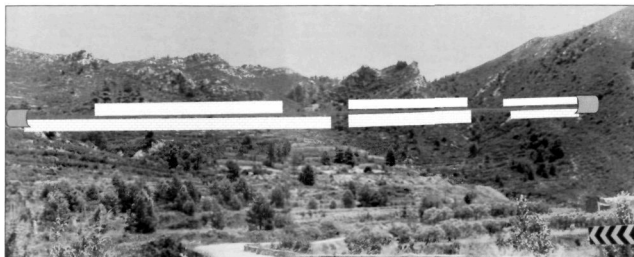
Estret de la Riba



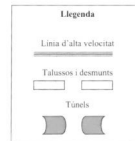
Font: Elaboració pròpia a partir dades projecte

## Figura 2.2 Panoràmica resultant sector nord

T.M. Montblanc-La Riba (Conca de Barberà-Alt Camp)



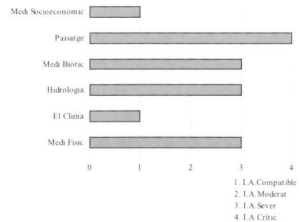
Font: Elaboració pròpia



### Principals impactes detectats a la imatge:

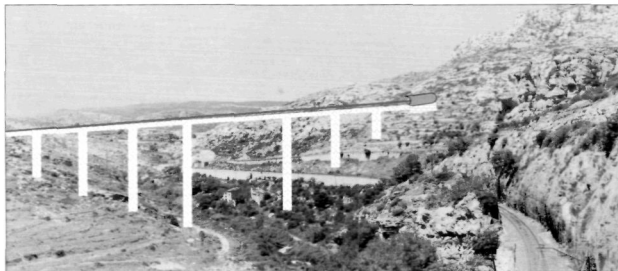
- Degradació de la vegetació i la fauna
- Alteració de fluxos superficials d'aigua
- Efecte barrera pel moviment dels animals i les persones
- Efectes nocius per les voladores (nidificació, etc.)
- Gran impacte visual i paisatgístic
- Pèrdua patrimoni (hi ha una casa de pedra en sec)

Valoració de l'impacte  
Sector Nord

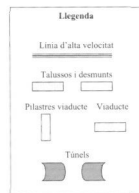


## Figura 2.3 Panoràmica resultant sector central

T.M. La Riba (Alt Camp)



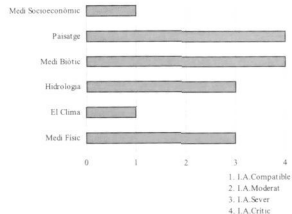
Font: Elaboració pròpia



Valoració de l'Impacte  
Sector Centre

### Principals impactes detectats a la imatge:

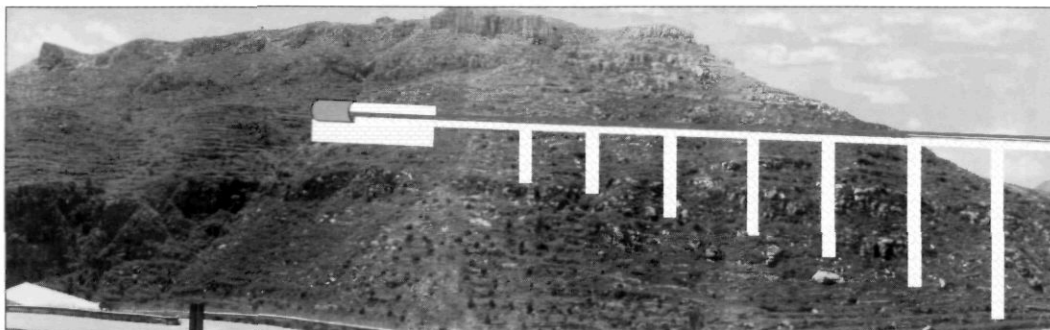
- Gran impacte visual i paisatgístic
- Afectació a la llera del riu Francoli
- Les voladures poden crear greus efectes sobre les aus que nidifiquen a les cingleres.
- Augment dels processos erosius
- Augment del nivell de soroll a la zona
- Impacte sobre el medi biòtic important
- Impacte sobre jaciments arqueològics i patrimoni (molins hidràulics)



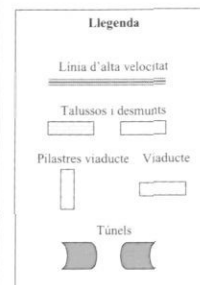


## Figura 2.4 Panoràmica resultant sector sud

T.M. La Riba (Alt Camp)



Font: Elaboració pròpia



### Principals impactes detectats a la imatge:

- Gran impacte paisatgístic i visual
- Accentuació dels processos erosius
- Impacte sobre la vegetació molt important
- Impacte per l'augment del soroll en una zona ja bastant freqüentada pel pas d'infraestructures
- Obertura de camins i pistes d'accés per a la maquinaria
- Possible alteració d'alguna de les torrenteres que baixen pel vessant

### Valoració de l'impacte Sector Centre

