

## La línia d'en Joan Boada

El dia 22 de maig va ser un dia important per a la línia Vic – Coll d'Ares – Baixàs. Aquest dia hi va haver una manifestació a La Jonquera contra la línia de connexió entre Figueres i Baixàs, a Perpinyà. Va ser un dia important perquè a partir de llavors, dues setmanes més tard, els tres partits del govern arribaven a un acord de connexió entre Espanya i França per la mateixa línia que ho fa ara, la Vic – Coll d'Ares.

Fins aquest moment, des de feia anys, el govern central i el de la Generalitat havien treballat perquè la connexió amb França aprofités la manca de subministrament de l'Alt Empordà i l'arribada del TGV. Els tres conceptes permeten una solució adient i recomanen l'arribada d'una línia de 400 KV a Figueres. Amb 61 km més ja estem a Baixàs, i només hem creuat un coll. Tècnicament el projecte estava ben plantejat i fins i tot la Teresa Aragonès, enginyera industrial, tècnica del departament d'energia de la Conselleria d'Indústria de l'anterior govern, havia participat i convençut a alcaldes d'Osona de la bondat del projecte i de les millores sobre la connexió actual.

Més encara. El Pla d'energia presentat a primers de juny contempla la connexió amb França per l'Alt Empordà, i els tècnics del Ministeri de Madrid entreveuen dificultats en el traçat de l'actual línia Vic – Baixàs. Què ha passat perquè tot plegat hagi girat, perquè ara hàgim de sentir que resulta que els francesos el que volien era aquesta connexió?

La resposta és únicament política. L'arrel l'hem de veure en el posicionament de dos partits, ERC i ICV davant els seus electors. D'una part, ICV, en boca del diputat Joan Boada fa anys que treballa contra aquesta connexió i ha aprofitat l'avinentsa per acontentar el seu electorat, radicalitzat en qüestions d'augment de producció d'electricitat i sobretot en la possibilitat

de compra d'electricitat (bruta, en diuen ells) nuclear a França. La seva posició ha estat sempre No a cap connexió amb França. Quan ja no van poder frenar amb arguments la connexió amb França, llavors l'han desviat cap a la línia Vic – Baixàs. És un haver personal del Sr. Boada, amb l'ajut del delegat de Medi Ambient a Girona, Biel Jover i del conseller Milà. A ells els hem d'agrair la proposta.

Pel que fa a ERC, sobta que Teresa Aragonès, enginyera industrial, i amb prou exercici per haver participat en el disseny de la nova connexió amb Figueres, de cop hagi girat i passi a defensar les posicions d'ICV. El gir cal cercar-lo en posicions de campanya electoral de les properes eleccions municipals a l'alt Empordà, veient la possibilitat d'esgarrapar uns quants municipis a CiU. Certs dirigents del partit admeten aquesta estratègia. Doncs ens trobem ara que a Osona, el Ripollès, la Garrotxa i a la Vall de Camprodon se'ns han venut el territori per un plat de lleties, sense sospesar que el canvi de traçat és molt més agressiu que el proposat inicialment per l'Empordà, creuant més espais protegits i carenes que la sola carena que s'ha de creuar a l'Empordà, fa que el traçat actual de la línia Vic – Baixàs creua entre Roda i Manlleu, es passa a tocar de Sant Pere de Torelló, el Pein de Bellmunt-Puigsacalm, el torrent de Vilavella, la serra de Santa Magdalena a tocar de l'ermita, la serra de Puig Estela, la serra de Les Cambres, la serra del Capsacosta, la serra del Navà, passant per sobre la urbanització de Font Rubí, creua la carena fronterera pujant dalt el Montfalgars, creua en diagonal tot l'Alt Vallespir, talla a mitja altura al massís del Canigó, per coll de Batera, i finalment arriba a la plana del Rosselló. Incomparable amb el fet que el traçat de l'Empordà només creua un coll, de 600 metres d'alçada, contra els 1.600 metres que arriba a

