



BIBLIOTECA PÚBLICA
SANT GREGORI
MIQUEL
MARTÍ
I POL

Recull de premsa de la Vall del Llémena

Font Diari de Girona *Plana*

Data 6 de juliol de 2008

Can Boixeda La casa no contemplada a l'estudi d'impacte ambiental

EAquest edifici de nova construcció porta per nom Can Boixeda i es troba al terme municipal de Sant Gregori. Es tracta d'una casa que no consta en els plànols de l'informe d'impacte ambiental de la línia, i per tant no se l'ha tingut en compte a l'hora de dibuixar el traçat. Tot i això, la solució és possible: només s'hauria d'apartar la línia 200 metres cap al sud, de manera que quedés més apartada de l'immoble.

I dia 4 de juny vaig ser en un debat sobre la MAT a Banyoles. Hi era amb en Xavier Llorente i en Francesc Xavier Quer. En aquell debat va quedar definitivament clar que la plataforma No a la MAT resta immòbil amb el lema Ni aquí ni enlloc, sigui quina sigui la solució i les raons que justifiquen la línia. L'any 2005 Xavier Llorente em comentava que una assemblea difícilment pot arribar a fer pactes. Per tant, queda clar que no hi ha res a fer i cap a una altra cosa. Les campanes toquen a mort, deia en Joan Martí. En canvi els alcaldes de l'associació AMMAT tenen una altra actitud. S'han d'oposar a la línia, defensant els seus ciutadans, però han de ser pragmàtics i negociar quan no hi hagi més remei. Quan s'acabava el debat em vaig oferir a trobar un plantejament de consens. El meu compromís amb els alcaldes és el de trobar una solució realitzable que els serveixi a ells i alhora puguem presentar amb les patronals.

No és fàcil després de tot el que s'ha dit trobar una solució que beneficiï a tothom. No ens enganyem, és impossible. Qualsevol solució té una part negativa per algú. Per tant, he intentat conèixer les raons que ha aportat CESI durant la intermediació de Mario Monti, llegir la documentació sobre l'impacte ambiental de la línia entre Bescanó i Santa Llogaia, veure en el terreny els punts més difícils, posar objectivitat en l'elecció i, a partir d'aquí, treure una possible solució que agradi al màxim de gent.

Hem de fer primer una mica d'història. Quan REE comença a fer el projecte de línia, demana a la Generalitat i als ajuntaments que hi diguin la seva. Fruit d'un treball minuciós, la Generalitat, a través de la conselleria de Medi Ambient i de la de Treball i Indústria presenten una sèrie de consideracions que modifiquen substancialment el projecte. Era el novembre de 2005. El projecte inicial constava de tres subestacions de 400 kV a les comarques de Girona. Una a Bescanó, l'altra a Riudarenes i una última a Santa Llogaia. Bescanó havia de ser el nus principal, Riudarenes un nus per alimentar la zona sud de Girona i el tren, i Santa Llogaia havia d'alimentar el tren, alimentar la Costa Brava nord, evacuar l'energia eòlica de l'Alt Empordà i possibilitar la futura connexió amb França. De Bescanó sortia la línia de 220 kV que avui va fins Juià i es proposava per un futur una altra línia fins Juià passant per Salt. La Generalitat va proposar a REE que modifiqués el projecte per alimentar Juià en 400 kV fent-lo més segur. Així neix la subestació de Medinyà, dita Ramis. Serveix per alimentar Juià, per alimentar la capa de 132 kV d'Endesa i també per posar-hi una central de cicle combinat.

Vist com ha nascut, podem fer la següent pregunta: una vegada que s'havia decidit Ramis, no s'hauria pogut eliminar el nus de Santa Llogaia? Si fos així, la connexió amb França en corrent continu soterrada es podia fer arribar fins a Ramis. Per fer-ho s'hauria de traslladar l'alimentació del tren, cosa que no em sembla difícil. Però per contra es perd l'evacuació de l'energia dels parcs eòlics de l'Alt Empordà. L'laavors caldria portar una línia de 220 kV fins l'àrea de Figueres, però la solució, enlloc de millorar, empitjora l'impacte, amb una línia soterrada i una altra aèria. Per tant, és millor seguir com està plantejat el projecte arribant amb 400 kV fins a Santa Llogaia i estudiar altres solucions.

Veiem ara el traçat de la línia. Fer un traçat nou entre Bescanó, Ramis i Santa Llogaia no és fàcil per la quantitat de cases que hi ha en el seu trajecte. El compromís de traçat és de mantenir una distància menor de 100 metres amb les cases i de 500 metres amb nuclis poblats. L'estudi d'impacte ho minimitza fins a 50 metres i encara dient que no hi ha cap obligació de complir-ho. Doncs sí que hi ha obligació. És moral. S'ha dit durant tot el debat i ara no és moment de fer-se enrere, s'ha de complir.

Sense la distància mínima

El traçat proposat té punts on no compleix aquesta distància mínima. També té deficiències en l'estudi. Hi ha una zona especialment conflictiva. És al pas per les planes de Cartellà i de Montcal dels municipis de Sant Gregori i Canet d'Adri. Al pla de Cartellà, l'actual línia de 220 kV no compleix cap requisit de distància. El nou traçat intenta trobar solucions però passa per una casa de nova construcció, Can Boixeda, que no figura en el plànol de la línia. Aquest cas es pot resoldre apartant la línia 200 m. més al sud, allunyant-la de la casa. El següent punt de no compliment és a Montcal, entre Can Murtra i Mas Batlle. El projecte diu unes distàncies que no són reals; però, per més que el traçat es bellugui a dreta i a esquerra, no hi ha solució, sempre hi ha cases. És un punt on s'hauria de soterrar la línia en forma de sífo en uns 1.000 m. Pel que fa a Medinyà, sembla millor desplaçar la subestació entre la N-2 i l'autopista per afavorir el traçat que s'allunyi de can Evaristo. És l'alternativa 8 bis. A la urbanització de Les Roques s'ha de separar uns quants metres per mantenir els 500 m. A partir de la urbanització de Creixell, el pas es fa complicat per la quantitat de cases que hi ha. No he sabut veure més punts d'incompliment en la resta del traçat.

Pel que fa a l'impacte paisatgístic, em sembla raonable demanar, com ho va fer la Generalitat en les seves al·legacions, que en llocs poblats les torres siguin compactes de columna tubular, no de gelosia. És evident que disminueixen la seva visió.

Parlem ara de compactar línies. El traçat de Bescanó fins a Santa Llogaia va paral·lel a la línia de 220 kV fins a la subestació de Ramis i paral·lel amb la línia de 132 kV que va de Ramis fins a Santa Llogaia.

Si compactem tenim dues solucions. O bé fem les torres més amples, o bé posem les dues línies de costat, cosa que ja passa des de Felines fins a Santa Llogaia. Però em sembla que hem d'anar més lluny. Quan la Generalitat va proposar fer arribar 400 kV a Juià va néixer la subestació de Ramis. La demanda va ser "...estudiar la possibilitat de fer arribar la línia de 400 kV a la subestació de Juià, cosa que podria permetre el desmantellament de la totalitat de la línia de 220 kV Vic-Juià, a més d'obrir la possibilitat d'eliminar de la planificació la línia de 220 kV que havia d'unir Bescanó i Juià pel sud de Girona, així com la racionalització d'altres línies existents en el territori". Quan REE es refereix a aquesta demanda, justifica el naixement del nus de Ramis, dient que ja no farà falta la línia de Bescanó fins Juià pel sud de Girona, però... s'oblida desmantellar la línia actual de 220 kV. Ni tan sols parla de compactar. Si a Ramis hi arriben 2.800 MW, en total 2 línies de 1.400 MW, em volen explicar què aporta deixar una línia amb una capacitat de 650 MW? En la hipòtesi que tota la nova alimentació falli, d'aquí a uns anys no serà possible fer ús de la de 220 kV per petita. En tot cas és millor fer entrar les 4 línies de 400 kV a Ramis. Porto aquesta discussió fa temps. Vaig anar a Madrid a la seu de REE perquè m'expliquessin la raó tècnica de mantenir aquesta línia. Només vaig escoltar arguments com que els meus fills ho agrairan, que és com treure un queixal, que ja hi és, que els alcaldes es queixen tant per una com per dues... Ho tinc clar. Hem de demanar que es tregui. Per tant, des de Bescanó fins a Ramis podem tenir només una línia, una mica més alta que la d'ara, amb un traçat millor que l'actual, i amb torres de menys presència. És un guany notable. Anem ara per l'altre tram. De Ramis fins a Santa Llogaia la línia passa pel costat de la de 132 kV. Aquesta línia forma part de la capa de distribució. Va de Juià fins a Santa Llogaia, i abans d'arribar-hi surt una derivació cap a Llançà. Podem fer tres coses. Compactar-la amb la nova línia de 400 kV, soterrar-la de 132 kV, o eliminar-la. Les tres em semblen possibles.

Fent resum, no és possible soterrar la línia de 400 kV més avall de Santa Llogaia per qüestions tècniques a no ser que hi afegim una altra línia de 220 kV, cosa que encara aporta més impacte ambiental.

És possible no augmentar en cap quilòmetre la línia que va de Bescanó a Santa Llogaia pel fet que es pot eliminar la línia de 220 kV i es pot compactar, soterrar, o eliminar la línia de 132 kV.

Hi ha punts en què el projecte no resol la distància mínima de 100 m. No s'han d'englobar en l'apartat "sempre que sigui possible" perquè hi ha solucions per fer-ho possible, desplaçant el traçat, soterrant en forma de sífo, o comprant (construint de nou) la casa si no hi ha més remei.

Torres tubulars

La construcció de les pilones té molta importància des de l'àmbit visual. En un traçat com aquest de Bescanó a Santa Llogaia, amb moltes cases, és important posar torres amb columna tubular. Com a mínim, s'hauria de fer en els sectors que l'estudi d'impacte ambiental considera l'afectació de severa o moderada-severa és a dir, els trams nomenats com 2, 4, 9, 11 i 13.

Crec que ara arribem al final. En un debat a Ràdio Olot, l'Albert Brossa, conductor del programa, va recordar que durant la construcció de la nova autovia Besalú-Olot hi havia hagut molta oposició, però que ara no coneixia a ningú que hi estigués en contra. Justament és el que passarà quan s'hagi construït la nova xarxa, el nou tren i els nous parcs eòlics: quan veiem que generem tota l'energia que consumim a les nostres comarques i que la meitat és renovable, que hem construït una societat moderna, no ens recordarem que un dia hi va haver una gran batalla.

