



Pros i contres de soterrar la MAT

Mario Monti donarà avui a Girona una solució a la interconnexió elèctrica, que ha provocat un ampli debat al territori

[MAR VICENTE](#). Girona

El coordinador europeu de la interconnexió elèctrica, Mario Monti, donarà avui a Girona una solució per al tram internacional de la línia de 400 kV en la que previsiblement serà l'última visita al territori abans que els presidents dels estats francès i espanyol anunciïn la seva decisió definitiva el 30 de juny. Tot apunta que entre les opcions que el coordinador europeu ha estudiat, des de fer una línia aèria fins a una soterrada, passant per la submarina, Monti es decidirà finalment per fer passar la infraestructura elèctrica per sota terra. Fins i tot la convocatòria de la visita de Mario Monti enviada per l'oficina de la Comissió Europea a Barcelona diu que el mediador presentarà «l'última part de l'informe fet per l'empresa CESI sobre la proposta de soterrament de traçat del tram internacional de la MAT».

La reunió amb alcaldes, moviments antilínia i agents socials serà a les deu del matí a la subdelegació del govern espanyol. Després Monti se n'anirà a Perpinyà.

La viabilitat o no del soterrament de la MAT entre Santa Llogaia i Baixàs ha provocat un ampli debat. D'una banda, els moviments antilínia de moment no volen parlar de solucions tècniques ja que consideren que primer s'ha de demostrar la necessitat de la línia de molt alta tensió. Tot i això, l'informe encarregat pels ajuntaments –a través del CILMA– a l'expert belga Daniel Depris considera que el soterrament és viable i aposta per integrar la infraestructura elèctrica amb el TAV, cosa que també defensa l'estudi de CESI encarregat per Mario Monti (vegeu el gràfic). Els dos textos coincideixen que el cost no és tan elevat com s'havia assegurat i voltaria entre tres i set vegades més que una línia aèria, mentre que pel que fa a l'afectació ambiental, tost dos apunten que l'impacte visual i l'acústic són alts.

En canvi, el text encarregat pels ajuntaments, al qual ha tingut accés aquest diari, assegura que l'alternativa soterrada és una bona opció i que permetria continuar els cultius que hi ha ara, mentre que seria més difícil amb una línia aèria. En aquest punt no hi coincideix el text de l'empresa italiana CESI, que assegura que s'haurien d'eliminar les vinyes perquè les arrels podrien provocar un curtcircuit. També discrepen en les avaries que té una línia soterrada. Mentre que l'informe del CILMA assegura que pràcticament no n'hi ha i que són ràpides de reparar, el text encarregat per Monti assegura que la solució és de diverses setmanes.


ERRORS, PER ALS ENGINYERS

Per part seva, els enginyers industrials consideren que el soterrament és tècnicament més complicat, no només per l'obra, sinó també per les expropiacions que s'han de fer i per les feines prèvies per preparar el terreny. Concretament, asseguren que mentre que aquests passos tardarien poc més d'un any en una línia aèria, en una de soterrada s'allargarien tres o quatre anys. Això sense comptar el temps de l'obra, que seria similar.

Segons opina el vicedegà del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya, Josep Maria Rovira, l'informe encarregat per Mario Monti «té errors i és tendencios» ja que, segons afirma, intenta afavorir l'opció del soterrament «obviant aspectes». Rovira posa com a exemple que l'informe CESI diu que la MAT soterrada podria aguantar deu hores amb una sobrecàrrega del 200% i l'enginyer considera que no és cert. «És un estudi fet per encàrrec i em sorprèn que una empresa de prestigi com CESI faci errors de principiant com els que ha fet», deia Josep Maria Rovira.

Les associacions de turisme rural i càmpings d'Osona i la Selva es van reunir ahir amb el conseller d'Innovació, Universitats i Empresa, Josep Huguet, i amb responsables de la direcció general de Turisme i van aconseguir que el departament es comprometés a presentar una interpel·lació al Parlament Europeu en què es manifestessin les reivindicacions del sector, que considera que la construcció de la MAT afecta l'economia que viu del territori. Un dels portaveus de les associacions, Toni Vilà, va explicar que, després d'una reunió tensa, van aconseguir aquest compromís, malgrat que van treure al conseller que la Generalitat no intercedís directament en aquest projecte. La resposta és que es tracta d'una infraestructura que promou l'Estat i que el govern català no hi pot intervenir.

Segons les associacions de turisme rural, la MAT afecta zones amb una gran potencialitat per atreure visitants i «el tram projectat posa en perill la viabilitat de diverses empreses d'hostaleria, lleure i turisme». Asseguren que «l'actuació prepotent, i no ajustada a dret, de Red Elèctrica» els fa sentir indefensos i reclamen de manera urgent «fer un seguiment exhaustiu de les obres iniciades i, si cal, paralitzar-les». La seva petició és que el tram Sentmenat-Bescanó es tracti de la mateixa manera que la interconnexió, apostant pel soterrament.

COINCIDÈNCIES I DISCREPÀNCIES ENTRE L'INFORME DE MARIO MONTI I EL DELS AJUNTAMENTS			
	COINCIDÈNCIES	DISCREPÀNCIES	
Projecte d'infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Cal aportar benedictió al territori • Falta de transparència i de traves 	<p>Informe dels ajuntaments</p> <ul style="list-style-type: none"> • La MAT no està justificada perquè es pot fer augmentant fins un 0,05% la capacitat de les línies aèries i es pot reduir el consum. Els costos de les necessitats estan mal 195 • Les subvencions a una línia s'han de limitar als projectes que contenen el nivell ambiental 	<p>Informe de Mario Monti</p> <ul style="list-style-type: none"> • La interconnexió cal per a la seguretat del sistema i per a la qualitat del servei, sobretot a les comarques gironines. També cal per exportar l'energia a l'illa • No n'hi parla
Línia aèria	<ul style="list-style-type: none"> • Impacte a causa de la càrrega de línia com a que genera un efecte continu. És més elevat en línia de molt alta tensió • Una línia aèria té un impacte visual molt alt 	<ul style="list-style-type: none"> • Una línia aèria és molt vulnerable a temporades, pluges fortes, vents, neu, glaç, tempestes i eclipsaments de terra. A més, cal un manteniment elevat • Les línies aèries tenen efectes nocius en la salut per la radiació electromagnètica • Les vinyes tenen problemes amb una línia elèctrica per la influència dels filars que suporten els ceps • Hi ha una pèrdua del valor ambiental en la presència de línies elèctriques aèries • Un gran nombre de cases morien a causa de l'electrocució 	<ul style="list-style-type: none"> • Una línia aèria té un nombre elevat de desconnexions, però de curta durada. El termini de reparació és d'entre una hora i alguns dies. Possibilitat de reconstrucció automàtica • El camp electromagnètic és inferior al màxim indicat per la UE per a una exposició permanent al públic en general • Les vinyes són compatibles per la bona altura del cep • No hi parla • Hi ha perill per a les aus si no s'usen dispositius adaptats, però el perill és per col·lisió
Soterrament	<ul style="list-style-type: none"> • El soterrament és viable i és una alternativa a la línia aèria • La línia pot aprofitar una infraestructura existent i una galleda paral·lela al traçat del TAV i l'alta velocitat • És responsable de les diverses infraestructures s'han d'habilitar coordinat 	<ul style="list-style-type: none"> • La solució soterrada permet continuar produint a les parcel·les agrícoles amb normalitat • El nombre d'avaries de línia són més baixes i el temps de reparació és d'un a tres dies • El cost del soterrament és entre 2 i 7 vegades superior <p>Opció submarina</p> <ul style="list-style-type: none"> • La solució per mar implicaria que la interconnexió es fes entre Perpinyà i Noya. És la millor solució 	<ul style="list-style-type: none"> • La viabilitat no és compatible amb una línia aèria • Nombre de desconnexions reduït però amb un temps de reparació més llarg, de diverses setmanes • El cost de construir la línia és superior, és més, si no es té en compte l'impacte ambiental <p>Opció submarina</p> <ul style="list-style-type: none"> • És possible, però més cara perquè el terreny que hi ha al mar està. Hi ha espais protegits que no es poden travessar en la Santa Llogaia i el mar