

## SOTERRAMENT DE LA MAT. PRECEDENTS

### Joan Vila

*Membre de la Comissió d'Energia de PIMEC (Petita i Mitjana Empresa de Catalunya)*

*En les darreres setmanes s'ha parlat de soterrar la MAT. Ja era hora! A força de parlar només del No, hem oblidat de parlar de compensacions, de traçats i de soterrament. La proposta de soterrament no és nova al debat. Quan es van fer les alegacions al Pla d'energia de Catalunya, Pimec va fer una proposta en la qual hi havia els següents paràgrafs: «...creiem que el traçat de la nova línia ha de passar el màxim possible al costat del TGV pel seu costat esquerre en direcció a França i que, just a l'alçada de la Jonquera, derivi la direcció per anar cap al coll de Portell, on a una altura de 400 metres sobre el nivell del mar, s'ha de soterrar per evitar l'impacte paisatgístic al creuar el coll. Alhora és necessari mantenir la distància de 500 m entre llocs habitats... proposem que se soterrin en aquests trams. Són sobretot delicats els espais entre Vilafant i Figueres, entre Llers i els Hostalets i entre Biure i Can Moner». Era el juliol de 2005.*

*Un mes abans, el 16 de juny de 2005, vaig presentar un document de consens dirigit als contraris de la MAT on proposava, entre d'altres: «...Volem intervenir en el disseny del traçat, fent-lo el menys agressiu possible amb el paisatge, enterrant el seu pas per les carenes, per zones d'especial interès paisatgístic i per les zones habitades inferiors als 500 m de distància». No cal que digui que la plataforma No a la MAT es va negar a debatre el document. Un mes abans, el 29 de maig de 2005, havia proposat el soterrament en corrent continu per resoldre la connexió amb França, proposta que jo mateix vaig presentar a títol personal al Pla d'energia de Catalunya.*

*El dia 7 de setembre passat el Cilma va organitzar una sessió informativa sobre les alternatives de soterrament de la MAT. En aquesta va intervenir Daniel Depris, físic que treballa a Bèlgica, i no va intervenir com estava previst Daniel Galván, enginyer d'ABB; se suposa per pressions d'algun superior seu. Deixo constància aquí del mal gust, la mala fe*

*i la poca destresa democràtica de qui ha fet la pressió corresponent per evitar que un enginyer hi digui la seva.*

*Daniel Depris va dir només començar que ell era l'únic físic especialista en soterrament que no treballava a la indústria. Anem bé, vaig pensar, això no és una presentació a favor, sinó en contra. Més endavant, quan va parlar de la connexió entre Europa i l'Àfrica i, sobretot, quan va dir que el ministre francès d'Ecologia havia dit que no es faria la interconnexió, vaig saber que és un físic que també té les cartes marcades, que no és objectiu i, a vegades, parla per parlar. Va explicar que hi ha 1.200 quilòmetres de línies de 225 kV soterrades a París. Que fa molts anys que se sap soterrar, que els cables aïllats en polietilè poden ser enterrats en trams de 20 km, havent de sortir a la superfície per compensar l'energia capacitativa que es genera durant el soterrament.*

*Però l'argument principal de Daniel fou que la línia es podia soterrar amb canalitzacions amb gas aïllant (10% d'exhafluorur de sofre i 80% de nitrogen). Va dir que la canalització amb gas estava homologada per la norma AF francesa i va insistir que el manteniment de les línies soterrades és molt inferior a les aèries, amb la meitat de pèrdues energètiques, i que no tenien efectes electromagnètics. Va perseverar que eren adequades per posar al costat d'altres infraestructures (TGV, autopista), just en el moment que es feien les obres.*

*Quan va acabar li vaig demanar si hi havia experiències de soterrament amb gas com la que ell proposa amb la MAT; va dir que no, però que no hi fa res, que és una tecnologia homologada, per la qual cosa està disponible. Quan va parlar del cost, va dir que podia ser molt baix, de 3 vegades l'aèria; en la documentació aportada per ell hi surt un cost de 5 vegades superior a la línia aèria.*

*Una setmana més tard, Ignasi Nieto, en una conferència a Girona, va dir que no volia sentir*

*a parlar de soterrar la línia, que en tot cas haurien de ser els ajuntaments que aportin el sobrecost de soterrament.*

*De tot el que s'ha escrit sobre la MAT, l'estudi més acurat és el que va encarregar el prefecte de Perpinyà pel Debat Publique per debatre la MAT al Rosselló. L'estudi va repassar totes les alternatives, inclosa la de corrent continu passant pel mar. A més, les va ordenar, posant 5 colors als criteris tècnics, als ambientals i als econòmics. Nosaltres les vàrem veure en un article el 16 d'agost de 2006. Ara he quantificat amb números les diferents alternatives d'interconnexió. La línia aèria al costat del TGV (solució A), té una puntuació de 86 punts. Si la línia evita zones densament poblades (solució B) el resultat és de 87 punts, si és soterrada amb cable sintètic en túnel (solució E), 66 punts, si és soterrada amb cable sintètic disposició trenada (solució F), 64 punts, si és soterrada amb gas (solució G), 61 punts, si és soterrada pel mar en corrent continu (solució H), 52 punts, i si és mixta, aerosoterrada (solució I), soterrant els llocs poblats, 76 punts. Si a la tria evitem les opcions on hi ha una mala valoració, només queden les solucions B i I.*

*Atesa la complexitat del tema, penso que tant la posició francesa com Mario Monti, proposat per la Unió Europea, optaran per una de les dos opcions triades, en preferència l'última.*

*Cal trobar una cobertura conceptual al soterrament de línies d'alta tensió. No s'hi val l'anarquia de dir que l'Ajuntament que ho vulgui que la soterrí, perquè el mateix argument serveix per dir que no la vol de cap manera. El principal problema del soterrament no és econòmic. Soterrar entre Figueres i Baixàs té un cost marginal per a la factura elèctrica espanyola, ja que parlem de 27 quilòmetres en territori espanyol. En canvi, soterrar per sempre totes les línies, sí que fa inviable la tarifa elèctrica. Cal trobar la clau per no establir precedent i evitar que tothom vulgui soterrar-les totes. Jo proposo que l'argument sigui que se soterrin les connexions internacionals amb Europa i amb l'Àfrica des de les últimes subestacions.*

*Ah! Oblidem soterrar de Vic fins a Figueres. Quan això es decideixi, el projecte ja estarà en execució. No serà que no hem tingut temps per preparar-ho...*

Article publicat al Diari de Girona el 7 d'octubre de 2007