

NOTA DE PREMSA

Un informe encarregat pel CILMA avala la viabilitat tècnica i econòmica del soterrament de la MAT entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema i el ramal de Riudarenes

El Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les comarques gironines (CILMA), ha obtingut un informe sobre la viabilitat tècnica i econòmica del soterrament de la línia de molt alta tensió en el corredor d'infraestructures de Girona en el seu tram Bescanó-Santa Llogaia d'Àlguema i en el ramal a Riudarenes.

En aquest estudi, un equip d'enginyers industrials analitza les solucions tècniques a les possibles incidències o complicacions (potència de curtcircuit pel TGV, rectificació d'ones, compensació de reactiva i estabilitat de la xarxa), que poden aparèixer en aquests trams si s'apliquen les diferents tecnologies actuals en soterrament de línies de 400 kV.

L'estudi analitza, per primer cop al sud d'Europa, els costos directes i indirectes de totes les alternatives

La participació a l'estudi de la Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales de la Universitat de Girona ha permès calcular les despeses directes (construcció, gestió i pèrdues), com també les indirectes (expropiació, pèrdua de valor de l'habitatge i el terreny, impacte a la degradació del paisatge i pèrdua de competitivitat en el sector turístic) de cada una de les alternatives estudiades. Aquesta és la primera vegada al sud d'Europa que es fa un estudi sobre un projecte d'aquestes característiques tenint en compte tots aquests paràmetres.

CONCLUSIONS DE L'ESTUDI:

Les conclusions d'aquest anàlisi són molt clares:

PRIMER

Queda demostrada la viabilitat del soterrament paral·lel a l'Eix Transversal del ramal Riudarenes des de Sant Martí Sapresa a l'aeroport instal·lant la subestació d'alimentació del TGV en aquesta zona.

Opcionalment, queda contemplada en aquest informe la valoració del soterrament del tram aeroport-Riudarenes en el cas que no fos possible el desplaçament de la subestació prevista.

Així mateix, cal assenyalar que tècnicament és possible el soterrament tant en rasa com en galeria. Les despeses totals estimades (tant directes com indirectes) per a la instal·lació en rasa pugen a 112'58M€, en galeria de PVC 130'43M€ i en galeria de formigó 166'13M€. Cal recordar que el cost del traçat aeri de REE és de 120'00M€. La relació d'aquestes despeses respecte l'alternativa inicial 0 és de 0'94 per a l'opció en rasa, de 1'08 per a la galeria en PVC i de 1'38 per a la galeria en formigó.

En aquest tram, arran de la seva longitud de 11'9 km, no requereix la instal·lació d'una estació de compensació de reactiva.

SEGON

Pel tram Bescanó-Santa Llogaia d'Àlguema, l'alternativa que s'erigeix com la més favorable des d'una perspectiva tant tècnica com territorial proposa el següent:

- El soterrament total entre Bescanó i Santa Llogaia.
- L'eliminació de la subestació de Ramis.
- El soterrament paral·lel de l'AP-7 entre Ramis i Santa Llogaia d'Àlguema.
- L'eliminació de la línies de 220kV i 132KV.
- L'ampliació de la subestació de Juià a 400kV.
- La instal·lació d'una estació intermèdia de compensació de reactiva.

El soterrament és viable tant en galeria com en rasa, oferint cada una de les opcions alguns condicionants, que caldrà concretar amb estudis posteriors.

Els costos totals estimats (tant directes com indirectes) per a la instal·lació en rasa sumen 470'33M€, en galeria de PVC 541'50M€ i en galeria de formigó 683'85M€, mentre que la despesa de traçat aeri de REE és de 303'32M€. La relació d'aquests costos respecte a l'alternativa inicial 0 és de 1'55 per l'opció en rasa, de 1'79 per a la galeria en PVC i de 2'25 per a la galeria en formigó.

Aquesta alternativa planteja la necessitat de definir l'estabilització d'ona a Santa Llogaia d'Àlguema degut a que el tram transfronterer arriba en corrent contínua. La solució a aquest inconvenient es podria trobar en una rectificació "in situ" de l'ona a la subestació de Santa Llogaia d'Àlguema, o bé, mitjançant la instal·lació del tram transfronterer en corrent alterna. Aquesta possibilitat exigeix l'elaboració d'un estudi tècnic detallat de l'estabilització de la línia.

TERCER

Cal remarcar que la previsió d'instal·lació del tram transfronterer en corrent contínua suposa un problema a l'estabilitat d'ona pel tram Bescanó-Santa Llogaia d'Àlguema.

En cas que la interconnexió entre els dos estats es plantegés en corrent alterna s'evitaria aquesta problemàtica i només requeriria la compensació reactiva en un punt intermedi entre Baixàs i Santa Llogaia d'Àlguema.

QUART

Qualsevol que sigui la solució adoptada ha de preveure el desmantellament de les línies de 220 kV i 132kV així com el disseny d'un traçat paral·lel a les infraestructures del corredor, preferiblement de l'autopista AP-7.

CINQUÈ

El soterrament, compactació i desmantellament de les infraestructures elèctriques existents suposarà un precedent molt positiu com a model de planificació territorial així com una oportunitat de desenvolupament més sostenible.