

## **Primera. Sobre la falta de información suficiente y razonable respecto del objeto perseguido a través de la ejecución de las Actuaciones.**

### **1.1.- Errores en referencia a la planificación y descripción del proyecto RDP33**

En concreto sobre el proyecto RDP33 - Nueva subestación Riudarenes 400 kV con entrada-salida en Vic-Bescanó 400 kV, que aparece en *PROPUESTA DE DESARROLLO DE LA RDT DE ENERGÍA ELÉCTRICA – 2021-2026*:

- En primer lugar se nombra “*Ampliación de subestación Riudarenes 400 kV para un transformador 1º 400/110 kV*”. **Esta afirmación es completamente falsa**: realmente el proyecto propone construir una estación de transformación 400Kv/110Kv, poner en marcha un parque de 400Kv (ya construido, però sin funcionar), y construir un parque de 110Kv. En total unos 24 transformadores, por lo que nos sorprende que la instalación quede resumida a sólo “*un transformador*” en el documento *Propuesta de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica 2021-2026* (ver página 60).
- En la misma página se habla de “*Dar apoyo a la demanda existente en Riudarenes, Puigpelat, Camarles y Garraf para reforzar la interfaz transporte-distribución en una zona con problemas actuales de suministro*”, sin especificar datos técnicos sobre la demanda, imposibilitando la posibilidad de evaluar si la propuesta de proyecto RDP33 es sobredimensionada o no. **La ocultación expresa de estos datos impide a las administraciones regionales de poder hacer contrapropuestas más adecuadas a la impuesta**. Hasta el momento estos datos no han sido suministrados bajo ninguna forma ya sea reunión o documentación técnica enviada oficialmente. Tampoco en el documento ***PROPUESTA DE DESARROLLO DE LA RDT DE ENERGÍA ELÉCTRICA – 2021-2026***; ni en el ***Estudio Ambiental Estratégico***, publicados el 15 de febrero.
- La única reflexión sobre las alternativas que aparece en el documento *Propuesta de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica 2021-2026* (páginas 60-61) queda resumida en cuestiones económicas bajo forma de “costes” descartando posibles alternativas por ser de “*un coste superior a las alternativas planteadas en la red de transporte*”. Como los costes ambientales y socioculturales se han evaluado como “bajos” en una escala de graduación alto-medio-bajo (pág 61), da la impresión que el principal criterio de decisión ha sido económico. Pero los costes sociales y ambientales se han considerado “bajos” porque el ***Estudio de Impacto Ambiental de la Subestación de Riudarenes*** (“Estudio de Impacto Ambiental de la Subestación de Riudarenes”) no contempla un estudio profundo sobre el impacto ambiental sobre especies protegidas por la legislación regional, nacional y especialmente la europea; ni un impacto social profundo que incluya el impacto sobre la salud humana.

De acuerdo con todo lo sigue, la validez del trámite de información pública que aquí se evacúa es cuestionable por cuanto la información puesta a disposición del administrado no es suficiente para entender porqué se tramitan las Actuaciones y verificar si las mismas son óptimas, eficientes, eficaces, dándose cumplimiento a los principios que rigen el sector eléctrico de acuerdo con el art. 1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, de acuerdo con el cual *La presente ley tiene por objeto establecer la regulación del sector eléctrico con la finalidad de garantizar el suministro de energía eléctrica, y de adecuarlo a las necesidades de los consumidores en términos de seguridad, calidad, eficiencia, objetividad, transparencia y al mínimo coste.*

## 1.2.- Información escasa y no permite comprobar la necesidad de las instalaciones

La información incluida en la propuesta de planificación de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026 referente a las actuaciones a las que hacemos referencia (\*) es muy escasa y no permite entender el problema con la suficiente profundidad como para comprobar que las instalaciones proyectadas son necesarias o, en todo caso, las óptimas.

Actuaciones (*)	Descripción	Justificación
<b>Red de partida, identificador RDP33</b> (Anexo I página 19)	Nueva subestación Riudarenes 400 kV con entrada-salida en Vic-Bescanó 400 kV	Alimentación eje ferroviario
<b>Apoyo a la distribución APD-CAT</b> (Anexo II Apartado 5. página 59)	Ampliación subestación de Riudarenes de 400 kV para un transformador 1 400/110kV"	Dar apoyo a la demanda existente en Riudarenes.
<b>Renovación de activos de transporte</b> (Anexo II Apartado 2 páginas 8-10)	Renovación de la línea Vic-Frontera Francesa 400 kV	Mejora de la seguridad de suministro mediante un aumento en fiabilidad de los elementos de la red de transporte. Mitigación de las posibles afecciones al medio ambiente como consecuencia de posibles incidencias en los elementos de la red. Aumento de la capacidad de los activos cuya renovación se incluye con objeto de lograr una mayor integración de generación renovable y una reducción de las restricciones técnicas en el sistema.

Estas actuaciones están totalmente relacionadas y condicionadas con otra actuación llamada **“LE a 400kV de entrada y salida en la subestación de Riudarenes desde la línea Sentmenat-Vic-Bescanó”** (planificación 206-2016) o también llamada **“Vic-Riudarenes y Riudarenes-Bescanó 400kV”** (planificación 2015-2020). Según la planificación 2016-2020 estaba prevista para el 2016, está pendiente de realizar y, para mayor confusión, tampoco aparece el texto de la planificación 2021-2026.

Este proyecto aparece por primera vez en la "Planificación de los sectores de electricidad y Gas 2002-2011" descrita como línea E/S "Bescanó-Ruidarenes 400 kV 1c 35 km 1630 / 1390 MVAi. Acompañado de "Nueva subestación 400 KV (antigua Maçanet de la Selva)" y "transformador 400 / 110kV".

En la Planificación 2008-2016, en su revisión en 2005 tiene lugar un cambio de trazado de la Línea aérea Bescanó-Riudarenes (17 kms miedo Sta Coloma y Riudarenes). También aparece la Subestación de 400kV de Riudarenes.

En la Planificación 2015 - 2020 aparece otra vez la propuesta de línea Bescanó-Riudarenes 400 kV, la subestación de Riudarenes 400kV, su aplicación y el transformador 400/100 Kv.

Finalmente en la Planificación 2021 - 2026 la información sobre la línea Bescanó-Riudarenes 400 kV no aparece, pero si la subestación de 400 kV de Riudarenes y su ampliación para un transformador de 1ª de 400/110 KV.

### **1.3.- Incumplimiento de las normas de planificación**

En el Estatuto de Autonomía se atribuyó a la Comunidad Autónoma la competencia de desarrollo y ejecución normativa en el marco de las bases del régimen minero y energético establecido por el Estado en el artículo 149.1.25ª de la Constitución Española.

En el Estatuto de Catalunya en el artículo 133.1 se describe la competència compartida en la regulación de transporte de energía, el artículo 2 la autorización de instalaciones de producción y transporte de energía y el artículo 3 que la Generalitat de Catalunya participa en la regulación y planificación d'àmbit estatal del sector de la energía que afecte al territorio de Catalunya.

La transferencia de dicha competencia producida por el Estatuto de Autonomía dio lugar a que se realizará el traspaso de funciones y servicios en materia de industria, energía y minas.

Asumida la competencia y producido el traspaso de funciones y servicios, la Comunidad Autónoma a través de resolución del Parlament de Catalunya y uan declaración de la Generalitat de Catalunya se ha manifestado en contra a de la construcción de la línea con entrada y salida en Riudarenes que alimenta la Subestación de 400 kV de la obra incluida en la Propuesta de desarrollo de la RDT Energía Eléctrica 2021-2026, pg 19, Identificador RDp33

Las normas y especialmente las preconstitucionales han de ser interpretadas conforme a nuestro acervo constitucional y el derecho de la Unión Europea, lo que determina un cambio radical de la planificación de la red de transporte de la Energía Eléctrica.

El objetivo debe ser el encomendado constitucionalmente: *«Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva»* [artículo 45.2 de la Constitución].

En tercer lugar, las competencias hay que entenderlas hechas a las autoridades autonómicas.

Sentadas estas bases se ha de tener en cuenta que las actividades de construcción de redes de distribución y subestaciones transformadoras tienen una capacidad de transformación física del medio extraordinaria y que comportan los impactos más importantes que pueden realizarse en el territorio.

Por todas esas razones deben considerarse nulos de pleno derecho los actos y acuerdos sin la existencia de una planificación previa de esta obra en cuestión que permita la ordenación de la actividad, su evaluación ambiental estratégicas y la correspondiente participación pública.

### **1.4.- Incumplimiento de las normas de difusión**

El anuncio al que responden estas alegaciones debería haber cumplido al menos los artículos 6 del Real Decreto 975/2009, artículo 83 de la Ley 39/2015 y artículo 7.e de la Ley 19/2013. Sin embargo,

dicho anuncio no cumple las exigencias legales porque no se ha informado a los interesados ni a los municipios afectados.

## **1.5.- Incumplimiento de las normas de participación pública**

La norma nacional que regula la participación pública dice que «*Para la celebración de este trámite, se informará al público de los siguientes asuntos: [...] g) La **determinación de los procedimientos de participación pública***» [artículo 6.3 del Real Decreto 975/2009]. La obligación establecida por esta norma nacional procede de la Directiva 2006/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006.

Sin embargo, la norma comunitaria establece unas obligaciones que no han sido trasladadas al Derecho nacional. La directiva contempla tres obligaciones de participación básica: a) los avisos públicos en una fase temprana; b) la puesta a disposición del público interesado de la documentación relevante, incluida la producida tras los avisos en fase temprana; y c) la posibilidad de presentar observaciones.

Cuando se realizan los avisos públicos en fase temprana se exige que se informe de «*los procedimientos de participación del público definidos con arreglo al apartado 7*», es decir «*los procedimientos de participación del público con arreglo al presente artículo **de forma que el público interesado pueda prepararse y participar de forma efectiva***» (negrita añadida) .

Y el apartado 5 de la **DIRECTIVA 2014/52/UE** “Las modalidades concretas de información al público (por ejemplo, mediante la colocación de carteles en un radio determinado o la publicación de anuncios en la prensa local) y de consulta al público interesado (por ejemplo, mediante el envío de notificaciones escritas o mediante una encuesta pública) serán determinadas por los Estados miembros. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la información pertinente sea accesible electrónicamente por parte del público, a través de, al menos, un portal central o de puntos de acceso sencillo, en el nivel administrativo adecuado.»

El procedimiento de participación pública consistente en la mera publicación en el diario oficial y la posibilidad de acceso físico en las oficinas de la Administración no cumple la exigencia que establece el Derecho comunitario, garantiza que el público interesado pueda prepararse y participar de forma efectiva.

La preparación y participación efectiva requiere al menos un aviso previo en fase temprana y no en el mismo momento en que se produce el plazo para la presentación de observaciones. Igualmente exige que toda la documentación relevante esté disponible en internet para que se pueda acceder sin desplazamientos y que se adopten medidas de deliberación que permitan capacitar al público interesado para formular observaciones al respecto.

Se asiste por tanto a una adaptación reduccionista y una aplicación aún más raquítica que impide el cumplimiento del Derecho comunitario aplicable y por tanto produce la nulidad de lo actuado.

## **1.6.- Incumplimiento de las normas y metodología no adecuada de evaluación ambiental**

La Administración actuante ha sometido a evaluación de impacto ambiental el proyecto sometido a información pública, pero este contiene deficiencias y carencias muy importantes.

El ámbito del E.I.A. parece suficientemente amplio, pero solo referente al inventario ambiental. La metodología utilizada para la evaluación de impactos, en el estudio de detalle, se limita a una franja de 1,5 km a ambos lados de la línea que aísla totalmente la zona de estudio del resto que la rodea, de forma que muchos de los efectos, algunos que se suman, se obvian.

Este caso es especialmente evidente en la evaluación de impactos en la Red Natura 2000 (L.I.C.S y Z.E.P.A.S) y las aves que protege, de acuerdo al artículo 4 de la Directiva 2009/147/CE de conservación de las Aves, que sustituye a la 79/409 /CEE. No se citan los impactos que se producirán a las aves que motivaron su designación , aves que se desplazan entre estos espacios para alimentarse o de vuelta a las zonas de reposo o nidificación.

Estas Z.E.P.A.S se encuentran a menos de 500 m. de la zona donde se pretende construir la línea, donde el trazado de la línea roza el límite del espacio obviándose igualmente los impactos a las aves que habitan este espacio Red Natura 2000. También en el lado catalán existe una estrecha relación entre las rapaces

Otro aspecto a destacar es la división del trazado y subestaciones en tres documentos distintos. **Esta estrategia permite dividir las afecciones de una infraestructura que es única y devalúa la esencia de los que es una evaluación de impacto ambiental.** En este escrito hemos hecho el trabajo de recopilar toda la información disponible y presentar los impactos totales de la línea como debería haber hecho el promotor.

Por estos motivos entendemos que no se está dando cumplimentación al artículo 1.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, RD 1/2008 que dicta que *“La evaluación del impacto ambiental identificará, describirá **y evaluará de forma apropiada**, en función de cada caso particular y de conformidad con esta ley, los efectos directos e indirectos de un proyecto...”*

EL EIA del proyecto de la línea de 400kV y el de la subestación de 400kV de Riudarenes no concreta aspectos importantes como la ubicación de las torres en tramos “no construidos” los accesos que se deberían construir para instalar las torres, no se indica claramente las masas boscosas afectadas (*“se podrán ver afectadas...”*) ni si los apoyos nuevos afectarán a hábitats de interés comunitario.

No se puede realizar la Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.) ni obtener las autorizaciones administrativas correspondientes sin haber estudiado a fondo estos impactos ni previsto las medidas preventivas correctoras y compensatorias que en cada caso (no de forma generalizada) sean necesarias.

## **1.7.- Efectos acumulativos con otras infraestructuras**

No se han estudiado adecuadamente los efectos acumulativos con otras infraestructuras, pues no se han tenido en cuenta la gran cantidad de líneas que cruzan en este tramo ni los efectos acumulativos en un espacio de primer orden para las migraciones de las aves.

Mediante trabajo de campo se ha intentado obtener datos de las líneas de alta tensión que discurren por la zona afectada por este proyecto, dibujando un mapa que resulta extremadamente complejo de representar por la gran cantidad de líneas que atraviesan por especialment en el punto de la torre 134 de la línea Sentmenat Bescanó que está proyectado que sea la torre número 1 de la línea de 400 kV que alimenta la subestación de Riudarenes. Al estar sobre tajos fluviales, cruzando transversalmente al mismo y afectando directamente a una característica que fue clave para la declaración de este espacio como L.I.C., su función de ruta migratoria para las aves en sus pasos estacionales en dirección norte-sur.

La instalación de una nueva línea de A.T. en un tramo donde ya existen múltiples trazados , a mayor altura todavía que las ya existentes, agrava las posibilidades de colisión de las aves que usan las Guilleries y els Estanys de Sils como corredor migratorio y ruta de desplazamiento en sus movimientos diarios, entrando en conflicto directo con los objetivos de conservación de este espacio de la Red Natura 2000 y **vulnerando el RD 1/2008 en la Disposición adicional cuarta “Evaluación ambiental de los proyectos estatales que puedan afectar a espacios de la Red Natura 2000”**.

La norma comunitaria establece que *«Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan al requisito de autorización de su desarrollo y a una evaluación con respecto a sus efectos en el medio ambiente.»* [artículo 2.1 de la Directiva 2011/92/UE].

Esta obligación general no se recoge de forma expresa en la legislación básica española ni en el desarrollo autonómico en cuestión, pero conforme a la doctrina jurisprudencial de que el derecho interno (nacional y autonómico) debe interpretarse conforme al Derecho comunitario (principio de interpretación conforme) [STJ 10-04-1984, C-14/83, *von Colson y Kamann*, EU:C:1984:153, apartado 26] debe ser tenida en cuenta por la Administración actuante a los efectos de realizar el cribado (screening) y analizar caso a caso aquellos proyectos que deben ser sometidos a evaluación ambiental porque puedan tener efectos significativos en el medio ambiente.

Téngase en cuenta que la aplicación de los criterios para determinar la sujeción de un proyecto a evaluación de impacto ambiental Anexo I de la Directiva 2011/92/UE y de la Ley 21/2013] Ap. 20. Construcción de líneas aéreas de energía eléctrica con un voltaje igual o superior a 220 kV y una longitud superior a 15 km. En este caso evidencia la necesidad de someterlo a una evaluación específica de impacto ambiental por las siguientes razones conforme a su ciclo de vida completo:

Anexo I 1b, c, d, e, y f) la acumulación con otros proyectos; c) la utilización de recursos naturales; d) la generación de residuos; e) contaminación y otros inconvenientes; f) el riesgo de accidentes, considerando en particular las sustancias y las tecnologías utilizadas. produce importantísimas perturbaciones y contaminación (Anexo III.1.e); conlleva importantes riesgos de accidentes graves (Anexo III.1.f); comporta riesgos para la salud humana a causa de la contaminación del agua, el suelo o el aire (Anexo III.1.g).

Anexo 2. Ubicación del proyecto tiene una sensibilidad medioambiental que puede verse afectadas por la actuación, en especial a la capacidad de carga del medio natural, con especial atención a las áreas humedales, áreas de montaña y de bosque, reservas naturales y parques, v) áreas clasificadas o protegidas por la legislación de los Estados miembros; áreas de protección especial designadas por los Estados miembros en aplicación de las Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (1) y la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (2), vi) áreas en las que se han rebasado ya los objetivos de

calidad medioambiental establecidos en la legislación de la Unión, vii) áreas de gran densidad demográfica, viii) paisajes con significación histórica, cultural y/o arqueológica.

En estas circunstancias, y con el permiso de obra y el EIA caducado la decisión de no someter de nuevo a la tramitación del proyecto, a su correspondiente nueva autorización y evaluación ambiental es una decisión arbitraria e ilegal que incumple el Derecho de la Unión Europea y prescinde de un trámite esencial, lo que determina su nulidad de pleno derecho con arreglo a al artículo 47.1.e de la Ley 39/2015 y por efecto cascada la de todos los actos sucesivos de acuerdo con lo establecido en sentido contrario en el artículo 49.1 de la Ley 39/2015.

## **1.8.- Incompatibilidad con la ordenación urbanística**

La promotora no ha identificado, explicado y evaluado las incompatibilidades urbanísticas.

Las normas del procedimiento administrativo común establecen que *«A efectos de la resolución del procedimiento, se solicitarán aquellos informes que sean preceptivos por las disposiciones legales, y los que se juzguen necesarios para resolver, citándose el precepto que los exija o fundamentando, en su caso, la conveniencia de reclamarlos.»* [artículo 79 de la Ley 39/2015].

Se está aplicando una ley preconstitucional y por tanto la Administración debe suplir con una aplicación comprensiva de aquellos aspectos a los que la norma preconstitucional no llega. Es el caso de las competencias relativas al medioambiente, la ordenación del territorio y el urbanismo.

La actividad de transporte eléctrico de muy alta tensión, no debe autorizarse al socaire de aquellas políticas que ordenan el territorio, el urbanismo, medioambiente y aguas. La omisión de esta información previa genera importantes problemas pues se actúa sin considerar incompatibilidades manifiestas.

## **1.8.- Proyecto totalmente incoherente con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030**

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), que entre otras medidas prevé que en 2030 las renovables aporten el 42% de la energía total en España y el 74% de la electricidad.

En el año 2030 el actual borrador del Plan Nacional Integrado prevé una potencia total instalada en el sector eléctrico de 160.837 MW (105.100 en la actualidad), de los que 50.333 serán energía eólica, 39.181 solar fotovoltaica, 26.612 centrales de ciclo combinado de gas, 17.296 hidráulica y bombeo mixto y 7.303 solar termoeléctrica, por citar sólo las más relevantes. El nivel de penetración de energías renovables en el sector de la generación eléctrica alcanzará en 2030 el 74%, desde el aproximadamente 38-40% actual. La generación eléctrica prevista para el año 2030 es de 346.290 GWh. Las principales contribuciones a dicha generación provendrán de las siguientes fuentes: la eólica aportará 119.520 GWh; la solar fotovoltaica 70.491; la hidráulica, 28.351; la nuclear 24.952, los ciclos combinados, 32.725, por citar sólo las aportaciones más relevantes. La inversión total requerida para la transformación del sector eléctrico (renovables y redes) sobrepasará los 150.000 millones de euros a lo largo de la década 2021- 2030. Incluirá las inversiones en tecnologías renovables y en la ampliación y modernización de las redes de transporte y distribución. Esa inversión será realizada mayoritariamente por el sector privado.

Sin embargo, el proyecto fue pensado hace 25 años en base a unas proyecciones de crecimiento de final del siglo pasado que ni mucho menos se han cumplido. Las previsiones de consumo de y

suministro energético en nuestros días no tienen nada que ver con aquella situación proyectada. Actualmente la Unión Europea basa el futuro de su energía en las renovables y en un uso más eficiente de la energía. Estamos en tiempos del “Green Deal”, de transición energética y digital, avanzando hacia la descarbonización y la plena eliminación de emisiones para el año 2050.

Los Estados miembros de la UE en la actualización de sus planes nacionales de energía y clima deben reflejar el nuevo nivel de ambición climática de la UE. El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 contempla para Cataluña

la instalación, antes de 2030, de un total de 6.000MWp de fotovoltaica y 6.000MWp de eólica. El Pacto Verde considera la interconexión de los sistemas energético y conectar/integrar mejor las fuentes de energía renovables a la red.

¿Se puede justificar técnicamente que un ramal de 400 kv y 17 km es la infraestructura más idónea para el abastecimiento energético renovable planteado en el territorio?

Según el informe encargado por la Generalitat de Catalunya al Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña (COEIC) en el 2016, el proyecto es desproporcionado y anticuado. Además, los 17 km de 400 kv ramal forzaría soluciones técnicas complicadas y provocarían la pérdida de certificaciones europeas según los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, que exigen duplicar la utilización de energías limpias y que el Pacto Verde potencia su interconexión y transporte.. Existen alternativas mejores, más viables y menos agresivas con el territorio. Este proyecto no es sostenible ya que está destinado al transporte de energías no renovables y requiere una gran deforestación. El proyecto del ramal de la MAT refuerza un modelo centralizado de producción y transporte de energía contaminante, un planteamiento erróneo ante la situación de emergencia climática. Lo que necesitamos es un modelo basado en la eficiencia energética y disminución en el consumo, la utilización de fuentes renovables y una generación de energía distribuida que nos independice paulatinamente de los combustibles fósiles y así frenar el calentamiento global.

## **1.9.- Un proyecto democráticamente y socialmente derogado**

El territorio ha votado que no quiere este proyecto. El Parlamento de Cataluña y el Congreso han pedido su derogación. No se está respetando la voluntad que expresó la población en la Consulta de 2014, en la que hubo 6.001 votos en contra de la construcción del ramal. Esta opinión debería ser vinculante. Tampoco se ha informado públicamente ni con transparencia del proyecto.

REE actúa de manera prepotente ya que durante el verano de 2019 esta inició las obras de forma ilegal a través de empresa subcontratada. La presión popular detuvo a tiempo más intervenciones que no pudieron pasar marcar con estacas donde deberían ir las torres . No avisaron a ningún propietario de los 17 km por donde transcurre el trazado del ramal.

Se han aprobado mociones y proposiciones no de ley pidiendo la derogación definitiva del Ramal a todos los niveles: todos los ayuntamientos de la Selva, el Consejo Comarcal de la Selva, el Consejos de Alcaldes, la Diputación de Girona, el Parlamento de Cataluña y el Congreso de Diputados. Y también hay un posicionamiento en contra, claro y rotundo, por parte de la Generalidad de Cataluña.

Durante más de 25 años se ha trabajado a nivel político en todo el territorio y en todos los estamentos parlamentarios para que haya una unanimidad y una amplísima mayoría pidiendo la derogación del Ramal. En 2019 se ha producido una segunda oleada de aprobaciones ratificando y pidiendo que se derogue definitivamente el Ramal de la MAT en una veintena de municipios, el Consejo Comarcal de la Selva y Consejo de alcaldes (que representa a 26), la Diputación de Girona (221 municipios) y el Parlamento y la Generalidad de Cataluña y el Congreso.



Se han presentado 6.125 alegaciones al proyecto y 4.350 personalidades y entidades sociales, medioambientales y políticas han firmado el manifiesto para pedir la derogación de este proyecto:

- 76 asociaciones de carácter cultural y social
- 45 intelectuales del mundo de la cultura y la gastronomía (Josep Roca, Carme Rusalleda, Eudald Carbonell, Narcís Comadira...)
- 55 asociaciones medioambientales i científicos (Seo BirdLife, Som Energia, Antonio Turiel, Martí Boada, Jaquín Araújo...)
- 88 organizaciones políticas y políticos de diferentes ideologías y responsables de diferentes instituciones locales, provinciales, autonómicas y estatales.

### **1.10.- El proyecto de Subestación de Riudarenes no es ni el más sostenible ni el más seguro.**

Según el estudio “Estudio de minimización de los impactos ocasionados por las subestaciones de la MAT a las comarcas gerundenses” realizado por Most Enginyers, la solución propuesta por REE para la subestación de 400 kv en Riudarenes es una solución convencional exterior, aislada con aire (AIS). Esta solución es la más impactante desde el punto de vista ambiental. No obstante, es la que presenta unos costes iniciales de inversión menores y la que más fácilmente se adopta en entornos rurales para esos niveles de tensión. En los últimos años los avances tecnológicos y el crecimiento de la conciencia ambiental han conseguido que se apueste por subestaciones de muy alta tensión con tecnologías más sostenibles y seguras y sobre todo en ambientes urbanos densamente poblados y en aquellos medios rurales de particular interés. Estas tecnologías son de aislamiento con gas (GIS), o alternativamente se aplican soluciones mixtas o híbridas (HIS) entre GIS y AIS para reducir los costes de las GIS.

Considerando que el emplazamiento seleccionado por REE se encuentra próximo a un núcleo residencial, “les Mallorquines”, y muy próximo a un espacio considerado de Interés Natural de las comarcas Gerundenses según consta en el catálogo de la Diputación de Girona que afecta a árboles de bosques densos (no de ribera), se considera que las tecnología que se deben utilizar serán aquellas que produzcan el menor impacto en la salud, del medio natural y que permitan compactar el espacio siempre que garanticen la seguridad. Estas tecnologías deben mitigar la pérdida de los espacios de interés existentes y del impacto visual y paisajístico.

### **1.11.- La demanda energética ha caído mucho y el proyecto está sobredimensionado**

El ramal no es necesario porque la demanda energética en Cataluña ha disminuido en los últimos años. En el 2006, año en que se realizó el proyecto, REE estimó un aumento sobredimensionado de la demanda energética. Actualmente la situación es muy distinta. Los crecimientos estimados por la Unión Europeo son inferiores a los de hace quince años. Por lo tanto, no se deberían construir infraestructuras sin revisar previamente su necesidad e idoneidad. El elevado coste, el impacto y el rechazo de la ciudadanía a este proyecto hace que sea imprescindible un nuevo replanteamiento (Estudio Cilma- Diputación de Girona)

### **1.12.- No busca el bien común. No mejora la distribución.**

La cuestión de fondo, si se tiene en cuenta el bien común, es la calidad del servicio que se da a la población y no la energía que mueve el oligopolio en beneficio propio. Santa Coloma de Farners, Riudarenes y el Sur de la Costa Brava tienen carencias graves en el mantenimiento de la red de distribución eléctrica, compuesta por líneas de media y baja tensión. Para solucionar estas deficiencias no hace falta un ramal de la MAT, lo que hace falta es más inversión en la red de distribución

### **1.13.- Impacto visual devastador en el paisaje.**

El proyecto no tiene en cuenta el impacto visual que provocaría en el paisaje. Las treinta y seis torres, de más de setenta metros de altura (es decir, el doble que el campanario de la iglesia de Sta. Coloma de Farners), herirían el territorio a lo largo de 17 km. El impacto visual sería devastador, un tendido de gigantes de hierro e hilos eléctricos convertirían un paisaje forestal majestuoso en uno de extrarradio urbano. No hace falta más que mirar hacia los montes al nordeste de Santa Coloma ( el turó de Llumeneres, por ejemplo) para ver el impacto de la línea de MAT Sentmenat-Bescanó-Baixàs). Años atrás, antes de construir la MAT, REE tuvo la poca vergüenza de decir a los medios de comunicación que las torres no se verían ... El informe de Fractàlia (2007) y el de la Fundació Emys (2013) concluyen que el impacto global sobre el valor paisajístico y los elementos geológicos de interés (e.g. Roca Guillera) es crítico.

### **1.14.- Está sobredimensionado, 400kV es para transporte i no es útil para 17 km**

Hay que remarcar que las líneas de 400 KV se diseñan para transportar energía a grandes distancias, con las menores pérdidas posibles. Así su objetivo es el transporte de energía entre las grandes centrales productoras de energía y las metrópolis. Ósea desde las centrales nucleares a las zonas urbanas con concentraciones de varios millones de habitantes, que no es el caso de esta obra. En referencia al mallado, y en relación a las necesidades de las poblaciones existentes éste está cubierto con la red de 132kV. Por lo que respecta a la mejora de la garantía de la seguridad y calidad del suministro ya existen en la zona de Girona suficientes líneas de alta tensión que alimentan a las distintas subestaciones.

El trazado actual del proyecto encerrará las poblaciones de Sta Coloma de Farners i Riudarenes en una gran "T" de 400kV de muy alta tensión. El territorio ya está afectado por el paso, de este a oeste, de la línea Baixàs- Sentmenat de 400Kv. Resultando doblemente afectado por una gran infraestructura eléctrica. No se han estudiado adecuadamente los efectos acumulativos con otras infraestructuras sobre las aves, la salud humana e impacto económico y visual.

¿Qué finalidad persiguen las líneas de muy alta tensión?: transportar una cierta cantidad de electricidad con mínimas pérdidas. En el transporte las pérdidas van acumulándose con la distancia, más distancia=más pérdidas. A distancias cortas las pérdidas son irrelevantes.

Las pérdidas aumentan exponencialmente con la intensidad eléctrica que se transporta, más intensidad = más pérdidas. Por lo tanto, si queremos minimizar las pérdidas en las largas distancias debemos reducir la intensidad que se transporta y para que llegue la cantidad de energía deseada

debemos aumentar la tensión de la línea. En largos recorridos (cientos/miles de km) las MAT tienen su función. En 17 km, no se gana nada y no dará más energía que una de 200 kv.

No existe razón alguna que justifique el ramal MAT de 17 km que pasa por Sta. Coloma de Farners hasta Riudarenes.

### **1.15.- El TAV funciona y el ramal 400 kv tampoco aportaría más**

No existen deficiencias en la alimentación eléctrica del TAV ni en las subestaciones de suministro porque, en el supuesto que existieran, se notarían. No se han observado modificaciones en las velocidades medias, frecuencias y horarios en el tramo Barcelona-Perpignan,

SENER evalúa que las potencias de cortocircuito necesarias serían de 5.285 MVA a Santa Llogaia, de 6.000 MVA a Riudarenes, muy inferiores a las previstas en el Documento de REE del noviembre del 2004, que evaluaba para Riudarenes una potencia de cortocircuito de 8.570 MVA.

Es sorprendente esta exigencia o necesidad fijada por REE (supuestamente a petición de ADIF), como potencia de cortocircuito de 400 kv que es muy superior a las potencias de otras subestaciones que actualmente suministran al AVE en el tramo Madrid-Barcelona. La exigencia de REE de disponer de 8.570 MVA (Pcc 95%), no está suficientemente justificada, sobrepasa las necesidades de la subestación de Riudarenes y sería suficiente una Pcc menor.

Si se hace una revisión de las actuales previsiones de alimentación entre los diferentes tramos de la línea de alimentación al AVE entre las subestaciones de Baró de Viver a 220 kV, y las subestaciones de Santa Llogaia a 400 kV, se podría permitir una importante reducción de las potencias demandadas de la línea de alimentación al AVE en las subestaciones de Riudarenes, así como reducir, también supuestamente, la demanda de potencia de cortocircuito facilitando una posible alimentación a 220 kV y, incluso, a 132 kV.

La Normativa europea recomienda que la alimentación a las líneas de alimentación del AVE, como la que nos ocupa, se realice con tensiones mínimas de 220 kV, en ningún caso es una obligación que sea de 400 kV.

Las subestaciones de Riudarenes podrían inyectar energía al AVE sin que "fuera necesario llevar tensión de 400 kV" y que, de paso, "se reforzaría la red de distribución de la zona" (es decir, se aseguraría el suministro a hogares y empresas con este refuerzo). Existen otras soluciones de alimentación al AVE, a tensiones inferiores a 400 kV. Desde un punto de vista técnico, es perfectamente posible transformar uno de los 2 circuitos de la línea a la tensión Juià - La Roca, dado que, en otros casos, REE y ADIF han realizado la alimentación del AVE desde el sistema de transporte secundario a 220 kV, en lugar de 400 kV.

El ramal de la MAT de 400Kv de Riudarenes no es imprescindible para hacer funcionar el AVE. Aunque inicialmente nos quisieron convencer que sí, el AVE funciona sin que las subestaciones de Riudarenes le inyecten energía.

### **1.16.- Pérdida de la calificación de conexión internacional**

El proyecto del ramal de Riudarenes con que se ha previsto alimentar dicha subestación, a través de una entrada y salida de la línea a 400 kV Vic - Bescanó que, según la programación vigente desde 2015 hasta 2020, se desdobra en dos: Vic - Riudarenes y Riudarenes - Bescanó. Esta circunstancia, de acuerdo con el apartado g) del capítulo 3.3 del Procedimiento de Operación 13.1. redactado en

REE y aprobado por el MINETUR, afecta a la calificación de estas líneas que dejan de ser líneas de “conexión internacional” y pasan a ser, simplemente, líneas de “conexión”. Recordar que Europa subvencionó en el año 2010 con 350 M € la obra de interconexión europea en Girona y de reforzamiento del AVE. P.O 13.1 *"No se permitirá la apertura de las líneas de interconexión internacional de tensión superior a 100 kV, para la creación de los nudos no mallados"*.

De acuerdo con lo anterior, la validez del trámite de información pública que aquí se evacúa es cuestionable por cuanto la información puesta a disposición del administrado no es suficiente para entender porqué se tramitan las Actuaciones y verificar si las mismas son óptimas, eficientes, eficaces, dándose cumplimiento a los principios que rigen el sector eléctrico de acuerdo con el art. 1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, de acuerdo con el cual *La presente ley tiene por objeto establecer la regulación del sector eléctrico con la finalidad de garantizar el suministro de energía eléctrica, y de adecuarlo a las necesidades de los consumidores en términos de seguridad, calidad, eficiencia, objetividad, transparencia y al mínimo coste.*