

APROBADA LA DECLARACIÓN AMBIENTAL DE LA LÍNEA DE ALTA TENSIÓN CALAMOCHA-VILLAFRANCA

El MARM autoriza la electrificación del ferrocarril Teruel-Zaragoza

Fomento licitará ahora las obras mediante colaboración público privada

El dato

25
kilómetros

tendrá la línea de acometida a la subestación de Villafranca, de 220 kV y doble circuito.

EVA RON / Teruel

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM) ha aprobado la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto de electrificación de la línea ferroviaria Teruel-Zaragoza, incluida en el corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad.

La Declaración de Impacto Ambiental se refiere exclusivamente al proyecto de alimentación eléctrica desde la subestación de Villafranca del Campo (SET-1), mediante la ejecución de una línea eléctrica de acometida desde la subestación de Calamocha, propiedad de Red Eléctrica de España SAU (REE). Se trata de una línea de alta tensión, de 220 kV, con una longitud de 25 kilómetros y de doble circuito, con una inversión de 4 millones de euros. El resto de las instalaciones de la electrificación de la línea Teruel-Zaragoza -catenaria, subestaciones de tracción y centros de autotransformación- no necesitan someterse al procedimiento de impacto ambiental al encontrarse junto a la plataforma ferroviaria.

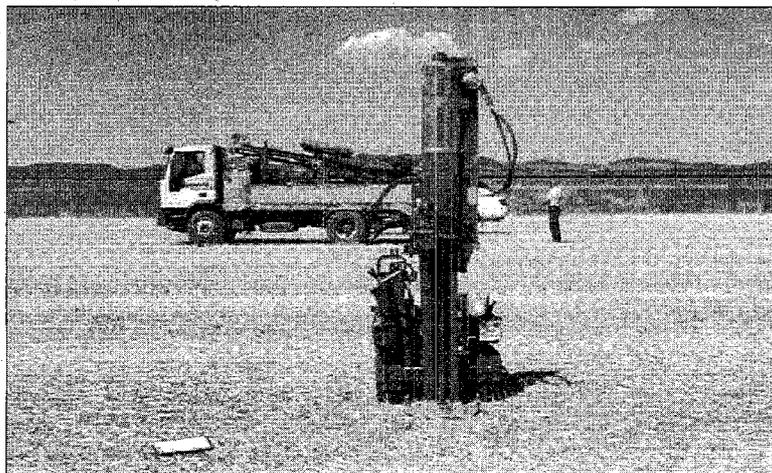
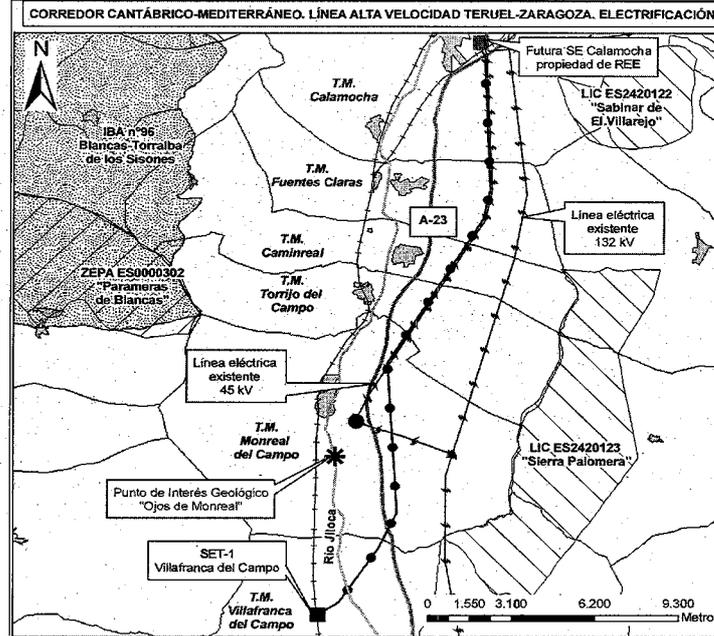
La autorización ambiental de la línea de acometida despeja el camino para que el Ministerio de Fomento licite las obras de electrificación de todo el trazado, presupuestadas en 23,4 millones de euros, y que este departamento abordará mediante colaboración público privada, dentro del Plan Extraordinario de Infraestructuras.

La DIA favorable, publicada ayer en el Boletín Oficial del Estado, se emite con respecto a la alternativa 4 de las analizadas en el estudio de impacto ambiental, al considerarse que, con las condiciones que se establecen, "el medio ambiente y los recursos naturales quedarán adecuadamente protegidos".

El trazado discurre en su primer tramo paralelo a una línea eléctrica ya existente y, en su parte final, a la autovía A-23. Cruza el río Jiloca antes del núcleo urbano de Villafranca del Campo para llegar a la SET-1 de esta localidad.

Condiciones

Según el MARM, es la alternativa "que menor impacto paisajístico provoca y afecta a menor superficie de vegetación natural. Además, posee una menor longitud, tiene mejor accesibilidad, un grado de afectación muy bajo sobre la avifauna y las vías pe-



Prospecciones en la zona por donde discurrirá la línea de acometida a la subestación de Villafranca

cuarias, así como la ausencia de ocupación de espacios Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario".

La Declaración de Impacto Ambiental establece varias condiciones al proyecto, entre ellas la elaboración de un estudio de ruido y que no se desvíe en ningún caso el cauce de los cursos fluviales, ni se invada ningún cuerpo de agua durante la fase de obras, según las mismas fuentes de información.

Asimismo, se prohíbe la afectación a cauces fluviales, charcas y lagunas con motivo de la realización de las excavaciones necesarias para el anclaje de los apoyos y se

garantizará la no afectación a recursos de agua, superficial o subterráneos, por vertidos contaminantes que pudiera producirse accidentalmente durante la fase de construcción.

Además, se minimizará la apertura de accesos a las obras, utilizando caminos ya existentes siempre que sea posible y se balizarán las áreas ocupadas por cinco especies vegetales detectadas en la zona.

El proyecto deberá cumplir también con las medidas legales para la protección de la avifauna contra la colisión y electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Así, se establecerá un cronograma de obras para minimizar la afectación a los periodos de cría y nidificación de las principales especies de avifauna presentes en el ámbito de estudio y se instalarán dispositivos salvapájaros en los cables de tierra a lo largo de todo el trazado, de acuerdo con las indicaciones del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (Inaga) durante la fase de consultas del proyecto. Asimismo, será necesario elaborar un proyecto de revegetación y de restauración de las zonas afectadas por el trazado.

Los apoyos de la línea se situarán, preferentemente, en

los límites de las fincas afectadas, con el fin de no fragmentar las zonas dedicadas a la actividad agrícola, forestal y ganadera.

Según el comunicado del MARM, se garantizará que los movimientos de maquinaria y de tierra se reduzcan a los mínimos imprescindibles y se realicen en los momentos en que produzcan menores efectos sobre las personas, cultivos, fauna silvestre y ganado.

Una vez finalice el periodo útil de las líneas eléctricas proyectadas, se procederá a su desmantelamiento y posterior restauración de las zonas afectadas.

Licitación

Fuentes del Ministerio de Fomento señalaron ayer que, a partir de ahora, se iniciarán los trámites de licitación de las obras, mediante concesión administrativa, que lleva aparejado un estudio de viabilidad económica que ha de supervisar el Ministerio de Economía.

La electrificación, que se instalará en los 190 kilómetros de trazado de la línea férrea Teruel-Zaragoza, permitirá a los trenes alcanzar una velocidad de proyecto de 250 kilómetros por hora. El proyecto contempla subestaciones eléctricas de tracción en Villafranca del Campo y en Cariñena, diez centros de autotransformación intermedios y un centro de autotransformación final.