



Aprobación definitiva del estudio de electrificación del ferrocarril

Fomento podría invertir en torno a los 100 millones de euros en la obra

E.J.M. / Teruel

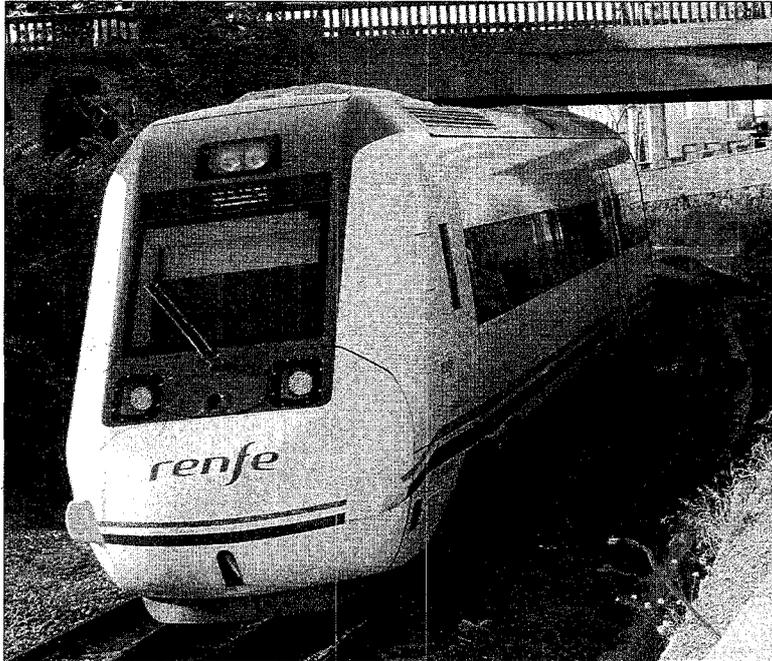
El Ministerio de Fomento ha aprobado ya de forma definitiva el estudio informativo de la electrificación del ferrocarril entre Teruel y Zaragoza, después de que a mediados de noviembre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) informara favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la línea de acometida a la subestación de Villafranca. Este es el último trámite administrativo previo a la licitación de las obras, que se hará mediante colaboración público privada, y cuyo presupuesto estimado rondará los 100 millones de euros.

El anuncio de la Subdirección General de Planificación y Proyectos de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias por el que se aprueba el expediente de información pública del estudio informativo apareció publicado ayer en el Boletín Oficial del Estado.

El estudio informativo se había hecho exclusivamente para la construcción de la línea eléctrica de acometida a la subestación de tracción de Villafranca del Campo, a la que se exigió en su día que fuera acompañada de una declaración de impacto ambiental.

Al haber recibido la conformidad del MARM y aprobarse el estudio informativo, el camino queda libre para que se puedan licitar las obras de electrificación del tramo comprendido entre Teruel y Zaragoza. El tendido de la catenaria no requirió de una declaración de impacto ambiental al discurrir pegado a la vía del tren.

Fuentes de Fomento indicaron que la resolución publicada ayer en el BOE pone fin a la vía administrativa,



Un tren procedente de Zaragoza accede a la estación de Teruel

por lo que el siguiente paso será la licitación de las obras para su adjudicación mediante colaboración público privada.

Plan Extraordinario

La electrificación del ferrocarril entre Teruel y Zaragoza es una de las actuaciones recogidas dentro del Plan Extraordinario de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Su licitación se hará mediante concesión administrativa, que requerirá de un informe previo del Ministerio de Economía que garantice la viabilidad económica.

Aunque todavía no se han facilitado cifras oficiales y el coste de las obras tampoco

Actuación que ha sido cuestionada

No es la electrificación del tren entre Zaragoza y Teruel por su actual trazado la obra más deseada en la provincia, a tenor de las críticas que viene recibiendo de los partidos políticos de la oposición, agentes sociales y el movimiento ciudadano.

La electrificación prevista será en vía única y siguiendo el actual trazado del tren, a la espera de que se avance en la construcción del corredor Cantábrico-Mediterráneo, cuyo estudio informativo entre Teruel y Sagunto está en marcha, mientras que entre Teruel y Zaragoza acaba de ser adjudicado de manera provisional.

Las críticas a esta obra se centran en que mientras no se haga toda la línea en doble vía y con las variantes que son necesarias para alcanzar altas velocidades, la electrificación del tramo actual será poco funcional. El mayor problema van a ser los dos puentes de montaña que hay, en los que por más que se electrifique, los trenes no podrán circular a gran velocidad.

Menor impacto

La línea de alta tensión de acometida para alimentar la subestación eléctrica de Villafranca (SET-1) del Campo tendrá muy poco impacto ambiental porque en el primer tramo de su recorrido lo hace de forma paralela a la línea eléctrica ya existente, mientras que en su parte final lo hará junto a la autovía Mudejar A-23, por lo que se minimizará también el impacto. El tendido cruzará el río Iloca antes de llegar al núcleo urbano de Villafranca, para llegar desde allí a la SET-1 ubicada en dicho término municipal. La opción elegida era una de las cuatro planteadas en el estudio.

Además de las subestaciones eléctricas de tracción en Cariñena y Villafranca, en el resto del recorrido entre Teruel y Zaragoza habrá diez centros de autotransformación intermedios y uno al final del trazado.

figura con partida específica en los Presupuestos Generales del Estado de 2011 al estar incluido dentro del Plan Extraordinario de Infraestructuras, las estimaciones ministeriales apuntan a que la electrificación de la línea podría costar alrededor de 106 millones de euros, de los cuales alrededor de 35 se destinarían a las subestaciones y los telemandos.

El estudio informativo que se acaba de aprobar ya fija un presupuesto orientativo de 23,4 millones de euros para las subestaciones de Cariñena y Villafranca, así como para la línea de alta tensión de acometida que se construirá.