

Medio Ambiente veta una autopista de Toledo a Córdoba para salvar al lince

Narbona paralizará el proyecto de 300 kilómetros de Fomento por cruzar parques naturales

RAFAEL MÉNDEZ Madrid
El Ministerio de Medio Ambiente irrepudiará construir una autopista de peaje de 300 kilómetros entre Toledo y Córdoba. Según fuentes conocedoras del expediente,

el departamento de Cristina Narbona ya ha enviado al *Boletín Oficial del Estado* la declaración de impacto ambiental negativa a la autopista AP-41, destinada a dar una alternativa a la autovía entre Madrid

y Andalucía. El ministerio afirma que el proyecto es incompatible con la conservación de especies protegidas, principalmente el lince, en sus dos áreas de expansión: Sierra Morena y los Montes de Toledo.

En sus dos primeros años en el Gobierno, el departamento de Narbona ya había paralizado más obras por impacto ambiental que el Gobierno de Aznar en ocho años. Medio Ambiente ha vetado la presa de Bernardos (Segovia), la de Matarranya (Teruel), una central de gas en el centro de Sevilla, varios saltos hidroeléctricos y obligó a Industrias a replantear un gasoducto entre Ávila y Segovia. Pero la más importante está a punto de ser oficial.

La dirección general de Calidad y Evaluación Ambiental ya ha enviado al BOE, lo que implica que ya no hay modificación posible, la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) negativa de una autopista de peaje de unos 300 kilómetros entre Toledo y Córdoba, según fuentes próximas a la tramitación.

El proyecto fue diseñado por el Ministerio de Fomento en 2003, con Francisco Álvarez Cascos de ministro, como alternativa a la autovía entre Madrid y Andalucía. Tras años de consultas, reuniones y estudios, Medio Ambiente ha concluido "que todo el proyecto" es incompatible con la conservación del medio ambiente.

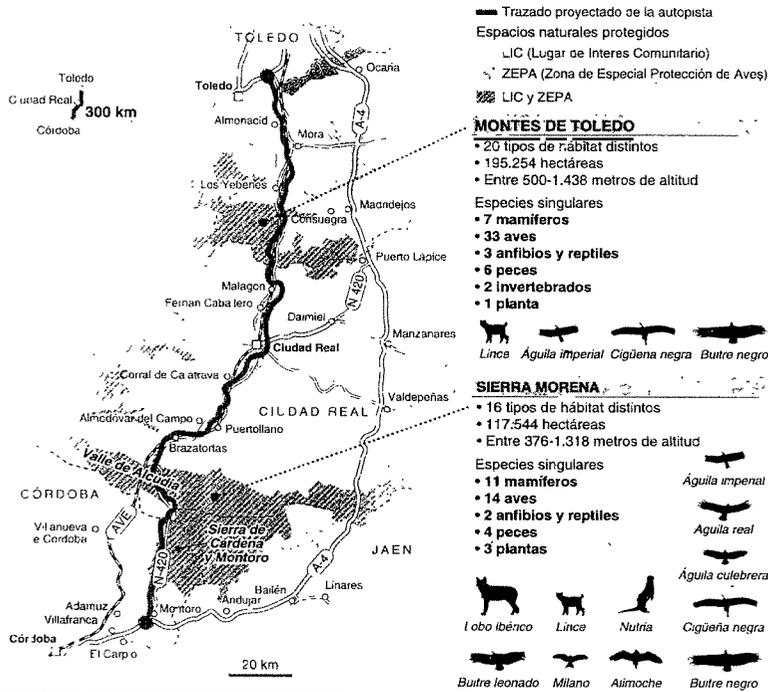
Los principales escollos de la autopista son que atraviesa espacios protegidos como los Montes de Toledo y Sierra Morena, que albergan las principales poblaciones de lince después de Doñana, y que, sobre todo, deben ser el territorio natural de expansión de el programa de cría en cautividad sigue dando frutos.

Población de lobo

Como explica el coordinador de Ecologistas en Acción de Castilla-La Mancha, Miguel Ángel Hernández, "no tiene sentido gastar millones en un programa de cría en cautividad y en conservar hábitats si luego una autopista parte las zonas más importantes para el lince". El éxito de la recuperación del lince depende a largo plazo de que se unan las poblaciones de Doñana, Sierra Morena y Toledo. Sierra Morena acoge, además de un centenar de lince, la única población de lobo ibérico en la mitad sur de la Península. En los espacios protegidos de valle de Alcudia o Sierra de Montoro hay también especies amenazadas como la cigüeña negra, el alimoche, el buitre negro o el águila imperial.

Fomento y las comunidades de Castilla-La Mancha y Andalucía auguraban una declaración negativa pero no a "todo el proyecto", sino al tramo de Sierra Morena, al que se oponía incluso el gobierno castellano-manchego. Los presidente autonómicos, José María Barreda y Manuel Chaves, anunciaron el pasado 8 de mayo que, tras la declaración de impacto ambiental, comenzarían las obras entre Toledo y Ciudad Real, a la vez

Autopista Toledo-Ciudad Real-Córdoba



Fuentes: Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente

UNA INFRAESTRUCTURA POLÉMICA

- El Gobierno planeó la autopista en 2003 como alternativa a la autovía entre Madrid y Andalucía
- Medio Ambiente considera que "todo el proyecto" es incompatible con el medio ambiente, lo que impide las obras hasta Ciudad Real que anunció Barreda
- La obra atravesaría espacios únicos para lince, águila imperial, cigüeña negra y lobo ibérico
- Los ecologistas habían puesto la obra en su lista negra de infraestructuras peores para el entorno
- Castilla-La Mancha, Andalucía y los empresarios de Córdoba presionaron a favor de la obra aunque ofrecían un trazado alternativo en Sierra Morena
- El departamento de Narbona ya prohibió una gran presa y una central de gas por su impacto ambiental

que buscaban una alternativa menos agresiva para el tramo Ciudad Real-Córdoba. Esa alternativa sería dar un rodeo hacia el oeste para que la vía llegase a Almadén. El 19 de diciembre pasado, Fomento anunció "la redacción del estudio del corredor Puertollano-Córdoba". Es decir, poniéndose la vengata antes de la licitación, ya preveía un nuevo trazado para Sierra Morena. A la vez, empezaban el desdoblamiento de Despeñaperos de la autovía entre Madrid y Andalucía. Lo que no esperaban, según algunas fuentes, es que la declaración fuese negativa a todo el proyecto, lo que frena las obras entre Toledo y Ciudad Real que

anunció Barreda. El tramo entre Ciudad Real y Puertollano está ya en obras y parte en servicio como parte de otra autovía. La declaración ha sido muy problemática y lleva meses redactada, pero Medio Ambiente temía la reacción de los gobiernos socialistas de Castilla-La Mancha y Andalucía y de Fomento. Por eso ha esperado hasta después de las elecciones para enviarla al BOE. Los empresarios de Córdoba y los de Ciudad Real han presionado a favor del proyecto. Medio Ambiente no se opone a que haya una conexión de alta velocidad entre Toledo y Córdoba, sino sólo a este proyecto. Pe-

ro en la práctica, el veto supondrá más años de trámites. Fomento deberá presentar un nuevo trazado, someterlo a alegaciones y al tramitarlo pesará la actual declaración, que dificultará cualquier nueva vía entre esas ciudades. Los impulsores pueden optar por pedir desdoblamiento de la actual carretera entre Montoro y Puertollano o por una autovía paralela a la línea del AVE, lo que reduciría su impacto ambiental.

En la lista negra

Los ecologistas saludan la decisión ya que, a su juicio, el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte de Fomento es la gran amenaza para los espacios naturales. Esta autopista estaba en la lista negra de infraestructuras que los principales grupos ecologistas han enviado a Bruselas para que suprima la financiación europea al plan. En 1997 ya hubo una gran discrepancia entre los ministerios de Medio Ambiente y Fomento por la autopista de Ávila-El Espinar, y la de San Rafael por el trazado elegido por Fomento. Desde entonces, según las fuentes consultadas no ha habido ninguna declaración negativa tan relevante.

El Consejo Nuclear detecta un fallo en Ascó II que la planta no había identificado

ORIOI AYMI, Tarragona
Una inspección del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN) ha determinado que dos válvulas de alimentación de los generadores de vapor de la central nuclear Ascó II (Tarragona) no funcionaban correctamente. Este suceso ha merecido la calificación más grave desde 2005, el nivel 1 en la escala de incidentes nucleares (que va de 0 a 8, en el que el 8 es el más grave). El motivo de la puntuación no ha sido el riesgo del incidente, que ha sido nulo, sino que fuera una inspección del CSN y no la propia planta quien detectó la avería.

El CSN observó anteayer que las lecturas de dos válvulas ofrecían un caudal de agua un 6% inferior a lo que marcan las especificaciones de funcionamiento de la planta. Tanto el consejo nuclear como fuentes de la central aseguraron ayer que aún en un caso de emergencia, las válvulas habrían podido operar con garantías. Fuentes del CSN añaden que el organismo tomó la decisión de catalogar el suceso como de nivel 1 en la escala INES debido a que la "acumulación de sucesos" en las centrales de Ascó y Vandellòs les hace ser "especialmente exigentes" en la vigilancia.

Las centrales, propiedad de Endesa e Iberdrola, han registrado desde el uno de enero de este año el 86% de los incidentes que las nucleares españolas han notificado al CSN. Además, en 2005 el Consejo acusó a la central de "primar la producción sobre la seguridad" en Vandellòs II, en un incidente que acabó catalogado como nivel 2, con una multa a la planta de 1,6 millones y seis meses parada.

Tres incidentes consecutivos

De hecho, la inspección técnica del CSN que ha detectado el mal funcionamiento de las válvulas se ha llevado a cabo a raíz de tres incidentes consecutivos en la misma pieza de la central que motivaron tres paradas automáticas del reactor los días 5, 6 y 8 de mayo. Tras estas incidencias, el CSN abrió una inspección y solicitó a Ascó II un "estudio en profundidad" para "valorar las actuaciones del titular y la situación de la instalación". Aquellas tres paradas consecutivas y el nuevo incidente en otras dos válvulas que motivó anteayer el paro del reactor no tienen relación, según el CSN como la propia planta.

Fuentes de la empresa gestora de las dos nucleares de Ascó y la de Vandellòs (ANAV) quitaron hierro al hecho de que el CSN haya calificado el incidente como de nivel 1. "En Francia hubo 74 el año pasado, y tienen una media superior a España de sucesos de este tipo" explicaron.

Estas fuentes añadieron que la lectura de datos de las válvulas en cuestión únicamente puede llevarse a cabo en situación de parada automática, y en Ascó II no había habido ninguna situación así desde enero de 2005 hasta el 5 de mayo pasado. Desde entonces hasta ahora, ANAV asegura haber llevado a cabo el mantenimiento aunque admita que, debido al tiempo transcurrido desde la última lectura en 2005, las válvulas podrían haber ido deteriorándose.