



Línea Zaragoza-Teruel-Sagunto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo

El Consejo de Ministros autoriza la licitación de un contrato de obras para el tramo Zaragoza-Teruel

- Se trata de un contrato de obras del proyecto constructivo de subestaciones eléctricas de tracción, centros de auto transformación y línea aérea de alta tensión.
- Con un presupuesto estimado de 31,45 millones de euros (sin IVA), se prevé la construcción de las subestaciones eléctricas de Cariñena y Villafranca para el desarrollo de la electrificación de la línea.

Madrid, 28 de junio de 2019 (Ministerio de Fomento).

El Consejo de Ministros, en su reunión de hoy, ha autorizado al Ministerio de Fomento a licitar, a través de Adif, el contrato de obras del proyecto constructivo de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de auto transformación y línea aérea de alta tensión en las áreas de Cariñena y Villafranca de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto.

Este contrato tiene un valor estimado de 31.454.287,62 euros (sin IVA incluido), que se desglosan en 26.984.287,72 euros (sin IVA) para la ejecución de las obras y una partida de 4.469.935,9 euros (sin IVA) en concepto de suministros.

Las obras, con un plazo de ejecución estimado de 15 meses, tienen como objetivo la construcción de las instalaciones necesarias para la electrificación a 25kV del tramo Zaragoza-Teruel, actuación incluida en el Plan Director de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, que permitirá mejorar de forma significativa el estado de la infraestructura actual y seguir potenciando la competitividad de esta línea como eje estratégico del Corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Las principales actuaciones incluidas en el contrato consisten en la construcción de las subestaciones eléctricas de tracción de Cariñena y Villafranca, de la línea aérea de alta tensión de 220 kV de acometida desde la subestación de REE de Calamocha a la subestación de



Villafranca, y de los centros de auto transformación, así como de la consiguiente electrificación del tramo.

Ventajas medioambientales

Entre las principales ventajas de esta actuación destacan los notables beneficios medioambientales que ofrece la tracción eléctrica frente a la tracción diésel, además de los derivados de la reducción del impacto sonoro y de las emisiones de las circulaciones ferroviarias.

De este modo, la tracción eléctrica permitirá utilizar un 25% menos de energía primaria, reducirá en alrededor de un 45% la necesidad de energía procedente de fuentes fósiles y por tanto no renovables, producirá casi un 60% menos de emisiones de gases de efecto invernadero.

Entre las principales operaciones figura la ejecución de obra civil y construcción de las cimentaciones de hormigón y estructuras de acero de los equipamientos exteriores, de las plataformas y edificios para los equipamientos de alta y baja tensión de las subestaciones, y de los centros de auto transformación.

También se llevarán a cabo las canalizaciones para las redes de cableado, la construcción de las plataformas de acceso a las subestaciones, la mejora de los caminos de acceso, el montaje del material eléctrico y de control, así como las pruebas previas a la puesta en servicio.

Además, se ejecutará la obra civil y la construcción de las cimentaciones y estructuras metálicas de apoyos de la línea aérea de alta tensión de 220 kV, así como la instalación de conductores, aisladores y cables de protección.

Plan Director

El Plan Director de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, con un horizonte temporal de ejecución hasta 2022/2023 y una inversión inicial global prevista de 386,6 millones de euros, tiene como objetivo mejorar de forma significativa el estado de la infraestructura actual para seguir potenciando este tramo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, especialmente para el tráfico de mercancías.

En este sentido, el Plan se orienta a facilitar las conexiones ferroportuarias y con centros logísticos en este eje ferroviario estratégico,



de gran importancia al discurrir por territorios que representan el 21% del PIB del Estado.

Por otro lado, Adif trabaja en la futura electrificación de la línea, que supondrá una inversión aproximada superior a los 200 millones de euros (IVA incluido).

Una vez completado todo el Plan Director, la línea dispondrá de mayor capacidad; se incrementará la velocidad máxima de circulación y, en consecuencia, se reducirán de forma sustancial los tiempos de viaje, tanto para los viajeros como para las mercancías; mejorará la competitividad de los servicios de carga; se podrán incorporar trenes eléctricos; se ofrecerán mejores parámetros de fiabilidad y confort; se reducirá la probabilidad de incidencias; y, finalmente, la línea será plenamente interoperable con los corredores Atlántico y Mediterráneo.

Financiación europea

Podrá ser cofinanciado por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF).

“Una manera de hacer Europa”