

POR IMPACTO AMBIENTAL

No a las termosolares en La Mancha húmeda

Las organizaciones ecologistas han pedido a la consejería de Industria y Medio Ambiente de Castilla-La Mancha la paralización inmediata de las obras de construcción de dos centrales termosolares, de 50 megavatios cada una de ellas, en las localidades ciudadrealeñas de Arenas de San Juan y Villarta de San Juan. Consideran que se trata de dos proyectos ilegales porque invaden el dominio público hidráulico del río Cigüela e impacta en el Parque Nacional de Las Tablas de Daimiel por "el consumo bárbaro de agua que necesitan para los procesos de refrigeración", en palabras de Miguel Ángel Hernández, de Ecologistas en Acción. Además, denuncian los ecologistas que en el proceso de construcción se han talado encinas milenarias. Si no se paran las obras amenazan con recurrir a los tribunales de Justicia. ■

RESERVAS DE AGUA

Espectacular recuperación de la cabecera del Tajo

Los pantanos de la cabecera del Tajo, Entrepeñas y Buendía, acumulaban esta semana 720 hectómetros cúbicos de agua, cuando cuatro meses atrás, al comienzo del año hidrológico, tenían 374 hm³. En estas fechas, la media de agua embalsada de los últimos cinco años estaba en 419 hm³.

La capacidad de reserva de agua de los embalses peninsulares está al 72'2%, según la información del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Los embalses del Tajo están al 64% y los del Guadiana al 78'8%. Las cuencas internas del País Vasco están al 100% de su capacidad y la cuenca Atlántica andaluza roza el 87%. ■

RADICAL OPOSICIÓN DE LAS ORGANIZACIONES ECOLOGISTAS

"La autovía Toledo-Ciudad Real no se justifica ni económica, ni social ni ambientalmente"



El proyecto de autovía Toledo-Ciudad Real, para el que el Gobierno de Castilla-La Mancha ha presentado tres alternativas, es rechazado de forma contundente por las organizaciones ecologistas WWF, SEO/BirdLife y Ecologistas en Acción, que consideran esta infraestructura "injustificable económica, social y ambientalmente". Miguel Ángel Hernández, coordinador de Ecologistas en Acción, va más lejos y considera que el proyecto puede ser fraudulento, ya que denuncia que se trata de "una fragmentación del proyecto de autopista (AP 41) entre Toledo y Córdoba propuesto en su día por el ministerio de Fomento y que fue rechazado por la Declaración de Impacto Ambiental (DIA). Sin embargo, el ministerio de Fomento y la Junta de Castilla-La Mancha tienen previsto, al parecer, ignorar esta DIA y realizar la misma infraestructura, pero de forma fraccionada. Así, se baraja la posibilidad de que el Ministerio financie el tramo Toledo-Ciudad Real y desarrolle el de Ciudad Real-Córdoba, mientras que la Junta se encargaría de ejecutar el tramo Toledo-Ciudad Real". Las tres organizaciones ecologistas han presentado alegaciones en contra y esperan que la consejería de Industria y Medio Ambiente de Castilla-La Mancha haga una evaluación de Impacto Ambiental negativa, considerando que "el tramo de autovía entre Toledo y Ciudad Real atraviesa una de las principales joyas

del paisaje mediterráneo. La carretera afectaría varios espacios protegidos de la Red Natura 2000, un Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Montes de Toledo, donde habitan especies en peligro de extinción como el lince ibérico, el águila imperial y la cigüeña negra. Toda la zona está muy protegida por los planes de recuperación de estas especies".

Alejandro Sánchez, director nacional de SEO/BirdLife, se ha mostrado muy crítico con la política de infraestructuras del Gobierno nacional, en general, y regional, en particular y ha manifestado que "en vez de ahorrar dinero público en pensiones que se ahorre en aeropuertos que se tienen que cerrar o en autopistas que nadie necesita". Los ecologistas proponen como alternativa para mejorar la comunicación entre Toledo y Ciudad Real utilizar el tramo entre Ciudad Real y Puerto Lápice de la futura 'Autovía Transmanchega' o "sencillamente, que se invierta en la mejora de la actual carretera N-401". Los ecologistas recuerdan que esta carretera tiene un índice medio de tráfico de 4.000 vehículos al día, "cuando Fomento considera que el mínimo necesario para justificar la conversión de una carretera en autovía es de 10.000". En la foto, de izda, a dcha., Miguel Ángel Hernández, Juan Carlos del Olmo y Alejandro Sánchez. ■