

CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

10º INFORME

DE SEGUIMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL FERROCARRIL BADAJOZ-MADRID



Accesos al Túnel de la Dehesa de Terzuelo *(a finales de septiembre de 2024)*

Enero de 2025



Preámbulo

El Club Sénior ha venido redactando Informes periódicos de la situación de los estudios, proyectos y obras del ferrocarril de Altas Prestaciones de Badajoz a Madrid, coincidiendo con la aparición de alguna novedad en el desarrollo de los mismos o con aquellos momentos singulares en los que era oportuno dar a la opinión pública extremeña una información de carácter técnico lo más objetiva posible.

Desde el último informe de marzo de 2023, hasta este momento, no ha surgido ninguna novedad destacable: Se han seguido acometiendo los remates del tramo Badajoz-Plasencia, están en marcha las obras hasta Naval Moral de la Mata y sigue sin realizarse la evaluación medioambiental del tramo castellano-manchego, especialmente pendientes del estudio de nuevas alternativas de trazado en Toledo.

Sin embargo en los últimos días se ha conocido la noticia de que precisamente en ese último tramo, la nueva alternativa propuesta (complementaria a las analizadas en el Estudio Informativo) es aceptada por el Ayuntamiento de Toledo. Ello podría significar que ya se ha tomado una decisión y que el proceso, por fin, se pone en marcha, pero lamentablemente no es así y podría producirse un nuevo retraso ya que la alternativa ha sido rechazada por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. En consecuencia, se abre una nueva incertidumbre que solamente se resolverá cuando el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Democrático emita la definitiva Declaración de Impacto Ambiental. Si el rechazo de las alternativas inicialmente propuestas en el Estudio Informativo ha significado un retraso de dos años para analizar otros trazados, podría ocurrir ahora otro tanto. Para evitarlo es necesario que todas las Administraciones implicadas (Ayuntamiento, Comunidad Autónoma y Ministerios) lleguen a un acuerdo en el menor plazo posible. Extremadura lleva esperando demasiado tiempo, demasiadas incertidumbres y demasiados retrasos. Hay que recordar que el Estudio Informativo está siendo sometido a Evaluación Ambiental en estos momentos, es decir que el proceso está en el mismo punto de partida que estaba en el año 2003, hace nada menos que 21 años.

Por otro lado se ha concretado la actuación en el tramo urbano de Talavera de la Reina. Dado que buena parte del trazado del nuevo ferrocarril tiene una DIA favorable (la emitida en el año 2008) y que en su totalidad fue sometido al proceso de Información Pública, se ha propuesto dividir en dos el Estudio Informativo total, con una parte desde Toledo hasta Talavera de la Reina y otra de Talavera de la Reina hasta Oropesa/Talayuela. De esta forma podría acelerarse la puesta en servicio del tramo más cercano a Extremadura, sometiéndolo directamente a Evaluación Ambiental, proceso que debería ser rápido puesto que todo su trazado ya fue objeto de una valoración medioambiental positiva. Una vez emitida la DIA se aprobaría definitivamente ese Estudio Informativo y se podrían contratar los proyectos de construcción desde Talayuela hasta pasado Talavera de la Reina.

En el presente informe se pretende analizar esas novedades y su repercusión en la marcha de los trabajos y, en consecuencia, de los plazos para la puesta en servicio del nuevo ferrocarril de Extremadura.

Como síntesis de este informe el Club Sénior destaca que:

- Se está pensando en un horizonte de 2030, para la puesta en servicio del tramo castellano-manchego, pero aparentemente es más realista, y sin embargo también optimista, la fecha de 2031 para el tramo Talayuela-Talavera de la Reina y 2034 para el tramo final hasta Toledo.
- El bypass de Mérida, prácticamente terminado, solamente tendrá utilidad si se construye en él una estación-apeadero.
- La nueva estación de Plasencia, cuya ubicación se está estudiando, debería situarse en línea con el nuevo ferrocarril.
- No es probable que la plataforma del tramo Plasencia-Talayuela esté terminada en su totalidad antes del comienzo de 2026, por lo que no entraría en servicio, electrificado, hasta comienzos del año 2028.
- Sería deseable que la anunciada electrificación de la vía convencional desde Talayuela hasta Humanes, se llevara a cabo en el más breve plazo posible

SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PROYECTOS, OBRAS E INSTALACIONES

1.-Tramo Badajoz-Plasencia

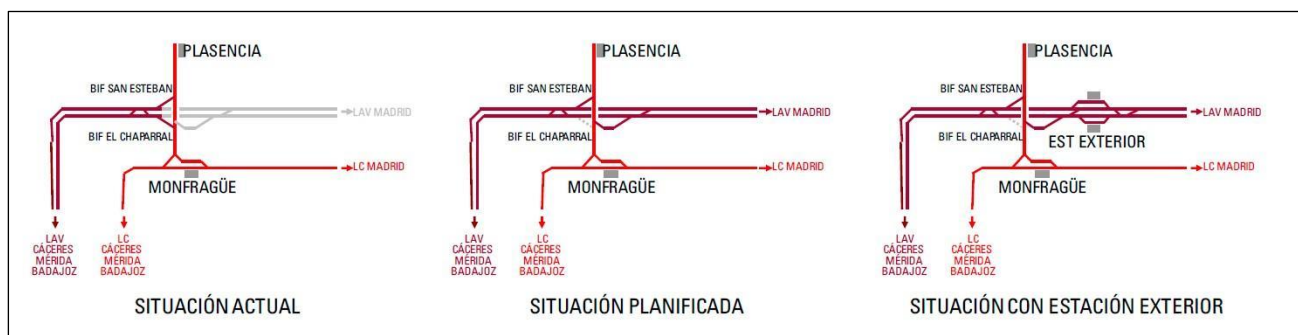
1.1.- El bypass de Mérida (formado por los subtramos San Rafael Cuarto de la Jara y Cuarto de la Jara-Arroyo de la Albuera) está prácticamente terminado, incluida su electrificación. Su construcción se inició en 2019, y por lo tanto se ha realizado en un plazo total de casi 6 años.

Como se ha venido insistiendo en informes anteriores, la entrada y salida de los trenes hasta la actual estación de Mérida implica una importante pérdida de tiempo, minimizando la eficacia de la inversión realizada para mejorar el servicio ferroviario. Para evitarla, se debería dar preferencia a la utilización del bypass, pero no parece aceptable que se queden sin acceso al tren precisamente los usuarios de la capital extremeña.

- **Por ello parece imprescindible que se construya en dicho bypass al menos una estación-apeadero.**

1.2.- Recientemente se ha contratado la redacción de un Estudio Informativo con la finalidad de elegir la alternativa óptima para la implantación y funcionalidad de una nueva estación para Plasencia.

El siguiente croquis, que acompaña al anuncio público de la licitación para dicha contratación,



parece indicar que esa nueva estación podría estar situada en el tramo oficialmente denominado Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia, entre el túnel de la Dehesa de Terzuelo y el cruce con la carretera EX-208 de Torrejón el Rubio y Monfragüe. Si esa fuera la alternativa finalmente adoptada, el acceso a ella desde la ciudad se podría realizar primero a través de la autovía A-66 o de la carretera N-630, después siguiendo la autovía EX-A1 hasta su enlace con la carretera citada Ex-208 desde la que se acceder directamente a la estación.

- **En todo caso es de esperar que la nueva estación esté situada en línea (como estaba inicialmente previsto) para evitar la pérdida de tiempo tan importante que implica la entrada y salida de los trenes hasta la actual estación en el centro de Plasencia.**

1.3.- La utilización de la estación de Cáceres también es causa de pérdida de tiempo de viaje y por ello:

- **No se debe abandonar la idea considerada en el Estudio Informativo Talayuela-Cáceres (cuya aprobación se publicó en el BOE 16 de enero de 2008) de construir un tramo de nuevo trazado al oeste de Cáceres y situar en él una nueva estación.**

1.4.- En el tramo desde Badajoz hasta Plasencia faltan completarse las instalaciones de control, seguridad y comunicaciones.

1.5.- La **estación** de Badajoz se deberá reconsiderar cuando esté definida la vía en su lado hacia la conexión con la línea portuguesa.

Finalmente, conviene recordar que desde la publicación de las respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental, la del tramo Badajoz-Mérida en el BOE del 11 de mayo de 2006 y la del tramo Mérida-Cáceres el 28 de junio de 2006, **han pasado más de 18 años**, que es el tiempo empleado en aprobar definitivamente los Estudios Informativos, redactar los proyectos de construcción, construir la plataforma, extender la vía, electrificar la línea y hacer las instalaciones de control, comunicaciones y seguridad.

Resumen :

Pese a que ha mejorado notablemente el servicio del tramo Badajoz-Plasencia, no se puede considerar completamente terminado, ya que aún se está estudiando la ubicación de una estación, la de Plasencia, se ha construido un bypass en Mérida que solo tendría plena utilización si se construye en él una estación, y las otras dos estaciones, la de Badajoz y, especialmente, la de Cáceres tarde o temprano tendrán que mostrar su carácter provisional haciendo necesario estudiar nuevas ubicaciones.

2.- Talayuela-Plasencia

En este tramo en el que aún se está construyendo la plataforma, **han pasado 17 años, desde que se emitió la DIA**, publicada en el BOE del 6 de diciembre de 2007.

La situación actual de cada uno de los 7 subtramos en que se ha dividido el tramo entre Plasencia y Talayuela y la estimación del año de puesta en servicio de los mismos es la siguiente:

2.1.- Subtramo: Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia (Fuentidueñas)

La construcción de la plataforma se adjudicó a Avintia, Luzpeko y Gyocivil en febrero de 2021, con un plazo de 28 meses y, por lo tanto, deberían haber finalizado en junio de 2023. Aparentemente las

obras marchan a buen ritmo pero no es probable que se terminen, en el mejor de los casos, antes de mediados de 2025.

2.2.- Subtramo: Río Tiétar-Malpartida de Plasencia

La construcción de la plataforma se adjudicó a Ferrovial en octubre de 2019, con un plazo de ejecución de 36 meses, con lo que debería haberse finalizando en octubre de 2022.

Los elementos singulares de este subtramo, además del importante movimiento de tierras, son el viaducto para cruzar sobre la autovía Ex-A1 y el del arroyo Grande ambos bastante avanzados. Las obras de plataforma probablemente ocuparán una buena parte de 2025.

2.3.- Subtramo: Toril-Río Tiétar

La construcción de la plataforma se adjudicó a Ortiz, Rocasa e Ifma en junio de 2019 con un plazo de ejecución de 22 meses y, finalizando teóricamente en abril de 2021.

Los dos viaductos importantes, el de tipo pérgola sobre la autovía EX-A1 y el paso sobre el río Tiétar, están prácticamente terminados y está bastante avanzada la remodelación del enlace de la autovía EX-A1 con la carretera EX-108, que resulta afectado por el trazado del nuevo ferrocarril.

Es probable que la plataforma de este subtramo esté terminada en el primer trimestres de 2025.

2.4.- Subtramo: Casatejada-Toril

Contratada en junio de 2019, a Gevora y Construcciones Sarrión con un plazo de 20 meses, la plataforma de este subtramo debería haberse terminado en febrero de 2023.

Este subtramo incluye la construcción de dos cruces esviados con la vía convencional cuyos viaductos tipo pérgola están prácticamente terminados. Se podría pensar que en 2025 esté completa la plataforma.

2.5.- Subtramos: Navalmoral de la Mata-Casatejada y Talayuela-Arroyo de Santa María

Son los dos subtramos situados a ambos lados de Navalmoral de la Mata, cuya plataforma se terminó hace varios años.

2.6.- Subtramo: Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata

La plataforma de este subtramo, que incluye el tramo urbano y la remodelación de la actual estación de Navalmoral de la Mata, se contrató en marzo de 2022 a Obrascón, Huarte, Lain y Obras Generales del Norte, con un plazo de 36 meses, por lo que es de prever que las obras no estén terminadas hasta mediados de 2025.

2.7.- Plazo total para el tramo Arroyo de Santa María-Plasencia

Por lo tanto, como pronto a partir de mediados de 2025 y suponiendo una concatenación de licitaciones y contrataciones de las obras e instalaciones restantes (extensión de balasto, formación de vía, electrificación e instalaciones de control, comunicación y seguridad) se necesitarán al menos dos años más para su completa ejecución, con lo que el plazo final para el tramo probablemente se extienda **hasta finales de 2027 o comienzos de 2028.**

Resumen

Lo más probable es que el tramo Arroyo de Santa María-Plasencia no entre en servicio, electrificado, hasta comienzos del año 2028, en la hipótesis de que no surjan nuevos retrasos en ninguno de los contratos en marcha ni en las obras y servicios aún por contratar.

4.- Talayuela-Toledo

En el tramo castellano-manchego del Ferrocarril Madrid-Badajoz hay que destacar y recordar que el primer Estudio Informativo, se redactó entre junio de 2001 y abril de 2003, se sometió a información Pública en mayo de ese mismo año y en el diciembre siguiente se presentó a Evaluación Ambiental. Su Declaración de Impacto Ambiental se tardó en redactar casi 5 años publicándose en abril de 2008. El trazado aprobado conectaba con la línea de alta Velocidad Madrid-Sevilla cerca de la localidad de Pantoja (Ttoledo)

La totalidad del tramo se dividió en 8 subtramos, cuyos proyectos de Construcción se contrataron entre enero y octubre 2010 y se aprobaron dos años después, desde marzo a finales de 2012.

Pantoja-Olías del Rey
Olías del Rey-Rielves
Rielves-Carmena
Carmena-Montearagón
Montearagón-Talavera de la Reina
Talavera de la Reina-Calera y Chozas
Calera y Chozas-Oropesa
Oropesa-Talayuela

Pero no se licitó la obra de ningún subtramo, y la DIA prescribió a los 5 años, en 2013.

En marzo de 2018 se contrató un segundo Estudio Informativo, considerando la posibilidad de conectar con la línea de alta velocidad en la ciudad de Toledo. Se aprobó provisionalmente en febrero de 2021 y a continuación fue sometido al proceso de información pública y audiencia de las administraciones. Finalmente se presentó a Evaluación Ambiental a finales de 2022. En ese proceso se consideró necesario estudiar y analizar nuevas alternativas en el entorno de la ciudad de Toledo, proceso que ha finalizado recientemente, presentándose de nuevo para su Evaluación Ambiental en el pasado diciembre de 2024.

El ferrocarril de Extremadura en su tramo castellano-manchego está en el mismo punto de partida de hace 21 años.

La totalidad del trazado considerado en el nuevo Estudio Informativo se ha dividido ahora en cuatro partes:

- **Tramo I**, que afecta a la ciudad de Toledo
- **Tramo II**, que contiene la localidad de Torrijos
- **Tramo III**, que contiene a Talavera de la Reina
- **Tramo IV**, que atraviesa Oropesa

A mediados del mes de diciembre se ha consensuado una solución para el paso del nuevo ferrocarril por Talavera de la Reina con lo que se ha hecho posible dividir el Estudio Informativo en dos partes,

Toledo-Talavera de la Reina (Tramos I y II) y Talavera de la Reina-Oropesa/Talayuela (Tramos III y IV), permitiendo con ello agilizar los trámites técnico-administrativos, ya que el primero de esos estudios informativos se debe someter a un nuevo proceso de información pública y audiencia de las administraciones, pero el segundo se podría presentar directamente a Evaluación Ambiental.

4.1.- Talavera de la Reina-Oropesa/Talayuela.

El Estudio Informativo de esa mitad del tramo castellano-manchego se piensa someter directamente al nuevo proceso de Evaluación Ambiental, estimando que ya fue sometido al proceso de Información pública en el año 2003 y que el trazado ahora propuesto es el mismo de entonces. Efectivamente, el nuevo Tramo III parece coincidir con la suma de los antiguos subtramos Montearagón-Talavera de la Reina y Talavera de la Reina-Calera y Chozas y, así mismo, el Tramo IV coincide con los otros dos subtramos, Calera y Chozas-Oropesa y Oropesa-Talayuela. Esos cuatro subtramos ya fueron objeto de una Declaración de Impacto Ambiental en 2008 y sus proyectos de construcción fueron aprobados en 2012. Por ello, se podrían agilizar los trámites, actualizando y adaptando dichos proyectos en lugar que tenerlos que redactar completamente nuevos. Todo ello suponiendo que la nueva declaración de Impacto Ambiental se emita rápida y favorablemente, ya que los trazados coinciden con los que en su día fueron objeto de una valoración medioambiental positiva.

En todo caso esa actualización de los proyectos no es inmediata ya que han transcurrido 12 años y, además, se trataría de fundir dos proyectos en uno solo para cada Tramo. Si se emite la DIA en el primer trimestre de 2025, los nuevos proyectos podrían contratarse en el último trimestres de 2025, redactarse en solo un año, a lo largo de 2026 y la construcción de la plataforma podría dar comienzo a mediados de 2027. Suponiendo que todas las obras e instalaciones se pudieran concatenar sin demoras y estimando un plazo total de cuatro años, **se podría pensar en poner en servicio el nuevo ferrocarril, hasta pasado Talavera de la Reina, a mediados de 2031.**

Hay que recordar que ahora la DIA prescribe si no han comenzado las obras, cuando hayan transcurrido tan solo 4 (cuatro) años desde su publicación, Se trata de un plazo extremadamente corto para contratar los proyectos, redactarlos y contratar la construcción de alguno de los tramos.

4.2.- Toledo-Talavera de la Reina.

El trazado del nuevo ferrocarril a su paso por Toledo está aceptado por el Ayuntamiento, pero aún no está definido.

El estudio complementario de alternativas, realizado en los dos últimos años ha sido recientemente sometido a un nuevo proceso de Información pública. A continuación se deberá redactar un informe técnico a las alegaciones que se reciban. Todo ese expediente (estudio complementario, alegaciones presentadas e informe técnico) deberá presentarse a Evaluación Medioambiental.

Al tratarse de nuevos trazados requerirán una Evaluación minuciosa y no es probable que se emita una Declaración de Impacto Ambiental antes de finalizado este año 2025. Todo ello suponiendo que no sea necesario analizar por tercera vez nuevas alternativas debido a la oposición de la Comunidad de Castilla-La Mancha al trazado ahora propuesto. Ello implicaría retrasos por un tiempo indefinido.

Una vez emitida la DIA se producirá la Aprobación Definitiva del Estudio Informativo y solamente en ese momento se tendrá una alternativa de trazado concreta y se podrán definir su división en tramos.

Las licitaciones para la contratación de los proyectos, obras e instalaciones de esos tramos requieren de un plazo aproximado de 6 meses cada uno de los tres tipos de contratos. Los proyectos de construcción se redactarían en no menos de 2 años, hipotéticamente a la vez, y el plazo para las obras se estima en cuatro años, como así lo indica para el Tramo I (en Toledo), el propio Estudio Informativo. En suma, se precisan siete años, después de emitida la DIA, para completar las obras de plataforma y formación de vía. A ello hay que sumar al menos otros dos años para la electrificación y las instalaciones de comunicación, control y seguridad, con lo que, suponiendo que la DIA se emita a mediados de este año, **ese tramo podría entrar en servicio, como pronto, a mediados de 2034.**

Resumen:

Es probable que la puesta en servicio del nuevo ferrocarril, hasta pasado Talavera de la Reina, no se produzca antes de mediados de 2031 y para llegar a Toledo haya que esperar a finales de 2034.

5.- Electrificación de la vía convencional

Se debería agilizar la prometida electrificación del tramo castellano-manchego del ferrocarril actual a fin de poder utilizar los trenes híbridos, mucho más rápidos que los de tracción diesel, disminuyendo así los tiempos de viaje, hasta que definitivamente entre en servicio el Tren de Altas Prestaciones. Se trata de una mejora sustancial en gran parte es aprovechable para la electrificación de las vías definitivas.

Resumen final

Para establecer en este informe la fecha probable de puesta en servicio de cada uno de los tramos del nuevo ferrocarril, se han tenido en cuenta los plazos administrativos y técnicos de cada una de las fases implicadas, como la de licitación y contratación de una obra o servicio público, el proceso de información pública, la evaluación ambiental y emisión de la Declaración de Impacto Ambiental. También se han considerado los plazos que en los últimos años de la ingeniería ferroviaria española han sido habituales para la redacción de un proyecto de construcción y para la realización de las obras de plataforma, para la formación de vía, la electrificación, etc.

En modo alguno se han tenido en cuenta los plazos reales que se han producido en el caso del ferrocarril extremeño, con la deficiente gestión de Administraciones de diferentes signos, porque ahora se está pensando en plazos totales de un máximo de 9 años, (desde la Declaración de Impacto Ambiental) para poder en servicio el tramo castellano-manchego, cuando la DIA de otros tramos, como el de Talayuela a Plasencia se emitió hace 17 años y todavía le faltan otros cuatro años más. Y peor es el caso precisamente del tramo hasta Madrid cuya primera DIA se emitió hace 16 años y desde entonces, no se ha conseguido poner ni una sola traviesa del nuevo ferrocarril y en el más optimista de las previsiones aún faltan otros 6 años.

- **Aún no está completamente terminado el tramo Badajoz-Plasencia, entre otras cosas porque falta definir la ubicación de una nueva estación en Plasencia y no se ha estudiado una estación en el bypass de Mérida.**
- **Se estima que el tramo Plasencia-Talayuela no entre en servicio antes de 2028**
- **La fecha probable de entrada en servicio del tramo Talayuela-Talavera de la Reina es la de mediados de 2031. El tramo final hasta Toledo no es previsible que entre en servicio antes de finales de 2034.**
- **Es imprescindible que se electrifique en el menor tiempo posible la vía convencional hasta Madrid**

Las previsiones realizadas en el presente informe, a pesar de no coincidir con el anunciado horizonte de 2030, son optimistas porque en todo caso se requiere concatenar o solapar procesos administrativos, conseguir que los proyectos de construcción y las obras de los cuatro subtramos se redacten a la vez, sin que ninguno de esos contratos se demore y que estén disponibles las partidas presupuestarias correspondientes.

Para que en el año 2031 entre en servicio el tramo hasta Talavera de la Reina y tres años después lo haga el tramo siguiente hasta Toledo, o bien para que se consiga alcanzar el aún mucho más optimista horizonte de 2030, todas las Administraciones implicadas, Ayuntamientos, Comunidad Autónoma y Gobierno, deben llegar a un acuerdo para consensuar soluciones, poner agilizar los trámites, y llegar a completar un ferrocarril que Extremadura necesita y lleva esperando con inusitada paciencia desde el año 2001 en que se iniciaron los primeros estudios. Y que se comiencen las obras en menos de 4 (cuatro) años desde la publicación de la DIA para evitar que ésta vuelva a prescribir como ocurrió anteriormente en el año 2013.

Equipo redactor del Informe

Antonio González Jiménez. Ingeniero de Camino Canales y Puertos. Empresa de Ingeniería, de proyectos de carreteras y autopistas. Responsable servicios técnicos del Ayuntamiento de Parla. 27 años en la Comunidad de Madrid, planes de infraestructuras y equipamientos municipales; obras de infraestructuras públicas de transporte urbano (ferrocarriles, metros ligeros). Participación en todos los planes de ampliación del Metro de Madrid desde 1995 a 2011. Consultor internacional de infraestructuras de transporte público urbano (metros de Moscú, Quito y Lima).

Norberto Díez González. Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, profesionalmente dedicado al urbanismo y a la ingeniería civil, con especial predicación en los últimos 30 años a los estudios y proyectos de carreteras, autovías y autopistas tanto en España como en diversos países de Hispanoamérica. Director de la División de Carreteras de TYPESA desde 1990, hasta finales de 2010.

Junta Directiva del Club Sénior de Extremadura.

Presidente, Cecilio Venegas Fito; **Vicepresidenta:** Rosalía Guntín Ubierno y Manuel Herrero Sánchez; **Secretario general:** Florentino Reinoso González; **Tesorero,** Juan Antonio Gallardo García; **Vocales:** Fernando Juan López Rodríguez, Jorge Gruart Vila, Pilar Acosta Llera, Marcelo Muriel Fernández, Pilar Pérez Breña, Sabina Camacho Calderón, Miguel Ángel Fajardo Caldera, Victoriano Amaya Rico, Antonio Batuecas Quijada, Jesús Caramazana Puebla, José Pagán Romero, Manuel Nieto Ledo, Juan José Hernández Ramírez.



CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

C/ San Juan nº 6-06002 Badajoz

info@clubseniorextremadura.es

www.clubseniorextremadura.es