

CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

11º INFORME

DE SEGUIMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL FERROCARRIL BADAJOZ-MADRID



Inauguración de la estación de Badajoz, en 1866, con un tren procedente de Portugal

Noviembre de 2025



La Comisión Europea ha publicado el pasado 30 de octubre la “Decisión de Ejecución sobre la conexión ferroviaria de Alta Velocidad Lisboa-Madrid”. En ese documento se fijan oficialmente, por primera vez, unos horizontes para ese Corredor Atlántico con los siguientes hitos a conseguir:

- Que en el año 2030 el tiempo de viaje, sin paradas, entre Madrid y Lisboa sea de cinco (5) horas, con tres (3) horas entre Madrid y la frontera y dos (2) horas entre la frontera y Lisboa.
- Que en el año 2034 el tiempo de viaje, sin paradas, entre Madrid y Lisboa sea de tres (3) horas, con dos (2) horas entre Madrid y la frontera y una (1) hora entre la frontera y Lisboa.

Por otra parte, los redactores de este Informe de Seguimiento estiman que el tramo Plasencia-Talayuela estará terminado en su totalidad en 2028, pero para cumplir el primer hito anteriormente indicado en 2030, sería imprescindible, al menos, haber electrificado la vía convencional desde Talayuela hasta Humanes.

El segundo hito es viable, pero para ello se deben concatenar todos los procesos técnicos, económicos y administrativos para completar el tramo Talayuela-Toledo en el año 2034.

A continuación se comenta el contenido de la “Decisión de Actuación”, se describe la situación de los tramos portugueses del ferrocarril (exclusivamente a partir de la información contenida en el citado documento) y se analiza técnicamente el estado actual de los estudios, proyectos, obras e instalaciones de los tramos desde la frontera hasta Madrid.

Como síntesis de este informe el Club Séniior destaca que:

- Si se concatenan adecuadamente todas las actuaciones involucradas en la realización del ferrocarril de Altas Prestaciones entre Badajoz y Madrid, podría completarse a finales de 2034. La Comisión Europea indica que en esa fecha debe estar en servicio toda la línea Lisboa-Madrid.
- El bypass de Mérida solamente tendrá utilidad para los trenes de la región, 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.
- Es probable que también la estación actual de Badajoz deba sustituirse por una estación internacional cerca de la frontera y la de Cáceres por una nueva estación en línea en un hipotético bypass.
- 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 mediados del año 2028.
- Es imprescindible que se electrifique cuanto antes, y como tope en 2030, la vía convencional Talayuela-Humanes.
- Es imprescindible instalar en toda la línea desde Madrid a Lisboa el sistema de gestión de tráfico ERTMS (European Rail Traffic Management System)
- A medio plazo deberá cambiarse el ancho vía “ibérico” por el ancho de vía europeo de 1435 mm, en toda la línea Madrid-Lisboa.

Comentarios

sobre la “DECISIÓN DE EJECUCIÓN” 2025/2198 de 30 de octubre de 2025, de la Comisión Europea, sobre la conexión ferroviaria de Alta Velocidad Lisboa-Madrid.

En el año 2001 se creó la “*Agrupación Europea de Interés Económico de Alta Velocidad España-Portugal*” (AEIE AVEP) para coordinar los diferentes trabajos comunes y gestionar las actuaciones que le confíen, tanto los dos gobiernos nacionales como sus respectivas agencias “Administración de Infraestructuras Ferroviarias” (ADIF) e “Infraestructuras de Portugal” (IP).

Para la Comisión Europea, el objetivo fundamental de realizar esta conexión ferroviaria es la descarbonización del transporte, ofreciendo una alternativa viable a los cuarenta (40) vuelos diarios entre Lisboa y Madrid. Para ello se proponen los siguientes hitos:

- Que en el año **2030** el tiempo de viaje, sin paradas, entre Madrid y Lisboa sea de **cinco (5) horas**, con **tres (3)** horas entre Madrid y la frontera y **dos (2) horas** entre la frontera y Lisboa.
- Que en el año **2034** el tiempo de viaje, sin paradas, entre Madrid y Lisboa sea de **tres (3) horas**, con **dos (2) horas** entre Madrid y la frontera y **una (1) hora** entre la frontera y Lisboa.

En el itinerario total se deberá implantar el sistema de gestión del tráfico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System) siendo además fundamental la adopción de un ancho internacional de vía de 1435 milímetros.

Para la Comisión Europea es “*importante identificar con claridad las actuaciones necesarias para completar la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid y el calendario de éstas, a fin de planificar y optimizar plenamente la disponibilidad de fondos y financiación de la Unión, nacional, regional, así como privada*”.

“*España y Portugal deberán presentar a la Comisión informes periódicos relativos a los tramos situados en sus territorios respectivos, incluidos los compromisos financieros que se hayan contraído y notificarán cualquier retraso significativo que se produzca*”.

En la “*Decisión de Ejecución*” se consideran los siguientes tramos de actuación:

- Tercer puente sobre el río Tajo,
- Lisboa-Évora,
- Évora-Caia,
- Caia-Badajoz,
- Badajoz-Talayuela,
- Talayuela-Madrid.

El estado actual de la línea Lisboa-Madrid es el siguiente:

Sobre los tramos en territorio portugués, en este Informe de Seguimiento del Ferrocarril de Altas Prestaciones Badajoz-Madrid, solo cabe informar de la situación oficial, según lo detallado en la “*Decisión de Ejecución*”, limitando los comentarios exclusivamente a los tramos españoles.

Tercer puente sobre el río Tajo en Lisboa.

Los estudios del nuevo tramo Lisboa-Évora, que incluyen el nuevo puente sobre el río Tajo, se iniciaron en el segundo semestre de 2024 y finalizarán a finales de 2027.

Lisboa-Évora.

Está previsto comenzar en el primer semestre de 2026 la construcción de la doble vía en el tramo actual Poceirao-Bombel de vía única electrificada de unos 22 kilómetros de longitud, Se espera que entre en servicio a finales de 2029.

Évora-Caia

La nueva línea de alta velocidad entre Évora, Elvas y la frontera (en el río Caia) se completará a finales de este año 2025 y se prevé que entre en servicio a mediados de 2026. Aún no está justificada la doble vía desde Elvas a Caia

En resumen, en la parte portuguesa, a finales de 2029 solo quedará por construir el nuevo puente sobre el río Tajo en Lisboa

Caia-Badajoz

Según la “*Decisión de Ejecución*”, la AEIE AVEP, anteriormente citada, encargará los estudios del tramo desde la frontera en Caia hasta Badajoz a finales de este año y deberán terminarse a finales de 2027. De estos estudios se deducirá la conveniencia de construir este tramo con las características de alta velocidad, con puesta en servicio en el año 2034. También se determinará la conveniencia de construir una estación ferroviaria internacional.

El trazado del ferrocarril actual, para acceder a Badajoz desde el norte está formado por una recta entre Sagrejas y Gévora; después de cruzar el río Xévora hace un brusco quiebro, girando hacia el noroeste para entrar en la estación de la ciudad y continúa en línea recta al atravesar el polígono industrial El Nevero. Entre la estación y Caía hay unos cinco kilómetros de vía única sin electrificar.

Es de suponer que si se decide un nuevo trazado para ubicar en él una estación internacional, éste sería la hipotenusa de los dos lados del triángulo Gévora-Caia, con vértice en la estación de Badajoz, ya que si se trata de conseguir un ahorro de tiempos de viaje para ser competitivo con el avión, no tiene sentido obligar a los viajes directos entre Lisboa y Madrid a hacer un recorrido adicional innecesario, pasando a baja velocidad en medio de una zona urbana.

Badajoz-Talayuela

a.- Badajoz-Plasencia

El bypass de Mérida será el itinerario utilizado por los trenes directos, pero por idénticas razones anteriormente expresadas de ahorro de tiempos de viaje, se debería utilizar también en los demás viajes, para lo cual es imprescindible que en dicho bypass se construya una estación-apeadero, como tantas veces se ha reclamado desde anteriores Informes.

En las primeras noticias sobre un borrador del texto de la “*Decisión de Ejecución*” se mencionaba la necesidad de construir también un bypass en Cáceres, que ahora no se menciona explícitamente, aunque es evidente que el paso por la actual estación va en contra del criterio de disminuir los tiempos de recorrido para que el ferrocarril sea competitivo con el avión entre Madrid y Lisboa. Ese trazado en bypass está previsto en el Estudio Informativo aprobado para este tramo y a medio o largo plazo se debería ejecutar incluyendo una estación en línea.

Aún no se sabe la ubicación propuesta para nueva estación de Plasencia, objeto de un estudio Informativo. En todo caso, es de esperar que esté situada en línea, por las mismas razones de ahorro de tiempos de viaje que en los casos anteriores de Mérida y Cáceres

Se pone de manifiesto que la decisión de no hacer estaciones en línea y utilizar las actuales (perdiendo tanto tiempo como el que se va a ganar con las inversiones realizadas entre Badajoz y Plasencia) ha sido un gran error.

Falta completarse las instalaciones de gestión de tráfico ERTMS, entre Badajoz y Plasencia, cuya puesta en servicio lleva varios años anunciada.

En resumen, el tramo Badajoz-Plasencia ya está en servicio, pero quedan varios remates importantes que es de esperar se resuelvan antes de que entren en servicio los demás tramos.

b.- Plasencia-Talayuela

De los 7 subtramos en que se dividió el tramo entre Plasencia y Talayuela, en cuatro de ellos se han completado las obras de plataforma:

- **Talayuela-Arroyo de Santa María**
- **Navalmoral de la Mata-Casatejada**
- **Casatejada-Toril**
- **Toril-Río Tiétar**

El subtramo **Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia (Fuentidueñas)**, que contiene el túnel de Terzuelo, seguramente estará terminado a finales del presente año, o a principios de 2026.

Otro tanto le ocurre al subtramo **Río Tiétar-Malpartida de Plasencia**, con un viaducto sobre la autovía EX-A1, cuya construcción podría completarse también a primeros de 2026.

Si no surgen retrasos, las obras de plataforma del tramo **Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata**, que incluye el tramo urbano de esta localidad, podrían completarse a mediados del próximo año 2026 y dos años después, es decir, a mediados de 2028, podría entrar en servicio toda la línea en territorio extremeño desde Badajoz a Talayuela, límite con la provincia de Toledo.

En el pasado mes de octubre, Adif ha adjudicado para este tramo Talayuela-Plasencia, los contratos para la electrificación, las instalaciones de señalización y gestión de la circulación y la construcción de la base desde la que se realizarán los trabajos de montaje de vía, este último con un plazo de ejecución de 17 meses. Pero aún no se han licitado las obras propiamente dichas de montaje de vía, por lo que es de suponer que el contrato no se adjudicará antes de mediados de 2026.

Este tramo, entre Plasencia y Talayuela, podría entrar en servicio, electrificado, como pronto, a mediados de 2028.

Talayuela-Madrid

Una vez más hay que recordar que este tramo fue objeto de un primer Estudio Informativo, **contratado en 2001**, que se presentó a Evaluación Ambiental en el año 2003 y casi cinco años después, en abril de 2008, se publicó la Declaración de Impacto Ambiental. El trazado aprobado conectaba con la línea de alta Velocidad Madrid-Sevilla cerca de la localidad de Pantoja (Toledo). La totalidad del tramo se dividió en 8 subtramos, (Talayuela-Oropesa-Calera y Chozas-Talavera de la Reina-Montearagón-Carmena-Rielves-Olías del Rey-Pantoja) cuyos proyectos de Construcción se aprobaron a lo largo del año 2012.

Al no haberse contratado y comenzado, ninguna de las obras de esos subtramos, la DIA prescribió a los 5 años, en 2013.

En marzo de 2018 se contrató un segundo Estudio Informativo, en el que se planteó la posibilidad de conectar con la línea de alta velocidad en la ciudad de Toledo. El Estudio se presentó a Evaluación Ambiental a finales de 2022 detectándose, entonces, la necesidad de estudiar nuevas alternativas diferentes a las planteadas, en el entorno de la ciudad de Toledo. Ese estudio complementario, finalizó en diciembre de 2024 y desde entonces se está a la espera de la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental.

En el nuevo Estudio Informativo la totalidad del trazado se ha dividido 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

Y se piensa que pudieran emitirse dos DIAs diferentes, una para los tramos I y II (desde Toledo hasta Talavera de la Reina) y otra para los tramos III y IV (desde Talavera de la Reina hasta Talayuela) con el propósito de adelantar la publicación de ésta, ya que se ha consensuado una solución para el paso del nuevo ferrocarril por Talavera de la Reina y el resto, hasta el límite con la provincia de Cáceres, es el mismo trazado que ya fue objeto de una DIA favorable. Sin embargo, ha pasado el tiempo y ya no es ventajoso contar con dos DIAs porque duplica los esfuerzos a realizar para evitar su prescripción.

En cualquiera de los casos, la primera consideración que hay que hacer es que la Declaración de Impacto Ambiental tiene ahora una **vigencia de tan solo ¡4 años!**

Para evitar que volviera a repetirse la prescripción de la nueva D.I.A. se deberían realizar los siguientes trámites técnico-administrativos:

- Hacer la Aprobación Definitiva del Estudio Informativo y la división en subtramos, lo más rápidamente posible (como máximo en 3 meses)
- Contratar (en un plazo de 6 meses) al menos un proyecto de construcción de plataforma, preferentemente el de algún subtramo coincidente con aquellos de los que existe un proyecto de construcción, aprobado en 2012, al objeto de actualizarlo en el menor plazo posible, por ejemplo en 1 año. Si se emiten dos DIAs diferentes, hay que tener en cuenta que los proyectos de construcción de los subtramos de nuevo trazado podrían requerir un plazo de al menos dos años.
- Contratar (en un plazo de 6 meses) las obras de plataforma correspondientes al proyecto actualizado (y al proyecto de un tramo de nuevo trazado, si hay dos DIAs) en el menor plazo posible y dar comienzo oficialmente a las mismas, para evitar la prescripción.

En total se tardarían 39 meses en dar comienzo las obras de plataforma, de un tramo de nuevo trazado, menos de los cuatro años de vigencia de la Declaración de Impacto Ambiental, pero con muy escaso margen, ya que cualquier retraso en alguna de las fases administrativas de contratación, o en la redacción de los proyectos, podría sobrepasar los 48 meses.

Suponiendo que el desarrollo del resto de subtramos fuese igual de rápido, todas las obras de plataforma darían comienzo dentro de 39 meses, contados desde primeros de 2026, es decir en la primavera de 2029. Y cinco años después (3 para la construcción de la plataforma y 2 años para la formación de vía, electrificación y resto de instalaciones) es decir, en la primavera de 2034, se pondría en servicio la línea. Para ello, hay que esperar algo casi imposible, como que no surjan retrasos en la redacción de ninguno de los ocho proyectos ni en ninguno de los contratos de obras y de instalaciones y, además, se disponga de la totalidad del presupuesto necesario para contratarlos, que seguramente rondará los 1500 millones de euros. Por todo ello sigue siendo optimista pensar que se terminen las obras a finales de 2034.

Esa fecha implica que en el tramo que falta del nuevo ferrocarril extremeño **se necesitarían 9 años** desde la publicación de su D.I.A., mucho menos que lo que

realmente se ha tardado en los dos tramos anteriores, desde Badajoz a Talayuela. En efecto, desde la publicación de las Declaraciones de Impacto Ambiental, del tramo entre Badajoz y Plasencia (de mayo y junio de 2006), **han pasado más de 19 años**, y aún no se puede considerar que este tramo esté completamente terminado y en el tramo Talayuela-Plasencia la DIA se emitió en 2007, y se espera que las obras finalicen **21 años** después, en 2028. En lo que falta para completar la línea Madrid-Badajoz, solamente si se toma nota de los fallos cometidos hasta ahora, para no repetirlos y se aceleran los procesos técnico-administrativos implicados, se podría conseguir reducir ese plazo nada menos que a la mitad.

Por todas esas consideraciones pensar que el Ferrocarril de Altas Prestaciones Madrid-Badajoz esté completamente terminado a finales de 2034 es una hipótesis optimista. Pero deberá estar terminado en esa fecha, ya que así lo exige la Comisión Europea en el punto (10) de la Decisión de Ejecución:

“España también se ha comprometido a hacer todo lo posible para finalizar el nuevo tramo de la línea de alta velocidad entre Talayuela y Madrid de aquí a 2030. Sin embargo, debido a las limitaciones técnicas y financieras a las que se enfrenta Portugal, la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid no concluirá antes de finales de 2030. Deberá estar plenamente terminada antes de finales de 2034”

En Resumen:

El tramo Talayuela-Madrid, deberá estar plenamente terminado antes de finales de 2034”

La Administración Autonómica y la sociedad civil extremeña deberían exigir a los responsables del Ferrocarril de Altas Prestaciones, **que hagan público un calendario de fechas de terminación de las diferentes fases implicadas, comprometiéndose formalmente a su cumplimiento**. Un calendario que, por ejemplo, incluyera las siguientes fases:

- Fecha prevista para la publicación de la, Declaración de Impacto Ambiental.
- Fecha previstas para la licitación de los contratos para la redacción de los proyectos de construcción de plataforma.
- Plazos contractuales de redacción de los proyectos.
- Fechas previstas para la licitación de los contratos de realización de las obras de plataforma.
- Plazos contractuales de realización de las obras de plataforma.
- Fechas previstas para la licitación del contrato (o de los contratos) de formación de vía y plazos fijados de realización.
- Fechas previstas para la licitación de los contratos de electrificación e instalaciones y plazos fijados para su realización

5.- Electrificación de la vía convencional

En anteriores informe se ha venido insistiendo en la importancia de agilizar la prometida electrificación del tramo castellano-manchego del ferrocarril actual a fin de poder pasar de los trenes híbridos a los exclusivamente eléctricos, mucho más rápidos y modernos, disminuyendo así los tiempos de viaje, hasta que definitivamente entre en servicio el Tren de Altas Prestaciones.

Para cumplir el objetivo de la Comisión Europea de poder ir en el año 2030 de Madrid a Lisboa, sin paradas, en 5 horas (3 horas de Madrid a la frontera y 2 horas de la frontera a Lisboa), es imprescindible que esté electrificada la línea convencional desde Talayuela hasta Humanes.

Resumen final

- Aún no está completamente terminado el tramo Badajoz-Plasencia, entre otras cosas, porque falta definir la ubicación de una nueva estación en Plasencia, no se ha estudiado una estación en el bypass de Mérida y no se ha completado la instalación del sistema ERTMS. También es probable que la estación actual de Badajoz deba sustituirse por una estación internacional cerca de la frontera y la de Cáceres por una nueva estación en línea en un hipotético bypass.
- Se estima que el tramo Plasencia-Talayuela no entre en servicio antes de mediados de 2028.
- La Comisión Europea indica que el nuevo ferrocarril de Badajoz-Madrid, deberá estar plenamente terminado antes de finales de 2034.
- Es imprescindible que la electrificación de la vía convencional desde Talayuela hasta Humanes, se lleve a cabo en el más breve plazo posible, para cumplir el requisito requerido por Europa de unir, a partir de 2030, Madrid y Lisboa, con trenes sin paradas, en un tiempo de cinco horas, (3) horas hasta la frontera y dos (2) más hasta Lisboa.
- Extremadura debe exigir un calendario detallado de ejecución del nuevo ferrocarril con el compromiso formal de su cumplimiento.
- Se deberá adoptar para toda la línea el ancho europeo de vía de 1435 mm.

Redactores 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 predilección 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 TYPASA desde 1990, hasta finales de 2010.

Junta Directiva del Club Sénior de Extremadura.

Presidente de Honor: José Julián Barriga Bravo; **Presidente,** Cecilio Venegas Fito; **Vicepresidenta:** Rosalía Guntín Ubiego y Manuel Herrero Sánchez; **Secretario general:** Florentino Reinoso González; **Tesorero,** José Antonio Gallardo García; **Vocales:** Pilar Acosta Llera, Pilar Pérez Breña, Sabina Camacho Calderón, Jorge Gruart Vila, Ricardo Hernández Mogollón, Fernando López Rodríguez, y Marcelo Muriel Fernández.



CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

C/ San Juan nº 6-06002 Badajoz

info@clubseniorextremadura.es

www.clubseniorextremadura.es