

CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

12º INFORME

DE SEGUIMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL FERROCARRIL BADAJOZ-MADRID



Construcción del viaducto sobre la EX - A1 en Malpartida de Plasencia (enero de 2026)

Junio de 2026



Han transcurrido ya varios años desde que el Club Sénior comenzó a realizar informes técnicos sobre la evolución del proceso de construcción de la nueva línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. En todos ellos, los ingenieros encargados de su elaboración han mostrado serias dudas sobre el cumplimiento de las previsiones oficiales, debido a los continuos retrasos tanto en la tramitación de los proyectos como en la ejecución de las obras.

En este nuevo documento, el duodécimo de esos informes, los técnicos del Club Senior, vuelven a lanzar importantes advertencias sobre el incumplimiento, por parte de la Administración, de sus propios calendarios y compromisos. El informe señala además que, de no adoptarse medidas urgentes, la conexión ferroviaria Madrid-Badajoz no entrará en servicio hasta 2036, es decir, dos años más tarde de lo anunciado por el propio Gobierno.

Como síntesis de este informe el Club Sénior destaca que:

- En el tramo Badajoz-Plasencia, aunque aparentemente esté terminado, faltan algunos flecos importantes, como el tramo Caia-Badajoz que probablemente incluya una nueva estación, el futuro bypass de Cáceres, también con una nueva estación y las estaciones en línea de Mérida y Plasencia. Además hay que terminar de poner a punto el sistema ERTMS.
- El tramo Plasencia-Talayuela avanza con un cierto retraso, pero es de esperar que entre en servicio **a finales de 2028**.
- Para el tráfico de viajeros es absolutamente imprescindible que se **electrifique cuanto antes, y como tope en 2030, la vía convencional** entre Talayuela y su futura conexión con el AVE Madrid-Sevilla.
- Se debe 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 de vía "ibérico", de 1668 mm, por el ancho de vía europeo, de 1435 mm, en toda la línea Madrid-Lisboa.
- **No se cumplirá el primer hito propuesto por la Comisión Europea para España** (ir de Madrid hasta la frontera portuguesa, sin paradas, en 3 horas el año 2030) si no se aceleran todos los trámites, proyectos y obras de la "conexión transitoria" de la vía convencional desde Bargas, con el AVE Madrid-Sevilla al sur de Pantoja, que previsiblemente se terminará un año después, en 2031.
- **El tramo Talayuela-Toledo**, era muy difícil que entrara en servicio en 2034, para cumplir el segundo hito propuesto por la Comisión Europea (unir Madrid con la frontera de Portugal, sin paradas, en 2 horas). Con la previsión de redactar un nuevo Estudio Informativo, lo más probable es **que no se termine antes de 2036**.

El 30 de octubre de 2025 la Comisión Europea publicó la “**Decisión de Ejecución sobre la conexión ferroviaria de Alta Velocidad Lisboa-Madrid**”, en la que se fijaron unos horizontes de puesta en servicio de dicho ferrocarril con dos retos trascendentales:

- 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 anterior 11º Informe de seguimiento del ferrocarril Madrid-Badajoz, redactado por el Club Sénior en noviembre de 2025, se analizaban las posibilidades de cumplir con estos hitos especialmente en lo que atañe a la parte española, estimando que para cumplir el primer requisito sería imprescindible haber electrificado la vía convencional desde Talayuela hasta Humanes, dado que el tramo Plasencia–Talayuela podría entrar en servicio dos años antes de 2030. Para que se cumpliera el segundo hito se deberían concatenar todos los procesos técnicos, económicos y administrativos a fin de completar el tramo Talayuela-Toledo en el año 2034.

Han pasado 8 meses desde entonces y la situación actual no permite en modo alguno ser optimista, especialmente por dos motivos:

- No han comenzado las obras de la electrificación de la vía convencional.
- En el tramo Talayuela-Toledo los torpes pasos que se están dando parecen más encaminados a retrasar el proceso que a adelantar los plazos para conseguir la puesta en servicio. El horizonte de 2034 se antoja inalcanzable.

A continuación se analiza técnicamente la situación actual de los estudios, proyectos, obras e instalaciones del ferrocarril de Badajoz a Madrid.

ESTADO ACTUAL DE LA LÍNEA BADAJOZ-MADRID

El análisis de la situación actual de la línea ferroviaria, se realiza bajo el prisma del cumplimiento de los hitos marcados por la Comisión Europea.

1.- Requisitos de la Comisión Europea

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 ha propuesto 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.

Y además exige estos requisitos generales:

- Que en el itinerario total se deberá implantar el sistema de gestión del tráfico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System).
- Se deberá adoptar un ancho internacional de vía de 1435 milímetros, sustituyendo el ancho “ibérico” actual de 1668 mm.

2.- Caia-Badajoz

Según la “Decisión de Ejecución”, se está estudiando la conveniencia de construir este tramo con las características de alta velocidad, con puesta en servicio en el año 2034, determinando la conveniencia de construir una estación ferroviaria internacional.

Es muy probable que, finalmente, se proyecte un nuevo trazado en las inmediaciones de Badajoz, un bypass en el que situar una nueva estación, 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 por la estación actual.

3.-Badajoz-Plasencia

El bypass de Mérida está terminado, pero sigue sin saber nada de la imprescindible estación en línea que se debería construir en dicho bypass.

Tampoco se tienen noticias de un futuro nuevo trazado del ferrocarril a su paso por la ciudad de Cáceres, como estaba previsto en el Estudio Informativo aprobado para este tramo, trazado que a medio 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.

A medida que se va haciendo patente la importancia de ganar tiempo de viaje para ser competitivo con el avión (en los trayectos extremos entre Lisboa y Madrid) y con la autovía (en los desplazamientos intermedios) se pone más de manifiesto el error de haber rehabilitado las estaciones actuales de Mérida, Cáceres y Plasencia, así como mejorar las vías de acceso a las mismas, en lugar de haber hecho estaciones en línea. Ha sido una inversión inútil que implica una considerable pérdida de tiempo de viaje para todos los usuarios.

Sigue sin completarse la instalación 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 algunos de gran importancia.

4.- Plasencia-Talayuela

La construcción de la plataforma de cuatro de los siete subtramos entre Plasencia y Talayuela está terminada desde hace tiempo. Los otros tres van con un cierto retraso y probablemente no entren en servicio al principio de 2028, como se pensó que podría ocurrir. Son los siguientes:

Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata, que incluye el tramo urbano de esta localidad, **Río Tiétar-Malpartida de Plasencia**, con un viaducto sobre la autovía EX-A1 y **Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia (Fuentidueñas)**, que contiene el túnel de Terzuelo.

Están en marcha los contratos para la formación de vía, la electrificación y los sistemas de señalización y gestión de tráfico, pero aún no han comenzado las obras correspondientes. En todo caso existe un cierto margen para llegar al año 2030 y es de esperar que este tramo no sea un obstáculo para que se cumpla el hito marcado por la comisión Europea para ese año, de cubrir el tramo Madrid-Badajoz, sin paradas, en 3 horas.

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

5.- Electrificación de la vía convencional

En varios informes anteriores se ha insistido en la enorme importancia de electrificar la línea convencional desde Talayuela hasta Humanes para conseguir que entre Badajoz y Madrid solamente circulen trenes de tracción eléctrica, mucho más rápidos y cómodos que los trenes híbridos. En la situación actual, en la que se está proponiendo una conexión transitoria de la vía convencional desde Bargas, con el Ave Madrid-Sevilla, al sur de Tantoja, **esta electrificación resulta imprescindible.**

Se tiene noticia de la intención de Adif de contratarla con un importe del orden de los 130 millones de euros.

6.- Talayuela-Madrid

El pasado 20 de mayo de este año 2026, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible emitió una nota de prensa comunicando que se **“desbloquea la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura con una conexión transitoria y se lanza un nuevo estudio informativo para el paso por Toledo”**.

A continuación se analiza esa doble propuesta:

El atasco que se pretende “desbloquear”, es el que se viene produciendo nada menos que desde el año 2001 en que se contrató un primer Estudio Informativo, para el tramo castellano-manchego. Ese documento se sometió a los procesos técnico-administrativos reglamentarios concluyendo con una Declaración de Impacto Ambiental favorable, una aprobación definitiva del Estudio Informativo y la contratación de los proyectos de construcción de plataforma, correspondientes a los 8 subtramos en que se dividió el tramo entre Talayuela (Cáceres) y Pantoja (Toledo). Todos los proyectos se aprobaron en el año 2012, pero ninguno se llevó a efecto y al no haber comenzado las obras, en 2013 prescribió la DIA, una vez pasados 5 años desde su publicación en 2008.

Se podría haber actualizado la DIA, a fin de recuperar todos los trabajos hasta entonces realizados, pero se dejó pasar el tiempo, hasta que en el año 2018 se decidió comenzar, desde el origen, con un nuevo Estudio Informativo, pero introduciendo un cambio sustancial, ya que en lugar de conectar con la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla a la altura de la localidad de Pantoja, se estudiaron diferentes alternativas para conectar con el nuevo ferrocarril de Toledo-Atocha. En dicho estudio la totalidad del tramo se dividió en cuatro partes:

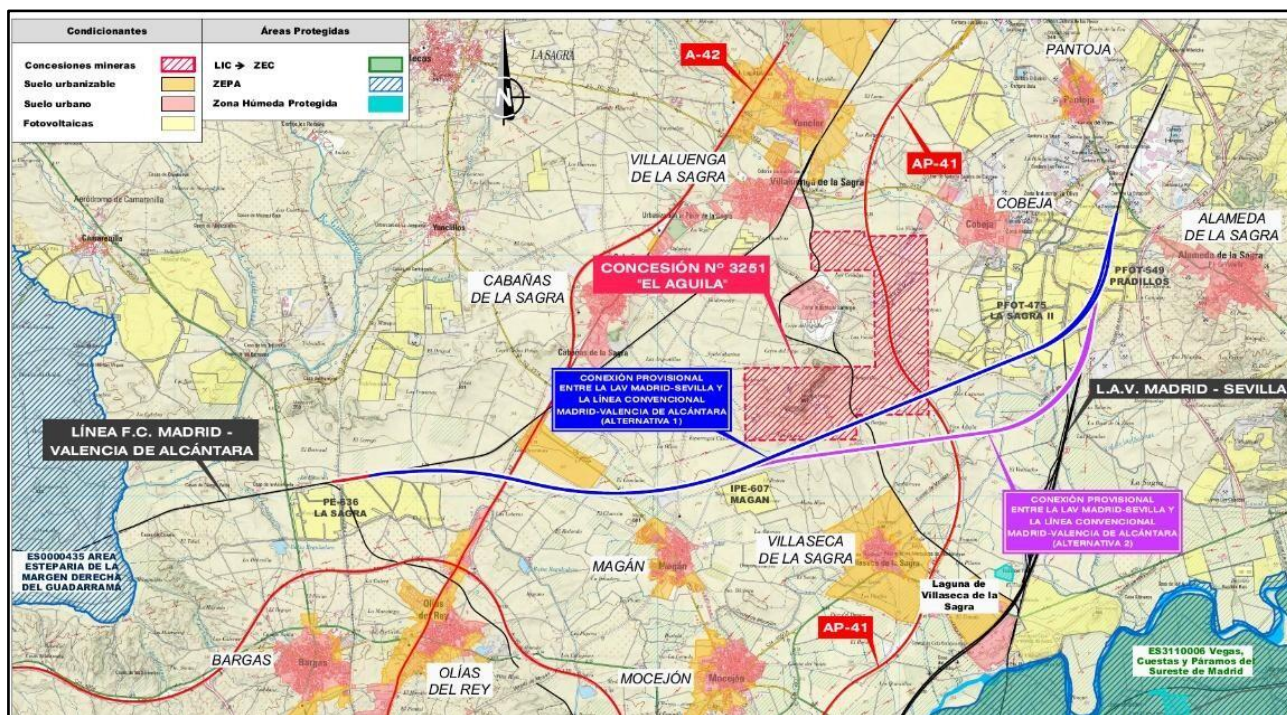
- **Tramo I**, que afecta a la ciudad de Toledo
- **Tramo II**, que contiene la localidad de Torrijos
- **Tramo III**, que contiene a Talavera de la Reina
- **Tramo IV**, que atraviesa Oropesa

Una vez redactado y cumplido el proceso de información pública 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. Se decidió redactar un tercer Estudio Informativo, Complementario, que finalizó en diciembre de 2024, pero de nuevo han surgido serias discrepancias entre las alternativas planteadas por el Ministerio y los criterios de las Administraciones local y autonómica en torno a la ciudad de Toledo.

Esas discrepancias entre Administraciones son las causantes del enorme atasco que ahora el Ministerio de Transportes pretende desbloquear con estas dos actuaciones:

- Conexión transitoria de la vía convencional en el entorno de Bargas, con el AVE Madrid-Sevilla, al sur de Pantoja.
- Redacción de un Estudio Informativo para plantear otras alternativas de trazado en Toledo.

CONEXIÓN TRANSITORIA.



Dos alternativas para la conexión transitoria de la línea convencional con el AVE Madrid-Sevilla

En la citada Nota de Prensa se dice:

*“En los próximos días se va a someter a información pública un **estudio informativo complementario** que desarrolla una conexión transitoria entre la LAV Madrid-Sevilla y la línea convencional Madrid - Valencia de Alcántara en el entorno de Bargas (Toledo), que permitirá adelantar los plazos para la mejora de los tiempos de viaje del centro peninsular con Extremadura”.*

En dicho estudio (es el cuarto E.I. redactado para este tramo, el segundo a cargo de la empresa estatal INECO), se contemplan dos alternativas, resultando más ventajosa, en el análisis multicriterio realizado, la Alternativa I. Los presupuestos base de licitación estimados son de 334 millones de euros para la Alternativa I y 408 millones para la Alternativa II y los plazos de ejecución de las obras, según dicho estudio informativo, oscilan entre los 32 y los 39 meses. Teniendo en cuenta que se abre en este momento el proceso de información pública, al que seguirá el informe técnico a las alegaciones que se reciban y el posterior periodo para la evaluación ambiental y la redacción de la Declaración de Impacto Ambiental, es de suponer que el estudio informativo no esté definitivamente aprobado, como muy pronto, a finales de este año 2026. A continuación se deberá redactar un proyecto de construcción, en un plazo muy probablemente superior a dos años. En resumen, las obras podrían comenzar a principio de 2029 y terminar 32 ó 39 meses después, es decir, en la hipótesis más optimista, en el otoño de 2031.

La razón de ser de esta conexión transitoria es *“adelantar los plazos para la mejora de los tiempos de viaje”*. Se entiende que esa mejora de los tiempos de viaje se refiere a conseguir unir Badajoz con Madrid, en 2030, sin paradas, en 3 horas a través de la vía convencional, pero que no estará conectada a la línea de AVE hasta un año después.

Además, para que efectivamente sea una notable mejora de los tiempos de viaje **es imprescindible que se electrifique toda la vía actual desde Talayuela hasta Bargas antes de 2030** (en la hipótesis de que en esa fecha también esté electrificado el tramo Talayuela-Plasencia). Sin embargo, la electrificación de la vía actual, apenas se destaca en la nota de prensa, citándola solamente en una frase como *“futura electrificación de la línea convencional”*

REDACCION DE UN QUINTO ESTUDIO INFORMATIVO

Es la segunda actuación prevista por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:

*“Paralelamente, se redactará **un nuevo estudio informativo**, cuyo contrato se formalizará en las próximas semanas, que contemple los nuevos trazados de la línea de Alta Velocidad definitiva a su paso por Toledo propuestos por las administraciones de Castilla-La Mancha.”*

*“El conocimiento que ya se tiene del entorno de Toledo por los trámites ya realizados indican que el nuevo estudio informativo **requerirá la elaboración de numerosos estudios temáticos** siendo, especialmente relevantes los análisis patrimoniales, hidrológicos y ambientales y con gran complejidad técnica”.*

Eso quiere decir que para redactar ese estudio informativo puede precisarse un largo plazo, con la incertidumbre final de que aunque se llegue a acordar la viabilidad de las alternativas planteadas por la Administración Autonómica, la Declaración de Impacto Ambiental puede pronunciarse en contra. Pero en todo caso, estimando en dos años el plazo de redacción, después hay que sumar los tiempos para la información pública, la evaluación ambiental y la contratación del proyecto de construcción, es decir un año más y, por lo tanto, hasta mediados de 2029 no comenzaría la redacción del proyecto de construcción, hasta dos años después, en 2031, no comenzarían las obras de plataforma, de formación de vía, de electrificación y las instalaciones de comunicación y seguridad todo lo cual no se completará hasta cinco años después es decir, que ese tramo no entraría en servicio **hasta mediados de 2036**.

El estudio de soluciones para llegar a Toledo desde Extremadura se comenzó en el año 2018 con un estudio informativo en el que solo era necesario analizar un 25% del trazado, ya que el resto estaba aprobado e, incluso, había sido definido en varios proyectos de construcción. Una vez finalizada la redacción de ese nuevo E.I. al ser expuesto a información pública, se hizo patente que las alternativas planteadas no eran aceptadas por el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma y se decidió hacer un tercer Estudio Informativo (*“Estudio Informativo Madrid – Oropesa, Nuevas Propuestas de Trazado”*) que se redactó entre 2022 y 2024. Las nuevas alternativas consideradas en el citado estudio tampoco resultaron aceptadas y desde entonces hasta la actualidad se han seguido analizando diferentes opciones sin llegar a ningún acuerdo favorable a la Administración Autonómica.

Se ha perdido todo lo estudiado y proyectado en 17 años (desde 2001 hasta 2018) para este tramo Talayuela-Madrid. Luego han pasado otros casi 8 años estudiando cómo llegar a Toledo y ahora se propone contratar un ¡quinto estudio Informativo!, cuyo plazo de ejecución aún no se conoce y que bien pudiera demorarse otros dos años, (*“el nuevo estudio informativo requerirá la elaboración de numerosos de estudios temáticos siendo, especialmente relevantes los análisis patrimoniales, hidrológicos y ambientales y con gran complejidad técnica”*) sin que nadie garantice que los trazados propuestos sean aceptados por todas las partes implicadas. Además surgen muchas preguntas sin respuesta:

¿Qué alcance tiene dicho estudio? ¿Se va a analizar todo el tramo desde Talayuela, o solamente se van a considerar estas nuevas alternativas en Toledo?, En este caso ¿qué tratamiento tendrán cada uno de los tramos en los siguientes procesos de información pública y declaración de Impacto ambiental? ¿La alternativa finalmente consensuada contará con la aceptación de Medio Ambiente o podría implicar impactos críticos no considerados que la invalidarían, obligando a plantear nuevas opciones?

Son incógnitas que hacen temer nuevas y mayores demoras.

Se podría ahorrar mucho tiempo y muchas energías incorporando al proceso de diseño de alternativas de trazado a su paso por Toledo a todos los organismos implicados, mediante un equipo multidisciplinar formado por los técnicos del Ministerio, los técnicos del

Ayuntamiento, los de la Comunidad Autónoma y los de Medio Ambiente, para que la alternativa propuesta tenga asegurados todos los beneplácitos. Con ese trazado, previamente aceptado por todos los organismos afectados, se podría redactar una sencilla Adenda incorporándola al existente *“Estudio Informativo Madrid–Oropesa, Nuevas Propuestas de Trazado”* y emitir a continuación la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental que sin duda sería favorable. Se ahorrarían así un par de años.

Por otro lado, mientras se estudia cómo llegar a Toledo se podría avanzar en el resto del itinerario, ya que una buena parte del tramo cuenta con proyectos de construcción aprobados hace nada menos que 14 años. Se mencionó hace tiempo que podría adelantarse una declaración de impacto ambiental para dos de los tramos en que se ha dividido el itinerario total, concretamente para el Tramo IV “Oropesa” y el Tramo III “Talavera” de la Reina” cuyos trazados están completamente consensuados, pero no se ha vuelto a dar ninguna información al respecto. Aunque los citados proyectos de construcción de plataforma aprobados hayan quedado obsoletos y no resultara factible actualizarlos, se podría aprovechar mucha de la información en ellos contenida (cartografía, geometría del trazado, estudios geológico-geotécnicos, tipología de estructuras, etc.) por lo que los plazos de redacción de los nuevos proyectos podrían reducirse considerablemente.

Ninguno de los numerosos errores técnico-administrativos y fallos de gestión cometidos, en estos 25 años con el Tren de Altas Prestaciones de Extremadura, han servido para enmendar la actuación y se sigue deshojando la margarita en lugar de ponerse, nunca mejor dicho, manos a la obra. Extremadura contempla entre asombrada, decepcionada y enormemente enojada, que en estos momentos no se sepa cuál es el trazado definitivo que se va a proyectar y construir. Para hacerse una idea de lo que la ingeniería española puede hacer en ese tiempo, hay que recordar que la práctica totalidad de red española de Alta Velocidad y la inmensa mayoría de las autovías que han transformado la red de carreteras, se han estudiado, proyectado y construido en un cuarto de siglo.

En el ferrocarril de Alta Velocidad de Extremadura se han empleado 25 años en pensar cómo hacer el tramo más cercano a Madrid y se anuncia ahora que hay que seguir pensándolo...

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 finales de 2028.**
- **Es imprescindible que la electrificación de la vía convencional desde Talayuela hasta su conexión con una vía electrificada cerca de Madrid, se lleve a cabo en el más breve plazo posible, para cumplir el requisito de la Comisión Europea 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.**
- **Se ha decidido construir una “conexión transitoria” de la vía convencional a la altura de la localidad de Bargas para conectarla con el AVE Madrid-Sevilla (Toledo) al sur de Pantoja con un plazo previsible para las obras de 32 a 39 meses, a contar después de que se emita la DIA y se redacte el proyecto de construcción. Se deduce de previsión oficial, que no entraría en servicio hasta el otoño de 2031, con un año de retraso.**
- **La Comisión Europea indica que el nuevo ferrocarril de Badajoz-Madrid, deberá estar plenamente terminado antes de finales de 2034, pero la decisión de redactar un nuevo Estudio Informativo podría retrasar su puesta en servicio dos años, hasta 2036.**

Se cumplen 25 años desde que se empezó a pensar el nuevo ferrocarril desde Madrid hasta el límite de la provincia de Cáceres y aún no han empezado las obras

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 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 de Honor: José Julián Barriga Bravo; **Presidente,** Cecilio Venegas Fito; **Vicepresidenta:** Rosalía Guntín Ubierno 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