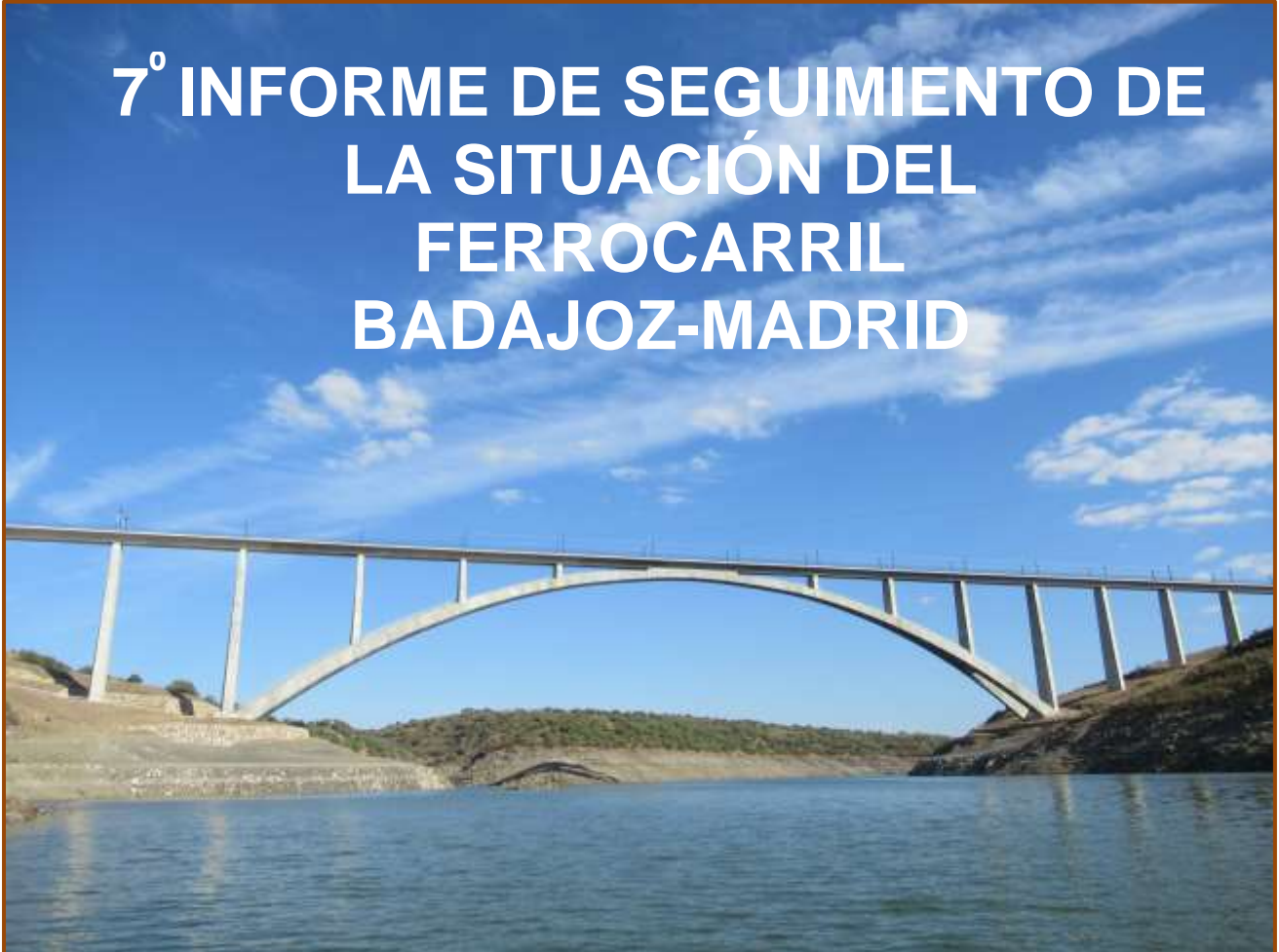


# CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

## 7º INFORME DE SEGUIMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL FERROCARRIL BADAJOZ-MADRID



Puente del Ferrocarril de Altas Prestaciones sobre el río Almonte, desde el embalse de Alcántara

Octubre de 2021



# El Club Sénior señala que

Apenas hay novedades desde nuestro anterior Informe de Seguimiento, de marzo de este mismo año, por lo que continúan o aumentan las incertidumbres sobre el cumplimiento de las fechas de puesta en servicio del tramo Badajoz-Plasencia.

Las dos primeras promesas oficiales hechas en 2003 y 2004, fijaban la terminación del AVE Madrid-Extremadura en el año 2010. Nueve años después el AVE pasó a ser un Tren de Altas Prestaciones que estaría listo en 2015, y pasados otros tres años más, se prometió que estaría terminado en 2019 y electrificado en 2020, promesa que un año después se retrasaría a 2021, pero limitándose exclusivamente al tramo Badajoz-Plasencia. La última promesa fija la puesta en servicio en 2022 sin aclarar si se trata de un tren electrificado o de tracción diesel.

El ferrocarril Madrid-Badajoz se empezó a estudiar hace 20 años (en 2001) y aún no ha circulado ni un solo tren por nuevas vías. Es manifiesta la ausencia de una gestión eficaz que evite los frecuentes retrasos, incluso de dos años en el comienzo de las obras contratadas, los modificados de plazos e importes y que no se coordinen y concatenen adecuadamente las diferentes actuaciones para conseguir acortar los plazos globales.

Todos estos retrasos son inexplicables y, lo que es peor inexplicados, porque nadie asume la responsabilidad de informar verazmente a los extremeños de las razones que los motivan.

## Como síntesis de este informe se destaca que:

- Es prácticamente imposible que en este año 2021 puedan circular trenes diesel por la nueva vía. La electrificación hasta Badajoz no se completará hasta el verano del próximo año. ¿Circularán trenes eléctricos antes de que termine 2022?
- La Plataforma de dos de los tramos de Plasencia a Navalmoral de la Mata es muy probable que no estén terminadas antes del primer semestre de 2025 y, en consecuencia, no estarán completos y electrificados hasta bien entrado 2027.
- Es notable la lentitud en el análisis de alegaciones presentadas en el periodo de información pública del Estudio Informativo Madrid-Oropesa que finalizó hace 8 meses.

## **SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PROYECTOS, OBRAS E INSTALACIONES**

### **1.- Estaciones de Badajoz, Mérida, Cáceres y Plasencia**

La estación de Badajoz está pendiente de la continuación del ferrocarril hacia Lisboa, por lo que no ha parecido oportuno modificar el trazado de la vía en sus inmediaciones para construir una nueva estación en línea, algo que podría ser objeto de estudio en una fase posterior.

Sin embargo en el estudio Informativo Talayuela-Cáceres, estaba previsto que se estudiara un nuevo trazado en el entorno de la ciudad de Cáceres de forma que se ubicara en él una estación en línea. Ese estudio nunca se llegó a concretar.

Por el contrario en los casos de Mérida y Plasencia si se van a construir sendas vías en bypass en las que teóricamente debería construirse las respectivas estaciones en línea, pero la realidad es que también se ha optado por seguir utilizando las viejas estaciones.

La remodelación de las estaciones de Cáceres y Plasencia está contratada en agosto de 2019 con un plazo de ejecución de 10 meses y la de las estaciones de Badajoz y Mérida en junio de aquel mismo año con un plazo de ejecución de 11 meses. Es decir, que la remodelación de los cuatro edificios debería haberse terminado al comienzo del verano de 2020 y, sin embargo ninguna de ellas se ha concluido en este otoño de 2021. Los retrasos son de más de un año.

Por otro lado, la renovación de las vías de acceso de las estaciones de Badajoz, Aljucén, Mérida y Cáceres se ha licitado en el mayo pasado, pero aún no se ha adjudicado el contrato. En el mejor de los casos, de contratarse inmediatamente, las obras correspondientes finalizarían en el verano de 2023, ya que el plazo de ejecución es de 20 meses.

¿Habrá que esperar a que esté terminada la remodelación de las estaciones, para poner en servicio el nuevo tramo Badajoz-Plasencia aunque sea con trenes de tracción diesel?

¿Obligarán a reducir la velocidad de circulación de los trenes, las obras de renovación de vías de acceso y de las estaciones, que no finalizarán hasta 2023?

Debemos insistir en el grave error que significa el obligar a los Trenes de Altas Prestaciones a entrar a través de las vías convencionales, en las estaciones actuales de Mérida, Cáceres y Plasencia perdiendo así 45 minutos, casi el mismo tiempo que se va ahorrar en ese trayecto como resultado de todas las inversiones realizadas.

## **2.- Puesta en servicio del tramo Badajoz-Plasencia.**

La construcción del bypass de Mérida sigue su curso. Este tramo será útil si algún día se construyera en él una nueva estación en línea, pero mientras eso no ocurra, solo se utilizará para la circulación de trenes exprés que no se detengan en la capital extremeña.

El plazo de ejecución del contrato para la electrificación del tramo Bifurcación Peñas Blancas-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa, firmado a finales de diciembre de 2020, es de 18 meses, es decir que, si no hay demoras, finalizará el próximo verano de 2022. Cualquier retraso o imponderable podría hacer que tampoco se cumpliera la promesa de que en ese año 2022 circulen trenes, al menos con tracción eléctrica entre Badajoz y Plasencia.

No parece que influya directamente en el servicio la construcción de un nuevo puente de la carretera EX- 209, ni la supresión de un paso a nivel en la vía convencional entre Aljucén y Mérida, que se han licitado recientemente.

Con todas las obras terminadas, del tramo entre Badajoz y Plasencia, será necesario hacer los imprescindibles recorridos de prueba pero para ello deben haberse completado las instalaciones de Telecomunicaciones, Señalización, Telefonía y Control Central del Tráfico, contratadas hace seis años a la unión temporal de las empresas Bombardier, Alstrom e Indra, cuyo importe ha sido modificado varias veces. Pero la situación de esas instalaciones sigue siendo un misterio. Solamente se encuentran referencias a una parte del contrato total, la formalizada en mayo de 2021 por un importe de 70.157 millones de euros.

Sin estar a punto esas instalaciones es inviable la puesta en servicio de las nuevas vías.

### **En resumen**

**Lo más probable es que en el próximo año 2022 solamente puedan circular en las nuevas vías del tramo Badajoz-Plasencia trenes de tracción diesel**

### **3.- Talayuela-Plasencia**

La situación de los siete tramos entre Talayuela y Plasencia es la siguiente:

#### **Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia:**

La construcción de la plataforma se licitó en noviembre de 2019, pero su contratación se demoró casi dos años, hasta febrero de 2021. Tiene un plazo de ejecución de 28 meses y, por lo tanto, no estará terminada hasta el verano de 2023.

#### **Río Tietar- Malpartida de Plasencia**

La construcción de la plataforma se contrató en noviembre de 2019, pero en el mes de septiembre pasado no habían comenzado las obras. Tiene un plazo de construcción de 36 meses y, por lo tanto, no estará terminada, en el mejor de los casos, hasta noviembre de 2024.

#### **Toril-Rio Tietar**

La construcción de la plataforma se contrató en junio de 2019, pero en el mes de septiembre pasado no habían comenzado las obras.

Tiene un plazo de construcción de 22 meses y, por lo tanto, no estará terminada, en el mejor de los casos, hasta septiembre de 2023.

#### **Casatejada-Toril**

La construcción de la plataforma se contrató en junio de 2019. Después de dos años de retraso, las obras han comenzado el pasado verano, como se aprecia en la foto tomada en agosto en la que se aprecia el inicio de la construcción de las obras de drenaje y el despeje y desbroce previos al movimiento de tierras.



Comienzo de a obras en el extremo cercano a Toril

Tiene un plazo de construcción de 20 meses y, teóricamente, se terminará en febrero de 2023.

### Navalmoral de la Mata-Casatejada

La plataforma está construida desde hace varios años ya que se contrató en mayo de 2011 con un plazo de ejecución de 26 meses.

Tanto el suministro de balasto y traviesas, así como el montaje de vía se contrataron entre abril y julio de 2019.

### Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata

La construcción de plataforma de este tramo se ha licitado recientemente (octubre de 2021) pero aún pasarán varios meses antes de su adjudicación y contratación. El plazo de ejecución es de 36 meses con lo cual es muy probable que las obra no se terminen antes del verano de 2025.

Sorprendentemente en julio del presente año 2021 se contrató el suministro de traviesas y se licitó el suministro de balasto para este tramo.

### Talayuela-Arroyo de Santa María

La plataforma del extremo extremeño de la nueva vía, también está construida desde hace varios años ya que se contrató en mayo de 2011 con un plazo de ejecución de 22 meses.

En el verano de 2020 se comenzaron a colocar las traviesas.



Al fondo el arroyo de Santa Maria

### **Resumen:**

La fechas previsibles (si se cumplen los plazos contractuales y comienzan las obras que aún no lo han hecho) de completar la construcción de plataforma, van desde febrero de 2023 hasta mediados de 2025. Después se extenderá el balasto, se colocarán traviesas, se formará a vía y se materializarán las instalaciones de seguridad y comunicaciones. Finalmente se electrificará. Todas estas operaciones, y el resto de operaciones necesarias para que funciones con seguridad los nuevos trenes bien podrían demorarse dos años.

Por ello es de temer que el tramo Plasencia-Navalmoral de la Mata no entre en servicio, electrificado, hasta el verano de 2027. Con suerte un año antes podría acoger la circulación de trenes con tracción diesel

#### **4.- Talayuela-Toledo (o Pantoja).**

En el 6º Informe de Seguimiento se decía no solo se deben hacer los trámites técnico-administrativos de tramo castellano-manchego del nuevo ferrocarril de Extremadura para garantizar que no vuelva a caducar la Declaración de Impacto Ambiental, sino que es obligado recuperar en la medida de lo posible, algo de los 17 años perdidos negligentemente. Para ello unos plazos realistas y razonables podrían ser los siguientes:

El proceso de información pública, hasta el envío de toda la documentación a Medio Ambiente se llevó a cabo en más de 6 meses, ahora se debería realizar en **4 meses**, teniendo en cuenta que no puede haber grandes diferencias en las alegaciones del 80% del tramo ya aprobado anteriormente.

Pues bien, el plazo para la presentación de alegaciones al Estudio Informativo finalizó en febrero de este año 2021. Han pasado casi 8 meses y aún no se ha remitido el expediente al Ministerio de Medio Ambiente para su evaluación ambiental.

**No es un buen comienzo para pensar en alcanzar el reto de completar el Tren de Altas Prestaciones antes de 2030**

### **Equipo redactor del Informe**

**Díaz Zoido, Ricardo**, Doctor en Sociología y especializado en Planificación Regional en el Massachusetts Institute of Technology (MIT), desarrolló toda la carrera profesional como funcionario de oposición en el actual Ministerio de Fomento en donde desempeñó importantes tareas de responsabilidad en áreas de Planificación y Coordinación de programas de Infraestructuras del Transporte. Ha sido miembro de los consejos de administración de ADIF (tres años), AENA y de la Empresa Pública de Autopistas.

**Díez González, Norberto**. 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 TYPESA desde 1990, hasta finales de 2010.

**González Jiménez, Antonio**. 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).

**Muriel Fernández, José Marcelo**. Ingeniero Industrial y Diplomado en Gestión y Administración de Empresas. Director-Gerente de Catelsa Cáceres S.A., Impulsor y Gerente de Hutchinson Borrachas de Portugal. Director mundial de la División de Moldeados del Automóvil del Grupo Hutchinson. Vicepresidente Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres. Presidente de la Asociación para la Promoción de la Calidad en Extremadura. Vicepresidente de la Fundación Cáceres Capital y de la Asociación Extremeña de Fundaciones.



## **CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA**

C/ San Juan nº 6-06002 Badajoz

[info@clubseniorextremadura.es](mailto:info@clubseniorextremadura.es)

[www.clubseniorextremadura.es](http://www.clubseniorextremadura.es)