

CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA



Se está electrificando el viaducto sobre el río Tajo

5º INFORME DE SEGUIMIENTO DE LA SITUACIÓN DEL FERROCARRIL BADAJOZ-MADRID

Octubre de 2020



El Club Sénior señala que de nuevo se producen importantes retrasos injustificados:

- en la puesta en servicio del tramo Badajoz-Plasencia.
- en el comienzo de las obras de varios tramos de Plasencia a Navalmoral de la Mata
- en la redacción del Estudio Informativo Madrid-Oropesa

En este quinto informe, el Club Sénior de Extremadura ha hecho de nuevo un seguimiento profesional de lo acontecido en torno a la construcción del ferrocarril de Badajoz a Madrid durante los últimos meses, según el acuerdo adoptado por el Club. Con estos informes se pretende colaborar con las instituciones para conseguir que, en el plazo más breve posible, Extremadura cuente con un nuevo servicio ferroviario y para evitar, en la medida de lo posible, que nuevas dilaciones o incumplimientos aumenten la frustración en la sociedad extremeña.

A continuación se analizan los datos existentes sobre este ferrocarril de “Altas Prestaciones”, dando unas previsiones, lo más justificadas posible, de fechas de entrada en servicio de cada uno de sus tramos, fechas que se han obtenido a partir de los plazos de ejecución de los diferentes contratos:

Como síntesis de este informe se destaca que:

- Se sigue diciendo que está muy próximo a entrar en servicio el **tramo Badajoz-Plasencia**, pero es evidente que no van a cumplirse las últimas fechas prometidas, de puesta en marcha del nuevo tren, con vía electrificada en 2021. Las obras de electrificación de Mérida a Badajoz, con un plazo de 18 meses, aún no se han contratado.
- Estaban previstas nuevas estaciones en línea entre Badajoz y Plasencia. Desgraciadamente no hay noticia de ellas y por el contrario, la remodelación de las cuatro estaciones actuales hace realidad el temor a que su utilización provisional pase a ser definitiva. Se alarga así el recorrido en más de 34 kilómetros los que realizará el tren para entrar y salir de los dos “fondos de saco” de las estaciones de Mérida y Plasencia incrementando el tiempo de viaje en casi media hora, en cada caso.
- Entre Plasencia y Talayuela/Oropesa (límite de Extremadura con Castilla-La Mancha) está construida la plataforma de dos tramos, aún no está definido cómo pasar por Navalmoral de la Mata, está sin contratar la construcción de plataforma del tramo más cercano a Plasencia, y en los otros tres tramos (Casatejada-Toril, Toril-Rio y Río Tiétar-Malpartida de Plasencia), contratados en junio y octubre del año pasado, en septiembre de este 2020 aún no habían empezado las obras. Es probable que la nueva vía no entre en servicio antes de finales de 2026.
- El plazo de 2 años para redactar el Estudio Informativo del tramo Oropesa-Pantoja (o Toledo) finalizó en marzo de 2020. Ese estudio, con su estudio de impacto ambiental es una actualización de otro estudio antecedente, al menos en un 75% de su longitud. Cuando se apruebe provisionalmente y de comienzo la información pública se estará en la misma situación que el Estudio anterior en abril de 2003, es decir, se han perdido 17 años por haber dejado prescribir la declaración de impacto ambiental. Y se precisarán no menos de 8 años para poner en servicio el tramo hasta Madrid del ferrocarril de Extremadura.
- Todos estos los retrasos han tenido su origen antes de la declaración del Estado de Alarma (14 de marzo) y, por el contrario, las obras en marcha en aquel momento han seguido su curso con un ritmo aceptable. La situación actual, tanto sanitaria como económica, no ayuda a un desarrollo normal de actividades, pero no justifica la patente ineficacia en la gestión del tren extremeño.

SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PROYECTOS, OBRAS E INSTALACIONES

1.- Entre Badajoz y Mérida.

Este tramo es de vía única. Sin embargo se ha licitado el proyecto de adecuación de la vía convencional desde Aljucén hasta Badajoz, que en gran parte es paralela y muy próxima a la nueva vía.



Vía convencional (a la izquierda y nueva vía, cerca de Novelda del Guadiana

- Está en construcción el bypass de Mérida (subtramos San Rafael-Cuarto de la Jara y Cuarto de la Jara-Arroyo de la Albuera, contratados en abril y agosto de 2019, respectivamente, ambos con un plazo de 24 meses) a lo que habría que sumar el posterior montaje de vía y su electrificación. Aparentemente solo circularán por el bypass los trenes que no paren en Mérida, al menos hasta que se construya una nueva estación. Las obras de ambos subtramos están en marcha.
- Aún no están contratadas las obras de conexión con la vía actual en la “Bifurcación Isla” en el lado Mérida ni en la “Bifurcación San Nicolás” en el lado Badajoz, obras que se han licitado con un plazo de 12 meses.
- Está licitada, pero no adjudicada, la instalación de la línea de contacto para la electrificación del tramo Peñas Blancas-Badajoz, con un plazo de ejecución de 18 meses. Es decir que la electrificación de Mérida a Badajoz no estará terminada, como pronto, hasta la primavera de 2022.

Los dos últimos ministros de Fomento confirmaron (en los años 2017 y 2019, respectivamente) que en el tramo Badajoz-Plasencia las obras de plataforma se terminarían en el año 2019 y estaría electrificado en 2020. Posteriormente el Ministerio rectificó esas fechas fijando el 2021 para la nueva vía, incluso electrificada. Es evidente que no se cumplieron las primeras promesas, pero tampoco será realidad la segunda.

2.- Entre Mérida y Cáceres.



Obras del nuevo acceso a Cáceres desde el sur. Es de una sola vía, electrificada. (agosto de 2020)

- Este tramo también es de vía única aunque con plataforma apta para la doble vía cuyo montaje se ha contratado en octubre de 2019 con un plazo de 10 meses.
- No está prevista una nueva estación en Cáceres. Las obras de remodelación de la estación actual podrían finalizar a mediados de 2020.
- Están muy avanzadas las obras de mejora de trazado del acceso sur a Cáceres.
- Se está instalando la línea de contacto para la electrificación del tramo

3.- De Cáceres a Plasencia.

También en este tramo podrían circular trenes con tracción eléctrica, a finales de 2021.

4.- Nuevas estaciones

Una vez más hay que insistir en que si uno de los principales objetivos de toda la actuación es conseguir una gran disminución de los tiempos de viaje, el mantener en servicio las estaciones actuales de Badajoz, Mérida, Cáceres y Plasencia, va a suponer un retraso.

Estaban previstas cuatro nuevas estaciones, especialmente necesarias en el caso de Mérida, que estaría situada en el bypass ahora en construcción, y en el de Plasencia, inicialmente prevista en el tramo que precisamente se denomina "Estación de Plasencia". Sin embargo no se ha vuelto a hablar de ninguna de ellas y en cambio se están remodelando las cuatro estaciones actuales, confirmando que se seguirán utilizando durante mucho tiempo.

Las entradas y salidas de los trenes en los fondos de saco de las estaciones de Mérida y Plasencia suponen un incremento de los tiempos de viaje, en cada caso, de casi media hora.

5.- De Talayuela a Plasencia

Están previstos los siguientes tramos:

- **Talayuela-Arroyo de Santa María:**

Se está empezando a montar la vía.



Un tren va hacia Madrid por la vía convencional, muy cerca del Arroyo de Santa María entre Navalморal de la Mata y Talayuela

- **Arroyo de Santa María-Navalморal de la Mata**

Aún no se ha definido la forma de pasar por el la zona urbana de Navalморal de la Mata

- **Navalморal de la Mata-Casatejada**

Se está montando la vía.

- **Casatejada-Toril**

Se contrató la construcción de plataforma en junio de 2019, con un plazo de ejecución 20 meses, pero aparentemente en agosto de 2020 no han comenzado las obras.

- **Toril-Río Tiétar**

Se contrató la construcción de plataforma, también en junio de 2019, con un plazo de ejecución 22 meses. Tampoco hay indicios de que hayan comenzado las obras.

- **Río Tiétar-Malpartida de Plasencia**

Se contrató la construcción de plataforma en octubre de 2019, con un plazo de ejecución 36 meses. Tampoco hay signos de actividad de obra, que se prolongará hasta finales de 2023, haciendo difícil que se pueda poner en servicio, electrificado, antes de 2026.

- **Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia**

Está licitado el contrato para la construcción de la plataforma, pero no está adjudicado.

6.- De Talayuela/Oropesa a Madrid

El contrato para la redacción del nuevo Estudio Informativo de ese tramo se formalizó en marzo de 2018 con un plazo de 24 meses. El plazo venció, por lo tanto, hace seis meses y se sigue sin tener noticias del Estudio, que se redacta como consecuencia de haber caducado la Declaración de Impacto Ambiental de otro Estudio antecedente, contratado en febrero de 2001, aprobado técnicamente (aprobación provisional) en abril de 2003 y con Declaración de Impacto ambiental, emitida en febrero de 2008. Incluso, una vez aprobado definitivamente, en abril de 2008, se redactaron los proyectos de construcción de 8 tramos, entre Madrid y Talayuela/Oropesa.

Sorprende que el estudio inicial se redactara en 22 meses y éste, que tiene un 75 % en común con aquel y tan solo hay que añadir el estudio de nuevas alternativas en un 25% de su longitud, para llegar a Toledo, no se haya terminado en 30 meses. En el anterior la redacción de la declaración de impacto ambiental precisó de un plazo de más de 4 años (de diciembre de 2003 a marzo de 2008).

¿En estas condiciones se puede predecir con aceptable aproximación, una fecha de puesta en servicio del tramo castellano-manchego del ferrocarril de Extremadura?

Lo que es evidente es que el proceso aún no ha alcanzado la misma situación por la que se pasó en abril de 2003 y que, por lo tanto, un retraso de más de 17 años autoriza sobradamente a los ciudadanos a exigir una mayor diligencia a los responsables de la Administración.

Sumando los plazos previsibles para la realización de las diferentes actividades legales, administrativas y constructivas de este tramo, se puede estimar que por las nuevas vías del mismo no circularán trenes diesel hasta finales de 2027 y de tracción eléctrica al menos hasta un año después, finales de 2028

A MODO DE CONCLUSIÓN

Entre **Badajoz y Plasencia**, la circulación de trenes con tracción diesel podría producirse a finales de **2021**, a una velocidad máxima inferior a los 200 km/h., al utilizarse un sistema de seguridad provisional. No podrán hacerlo trenes de tracción eléctrica hasta mediados de **2022**.

Pero, ¿durante cuánto tiempo se seguirá circulando “provisionalmente” por casi 80 kilómetros de vía convencional para acceder a las cuatro estaciones de Badajoz, Mérida, Cáceres y Plasencia, hasta contar con nuevas estaciones en línea, de forma que la totalidad del itinerario sea de nuevo trazado? En especial el acceso a las cuatro estaciones actuales supondrá una **pérdida de tiempo de casi una hora**.

El resto del tramo extremeño, entre **Plasencia y Navalmoral de la Mata**, no es probable que entre en servicio antes de **2026**.

Crecen las incertidumbres sobre la marcha del Estudio Informativo de **Madrid a Oropesa/Talayuela**. La Aprobación Técnica de dicho estudio (y en consecuencia su sometimiento al proceso de Información Pública) lleva un retraso de 6 meses y no hay ninguna información sobre la viabilidad de un hipotético acceso a Toledo o que, por el contrario se confirme la llegada a Pantoja.

Todo induce a pensar que este tramo no tendrá nueva Vía de Altas Prestaciones, si todo marcha bien, hasta **2028**.

Resumen de los cuatros informes anteriores, emitidos por el Club Sénior de Extremadura:

Primer informe, de octubre de 2017. Se presentaron planos con el esquema de la infraestructura prevista y se recordaron las fechas comprometidas por el Ministro de Fomento, en julio de 2017: Toda la plataforma entre Badajoz y Plasencia, finalizada en 2019 y electrificada en 2020; las obras entre Plasencia y Talayuela, licitadas en 2019 y finalizadas en 2023.

Segundo informe, de febrero de 2018. Se señalaron como problemas principales: la paralización del viaducto del Tajo, la Interrupción de obras en dos tramos, la rescisión de los contratos de otros dos y, especialmente, que no estaban previstas nuevas estaciones en línea. Además, seguía sin contratarse, el nuevo estudio informativo de Oropesa a Madrid.

Tercer informe, de octubre de 2018. Se advirtió de la dificultad, casi imposibilidad, del cumplimiento de las fechas comprometidas para el tramo Badajoz-Plasencia (puesta en servicio en 2019 y electrificado en 2020). Se insistió en que el mantenimiento de las estaciones actuales obligará al tren a hacer largos recorridos adicionales a baja velocidad. Se constató el retraso del tramo de Plasencia a Navalmoral de la Mata que probablemente no estará terminado hasta 2025.

Cuarto informe, de octubre de 2019. Se presentó un cuadro con la situación de las obras de los 23 tramos del ferrocarril extremeño. Es previsible que el tramo Badajoz-Plasencia se retrase un par de años desde las fechas comprometidas, que la plataforma del tramo de Plasencia a Navalmoral no se termine antes de 2023/2024 y que el tramo de Oropesa a Madrid no se ponga en marcha antes de 2027/2028

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 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.

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

www.clubseniorextremadura.es