CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

Adenda al 5º INFORME de Seguimiento de la situación del ferrocarril Badajoz-Madrid

Análisis del Estudio Informativo Madrid-Oropesa

Diciembre de 2020

Club Senior de Extremadura

Introducción.-

El pasado mes de Octubre, el Club Sénior de Extremadura dio a conocer el 5º Informe de Seguimiento de la marcha del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid- Extremadura- Frontera Portuguesa.

En el mismo, además de señalar los retrasos que seguían produciéndose en el desarrollo de las obras e instalaciones del tramo Badajoz-Plasencia y la lentitud con la que se ponían en marcha las obras de plataforma del Tramo Plasencia-Navalmoral de la Mata, contratadas algunas de ellas hace más de un año, se señalaba que se continuaba a la espera de la terminación y publicación del nuevo Estudio Informativo Madrid-Oropesa, después de transcurridos casi nueve (9) meses desde la finalización de los plazos contractuales del mismo.

En muy recientes fechas acaba de hacerse pública la apertura del periodo de información pública del mencionado Estudio Informativo y el Club Sénior de Extremadura ha decidido dar a conocer los análisis y comentarios a dicho Estudio que se contienen en el presente Informe, a modo de Adenda al 5º Informe de Seguimiento anteriormente citado.

En primer lugar queremos dejar constancia de que nos congratulamos de que, por fin, haya visto la luz el Estudio Informativo, si bien con un cierto retraso, retraso que como se explica más adelante no debería haberse producido si no que, incluso, debería haberse redactado en plazo muy inferior al establecido contractualmente.

Vaya, sin embargo, nuestra valoración positiva del contenido técnico del Estudio. Entendemos que tanto la Empresa Consultora como los Técnicos del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y del ADIF, que lo han dirigido y supervisado, han dejado constancia de una solvencia técnica más que notable.

Este Informe no pretende, como no podía ser de otra manera, poner en cuestión las determinaciones técnicas del Estudio, sino hacer sugerencias para que el devenir del proceso subsiguiente a su aprobación definitiva y emisión de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, se realice en los plazos más ajustados posibles, en interés de Extremadura y que, en definitiva, puedan paliarse, al menos en parte, los ingentes retrasos acumulados en el desarrollo de esta Línea de Alta Velocidad tan necesaria para los intereses económicos y geoestratégicos de la Región.

Finalmente se pretende hacer más asequible al público extremeño el Estudio Informativo, un documento complejo de más de 7300 páginas y 3000 planos.

Antonio González Jiménez y
Norberto Díez González
Ingenieros de Caminos Canales y Puertos

SÍNTESIS DE ESTA ADENDA AL 5º INFORME, CON EL ANÁLISIS DEL ESTUDIO INFORMATIVO.

Después de haberse perdido 17 años, inexplicablemente (los trascurridos entre la información pública de este estudio informativo y la de su precedente en 2003) ahora corresponde agilizar todo lo posible los trámites técnicos y, especialmente, los administrativos:

- redactando la Declaración de Impacto Ambiental teniendo en cuenta que el 80 % del trazado propuesto ya fue aprobado en la DIA de 2008,

- aprobando definitivamente el Estudio Informativo sin dilación desde la publicación de la DIA,

- aprovechando al menos 5 de los proyectos de construcción redactados en 2012, actualizándolos en el menor plazo posible que permita la legislación y la técnica:

    1. Carmena-Montearagón
    2. Montearagón –Talavera de La Reina
    3. Talavera de la Reina-Calera y Chozas
    4. Calera y Chozas-Oropesa
    5. Oropesa-Talayuela

- contratando con urgencia las obras correspondientes a esos cinco tramos, y

- agilizando la redacción de los proyectos y la adjudicación de las obras del resto de los tramos (Talavera de la Reina y acceso a Toledo)

Esquema de las dos alternativas básicas consideradas en el E.I.

1.- Antecedentes.

El año 2001 se comenzó a redactar un Estudio Informativo de la “Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, entre Madrid-Cáceres”, que posteriormente se dividió en dos tramos: Madrid-Oropesa y Cáceres-Talayuela. De este segundo se emitió la Declaración de Impacto Ambiental en noviembre de 2007.

El Estudio Informativo del tramo Madrid-Oropesa se sometió a información pública en mayo de 2003 y su D.I.A. se emitió en abril de 2008. El citado estudio no incluía el tramo urbano de Talavera de la Reina que fue objeto de un estudio informativo posterior cuya D.I.A. se formuló en septiembre de 2010.

La totalidad del tramo Madrid-Oropesa (realmente Pantoja-Talayuela) se dividió en 8 subtramos que fueron objeto de otros tantos proyectos de construcción, redactados en el año 2012, pero que no se llevaron a obra y la D.I.A., de mayo de 2008, que tenía una vigencia de 5 años, caducó en el año 2013. Otros cinco años después, en marzo de 2018 se contrató la redacción de un nuevo estudio informativo, con un plazo de redacción de 2 años, que se ha sometido al proceso de información pública el día 2 del presente mes de diciembre de 2020

En primer lugar hay que manifestar la sorpresa de que se deje caducar una Declaración de Imacto Ambiental (sigue vigente la del tramo Talayuela-Cáceres, emitida un año antes, en 2007, pese a que solamente se han iniciado las obras de 2 de sus 7 subtramos) puesto que no habría hecho falta construir todo el itinerario a la vez, sino que habría sido suficiente con dejar constancia del comienzo de las obras en uno de los 8 subtramos. Además, se podría haber pedido una prórroga o hacer cualquier gestión administrativa para mantenerla vigente, pero en todo caso, una vez caducada se podría haber actuado rápidamente para actualizar el E.I y su Estudio de Impacto Ambiental, promoviendo una nueva redacción de la D.I.A., validando así los 8 proyectos de construcción. Incluso en esa situación se podría haber planteado el estudio de la posibilidad de no ir a Pantoja sino a Toledo, como se hace ahora.

En estos días se repite el proceso de información pública que tuvo lugar en el año 2003, es decir, se han perdido 17 años por una gestión negligente.

2.- Enfoque general y contenido del Estudio Informativo

Partiendo del momento en que se decide comenzar otra vez todo el proceso, contratando la redacción de un nuevo Estudio Informativo, y estudiando una nueva alternativa pasando por la ciudad de Toledo (es evidente que esa posibilidad se debería haber contemplado en el primer estudio informativo, dado que el trazado entonces propuesto pasaba a tan solo 10 kilómetros de la capital castellano-manchega) el enfoque general dado a este estudio y su contenido, son excesivamente complejos con un detalle técnico en nuestra opinión innecesario. No ponemos en cuestión su calidad, tan solo su cantidad y el excesivo grado de detalle.

Lo razonable, al menos para recuperar algo del tiempo perdido, habría sido apoyarse en el estudio informativo de 2001, en la alternativa que tenía el beneplácito de un proceso de información pública y una declaración de impacto ambiental favorable. Esa era la primera alternativa a ponderar y su justificación, sus características *“en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación*” (como prescribe la ley del Sector Ferroviario que debe ser estudiada cada opción en un estudio informativo) ya estaban suficientemente justificadas. A esa alternativa cabría ahora añadir las que surgieran para llevar el tren a Toledo, con lo que el estudio informativo se debería haber simplificado al análisis de un tramo que representa solamente el 20% de la longitud total.

Por el contrario el estudio se ha concebido como si se tratara de un documento totalmente nuevo, dividiendo el itinerario en cuatro subtramos y estudiando varias alternativas en cada uno de ellos, pero teniendo a la vez en cuenta los proyectos de construcción mencionados y adoptando mucha de la información contenida en ellos, de forma que el resultado es un documento con una enorme carga técnica, aparentemente enfocado y dirigido a técnicos expertos en temas de ferrocarriles y no al público afectado o interesado.

El estudio consta de una memoria, 21 anejos, que totalizan más de 5700 páginas y 1400 planos; de un Estudio de Impacto Ambiental de más de 1200 páginas (entre la memoria y los apéndices) y numerosísimos planos; y de un estudio de encaminamiento de mercancías de otras 231 páginas. En resumen, se ha redactado un documento para Información al público de más de 7000 páginas de tamaño DIN A-3, escritas a dos columnas, y de unos 3.000 planos.

Muchos de los anejos (al menos la mitad de ellos) son meramente técnicos sin ninguna trascendencia para el interés general, con un detalle excesivo e impropio de un estudio informativo, como la presentación a lo largo de casi 3000 páginas de las fotos de los materiales extraídos en los sondeos de la campaña de investigación geotécnica de campo, realizada en el año 2011 por los diferentes autores de los proyectos de construcción citados. A los que hay que sumar la información de nuevos sondeos y ensayos de laboratorio, tarea también innecesaria en un estudio informativo y, por cierto, realizados en los meses de junio y julio de 2020, tres meses después de vencido el plazo contractual de redacción. Son solamente algunos ejemplos del equivocado enfoque del estudio (al menos en cuanto a la agilización de los procesos técnico-administrativos) que se acerca al proyecto de construcción pero se aleja de un documento sencillo en el que se explique con claridad, por qué se han considerado las diferentes opciones y por qué se ha seleccionado una de ellas como más ventajosa.

Es evidente que la inmensa mayoría de las personas que quisieran consultar el Estudio habrían agradecido un documento de síntesis con los elementos, tanto técnicos como funcionales y medioambientales más destacados, de fácil lectura y asimilación por cualquier persona no experta en esos temas, y unos pocos planos elocuentes con el trazado de las alternativas estudiadas y, sobre todo, de la alternativa seleccionada.

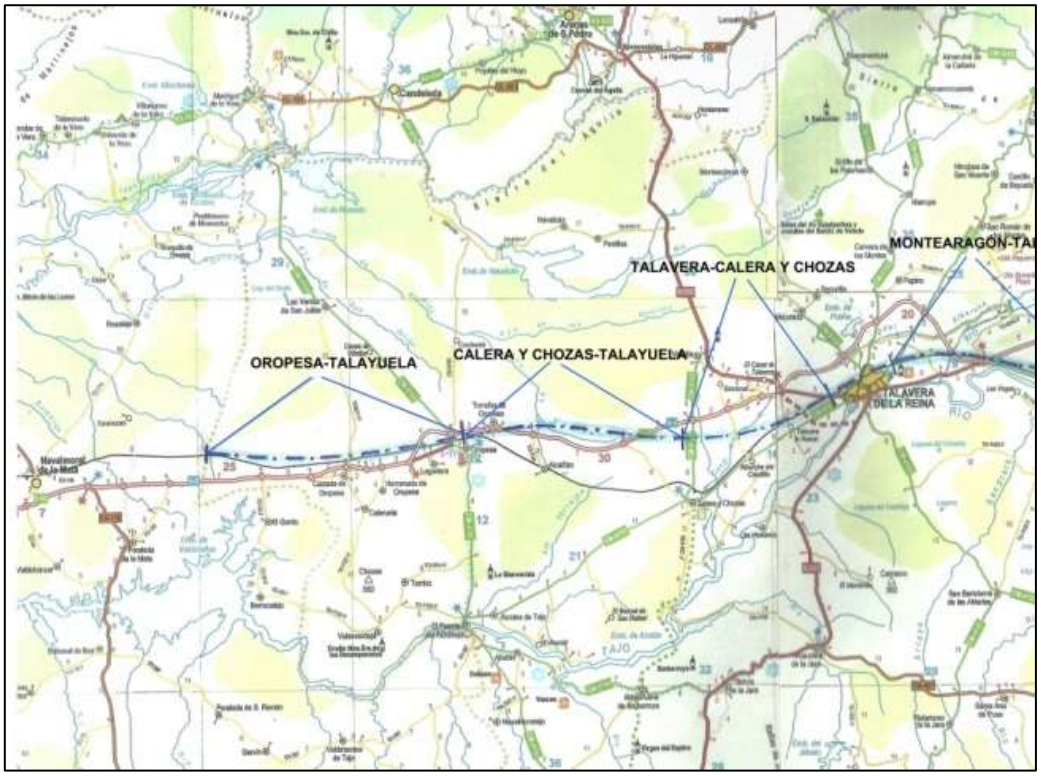
Se ha tardado en redactar el estudio casi tres años a pesar de que dos de los capítulos de gran enjundia e importancia, el estudio de la demanda y el estudio de rentabilidad socioeconómica, han sido redactados por otro equipo de técnicos del ADIF, diferente al equipo redactor del Estudio.

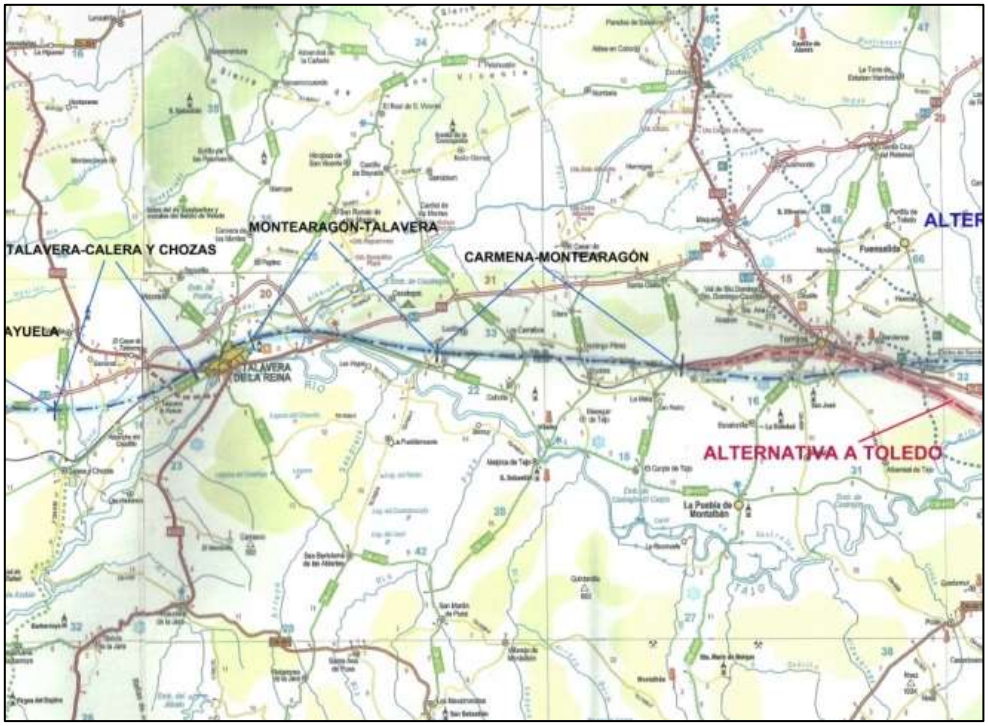
3.- Alternativas consideradas

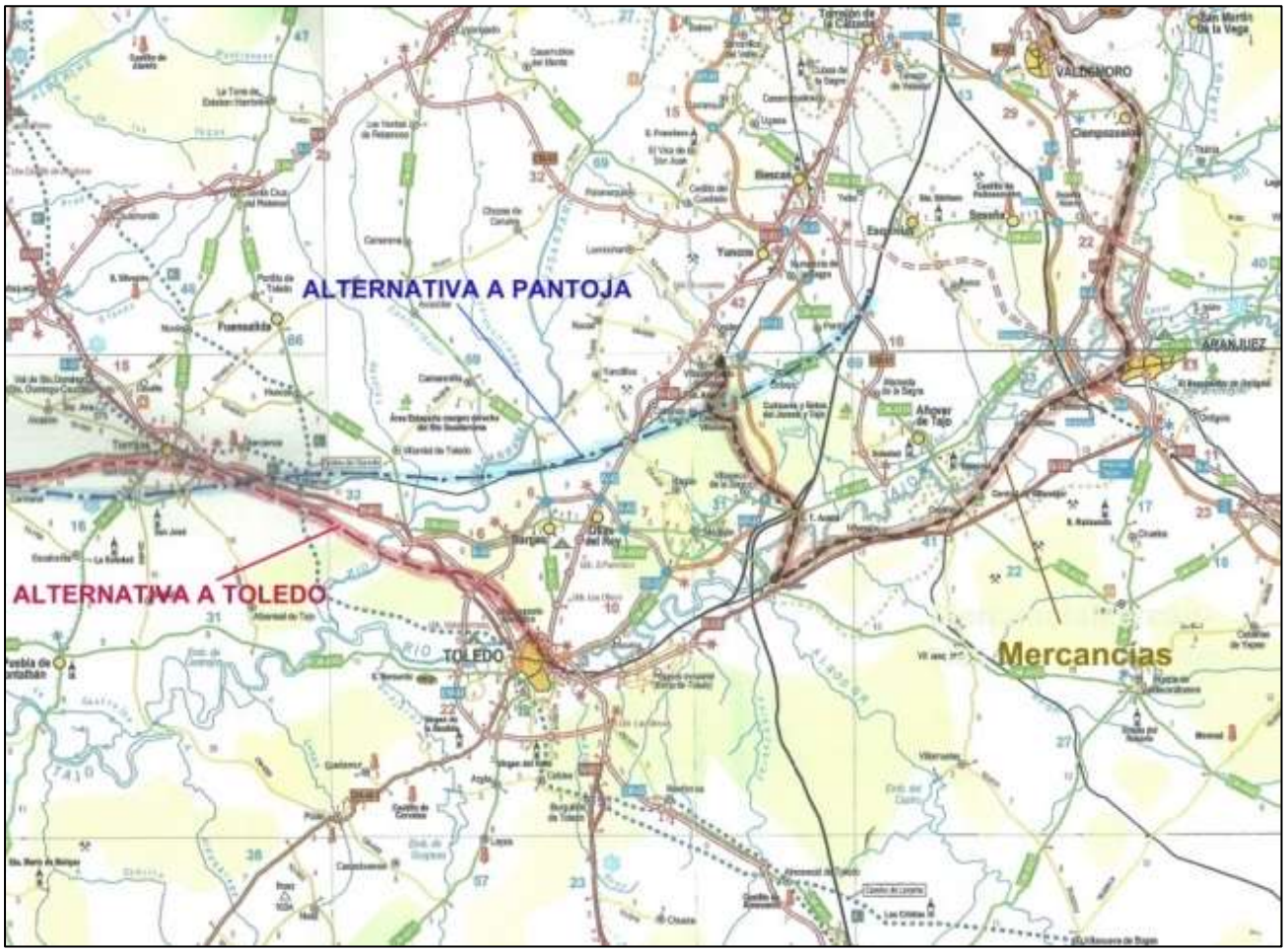
En el estudio se han considerado cuatro tramos, desde Toledo a Torrijos, de Torrijos a Talavera, de Talavera a Gamonal y de Gamonal a Oropesa (en el límite con la provincia de Cáceres) y en todos ellos se han estudiado varias alternativas, pero en síntesis se puede decir que hay dos alternativas principales, la aprobada en el estudio informativo anterior y la variante que en lugar de conectar en Pantoja con la línea de alta velocidad hacia Madrid, lo hace en la ciudad de Toledo, con tres posibles formas de acceder a una nueva estación en paralelo a la actual.

Por otro lado se considera que los trenes de mercancías deben encaminarse por la vía convencional desde Talavera de la Reina hasta Villaluenga de la Sagra y desviarse a través de otras líneas, pasando por Algodor, hasta conectar en Castillejo con la línea de Madrid-Alcázar de San Juan, ya que la línea convencional actual desde Extremadura está saturada, entre otros, por los trenes de cercanías.

En páginas siguientes de presentan tres ampliaciones parciales del esquema de alternativas consideradas en el Estudio Informativo


MONTEARAGÓN-TAL
TALAVERA-CALERA Y CHOZAS
OROPESA-TALAYUELA
CALERA Y CHOZAS-TALAYUELA
TALAVERA DE LA REINA


MONTEARAGÓN-TALAVERA
TALAVERA-CALERA Y CHOZAS
CARMENA-MONTEARAGÓN
ALTER
AYUELA
TALAVERA DE LA REINA
ALTERNATIVA A TOLEDO



4.- Plazos de puesta en servicio

Para la realización de los estudios de demanda y rentabilidad es obligado estimar los datos que componen los diferentes escenarios temporales: qué tramos entran en servicio tal o cual año, cómo va a producirse el crecimiento de la movilidad en el corredor en estudio, qué factores influirán en el coeficiente de reparto entre los diferentes modos de transporte (tren, autobús, vehículo privado y avión), etc.

En el estudio de rentabilidad realizado por ADIF en 2019 (incluido en el Anejo nº 21 del Estudio Informativo) se ha tomado como base el año 2016 y se han supuesto unos escenarios definidos por los años 2023, en que hipotéticamente estaría terminado el tramo electrificado entre Badajoz y Plasencia; el 2025 en que entraría en servicio el tramo hasta Navalmoral de la Mata y el 2030, en que ya se conectaría con Toledo, completando la totalidad de la línea Madrid-Badajoz.

No son fechas propuestas oficialmente por ADIF. En realidad son solamente las hipótesis, más o menos realistas, realizadas por el equipo técnico redactor de esos estudios de demanda y rentabilidad. En el 5º Informe de Seguimiento del Ferrocarril Madrid-Badajoz, realizado por el Club Sénior, se dice que:

- *"la electrificación de Mérida a Badajoz" no estará terminada, como pronto, hasta la primavera de 2022".* Esta fecha coincide con la de uno de los escenarios considerados en el

estudio de rentabilidad que estima que el tramo Badajoz-Plasencia entraría en servicio, electrificado, en 2023.

- El tramo hasta Navalmoral de la Mata *"es difícil que pueda entrar en servicio, electrificado, antes de 2026".* En este caso el estudio de rentabilidad ha sido más optimista, suponiendo que funcionará en 2025
- Hasta Toledo, o Pantoja *"no circularán trenes diesel hasta finales de 2027 y de tracción eléctrica hasta un año después, a finales de 2028"*. En este caso el 5º Informe ha sido más optimista.

Pero el año en que este tramo castellano-manchego entre en servicio, depende de los plazos de redacción de la Declaración de Impacto Ambiental, que en buena lógica no debería sobrepasar los 4 meses establecidos, es decir, que no debería ser necesario solicitar información complementaria como en la D.I.A. anterior, que tardó casi 5 años en redactarse, ya que el 80% de la alternativa selecciona es la misma que la aprobada años atrás. Además, una vez publicada la D.I.A. y aprobado definitivamente el Estudio Informativo, desde Talayuela hasta Carmena, un poco antes de Torrijos, el trazado es el mismo que el aprobado en el Estudio Informativo anterior y por lo tanto siguen siendo válidos (como mucho previa actualización) los siguientes proyectos de construcción:

- Carmena-Montearagón
- Montearagón –Talavera de La Reina
- Talavera de la Reina-Calera y Chozas
- Calera y Chozas-Oropesa
- Oropesa-Talayuela

Tan solo quedaría por redactar la Integración urbana en Talavera de la Reina y los aproximadamente 35 kilómetros desde Carmena a Toledo que se podrían dividir en dos tramos más.

En los cinco tramos citados la actualización de sus respectivos proyectos es una tarea mucho más rápida que la de redactarlos de nuevo, con lo cual en un par de años después de la publicación de la DIA (sumando los plazos para las licitaciones de los dos contratos de redacción de los proyectos y de la construcción) podrían iniciarse las obras de alguno de ellos. Concatenando debidamente el resto de proyectos y obras, en un total de 5 años más podría ponerse en servicio el nuevo ferrocarril, es decir a mediados de 2028.

Pero eso depende de la decisión política de acelerar los trámites y no ralentizarlos. El enorme retraso sufrido, (¡nada menos que 17 años!), bien se podría compensar con una agilización de todos los trámites técnicos y, de manera especial, los administrativos.

5.-Tiempos de viaje y prognosis de la demanda

Análogamente tampoco pueden tomarse como inexorables los índices de crecimiento de los movimientos de viajeros en el corredor (que dependen fundamentalmente del crecimiento de la actividad económica) ni de que se produzcan con acierto los repartos entre los diferentes modos de transporte.

Solamente se trata de una prognosis válida en tanto en cuanto se haya acertado con las hipótesis de partida y se haya calibrado correctamente el programa con el que se trata de reproducir el funcionamiento de la movilidad en el corredor. No se duda en absoluto de la calidad

del trabajo realizado, simplemente se advierte que es una simulación de acontecimientos futuros y que sus conclusiones no tienen por qué cumplirse a rajatabla.

Además conviene aclarar que los tiempos se han calculado, (a efectos comparativos entre alternativas de trazado), para el escenario posterior al año 2030, con trenes capaces de alcanzar velocidades máximas de 300 km/h y 350 km/h ya que hasta esa fecha, los trenes circularán, al menos entre Talayuela y Toledo, por la vía convencional, evidentemente no a esas velocidades.

No se facilitan, sin embargo, los tiempos correspondientes a escenarios intermedios, con el tramo Badajoz-Plasencia en servicio con trenes diesel, un año después con la vía electrificada, más tarde completado el tramo hasta Navalmoral de la Mata, ni con otros posibles escenarios temporales hasta Toledo.

El estudio de rentabilidad, que es el que fundamentalmente utiliza los datos de demanda, llega hasta 2030, precisamente cuando teóricamente entra en servicio la totalidad de la línea desde Badajoz a Madrid. ¿No se debería haber extendido ese análisis socioeconómico hasta 2050 ó 2060?

6.- Comparación de alternativas

En el anejo 19 ”Análisis y Selección de Alternativas” del estudio informativo, se realiza una comparación de las 11 alternativas estudiadas en cada uno de los cuatro tramos en que se dividió el itinerario total: 4 entre Pantoja/Toledo y Torrijos, 3 entre Torrijos y Talavera de la Reina, 2 entre Talavera de la Reina y Gamonal y 2 entre Gamonal y Talayuela.

Se han utilizado cuatro criterios de valoración: medio ambiente, vertebración territorial, funcionalidad e inversión a los que se aplica una modelización numérica mediante la asignación de diferentes factores que tratan de reflejar el peso de cada uno de esos cuatro criterios.

Con independencia del riesgo de subjetividad que siempre implica la utilización de “pesos” aritméticos, de nuevo se considera un trabajo técnico excesivo ya que básicamente una de las alternativas que concatena a las consideradas en esos cuatro tramos, es la que se aprobó en 2008 y por lo tanto solo habría sido necesario, por un lado analizar las ventajas e inconvenientes de llegar hasta Pantoja o ir a Toledo y, por otro, estudiar cuál de las posibles formas de conectar con la vía actual de Toledo y su estación es la más conveniente.

7.- Mercancías

En el Anejo nº 3 ”Configuración funcional” y en el documento nº 5 “Nuevo encaminamiento de mercancías” se especifica que la línea se diseña para tráfico mixto de viajeros y mercancías en el Subtramo Oropesa-Talavera de la Reina y para tráfico exclusivo de viajeros en el Subtramo desde Talavera hasta Madrid ya que debido al mayor número de trenes de largo recorrido (Madrid-Badajoz-Lisboa) se sumarán los trenes lanzadera del servicio Madrid – Talavera de la Reina. Este elevado número de trenes de viajeros hace problemático el cruce, en condiciones de seguridad, con los trenes de mercancías, que deberán utilizar la línea convencional de Talavera a Madrid.

Por otro lado, debido al actual estado de congestión en el que se encuentra esa línea en el sub-tramo comprendido entre Madrid y Fuenlabrada, (que soporta diariamente, 280 circulaciones de cercanías de las líneas C4 y C5, considerando ambos sentidos, y 26 de largo recorrido y mercancías, en ambos sentidos), hace urgente descargar este sub-tramo de las circulaciones de mercancías.

Por ello en el Estudio Informativo se propone que utilicen la línea convencional desde Talavera de la Reina, pero que al llegar a Villaluenga de la Sagra gire hacia el sur hasta Algodor,

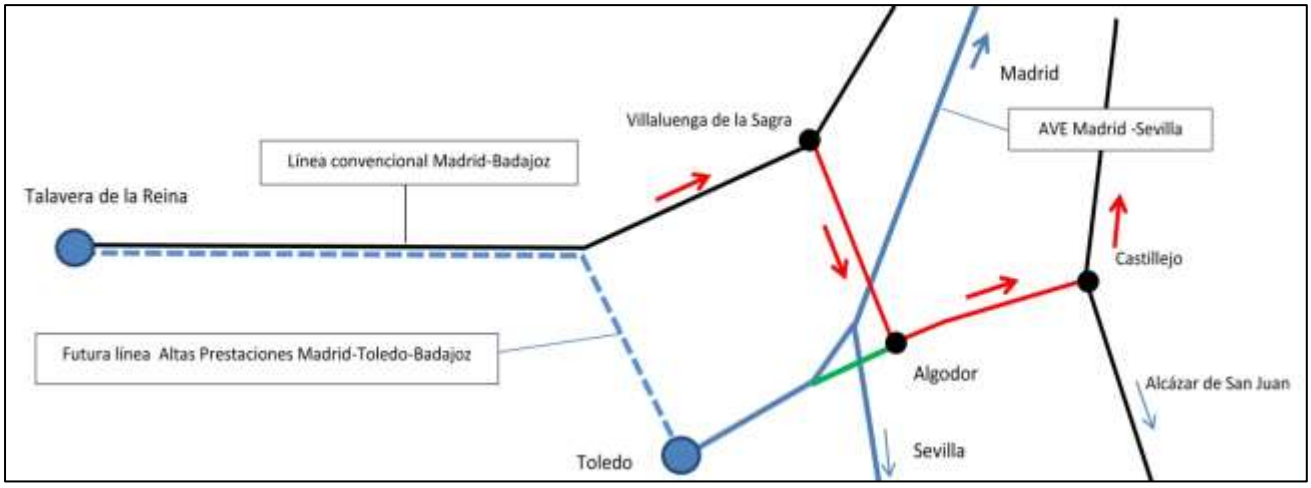
donde volvería a tomar la dirección noreste enlazando en Castillejo con la línea de Alcázar de San Juan, para penetrar en Madrid por esa línea que está mucho menos cargada.

Aparentemente el evitar que los trenes de mercancías entren en Madrid por la línea convencional de Extremadura es una solución correcta, pero cabe la duda de si para ello es necesario que sigan utilizando esa línea desde Talavera o podrían circular hasta Toledo por la nueva vía, junto a los trenes de viajeros, ya que en el propio estudio informativo, concretamente en el citado anejo nº 3 se dice, textualmente que:

> *"Así pues, quedaría una capacidad remanente de 68 servicios al día por sentido (96-56/2= 68) en el tramo sometido a un mayor número de circulaciones (Tramo Talavera de La Reina – Toledo).*
> *En esos surcos podrían encajarse servicios de mercancías en el sub tramo Madrid – Talavera de La Reina"* **aunque** *"la menor velocidad de estos trenes de mercancías implica que no podrían encajarse tantas circulaciones como surcos disponibles".*
> *"Asimismo, podrían expedirse trenes de mercancías en horarios nocturnos, respetando al menos 3 horas diarias para el mantenimiento de la línea, lo que dejaría un surco adicional de hasta 5 horas para este tráfico de mercancías".*

Es posible que existan otras razones técnicas (para nosotros desconocidas) que lo impidan pero, cabe preguntarse si no podrían llevarse los trenes de mercancías hasta Toledo y allí encaminarse a Algodor desde donde conectaría con la línea de Alcázar de San Juan en Castillejo, ahorrándose así la conservación de una buena longitud de línea convencional.

En el esquema siguiente se trataría exclusivamente de poner en servicio en tramo desde la línea de Alta Velocidad Toledo-Madrid hasta Algodor, señalado de verde en el esquema siguiente.



Itinerarios de los trenes de mercancías

Esta línea complementaría la otra importante vía de transporte de mercancías extremeñas de Badajoz-Mérida-Puertollano/Ciudad Real, que actualmente está siendo objeto de renovación.

CLUB SÉNIOR DE EXTREMADURA

C/ San Juan nº 6-06002 Badajoz

info@clubseniorextremadura.es

www.clubseniorextremadura.es