

# Adif adjudica la electrificación del AVE de Talayuela a Plasencia por 41,1 millones

Cuatro de los ocho tramos en los que se dividen estos 70 kilómetros aún se encuentran en obras

JUAN SORIANO

MÉRIDA. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif Alta Velocidad) ha adjudicado por 41,7 millones de euros el contrato para la electrificación del tramo ferroviario entre Talayuela y Plasencia, de la futura línea de alta velocidad Madrid-Lisboa.

Estos trabajos se acometerán sobre unos 70 kilómetros de plataforma, aún en fase de construcción. Con estas operaciones concluirá todo el tramo extremo de la nueva línea, ya que se sumará al tendido entre Plasencia y Badajoz, ya en servicio.

Este contrato salió a concurso el pasado mes de mayo con un presupuesto de 45,5 millones de euros y un plazo de ejecución de cuatro años. El Ministerio de Transportes señala que se electrificará el tramo, se realizarán las pruebas necesarias y se acometerá el premantenimiento de las instalaciones desde la finalización de las obras hasta su puesta en servicio.

Transportes recuerda que el tramo Talayuela-Plasencia será el segundo de la línea en entrar en servicio tras la inauguración en 2022 del trayecto Plasencia-Badajoz (electrificado desde 2023).

Las obras incluyen la instalación y el mantenimiento de la línea aérea de contacto (catenaria); las acometidas de energía desde catenaria o 'feeder' a edificios o casetas técnicas; la instalación de los pórticos a ambos lados de la vía, así como los postes, dinteles y soportes auxiliares que los componen, y las cimentaciones para su fijación.



Trabajos de electrificación de un tramo del AVE. HOY

También comprende los seccionadores, sus timonerías y accionamientos eléctricos. Asimismo, la actuación abarca el sistema de calefacción de agujas de los desvíos, con sus calefactores y sistemas de alimentación.

Transportes destaca que con esta adjudicación se da «otro gran impulso a la construcción del tramo Talayuela-Plasencia de la alta velocidad a Extremadura». Además, este contrato se suma a otros ya en marcha relacionados con la electrificación.

En concreto, en agosto se firmó por 16,7 millones de euros el contrato para la construcción de una subestación eléctrica en

**Se incluye la instalación y el mantenimiento de la línea aérea de contacto (catenaria) y los sistemas asociados**

Casatejada y los centros de autotransformación asociados, las instalaciones que reciben electricidad de la red y, tras su adaptación, la aportan a la catenaria (también con un plazo de ejecución de cuatro años, ya que incluye trabajos de mantenimiento).

Además, recientemente se ha licitado por 6 millones de euros el contrato de telemando de

**Será el segundo tramo de la línea en entrar en servicio tras la apertura en 2022 del trayecto Plasencia-Badajoz**

energía, el sistema que permitirá controlar y gestionar en remoto y tiempo real la electrificación de la línea.

También está ya licitada la construcción de la base de Navalmoral de la Mata desde la que se realizará el montaje de vía y que, posteriormente, se convertirá en base de mantenimiento de la línea. Tiene un presupuesto de 34 millones de euros y un

plazo de ejecución de 17 meses.

Se ha puesto en marcha asimismo el proceso para dotar este tramo de los sistemas de señalización y comunicaciones que se emplean en las líneas de alta velocidad. En este caso, destaca el contrato para la redacción de los proyectos constructivos, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, telecomunicaciones fijas y otro equipamiento, dotado con más de 131 millones de euros.

**Obras de plataforma**

En cuanto a las obras de plataforma entre Talayuela y Plasencia, Transportes recuerda que ya se han completado cuatro de los ocho tramos en que se ha estructurado su construcción: Talayuela-Arroyo de Santa María, Navalmoral de la Mata-Casatejada, Casatejada-Toril y Toril-Río Tiétar. Suman 39,1 kilómetros, lo que supone más de la mitad de la longitud total del tramo.

Para completar todo el trayecto continúan las obras de plataforma de los tramos Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata (que incluye el paso por el casco urbano moralo), Río Tiétar-Malpartida de Plasencia, Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia y el ramal de conexión con Plasencia para los trenes que procedan de Madrid.

Mientras tanto, el Ministerio de Transportes sigue trabajando en la definición del trazado del tercer y último tramo de la futura línea de alta velocidad entre Madrid y Oropesa de Toledo, en el límite con la provincia de Cáceres.

Transportes subraya que la electrificación de este tramo permitirá el uso de trenes de tracción eléctrica en lugar de diésel, con la consiguiente mejora en tiempos de viaje, fiabilidad en las circulaciones y confort para los viajeros. Además, requiere menos energía primaria, del orden del 25%; necesita menos energía procedente de fuentes fósiles y, por tanto, no renovables (puede llegar al 45%) y produce menos emisiones de gases de efecto invernadero (cerca de un 60% menos).

## Almaraz inicia la penúltima recarga de su Unidad 2

REDACCIÓN

CÁCERES. La central nuclear de Almaraz ha iniciado la recarga número 29 de su Unidad 2, que será la penúltima que se realiza antes de su cierre, y a la que se han incorporado 200 trabajadores menos de lo habitual «ante la cercana fecha de cierre».

En concreto, la recarga de la Unidad 2 se ha iniciado a las 23.59

horas de este pasado domingo, 5 de octubre, en la que «frente a los 1.200 trabajadores adicionales a los que habitualmente se daba empleo», se incorporarán «hasta 200 empleados menos del entorno del Campo Arañuelo dada la reducción en actuaciones de mejoras a largo plazo que supone la cercana fecha de cierre».

La fecha de cese de esta Unidad 2 está fijada para el 31 de octubre

de 2028, según apunta la central nuclear de Almaraz en nota de prensa, que señala que esta disminución del empleo generado en el entorno de la planta «irá en aumento cada año, según se vaya acercando la fecha de cese de operación».

Está previsto que durante los 33 días que dure esta recarga, se renovarán 60 elementos combustibles, además de realizar labores de mantenimiento de la turbina de baja presión 2, la revisión de los sellos de las bombas de refrigeración del núcleo, y el mantenimiento preventivo en los sistemas de seguridad de la centra.

También apunta la planta que informes independientes indican que el «castigo fiscal que sufre Almaraz, que no se da en ningún otro país, hace inviable económicamente su continuidad».

**Pérdida de 4.000 empleos**

Según los datos que aporta, el cese de la explotación de Almaraz va a suponer la pérdida de cerca de 4.000 puestos de trabajo directos e indirectos, además del «enorme impacto que arrastrará al Campo Arañuelo en materia económica y de despoblación».

Cabe recordar que en marzo de 2026 la Unidad 1 de Almaraz ini-

ciará su última recarga antes de su fecha de cese, prevista para el 1 de noviembre del 2027, conforme a la Autorización de Explotación vigente.

Avanza además la central que a finales de octubre presentará al Consejo de Seguridad Nuclear la documentación de licenciamiento de cese de explotación de la Unidad 1 conforme lo requerido por la normativa vigente.

Finalmente, Centrales Nucleares Almaraz-Trillo reafirma que «su compromiso con la sociedad es producir hasta el último megavatio hora (MWh) de forma segura, fiable y eficiente».