

INFORMACIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO INFORMATIVO NUEVA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ALCÁZAR DE SAN JUAN – JAEN. TRAMO MORA (TOLEDO) – ALCÁZAR DE SAN JUAN (CIUDAD REAL)

D. Alberto Yébenes Checa, mayor de edad, con DNI n.º 70.352.200-F y domicilio a efectos de notificaciones en C/ Colón, n.º 24 de Madridejos, en calidad de Coordinador General de la “**PLATAFORMA POR LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE LA COMARCA DE MADRIDEJOS Y CONSUEGRA**”, ante esta Subdirección general comparece y DICE:

Que, con fecha 17 de Julio de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles resolvió aprobar provisionalmente el Estudio Informativo Nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Tramo Mora (Toledo) - Alcázar de San Juan (Ciudad Real). En virtud de dicha Resolución y conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del vigente Reglamento de la Ley 39/2003, de 17 de Noviembre, del Sector Ferroviario se somete a Información Pública dicho Estudio Informativo por un periodo de sesenta (60) días hábiles contados a partir de la fecha de publicación del presente anuncio en el BOE para ser examinado por las personas que lo deseen, que podrán formular observaciones que deberán versar sobre la concepción global de su trazado, en la medida que afecte al interés general. La Información Pública lo es también a los efectos medioambientales indicados en el procedimiento de evaluación de impacto medioambiental regulado por el Real Decreto Legislativo 1302/86 y su Reglamento de aplicación (artículo 15).

Que interesa a esta plataforma, y a la sociedad de la comarca de Consuegra y Madridejos, la elección de la solución A3 – B4 en el tramo Mora (Toledo) - Alcázar de San Juan (Ciudad Real) de la Nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén.

Que en defensa del beneficio del interés general no solo de la comarca de Madridejos y Consuegra, sino del de toda la región de Castilla la Mancha y del estado español, beneficio que se conseguiría con la conexión ferroviaria de estas localidades, en debida forma y plazo y con la finalidad de que se opte por la solución A3 - B4, desde esta plataforma planteamos las siguientes

ALEGACIONES:

1- HISTÓRICAS.

1.1 Entendemos, como más lógico y estratégico, haber situado el nudo ferroviario de Alcázar en Madridejos y/o Consuegra. Se hubiese evitado el rodeo que da el tren al ir de Tembleque a Alcázar y luego a Manzanares, en sentido Madrid – Andalucía, rodeo que nos esquivaba.

No obstante ello no fue así, entre otras causas porque la primera línea ferroviaria a Alcázar, se hizo en dirección hacia el levante español.

1.2 Otros proyectos ferroviarios que contemplaban el paso por nuestra comarca, pero que no llegaron a cuajar finalmente fueron a principios del siglo XX: el Daimiel – Talavera o el Ferrocarril Central Manchego de vía ancha, que partiendo de Cinco Casas, Ciudad Real, y terminando en Mora de Toledo, hubiese unido las dos vías generales del Mediodía con la de Cáceres-Portugal, emplazando a Madridejos en una de las principales estaciones.

1.3 Esta deuda histórica con nuestra comarca, se puede corregir con la implantación de la solución A3 – B4 con paso y parada en Madridejos – Consuegra.

2 - ESTRATÉGICAS.

2.1 La situación de Madridejos y Consuegra, además de convertir a estas poblaciones en la puerta de la provincia de Toledo desde Andalucía hacia Toledo y Madrid, justifica el paso y parada del tren.

Usando el trazado que proponemos (A3 – B4) se aprovecharía el corredor de comunicaciones que abre la Autovía de los Viñedos CM-42. Este corredor que citamos no es solo de comunicaciones, si no también energético, pues el oleoducto Mora-Alcázar atraviesa nuestros términos, así como las líneas eléctricas que pasan desde las centrales del Valle del Tajo y La Sagra, hasta el corazón de La Mancha. Por consiguiente, desde la comarca de Mora hasta la de Alcázar, a través de la de Madridejos y Consuegra.

2.2 Tampoco se puede obviar que la parada que solicitamos, se encontraría a 300 metros de la Autovía de los Viñedos CM-42 (Toledo-Tomelloso) y a 2 kms del nudo de esta, con la Autovía de Andalucía A-4, estando por tanto situada en una de las zonas mejor comunicadas por carretera de todo el país.

3 - DEMOGRÁFICAS, INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y URBANÍSTICAS.

3.1 Madridejos y Consuegra cuentan con una población (en crecimiento) de 23.000 habitantes, en un radio de 3-4 kms alrededor de la estación que plantea la solución B4.

3.2 La suma total de población existente entre los distintos términos municipales de nuestra comarca: Madridejos, Camuñas, Turleque, Urda, Consuegra y Villafranca de los Caballeros ronda los 33.000 habitantes. Las localidades ciudadrealeñas de Puerto Lápice, Herencia, Villarta de San Juan, Las Labores, Villarrubia de los Ojos y Arenas de San Juan que tendrían esta estación como conexión ferroviaria a Madrid más accesible, se suman otros 23.000 potenciales usuarios que suman en total 56.000 personas beneficiadas de forma directa por esta estación.

3.3 Diariamente, son varios miles de trabajadores los que se desplazan a Madrid, tan solo desde Madridejos y Consuegra (cifra mayor englobando al resto de localidades citadas), ya que por razones geográficas estamos situados a unos 120 kms de la Capital. Esto genera una gran inversión de tiempo destinado a desplazamiento laboral e importantes riesgos “*in itinere*”, agravados por la fatiga que supone esta prolongación de jornada, así como el tener que madrugar en demasía para llegar a tiempo a los puestos de trabajo.

La mayoría se desplazan en autobuses de líneas regulares (primeros buses desde Madridejos y Consuegra a las 4.55 AM) o con sus propios medios; furgonetas o coches particulares, por no tener disponible una mejor alternativa. Tampoco es desdeñable tanto el número de estudiantes de la comarca en la capital de España, como el de personas que se desplazan a Madrid por motivos comerciales o de ocio o el de personas que desde la capital de España se desplaza hasta nuestra comarca.

3.4 Entendemos que esta nueva infraestructura debe confirmar su rentabilidad económica y por ello proponemos también parada en la Localidad de Mora que acogería toda la población existente entre los distintos términos municipales colindantes como Orgaz, Sonseca, Los Yébenes, Marjaliza, Manzaneque, Villaminaya, Mascaraque y Villanueva de Bogas reuniendo todas ellas una población que ronda los 32.000 habitantes. Existiendo también varios miles de trabajadores de estos municipios, que se desplazan a la Capital por razones laborales, así como estudiantes.

En estas poblaciones también se haya en auge un crecimiento dinámico de la interdependencia con la capital de España.

3.5 Construyéndose la Estación de Ferrocarril contemplada en la solución B4, no solo se potenciaría la pequeña zona industrial que aquí existe, sino que esta se podría mejorar y consolidar, construyendo un parque tecnológico entre ambas localidades.

3.6 Dado que la vía, será de carácter mixto (pasajeros y mercancías) y que Madridejos es cruce de autovías, se podría construir un puerto seco que sirviera de centro logístico en una de las zonas mejor comunicadas del interior de la península.

3.7 La Estación estaría en un punto de fácil y rápido acceso desde Madridejos y Consuegra. Urbanísticamente, situar en esta lugar la parada, fomentaría la construcción de nuevos barrios entre Consuegra y Madridejos que acercarían a ambas localidades, puesto que desde siglos ambas crecen en sentidos opuestos.

Hay que tener en cuenta que ya el circo romano de Consuegra se encontraba en la zona este de la ciudad y que el núcleo primitivo madridejense era la zona de “La Caridad” en sus afueras al oeste.

La carretera CM-400 (Madridejos – Consuegra), se podría convertir en una avenida de doble calzada entre ambas poblaciones, sirviendo como eje transversal del desarrollo y el crecimiento en el entorno de la estación.

3.8 Las alternativas B2 y B3, combinadas con el efecto barrera que ya provocan la Autovía de los Viñedos CM-42 y la Autovía del Sur A-4, provocarían un encajonamiento de Madridejos. Se debe tener en cuenta, que buena parte del crecimiento urbanístico de esta población, se produce hacia el norte, entre las carreteras Madridejos - Turleque (TO-2012-V) y la autovía de Andalucía. También hay que reseñar, que el crecimiento industrial que viene planeando el excelentísimo ayuntamiento de esta localidad, es al este de la autovía A-4 a ambos lados de

la carretera de Madrideojos a Villacañas (CM - 3134), donde está proyectado un polígono industrial de 1,08 millones de metros cuadrados en su primera fase.

Por tanto es evidente, que optar por cualquier solución que contemple las alternativas, B2 o B3, acarrearía consecuencias nefastas para el crecimiento y el desarrollo industrial de Madrideojos, al estrangular e impedir las posibilidades (ya mermadas por las dos autovías citadas) de crecimiento de esta localidad, por lo que **esta plataforma muestra su rotundo desacuerdo con las mismas.**

4 – ECONÓMICAS Y TURÍSTICAS

4.1 La conexión ferroviaria de la comarca de Madrideojos – Consuegra, supondría una dinamización de la economía de la misma. Sus comunicaciones con Madrid, serían más rápidas, más cómodas, más ecológicas y sobre todo más seguras. Se garantizaría el tiempo de viaje a la capital española y a otras poblaciones, sin depender del estado de saturación de las carreteras o del grado de puntualidad de los autobuses de línea, en muchas ocasiones irregular.

4.2 Esta estación supondría un impulso más para las actividades empresariales de la comarca y para facilitar la creación de nuevas empresas y actividades.

4.3 Se debe tener muy en cuenta, el gran potencial turístico de la zona. La estación se ubicaría en el punto ideal para desde ahí visitar; el conjunto monumental de Consuegra, siendo esta localidad el núcleo eminentemente turístico de la mancha toledana, Madrideojos, Villafranca y sus lagunas y humedales, o Urda entre otras, localidades con gran afluencia de visitantes.

Así mismo, la estación se situaría entre dos Lugares de Interés Comunitario (LICS) como la ZEPA “Aves Esteparias de La Mancha Norte” o los Montes de Toledo, pero sin afectar a estos parajes. También podría ser un buen punto de partida para las rutas turísticas de “El Quijote”, “Castillos del Sur de Toledo”, para conocer y disfrutar de nuestra incomparable gastronomía, tradiciones, etc.

4.4 En estos aspectos, incidir en que sin coste adicional respecto al resto de alternativas A + B, las opciones B-4 aportarían un importantísimo número de viajeros a la línea férrea lo que acrecentaría notablemente los ingresos de esta contribuyendo a su rentabilidad. Lógicamente, al atender esta línea a una población mayor habría mayor número de usuarios y por lógica de beneficios.

4.5 Tan solo de las localidades de Madrideojos y Consuegra, salen a diario a trabajar a Madrid entre 5.000 y 6.000 personas, cifra mayor si se incorpora al resto de poblaciones citadas en el apartado 3 de este estudio, sus potenciales usuarios, así como el fomento de actividades citadas en este apartado 4°.

Con una política comercial, que capte hacía el ferrocarril que planteamos, unicamente un 30 % de 6.000 viajeros (2.000 personas) que realicen a diario el viaje de ida y vuelta a Madrid (131 kms desde la estación contemplada por el estudio), en 230 días laborables (descontando festivos, vacaciones y sábados y domingos), supondrían un total de 920.000 viajes anuales.

Si a estos viajes, se le suman los de viajeros de otras poblaciones y el resto de potenciales usuarios y destinos que en este escrito se exponen o que las propias condiciones de explotación de la línea podrían imponer, no es en absoluto descabellado **prever un tránsito de viajeros superior al millón de usuarios por año tan solo en la estación planteada por la solución B4.**

5 - DE COMPARACIÓN ENTRE LAS DIVERSAS SOLUCIONES, FACILIDADES CONSTRUCTIVAS, ENERGÉTICAS Y DE PRESTACIONES DE LA LÍNEA.

5.1 Los trazados del tramo objeto del estudio, serían más caros en cualquier caso de realizarse las alternativas C1 – D1 o C1-D2, en lugar de realizarse cualquiera de las A + B, de las cuales la más rentable económicamente sería la A3 – B4.

5.2 Desde Toledo (soluciones C1 – D1 y C1 – D2), se deberían construir más kilómetros y superar mayores desniveles mediante viaductos como el del Río Algodor (longitud de 3.150 m), el del arroyo de la Cogota (320 m) o el del arroyo de la Moguera (100 m).

El acceso al PAET de Huerta de Valdecarábanos, también se antoja complicado al tenerse que realizar importantes desmontes en esta zona.

Desde Los Yébenes (soluciones A + B), se aprovecha un tramo mayor de la línea de alta velocidad de la que parten todas las soluciones (Madrid – Sevilla), y se aprovecha un terreno completamente llano en su práctica totalidad hasta Alcázar de San Juan.

5.3 Los radios de curva mínimos que imponen las diversas alternativas son; 990 metros en la solución C1 – D1 y 1500 m C1-D2, mientras que en cualquiera de las A + B son de 5.350 metros. Ello confiere unas mayores condiciones de seguridad y de prestaciones por velocidad (media y punta) a cualquiera de las soluciones A+ B que a las soluciones C1-D1 o C1-D2.

5.4 La solución C1 – D1, supone un “*embudo*” en referencia al tramo licitado entre Alcázar de San Juan y Manzanares. Este tramo ya licitado, se adaptará a velocidades de 250 km/h, mientras que la solución C1 - D1 intenta adaptar la vía a velocidades del orden de 160 km/h, velocidades que no se podrían alcanzar en diversos tramos por el radio mínimo de curva que llega a alcanzar los 990 metros.

Así mismo, este proyecto no contempla sustitución de catenaria, cosa que si sucederá en el tramo entre Manzanares y Alcázar. Tampoco es lógico, cuando la evolución es ir adaptando el ancho de vía de la red al ancho europeo, el mantener la superplataforma existente, así como la traviesa tipo PR 01.

5.5 La solución C1 - D2, supone un gran esfuerzo constructivo, así como un enorme despilfarro en costes totales y por kilómetro (3.311.553,38 € / km), para suponer una rehabilitación de línea.

Teniendo en cuenta la licitación del tramo Manzanares – Alcázar (se adjunta nota de prensa del Ministerio de Fomento), esta licitación contempla:

- *Sustitución de puentes ferroviarios existentes para adaptarlos a las nuevas necesidades. Se cambiarán los tableros de los viaductos sobre el río Záncara y sobre el Río Viejo del Guadiana situados, respectivamente, en los puntos kilométricos 158,7 y 160,0.*
- *Sustitución de pasos superiores existentes como consecuencia de la implantación de una nueva catenaria que precisa de mayor gálibo vertical. Se reemplazarán cuatro pasos existentes que son los situados en los puntos kilométricos 153,130, 163,686, 180,078 y 181,640.*

El proyecto incluye, asimismo, la sustitución de la catenaria actual por una nueva apta para alta velocidad. Una vez concluidas las obras proyectadas, que consisten principalmente en la ejecución de la superestructura de las dos vías, su electrificación con una catenaria que admita inicialmente la tensión de 3.000 V en C.C. y posteriormente pueda transformarse a 25.000 V en C.A., la adecuación de las estaciones y la de las instalaciones de señalización correspondientes, se alcanzará el objetivo de adaptación del tramo para la circulación en Alta Velocidad.

En este aspecto debemos incidir, en los graves trastornos que causaría una “*Sustitución de puentes ferroviarios existentes*” al existir numerosos puentes sobre caminos, vías pecuarias y carreteras, incluido uno sobre la Autovía del Sur A-4 (E-5) en las proximidades de Tembleque.

La sustitución de la superplataforma ferroviaria, también supondrá un importante trastorno a las condiciones de explotación de la línea existente.

La solución C1 – D2, pretende adaptar este tramo a velocidades del orden de 220 km/h, algo inviable en varios tramos tal y como reconoce el propio estudio informativo, al existir curvas que alcanzan un radio mínimo de 1.500 metros.

5.6 Otro factor negativo de importancia, a la hora de valorar las soluciones C1 – D1 y C1 – D2, es que el intercambiador de ejes para pasar de ancho internacional a ancho RENFE, se hallaría en Huerta de Valdecarábanos en lugar de Alcázar de San Juan. Al encontrarse este intercambiador en Huerta, los trenes tendrían que atravesar el mismo a una velocidad de 15 km/h, sin contemplarse parada. Esto mermaría aún más si cabe, las prestaciones que se pretenden conseguir con esta nueva línea de alta velocidad.

Sin embargo optándose por la solución A3 – B4, el intercambiador de ejes se situaría en Alcázar de San Juan, localidad donde está prevista parada, por lo que no se produciría el retraso que ocasionarían las soluciones C1 – D1 y C1 – D2.

También se debe destacar, que con las soluciones que pasan por Huerta no se conectaría el importante nudo ferroviario de Alcázar de San Juan al ancho internacional, mientras que con las que pasan por Madridejos y Consuegra sí.

5.7 Se debe tener en cuenta, que el tramo Huerta - Alcázar soporta una elevada densidad de tráfico diario (más de 80 circulaciones al día), de las cuales buena parte corresponden a las mercancías.

Por el tramo Huerta – Alcázar, circulan todos los trenes de mercancías entre Madrid y el resto del centro peninsular, con Andalucía, Murcia y la Comunidad Valenciana. Construyéndose la solución A3 – B4, se lograría descongestionar esta vía, consiguiéndose un trazado adicional en el tramo Madrid – Alcázar de San Juan.

5.8 Las dos posibilidades de la alternativa B4, tienen una diferencia estimada de costes de construcción (sobre Presupuesto de Conocimiento para la Administración) de entre 10.523.397,44 € más en la solución A2 – B4 y 18.105.871,38 en la solución A3 – B4, respecto a la solución C1-D2, única solución en los tramos que pasan por Huerta de Valdecarábanos que entendemos compatible con el tramo licitado entre Alcázar y Manzanares. Es decir, por una diferencia económica mínima, se construiría una estación con un gran potencial de explotación tal y como ya hemos citado anteriormente.

5.9 Desde el punto de vista energético, el trazado desde Toledo al salvar un desnivel mayor (pendiente máxima 15 % frente a 12 % de las alternativas A + B) y tener más kms, llevaría consigo un mayor consumo de energía eléctrica. En este sentido, hay que destacar que según el propio estudio informativo en su página 31 de su anexo 5 “Análisis Funcional”: **la opción más favorable por su menor consumo energético, es la A-3 – B-4 con parada en Madridejos – Consuegra de entre las 8 opciones posibles con y sin parada.**

5.10 En caso de optarse por cualquiera de las soluciones que pasan por Huerta de Valdecarábanos, no se conseguirían los objetos básicos de este estudio: Unir Mora y Alcázar mediante una nueva línea férrea. Y que esta línea, sea de alta velocidad.

5.11 El estudio informativo, cita en sus conclusiones como opción más recomendable la A3 – B3. Esta opción por los factores que se citan a lo largo de este documento, entendemos que no es en absoluto recomendable. En este sentido destacar que la diferencia de estimación de costes *sobre Presupuesto de Conocimiento para la Administración*, entre las soluciones A3- B3 y A3 – B4 es tan solo de 272.131,76 € más para la segunda solución. Una diferencia irrisoria, si se tiene en cuenta los perjuicios que se evitan con respecto a la solución recomendada y los beneficios que se podrían obtener de la estación que reivindicamos.

5.12 Tal y como determina el propio estudio informativo, la estación de Consuegra – Madridejos estaría habilitada también como PAET. Esta estación podría acoger tanto trenes con parada en andenes separados de las vías principales, como el paso de trenes sin parada a velocidades de 300 km/h, por tanto las condiciones de explotación nunca serían inferiores a las de la A3 – B3.

6 - MEDIOAMBIENTALES

6.1 Por motivos ecológicos, aparte de volver a mentar lo menos accidentado del terreno en el trazado que proponemos, es muy digno de tener en cuenta que el trazado desde Toledo afectaría seriamente a diversas zonas de interés medioambiental como los valles del Tajo, del Algodor y del Cedrón y el entorno de las “Estepas Salinas de Toledo” así como espacios catalogados como Zonas de Especial Protección de las Aves, como la del “Área Esteparia de la Mancha Norte” los humedales de Villacañas, Quero, Villafranca y Alcázar de San Juan, así como la confluencia del Riánsares con el Cigüela.

En cambio por el trazado Los Yébenes - Alcázar no se afectaría a ninguna zona protegida, entrando el trazado ferroviario en Alcázar de San Juan sin afectar a estas zonas.

Tan solo se produciría una pequeña afección al entorno del río Cigüela mucho menor que las que provocarían las soluciones C1-D1 y C1-D2, o la alternativa B2.

6.2 De no utilizarse el trazado que planteamos, se crearía una gran barrera innecesaria. Hay que tener en cuenta el vallado perimetral impermeable para la fauna que contemplan las líneas férreas como la que es objeto del estudio y que las soluciones C1 – D1 y C1 – D2, cortarían diversas zonas de alto valor medioambiental.

En cambio optando por la solución A3 – B4, se aprovecharía una barrera ya existente; la autovía de los viñedos, llevando el trazado de las vías paralelo a las mismas, en buena parte de su recorrido.

6.3 En este sentido, debemos alegar en contra de la cuantificación de impacto ambiental del estudio informativo, que contempla en su tabla resumen un menor impacto ambiental en las soluciones que contemplan la alternativa B3, que en las que contemplan la B4. En el estudio, entendemos, no se tiene en cuenta que el hábitat y los pasos de fauna ya se encuentran condicionados, por el paso de la Autovía de los Viñedos CM-42.

Sin embargo, las alternativas B2 y B3 fracturan drásticamente el hábitat, creando una nueva barrera infranqueable para las especies terrestres y una barrera con un mayor riesgo añadido para las aves.

6.4 En lo que a protección a las aves se refiere, Las soluciones B2 y B3, atraviesan la Zona de Vital Importancia para las Aves (IBA) nº 194 “Llanos de Tembleque – La Guardia” en los términos municipales de Consuegra y Madridejos.

Esta zona, está directamente relacionada con la ZEPA “Aves Esteparias de La Mancha Norte” por situación geográfica y por tener como objetivo proteger entre otras especies a: la avutarda, la ganga o el sisón.

Esta afección también debería haber sido considerada a la hora de cuantificar las soluciones B que pasan al norte de Madridejos, funestas para el hábitat de la comarca.

En las soluciones C1 – D1 y en especial en la C1 – D2, la modificación de condiciones de la línea, podría alterar negativamente su integración en los parajes naturales que atraviesa.

6.5 Según el propio estudio informativo, la alternativa A3 es menos perjudicial para el entorno que la alternativa A2, opinión que compartimos.

6.6 La alternativa B-4 por su menor consumo energético citado en la alegación 5.8, contribuye a reducir el calentamiento global de forma directa y también de forma indirecta, por reducir el uso de vehículos a motor

6.6 Por estos motivos, **consideramos como solución con menor impacto medioambiental la A3 – B4.**

7 - SOCIALES.

7.1 Socialmente, las peticiones que estamos formulando a través de este escrito, están generando un gran número de apoyos dentro y fuera de la comarca, hacia esta reivindicación y la plataforma que suscribe.

Se adjuntan: escrito emitido por los alcaldes de Urda, Consuegra, Madridejos, Turleque, y Camuñas, nota de prensa del Área Regional de Infraestructuras de Izquierda Unida de Castilla la Mancha, declaraciones a favor de la conexión ferroviaria de Madridejos y de Consuegra del Alcalde de Alcázar de San Juan, del Alcalde de Tomelloso, y de la Plataforma por la Comarca de Tomelloso y Argamasilla.

7.2 Hasta el momento se han realizado, diversos actos públicos informativos en Madridejos y Consuegra, para informar a la sociedad de la comarca.

7.3 Así mismo, esta plataforma desea mantener (entre otros) encuentros tanto con los Presidentes de la Diputación Provincial de Toledo y de la Junta de Comunidades de Castilla la Mancha, como con el Subdirector General de Planes y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles.

En la confianza de que estudiarán las presentes alegaciones, y que orientarán su decisión final para la viabilidad de la mencionada infraestructura, teniendo en cuenta poder beneficiar a una población en torno a los 90.000 habitantes en una situación clara de expansión y crecimiento, optándose por la solución A3 – B4.

Atentamente

PLATAFORMA POR LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE LA COMARCA DE MADRIDEJOS Y CONSUEGRA

En Madridejos a 28 de septiembre de 2006

DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE FOMENTO
Subdirección General de Planes y Proyectos
Plaza de los Sagrados Corazones, n.º 7.
28071 Madrid