

PLATAFORMA SUDOESTE IBÉRICO EN RED

VALORACIÓN PUESTA EN FUNCIONAMIENTO NUEVOS SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS ENTRE MADRID Y BADAJOZ

30 de julio de 2022

La plataforma independiente empresarial luso-española **SUDOESTE IBÉRICO EN RED**, formada por las 40 empresas que se muestran en el anexo, comenzó sus actividades en 2017 con el fin de contribuir, con rigor y voluntad colaborativa, a crear las condiciones que impulsaran las **infraestructuras y conexiones del Sudoeste Ibérico y con prioridad entre Madrid y Lisboa**. Desde entonces, y de manera constante y perseverante, ha trabajado en colaboración con entidades públicas y privadas de Portugal y España para crear un estado de opinión y de decisión para acelerar al máximo el desarrollo de una red de interconexiones de ferrocarril, carreteras, digitales, energéticas e hídricas. Con este fin ha elaborado propuestas con las que provocar el debate y la toma de decisiones. En estos cinco años de actividad ha desarrollado documentos, informes, publicaciones, alegaciones oficiales, presencia en medios de comunicación y en redes digitales, así como encuentros, foros, simposios y otros actos de difusión.

Ante el hito de la inauguración y puesta en servicio de la denominada “Primera fase de la Línea de Alta Velocidad de Extremadura” el 18 y 19 de julio de 2022, querríamos hacer la siguiente valoración:

- 1.- Recuperar la confianza y la credibilidad consiguiendo un servicio fiable y de calidad.
- 2.- Importancia de la puesta en servicio de esta “Primera fase de la LAV Extremadura”
- 3.- Es imprescindible y urgente continuar mejorando el sistema ferroviario del Sudoeste Ibérico.
- 4.- Hay que contribuir a mejorar la imagen y las oportunidades del Sudoeste Ibérico

1.- Recuperar la confianza y la credibilidad consiguiendo un servicio fiable y de calidad.

El deterioro que ha sufrido el sistema ferroviario del Sudoeste Ibérico en las últimas décadas y los permanentes incumplimientos de compromisos, promesas y expectativas por parte de las entidades públicas y sus responsables, acompañada de frecuentes incidentes y accidentes con alta repercusión mediática, así como noticias e informaciones repetidas insistentemente sin realidades palpables, frente a los avances y mejoras de las infraestructuras ferroviarias que veíamos como las disfrutaban en otros territorios de España, no solo han generado indignación y desconfianza en nuevos compromisos y noticias sobre el ferrocarril regional, sino que han minado la credibilidad y la imagen de la región en su conjunto.

Es absolutamente comprensible y previsible que esa confianza y credibilidad cueste recuperarla, y necesite un tiempo de frecuentes realidades de mejoras que sean directas y suficientemente perceptibles y valoradas por la población. El daño causado durante años no se recupera con acciones puntuales y sin continuidad, por

mucha celebración y publicidad que se haga a estos hechos. La puesta en funcionamiento de la denominada “Primera fase de la Línea de Alta Velocidad de Extremadura” ha contribuido a agravar la desconfianza y exigimos la **urgente solución de los escandalosos fallos de puesta en marcha y la perseverancia en el cumplimiento y excelencia en la calidad de servicio esperada. Hay que recuperar la confianza y la credibilidad consiguiendo un servicio fiable y de calidad de manera constante y sin que eso sea la noticia**, pues es lo mínimo que se debe pedir a un servicio público tan necesario tras tantos años de deterioro.

2.- Importancia de la puesta en servicio de esta “Primera fase de la LAV Extremadura”

Desde los inicios de **SUDOESTE IBÉRICO EN RED** hemos reclamado mejoras permanentes y puestas en servicio de cada actuación que se concluyese. Por ello, y a pesar de los injustificables retrasos, valoramos positivamente la entrada en funcionamiento de esta denominada primera fase. Siendo muy conscientes que es una primera fase de uno de los tres tramos de la futura “Línea de Alta Velocidad Extremadura” que es el tramo más avanzado entre Plasencia y Badajoz, pero aun con actuaciones pendientes de finalizar y otras todavía no programadas. Por ello, cualquier valoración positiva debe ser considerada con mucha prudencia, evitando generar falsas expectativas, dentro un proyecto en el que solo supone un primer paso con muchos años todavía por delante de presupuestos, concursos, obras y mejoras. Parece desafortunado trasladar este paso como la llegada de la Alta Velocidad a Extremadura, y más grave aún no haber garantizado suficientemente el cumplimiento de unas expectativas racionales de funcionamiento de lo anunciado.

Esto no impide que valoremos que, tras décadas de una tendencia negativa, sea el primer hito positivo que permita vislumbrar un punto de inflexión y un camino de mejoras que deben ser constantes en el tiempo. Queremos destacar en este primer hito las siguientes mejoras con las oportunidades que supone:

- Puesta en funcionamiento, por primera vez **en todo el trayecto entre Madrid y Badajoz**, de un **sistema automático de señalización**, seguridad y control de tráfico. Esta actuación no solo debe mejorar la seguridad y fiabilidad en el servicio, sino el aumento de capacidad de tráfico, y por tanto puede permitir a partir de ahora la entrada en funcionamiento de nuevos servicios y frecuencias.
- Entrada en servicio de los **tramos concluidos entre Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz de la futura LAV Extremadura**. Siendo conscientes que faltan algunos tramos por concluir y otros por programar su ejecución, especialmente las conexiones de Cáceres y Badajoz, así como nuevas estaciones en línea en Plasencia y Mérida. Esta puesta en servicio permite mejorar los tiempos y calidad del viaje así como facilita la entrada en servicio, previsiblemente antes de un año de la total electrificación entre Plasencia y Badajoz, las vías en construcción del by-pass de Mérida y el nuevo sistema de señalización ERTMS2.
- Entrada en funcionamiento de un **nuevo servicio de Larga Distancia** con el denominado tren ALVIA, con una reducción de tiempos del trayecto entre Madrid y Badajoz de entre 40 y 50 minutos, y mejores características del material rodante, como el servicio de wifi, cafetería y confort, lo que mejora la calidad del servicio. Esperamos que los nuevos tiempos programados puedan cumplirse con estricta puntualidad y así recuperar la fiabilidad en el servicio. En el caso de ser de nuevo incumplidos será motivo de nuevas frustraciones y profundizaría en la desconfianza.

Sin que este paso pueda denominarse de Alta Velocidad ni que “este es el tren que tanto anhelaban los extremeños”, como hemos escuchado desde instancias públicas, lo valoramos positivamente por las nuevas posibilidades que abre, la mejora del servicio y el impulso que puede dar para recuperar al uso, la credibilidad y confianza en el servicio ferroviario de la Región, así como poder ser un medio alternativo al automóvil en tiempos y costes.

No obstante alertamos que el resto del sistema ferroviario regional no ha cambiado y, por tanto, esta mejora seguirá conviviendo, esperemos que el menor tiempo posible, con incidentes y accidentes que pongan en evidencia las todavía grandes deficiencias del sistema en su conjunto.

3.- Es imprescindible y urgente continuar avanzando en las mejoras del sistema ferroviario del Sudoeste Ibérico.

Siendo muchas las carencias y necesidades que tiene el sistema ferroviario de la región y los riesgos de incertidumbre económica que se vislumbran en un horizonte temporal próximo, sin pretender hacer un inventario de tareas pendientes querríamos destacar las siguientes 10 prioridades y urgencias que deberían tener respuesta en este segundo semestre del año 2022:

1.- **Resolución del “Estudio Informativo de la LAV Extremadura, tramo Madrid- Oropesa”**. Debería haber estado concluido, resuelto y con declaración de impacto ambiental, desde febrero del 2021. Es urgente su resolución y la obtención de la DIA así como que se adopten medidas para paliar los injustificables retrasos ya existentes y las necesarias mejoras de las vías convencionales que seguirán en uso.

2.- Cerrar un acuerdo entre los Gobiernos de España y Portugal, para que antes de finales de 2022 entre en funcionamiento **un servicio directo de ferrocarril entre Madrid y Lisboa**, prolongando uno de los servicios actuales entre Madrid y Badajoz hasta Lisboa por Entroncamento en Portugal. No se debe, ni puede, esperar dos años, como mínimo, a que entre en funcionamiento la actual línea en construcción en Portugal entre Évora y Elvas, y debe adelantarse la conexión por las infraestructuras disponibles.

3.- Incrementar con, al menos, **un nuevo servicio la conexión entre Madrid y Badajoz y ajustar los horarios** para facilitar la posibilidad de hacer gestiones en el día en Madrid y poder regresar, sin tener que pernoctar. Hay que garantizar el riguroso cumplimiento de los horarios.

4.- Avanzar las licitaciones pendientes del tramo **Plasencia- Talayuela** para poder completar en su totalidad las obras de estructura en ejecución: vías y materiales, sistema de señalización, electrificación y mantenimiento. Es imprescindible que estén contratados con antelación a la finalización de las obras en curso y puedan compatibilizarse. Se puede y debe marcar el objetivo de entrada en servicio del 2026.

5.- Electrificación y mejoras en las vías en el tramo entre **Talavera de la Reina y Humanes**, que seguirán en el futuro en uso y que, al menos hasta 2028, será el camino imprescindible para acceder a Madrid desde la actual LAV en construcción y que debe a la vez dar servicio de proximidad a Madrid.

6.- Establecer un **surco ferroviario preferente en las cercanías de Madrid** que otorgue prioridad a la Línea de Larga Distancia Madrid – Badajoz y permita ganar al menos 15 minutos en los accesos a Madrid.

7.- Acelerar las mejoras planificadas en la **Línea Mérida – Puertollano** para poder estar concluidas y electrificadas a finales de 2024, y de esta manera disponer de un surco electrificado en su totalidad entre Lisboa/ Sines y Madrid/ Corredor Mediterráneo. Ya están contratadas las mejoras de vías que faltaban en la provincia de Ciudad Real, el sistema de señalización está pendiente de adjudicación, el proyecto de electrificación está pendiente de aprobación de la DIA, y faltaría la licitación de obras. Es razonable estimar que pueda estar concluido en su totalidad a finales de 2024. Hay que añadir un intercambiador de vías en Brazatortas, para poder conectar a partir de ese punto con la Línea de Alta Velocidad Madrid- Sevilla.

8.- Avanzar en las mejoras en marcha de los sistemas de señalización y seguridad de las conexiones de Zafra con Sevilla (Los Rosales) y Huelva. Hay que poner en agenda **la electrificación de ambas vías, comenzando por el tramo Mérida- Zafra.**

9.- Funcionando ya el sistema de seguridad y señalización en el trayecto Mérida con Plasencia, se abren nuevas posibilidades para la **movilidad interna regional mediante cercanías/regionales** con niveles progresivos de frecuencias mediante las líneas: Badajoz- Don Benito/Villanueva y Plasencia – Zafra.

10.- La actual propuesta realizada por la Comisión Europea al Parlamento Europeo para la modificación de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) ha abierto un debate para la reapertura del **Corredor Oeste- Ruta de la Plata**, en la que el Gobierno de España se ha pronunciado a favor de mantenerla dentro de la Red Global Europea. El nuevo escenario energético creado en Europa ha puesto de manifiesto la necesidad de esta conexión. El Gobierno de España se había comprometido en el **PITVI 2012-2024**, que está a punto de concluir, a realizar el estudio para su reapertura, así como diferentes políticos han manifestado la necesidad de este estudio inmediato. Debería impulsarse la reapertura del tramo **Plasencia- Salamanca** de manera urgente, para que pudiese estar concluida su ejecución en el año 2030.

Estos 10 puntos, solo suponen prioridades que llevan muchos años pendientes, con injustificables retrasos, y permitirían repositionar la región pasando de una posición periférica a una central, y se hacen especialmente necesarios para garantizar un Plan de Movilidad eficiente y eficaz para una candidatura Ibérica del Mundial de Fútbol 2030, que debe presentarse en los próximos meses.

4.- Hay que contribuir a mejorar la imagen y las oportunidades del Sudoeste Ibérico

La histórica y perseverante imagen negativa de Extremadura, y en general del Sudoeste Ibérico, con casi exclusivas noticias nacionales que insistían en sucesos o aspectos negativos de la región, se ha visto agravada los últimos años con los incidentes y accidentes ferroviarios. La puesta en marcha de este nuevo servicio ha agravado aún más esta situación. Sin embargo estos acontecimientos también han ido generando una sensibilidad de solidaridad que debemos aprovechar buscando complicidades del resto del Estado, pero también ofreciendo argumentos de lo mucho que podemos aportar a España, a Portugal y a Europa.

En este sentido desde la plataforma **Sudoeste Ibérico en Red** queremos hacer hincapié en la necesidad de revertir la imagen tan deteriorada que estos hechos han ocasionado, y en primer lugar debe hacerse con una mejora importante de las infraestructuras y de los servicios, de manera perseverante y visible por toda la sociedad. Las administraciones e instituciones responsables deben recompensar a la región reaccionando en la recuperación de tanto tiempo perdido y daño causado.

30 de julio de 2022

EMPRESAS PARTICIPANTES EN LA PLATAFORMA EMPRESARIAL SUDOESTE IBÉRICO EN RED

Julio 2022



www.corredorsudoesteiberico.net