ALEGACIONES, OBSERVACIONES Y PROPUESTAS DE MEJORAS A LA

ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA

AL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA





Pza. de los Sagrados Corazones, 7 28036 – Madrid

Asunto: "Información pública. Estrategia indicativa."

AL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

Asunto: "Información pública. Estrategia indicativa"

ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y
RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES
DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL

XXXXXX núm. XXXXX representando en calidad de administrador de la entidad CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO SL, con XXXXX con domicilio en XXXXX ante la DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA comparece y,

EXPONE:

- Que en cumplimiento de lo previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y más concretamente su DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA ha iniciado la elaboración de la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Que para ello en el BOE núm. 284, de 27 de noviembre de 2021 la mencionada Dirección General publicó el "Anuncio de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria por la que se somete a información pública la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)."
- Que en dicho anuncio se declara que la Estrategia será aprobada tomando en consideración las alegaciones formuladas en los preceptivos trámites de información pública y de consultas y se establece un plazo de 45 días hábiles al objeto de que éstas sean formuladas, que finaliza el 2 de febrero de 2022.
- Que la empresa Corredor Sudoeste Ibérico SL, con XXXX tiene como objeto social la "Creación, desarrollo y gestión de redes, asociaciones y agrupaciones de interés



públicos y privados, nacionales e internacionales, para crear las condiciones que promuevan la ejecución de infraestructuras de transportes y comunicaciones que vertebren el territorio de España y Portugal y que conecten los territorios del Sudoeste Ibérico, internamente y con el exterior, a efecto indicativo y no limitativo, se mencionan infraestructuras de ferrocarriles, de carreteras, energéticas, digitales, hidráulicas y de personas y conocimiento" y que representa a la plataforma empresarial Sudoeste Ibérico en Red, cuyos miembros se detallan en el anexo II, como interesado en el procedimiento y a efectos de notificación con domicilio en XXX.

- Que, a la mencionada Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, la persona jurídica CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO SL, en tiempo y forma, presenta las alegaciones que se desarrollan en este documento y que se resumen en el Anexo I, relacionandose a efecto de índice a continuación:
 - 1. RED FERROVIARIA DISTRIBUIDA, SOSTENIBLE Y VERTEBRADORA DEL TERRITORIO CONCEBIDA DESDE EL SISTEMA PENINSULAR IBERICO.
 - 2. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS, COMPROMISOS Y CALENDARIOS CON LA TEN-T/ RTE-T DE LA EU.
 - 3. SERVICIO DE CONEXIÓN FERROVIARIA EN 2022 ENTRE MADRID Y LISBOA.
 - 4. LINEA CONVENCIONAL DE FERROCARRIL ENTRE MADRID Y TALAVERA DE LA REINA
 - 5. CONEXIÓN FERROVIARIA ELECTRIFICADA ENTRE LISBOA Y MADRID.
 - CONEXIÓN ATLÁNTICO MEDITERRÁNEA
 - 7. ENLACES TRANSFRONTERIZOS CON PORTUGAL
 - 8. NUEVOS ENLACES FERROVIARIOS CON FRANCIA
 - 9. CORREDOR OESTE RUTA DE LA PLATA
 - 10. REVISIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES TEN-T

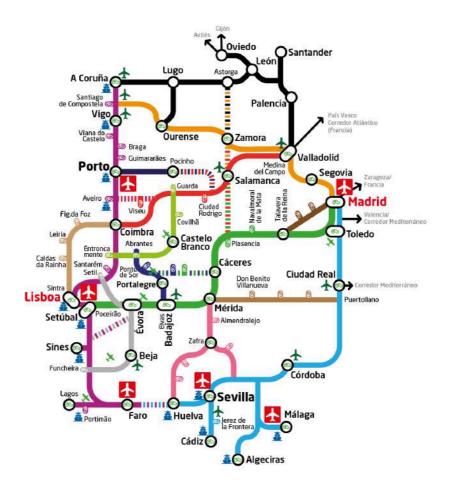


ALEGACIONES:

1. RED FERROVIARIA DISTRIBUIDA, SOSTENIBLE Y VERTEBRADORA DEL TERRITORIO CONCEBIDA DESDE EL SISTEMA PENINSULAR IBERICO:

Desde un punto de vista conceptual y de principios inspiradores de la "Estrategia Indicativa" se propone que se hagan prioritarias las políticas fundacionales de la Unión Europea de Cohesión Social, Territorial y Económica así como de sostenibilidad y solidaridad que presiden los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS), marcándose como meta de la "Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructura ferroviaria" de España una implantación en Red distribuida interconectada con Portugal que permita vertebrar los territorios del Oeste español junto a Portugal y que a su vez se integre en una red ibérica que permita interrelacionar personas, recursos y capacidades eliminando mediante las infraestructuras situaciones de periferias de altos costes y perjuicios de contexto.

Esta visión conceptual que mostramos en el siguiente gráfico no persigue solo indicar las conexiones concretas a partir de la red existente, sino un modelo que rompe con la visión actual de red radial y de cercanías concentradas para proponer una aportación del tren a un nuevo paradigma de justicia social, ocupación y desarrollo del territorio, flujos e interconexión territorial, movilidad sostenible y entender la movilidad como elemento impulsor del desarrollo económico y social.





Esta concepción de movilidad invita a concebir todo el territorio ibérico como un espacio metropolitano rompiendo la concepción diferencial y discriminatoria de lo rural y lo urbano, de lo despoblado y concentrado, lo medioambientalmente sostenible y lo contaminante.

Es necesario priorizar la conclusión de la red radial centralizada, para lo que hay que concluir la conexión Madrid- Extremadura – Lisboa, e introducir ejes transversales o circulares ferroviarios como son el Norte- Sur de la Ruta de la Plata desde Gijón a Huelva/ Cádiz/ Algeciras o el transversal de conexión Atlántico- Mediterráneo que permitira vertebrar Extremadura- Castilla La Mancha- Comunidad Valenciana.

Con esta concepción de movilidad se puede conseguir adelantar en décadas los objetivos europeos para el 2050 de neutralidad medioambiental.

Dentro de esta meta de descarbonización permite estructurar un territorio de 20 millones de habitantes a través de la conexión de las principales ciudades para poder llegar capilarmente a todo el territorio mediante un transporte multimodal descarbonizado.

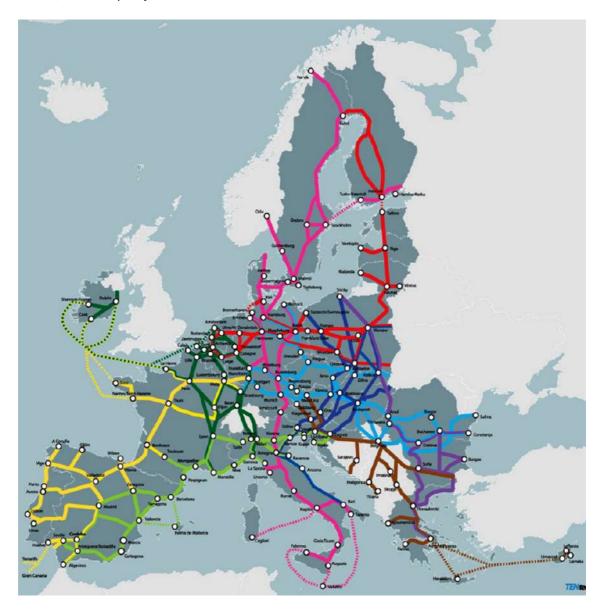


2. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS, COMPROMISOS Y CALENDARIOS DE LA TEN-T DE LA EU

Se propone que se incorpore con total firmeza en la Estrategia Indicativa el cumplimiento de los compromisos europeos para que en el año 2030 estén plenamente concluidas, con todas las características requeridas, las infraestructuras contempladas en la RTE-T, especialmente en lo referente al Corredor Atlántico, marcando como estrategia, metodología y objetivos que se pongan en uso con la máxima prioridad aquellas infraestructuras que más retraso llevan y que reiteradamente ha insistido en

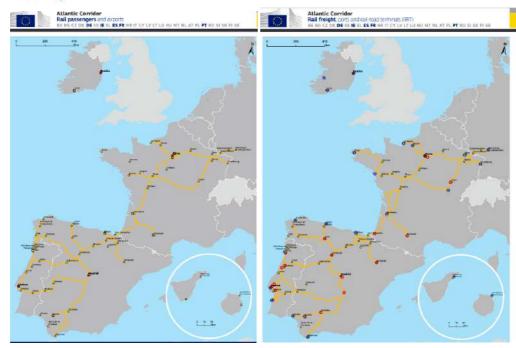


su prioridad la UE, como es la conexión ferroviaria de Alta velocidad entre Madrid y Lisboa, tanto de pasajeros como de mercancías.



Estas infraestructuras del Corredor Atlántico contempladas en la última propuesta de revisión de la Comisión Europea al Parlamento y Consejo de Europa, incluye un nuevo ramal para mercancías entre Mérida y Puertollano /Manzanares, que permite la conexión con Madrid y ramal interior del Sur del Corredor Atlántico así como con el Corredor Mediterráneo, que no se ha añadido en el mapa anterior que contempla la propuesta, y que requerimos se solicite al Parlamento Europeo y Consejo de Europa junto a otras propuestas detalladas en la alegación 10.





Se insta a la Estrategia Indicativa recoja ambos ramales de la conexión Lisboa/Sines con Madrid/Puertos del Sur y Corredor Mediterráneo.

Es necesario que se contemple:

- La urgente necesidad de definir el trazado definitivo, aprobar Declaración de Impacto Ambiental, realizar proyectos de ejecución, licitar y concluir infraestructuras del tramo denominado Madrid- Oropesa, para que esté teminado y pueda estar completamente en servicio antes de 2030., y establecer todas las medidas para que los tramos de Oropesa y Talavera de la Reina estuviesen en servicio antes del 2026, junto al tramo siguiente hasta Plasencia.
- Es urgente el lanzamiento de todas las licitaciones necesarias de los sistemas de electrificación y seguridad del tramo completo entre Plasencia y Talayuela de la Provincia de Cáceres para que pueda entrar en servicio antes de 2026.
- Es urgente el lanzamiento de las licitaciones de los proyectos y ejecución de obra de los tramos que faltan entre Plasencia y Frontera Portuguesa, especiamente en los bypass de las ciudades de Cáceres, Mérida y Badajoz con la conexión con Portugal, así como las posibles nuevas estaciones y apeaderos.
- Es urgente el lanzamiento de las licitaciones que faltan de seguridad y electrificación de la vía Mérida Puertollano así como contemplar la existencia de un intercambiador de anchos de ejes en Puertollano/Brazatortas para poder usar las lineas de distinto ancho de vias. Estas actuaciones deberían estar concluidas en el año 2024 para que puedan dar continuidad y entrar conjuntamnete en fucionamiento con las nuevas infraestructuras que Portugal terminará en 2023 entre Evora y Elvas y entrarán en servicio en 2024.

No parece necesario a estas alturas seguir justificando la necesidad de priorizar la finalización de la conexión Madrid –Lisboa. Ya en el informe del Tribunal de Cuentas Europeo de 2018 denominado "Red Ferroviaria Europea de Alta Velocidad: no una realidad, sino un sistema fragmentado e ineficaz" se realizaba un análisis crítico de cómo se habían priorizado las tomas de decisiones respecto a la Alta Velocidad y mencionaba expresamente como elemento negativo



los retrasos en este Corredor, que pese a ser considerado prioritario por la UE, unir dos capitales de estados miembros, tener la máxima financiación europea y haber sido España, con diferencia, el país que más financiación había recibido de la UE, era el corredor con menor avance, siendo el de menor coste por kilómetro, no solo de España sino de toda la UE, y el que proporcionaría mayores mejoras de tiempo con la situación anterior, y lo mencionaba como el segundo en demanda potencial de los corredores ferroviarios de alta velocidad españoles, después del de Madrid- Barcelona.

El informe del Tribunal de Cuenta Europeo instaba a priorizar y acelerar estas infraestructuras, y ponía en evidencia una demanda potencial similar al menos a la segunda línea española tras la de Madrid – Barcelona.

Los datos en detalle pueden verse en el informe referido, y se resumen en el cuadro siguiente del informe:

Línea de alta velocidad Madrid - Lisboa eurostat = Madrid Puerta de Atocha Talavera de la Reina Navalmoral de la Mata Linea de alta velocidad en construcción Linea de alta velocidad planificada Población residente en una zona de influencia 30 y 60 minutos en tiempo de conducción que dispone de acceso a al menos una estación de la 644* 2875* No

*** Según la previsión actual.

437 km para el tramo Madrid - Frontera portuguesa.

** Asignación de la UE hasta el momento.

97



3. SERVICIO DE CONEXIÓN FERROVIARIA EN 2022 ENTRE MADRID Y LISBOA

En 2022 debe llegarse a un acuerdo entre el Gobierno de España y de Portugal, y entre los operadores públicos Renfe, por España, y Comboios de Portugal (CP), en Portugal, para iniciar servicios de pasajeros regulares entre Madrid y Lisboa, articulando, si fuese necesario, la declaración de Obligación de Servicio Público.

Este servicio deberá circular inicialmente en Portugal por la Linha do Leste que une Elvas, desde la frontera de Caya, con Entroncamento, contemplado en estos momentos como itinerario TEN-T. Infraestruturas de Portugal ha procedido recientemente a obras de mejoras en las estaciones de Torre da Vergens y Crato para facilitar el cruce de trenes.



Este itinerario podría permitir inicialmente una reducción de más de 3 horas sobre el último en servicio por Villar Formoso- Fuentes de Oñoro — Salamanca que era nocturno, este podría ser diurno con las ventajas que ello supone, y permitir ir reduciendo tiempos y mejoras de servicio conforme fuesen incorporandose nuevas infraestructuras ferroviarias en construcción, consiguiendo ofrecer mejoras de servicios que llevan años de restraso y crear una demanda para cuando entren en funcionamiento a partir del 2024 las nuevas infraestructuras de Portugal entre Evora y Elvas.

Para la entrada de este servicio es importante la mejora de las conexiones digitales en la mayor parte posible del trayecto bien mediante la mejora de las infraestructructuras del territorio, las própias del sistema ferroviario o del material rodante.



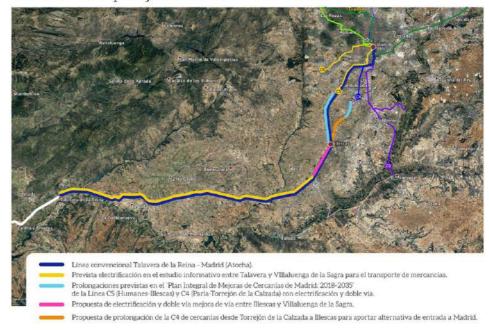
4. LINEA CONVENCIONAL DE FERROCARRIL ENTRE MADRID Y TALAVERA DE LA REINA

Teniendo en cuenta los planteamientos del Estudio Informativo de la LAV entre Madrid y Oropesa actualmente en fase de análisis de alegaciones y las necesidades planteadas en el estudio, en cuanto a tiempos y a necesidades futuras se propone en esta alegación que aquí se expone la mejora significativa de la conexión entre Talavera de la Reina y Madrid por la vía convencional con las siguientes actuaciones:

- Prolongación de la línea de Cercanías C5 desde Humanes a Griñón e Illescas, tal como está previsto en el "Plan Integral de Mejoras de Cercanías de Madrid: 2018-2025". Esta ampliación supone doble vía y electrificación. Esta actuación por su doble naturaleza, cercanías y largas distancias debe priorizarse en los planes de actuaciones del mencionado Plan de Cercanías.
- En el Estudio Informativo se contempla la **electrificación** desde Talavera de la Reina hasta Villaluenga de la Sagra, faltando apenas 16 km para la completa electrificación de la totalidad de la vía de conexión con Madrid. Se propone se incluya también la electrificación hasta Illescas.
- Se propone la duplicación de la vía, incrementos de PAET y eliminación de pasos a nivel entre Talavera de la Reina e Illescas. En todo caso, que se analice al máximo esta posibilidad, en los tramos que sea posible, y añadir a las recientes actuaciones en las estaciones de Erustes, Villamiel y Calera y Chozas, otras que puedan realizarse para ir mejorando la circulación a la mayor brevedad y de manera permanente la operativa de tráfico y los tiempos de desplazamiento. Se pone de manifiesto la necesidad de una tercera vía en los PAET que permitan además de su uso para los adelantamientos y cruces, los posibles estacionamientos accidentales o incidencias de servicio.
- Estudio para que la prolongación prevista en el "Plan Integral de Mejoras de Cercanías de Madrid: 2018- 2025" de la C4 desde Parla a Torrejón de la Calzada/Torrejón de Velasco, se prolongue 10 km más hasta Illescas, dando una doble alternativa para la entrada a Madrid desde Talavera de la Reina.
- Analizar y conseguir una preferencia de paso por las vías de Cercanías de los trenes de largo recorrido en la entrada a Madrid que consiga disminuir los tiempos de transportes, especialmente a los servicios internacionales de la línea Lisboa- Madrid.
- Contemplar la creación de una estación de mercancías con terminal de contenedores y otros servicios logísticos públicos y privados junto a la actual Plataforma Logística de Illescas.



convencional pasajeros Talavera de la Reina - Madrid



5. CONEXIÓN FERROVIARIA ELECTRIFICADA ENTRE LISBOA Y MADRID.

Siendo el reto medioambiental una de las máximas prioridades de la movilidad en los próximos años es a estas alturas inconcebible que la conexión entre Lisboa y Madrid no esté electrificada. Aunque está en ejecución parrcial y pueda estarlo en los próximos años es de gran importancia marcar fechas objetivos para que esté en funcionamiento en su totalidad.

En la actualidad hay 2 vias principlaes para poder realizar esta conexión, tanto en Portugal como en España.





En el mapa en color azul figura la linea convencional de Linha do Leste en Portugal y por la vía convencional de Mérida- Puertollano en España.

La linea de color granate coincide en gran medida con la futura Linea de Alta Velocidad de Pasajeros entre Madrid y Lisboa.

Es de gran importancia tanto para pasajeros como para mercancias la minimización de la huella de carbono. En el caso de las mercancias además de un coste adicional puede suponer un impedimento para poder acceder a determinados mercados. Para el caso de pasajeros además de las mejoras del servicio y los compromisos medioambientales está tambien en juego la posible entrada de empresas en libre competencia, algunas ya han manifestado su interés a optar en su operativa en cuanto esté electrificada la vía.

Por ello planteamos la necesidad de tener como objetivo el año 2024 para la conexión sur y 2026 para la conexión norte.

En Portugal está prevista la electrificación de la Linha do Leste, pero aun siendo posible antes de 2024, no parece razonable marcar ese objetivo, sin embargo todo hace pensar que en el año 2024 pueda entrar en funcionamiento la nueva conexión por Evora – Elvas que estará completamente electrificada desde Lisboa y desde Sines. Por ello parece confirmada la electrificación hasta la frontera portuguesa en el 2024.

En la parte española se espera que esté concluida en el 2023 la LAV desde Caya hasta Mérida/ Plasencia. Según la estimación de tiempos necesario sería posible que en la Linea de Mérida a Puertollano estuviesen concluidas las mejoras actualmente en ejecución y pudiesen tambien licitarse y ejecutarse los sitemas de señalización y seguridad para estar concluidos en el año 2024. Asi mismo los proyectos de electrificación y su Declaración de Impacto ambiental están finalizando y podrían estar tambien concluidos en el año 2024, por lo que como muy tarde el año 2025 podría ser un objetivo máximo para que estuviese por la vía Puertollano completada la conexión electrificada entre Lisboa y Madrid.

Por la via norte se espera que en 2024 pueda entrar en funcionamiento la electrificación de la via entre Caya y Plasencia. Los tiempos en la actualidad son posibles para que en el año 2026 pudiese estar concluido los tramos de la LAV entre Plasencia y Talavera de la Reina, siempre y cuando se priorizasen estos tramos. Por otra parte parece recomendable y muy indicado que la conexión convencional entre Talavera de la Reina y Humanes pudiese estra electrificada como muy tarde en 2025. Con este plan de trabajo se puede marcar un objetivo del 2026 para tener completamente electrificada esta segunda vía de conexión entre Lisboa y Madrid.

Marcar este objetivo en la Estrategia Indicativa, dentro de su horizonte temporal de planificación, debe garantizar la confianza para que puedan planificar los operadores privados a optar a este servicio.

6. CONEXIÓN ATLÁNTICO - MEDITERRÁNEA

El eje transversal Atlántico – Mediterráneo que inicialmente en la primera programación del TEN-T estaba contemplado en su tramo Mérida – Puertollano como parte del Eje 16, dentro de los 30PP, se eliminó este trayecto en la segunda reconfiguración de la TEN-T en el año 2013, en la que se simplificó en los nueve corredores actuales, contemplando



una única linea mixta de pasajeros y mercancias en la conexión Lisboa/Sines – Madrid. Probablemente las muchas dudas sobre la viabilidad de esta decisión ha sido la causa de los injustificables retrasos.

Como consecuencia de la planificación realizada en España por el Ministerio de Fomento a raiz de la Decisión 661/2010/UE se realizaron varias propuestas de Corredores Españoles para la Red Transeuropea de Transportes, y el que se denominó Corredor Atlántico Mediterraneo. Modo ferrocarril, se muestra a continuación.



En el Reglamento Ue nº 1315/2013 del Parlamanto Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 y el Reglamento UE nº 1316/2013, por el que se crea el Mecanismo Conecta Europa se define como Red Básica mixta y única la via Mérida- Cáceres-Plasencia, y dentro de la Red Global la vía por Ciudad Real. Esta configuración, además de la dificultad de compatibilizar ambas prestaciones en cuanto la densidad de tráfico fuese intensificandose, con las perdidas de calidad de servicios de ambas prestaciones, además obligaba a pasar por Madrid contribuyendo al advertido colapso de la capital y obligaba al uso de lineas con pendientes excesivas para las mercancias. Estas causas, entre otra, ha llevado a la Comisión Europea a realizar la actual propuesta de revisión de la RTE-T en la que se vuelve a proponer la inclusión de la via Puertollano- Manzanares para el trazado del Corredor Atlántico de Mercancias.

En la página 46 del documento de le Estrategia Indicativa se muestran los siguientes mapas en la figura 17:



RED ALTA VELOCIDAD

NVELES DE
ATUNCEGN
Usu Band

Figura 17. Niveles de Saturación de la RFIG

Fuente: Manual de Capacidad Diciembre 2019. Adif v Adif AV

Como puede verse dentro de la red convencional se identifican siete tramos que se califican de "Cogestión" entre los que está la conexión Márida- Puertollano. Esta cogestión se ha puesto de manifiesto en el año 2021 ante la necesaria desviación de tráfico de mercancias por estas vias al estar cerradas por obra la conexión Manzanares – Sevilla, y han tenido que esperar casi un día algunos trenes para poder circular. Esta situación es debido principalmente a los deficientes sistemas de seguridad. Por ello, si esta vía se nomina como la oficial del Cororedor Atlántico de Mercancias y además es una via necesaria de seguridad de otras alternativas, cualquier intento de ofrecer garantias minimas de calidad de servicio requiere priorizar las mejoras en estas infraestructuras que debe conectar de manera directa los puertos atlánticos portuguese con los del Mediterráneo y con el Corredor Mediterraneo para su conexión con Centro Europa.

Así mismo las deficientes conexiones por carreteras, además de sus efectos medioambientales y de seguridad, recomiendan especialmente el traspaso del transporte de mercancias desde la carretera a ferrocarril.

Hay sobradas razones para que esta vía no solo se mejore en su configuración actual, sino que en este periodo de planificación se realicen los estudios de mejora de trazado y se inicien los nuevos trazados priorizando la mejora en el servicio de cada actuación.

7. ENLACES TRANSFRONTERIZOS CON PORTUGAL

En la página 30 del documento de la Estrategia Indicativa se muestra el cuadro de las conexiones transfronterizas de la RFIG:



Tabla 5. Principales características de las conexiones transfronterizas de la RFIG

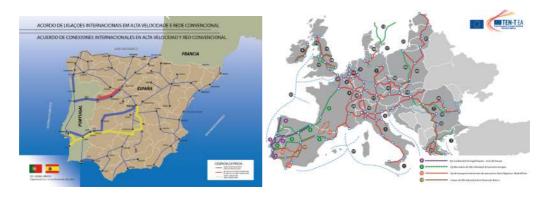
	Estaciones fronterizas	Administrador de infraestructura	Ancho (mm)	Electrificación	En servicio
España/Francia	Irún - Hendaya	Adif - SNCF Réseau	1668 / 1435	3 KV / 1,5 KV	Sí
	Canfranc - Pau	Adif - SNCF Réseau	1668 / 1435	NO/NO	No
	Puigcerdà - La Tour de Carol	Adif - SNCF Réseau	1668 / 1435	3 KV / 1,5 KV	Sí
	Figueres Vilafant - Perpignan	Adif AV - LFP - SNCF Réseau	1435 / 1435	25 KV / 1,5 KV	Sí
	Portbou - Cerbère	Adif - SNCF Réseau	1668 / 1435	3 KV / 1,5 KV	Sí
España/Portugal	Tui - Valença do Minho	Adif - IP	1668 / 1668	NO / 25 KV	Sí
	Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso	Adif - IP	1668 / 1668	NO / 25 KV	Sí
	Valencia de Alcántara - Marvao	Adif - IP	1668 / 1668	NO/NO	No
	Badajoz - Elvas	Adif AV - IP	1668 / 1668	NO/NO	sí

Fuente: Declaración sobre la Red 2021 de Adif y Adif AV

Es sorprendente e inadmisible que tras décadas de intentos desde la Unión Europea de promover una red fluida de transportes por ferrocarril de personas y mercancías, no solo persistan los impedimentos administrativos y normativos, de anchos de vía o de sistemas de señalización y seguridad, sino que no existan suficientes pasos o enlaces ferroviarios e incluso en los últimos años se hayan cerrado algunos y otros hayan cancelado los servicios. A título de ejemplo, Italia cuenta con siete conexiones transfronterizas con Austria; sin embargo, la Península Ibérica, con mayor PIB que Italia, cuenta sólo con 4 conexiones. Y en esa frontera, sin ser suficiente como argumento sólido, existe dificultades orográficas, más injustificable es el hecho de la frontera con Portugal, con la que en la actualidad solo hay tres pasos abiertos y uno más cancelado.

Desde hace muchas décadas existen acuerdos y voluntad entre España y Portugal de tener, al menos 4 grandes conexiones ferroviarias. Así lo han manifestado ambos paises en sus acuerdos y en sus planificaciones.

En la Cumbre Ibérica de Figueiras da Foz del 8 y 9 de noviembre de 2003 se firmaron entre los dos paises ibéricos las cuatro conexiones ferroviarias, que fueron trasladadas a la UE e incoporadas a la primera definición de la RTE-T entre las 30 PP en la Decisión 884/2004/EC de 29 de abril del 2004 del Parlamento y el Consejo.



Se fijaron y comprometieron con plazos 4 conexiones en 2003 (España y Portugal) y en 2004 en TEN-T la UE

- Conexión Faro- Vigo
- Conexión Aveiro/Guarda- Salamanca
- Conexión Lisboa- Elvas/Badajoz Madrid
- Conexión Faro Huelva



Esta última conexión ferroviaria ha sido sistematicamente ignorada y con posterioridad suprimida de la planificación europeo a pesar de la demanda y necesidad permanente para poder conectar el Sudoeste Ibérico. Se propone sea incorporada en la planificación de próximas conexiones y solicitada a la UE para que sea incluida dentro de la Red Básica Ampliada del Corredor Atlántico.

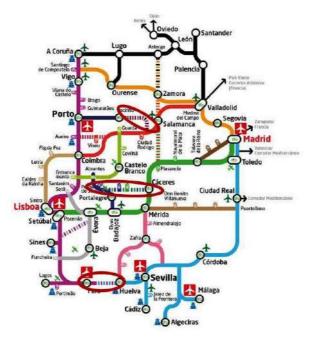
Por otra parte en el año 2011 fue suprimida unilaterlamente por Portugal la conexión de Cáceres con la Linha do Leste por donde circulaba el tren Lisitania Expresso que prestaba el único servicio entre Lisboa y Madrid, trasladando su trayecto por Fuente de Oñoro junto al Sudexpresso que continuaba hasta Hendaya. Desde entonces esta linea solo tiene servicio hasta Valencia de Alcantara, aunque sigue estando en perfectas condiciones en el tramo portugues y recientemente Infraestruturas de Portugal ha realizado obras de mejoras en la estación de conexión de la linea en Torre da Vergens. Según se trasladó a la opinión pública, esta medida fue forzada a Portugal por su situación de intervención económica en contra de la voluntad española. Un nuevo escenario de potenciación del ferrocarril descarbonozado debería contemplar su reapertura y las posibilidades de poderse prestar servicio con trenes alimentados de Hidrógeno.

Por otra parte en la zona norte existió otra conexión, hasta el año 1985 que se suspendió, por la via entre Pocinho- Barca de Alba - La Fuente de San Esteban, que era la conexión más directa entre Oporto y Salamanca. En los últimos años, y especialmente en el actual debate del Plano Ferroviario Nacional de Portugal, el Gobierno de Portugal ha puesto de manifiesto su propuesta y voluntad de volver a poner en servicio esta conexión para vertebrar la parte norte del pais.

Sería muy importante que la Estrategia Indicativa contemplase el estudio y la negociación con Portugal para la apertura de estas dos conexiones entre España y Portugal, en las Provincias de Salamanca y Cáceres.

Otras conexiones con Portugal que deben ser contemplada para su estudio son:

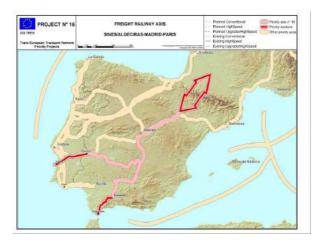
- o Plasencia- Castelo Branco
- o Zafra Jerez de los Caballeros Evora- Sines.





8. NUEVOS ENLACES FERROVIARIOS CON FRANCIA

Aunque es un proyecto de muy largo recorrido, en la Decisión 884/2004/EC de 29 de abril de 2004 del Parlamanto y Consejo de Europa se establecian los 30 PP de la RTE-T en la que se incluia el Eje 16 como el Corredor de Mercancias que conectaba los puertos de Sines y Algeciras con Madrid y Paris contemplando la contrucción de la Travesia Central de los Pirineos como un túnel de baja cota que cumpliese los requerimientos fijados en las normativas europeas de transportes ferroviarios de mercancias.



Este Eje 16 y túnel de baja cota que vertebra el interior de Portugal, España y Francia en las zonas más necesitadas de comunicaciones y apoyo institucional, fue aplazado por razones de carater de oportunismo político sin que dejase de ser necesaria, sino que, por el contrario, cada vez se hace más necesario para poder incrementar el transporte de mercancia por ferrocarril y complir los objetivos de sostenibilidad.

Como consecuencia de la planificación realizada en España por el Ministerio de Fomento a raiz de la Decisión 661/2010/UE se realizaron varias propuestas de Corredores Españoles para la Red Transeuropea de Transportes, y el que se denominó Corredor Central. Modo ferrocarril, que se muestra a continuación puede verse como se contempla la futura travesiá Central de los Pirineos. Asi mismo en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda 2012-2024, PITVI, aun vigente se contemplaba como conexión en estudio.



Para abordar esta indicación del PITVI del túnel de gran capacidad y baja cota, la Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos (TGC-P), la Agrupación Europea de Interés Económico formada por Adif y SNCF-Réseau ha realizado un exhaustivo estudio de corredores de posibles trazados para el proyecto de la nueva travesía de gran capacidad de los Pirineos, que se enmarca en las planificaciones estratégicas europea, francesa y española de los proyectos prioritarios

1 de febrero de 2022 Alegaciones a Estrategia Indicativa Ferroviaria Página 16 de 28



contemplados en el anejo III de la decisión n°661/2010/UE. Dicho estudio establece que las ventajas de este proyecto son:

- Facilitar el comercio entre la Península Ibérica y el resto del mundo
- Garantizar la conexión de los territorios sin litoral a la RTE-T
- Fomentar los vínculos entre las ciudades de Francia y España
- Reducir la cantidad de camiones que cruzan los Pirineos
- Complementar las capacidades de los corredores atlántico y mediterráneo

Para ello se analizan hasta 7 posibles trazados y se calculan para cada uno de ellos los costes de inversión totales y los parciales que deberían de costear España y Francia y evaluándolos basándose en los siguientes criterios:

- Las necesidades de transporte y las previsiones de tráfico, tanto para los viajeros como para las mercancías.
- La complementariedad con los otros enlaces afectados, especialmente los transpirenaicos o los próximos a los Pirineos.
- La evaluación preliminar, técnica y financiera, de las opciones de trazado y las instalaciones afectadas.
- La evaluación de los impactos medioambientales locales y globales.
- La evaluación territorial y económica local, y además especialmente los impactos sobre el desarrollo local, planificación del territorio y de la logística.
- La evaluación territorial a mayor escala.
- La problemática de explotación de los servicios y el tratamiento de las capacidades de los itinerarios de acceso.
- La evaluación de interés socio-económico global.
- El análisis de viabilidad financiera.

Así como las correspondientes evaluaciones desde el punto de vista técnico, funcional, medioambiental y socioeconómico.

Estos estudios que validan la necesidad y viabilidad de esta conexión se ven confirmado por las necesidades y prioridades actuales.

El propio Ministerio de Transportes, Movilidad y agenda urbana, Secretaría General de Transporte y Movilidad, División de Estudios y Tecnología del Transporte, en su "Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos", Documento nº 9, diciembre 2020, señala:

- 1. Las conexiones por carretera con Europa, tanto por Irún (A63) como por La Junquera (A9) se encuentran en un estado de saturación.
- 2. Las compañías de transporte por carretera están detectando la necesidad de la utilización del ferrocarril para el transporte de sus vehículos y mercancías, sobre todo en las grandes distancias.
- 3. El trafico actual de mercancías por ferrocarril entre España y el resto de Europa por las salidas actuales (País Vasco Cataluña) está en un 3,6%



4. Las expectativas que se están planteando para el 2030 son pasar del 3,6% al 30%. Con la idea de favorecer la descarbonización del medio ambiente, optimización del uso de las carreteras, y una mejora importante en la conciliación familiar de los conductores de camiones, pudiendo realizar rutas de menor distancia.

Partiendo de los datos aportados en el Documento anteriormente citado nos encontramos:

1. Datos de intercambios de mercancías por carretera, A63 (Irun-Biriatou) y A9 (La Junquera – Le Boulou) entre España y:

> Francia: 52.2 Mt

Resto de la UE-15 menos Francia: 37.6 Mt

Países ingresados en 2004: 5.6 Mt

Países ingresados en 2007: 0.6 Mt

Resto de Europa menos la UE-25: 1.7 Mt

> TOTAL: 97.6 Mt en el año 2017

2. Pesos considerados en los vehículos pesados

La carga media por vehículo pesado considerada es de aproximadamente de una media de 14 t.

3. Intercambio ferroviario de mercancías de la Península Ibérica a través de los Pirineos. En 2017 el transporte ferroviario de mercancías a través de los pirineos fue de 3.5 Mt

Por lo tanto, el intercambio total de mercancías de la Península Ibérica a través de los Pirineos en 2017 fue de: 101.1 Mt.

Si utilizamos cifras de 2019 correspondientes al Observatorio del Transporte y la Logística de España, en su informe 2020, el transporte internacional por carretera, de 2019, fue de 119,52 Mt, y por ferrocarril, también de 2019, fue de 4,48 Mt. Estas cifras incluyen el transporte entre España y Portugal, pero, por su diferencia de magnitud, podemos considerar como válidas para el transporte entre la Península Ibérica y el resto de Europa. Así, el total transfronterizo con Francia se sitúa aproximadamente en 124 Mt.

Para el 2030 se pretende que el 30% de esta mercancía sea transportada por ferrocarril, fundamentalmente en transporte intermodal (semirremolques, contenedores, cajas móviles), por lo tanto, esto implicaría el transporte ferroviario de 37,2 Mt/año.

Suponiendo trenes con una capacidad de carga de 1500 t, implicaría la necesidad de 37.200.000 t/1500= 24.800 trenes año. Y el nivel de trenes necesarios por día seria de 24.800/365= 68 trenes de mercancías por día entre los pasos del País Vasco y Cataluña.

Si pasamos del 30% al 20%, cuota que ya se está realizando en algunos países europeos el nº de trenes / día sería de 45.

Es evidente, qué con las actuales infraestructuras fronterizas, y además añadiendo el tráfico generado por los trenes de viajeros, el cual en 2019 se incrementó en un 2,4%, no es posible técnicamente plantear ese incremento del transporte intermodal entre la Península Ibérica y resto de Europa.



Hay que tener en cuenta que el promedio contemplado de carga neta por vehículo pesado ha sido de aproximadamente 14 t. El cual es un dato más bien conservador.

Por otro lado, teniendo en cuenta que la mayoría del transporte sería intermodal, no se ha contado con la tara de los semirremolques ni de los contenedores, que se puede considerar alrededor de un 25% de la carga útil.

Y finalmente, los datos empleados corresponden a 2017, la tendencia al incremento de transporte es importante, simplemente considerando la tendencia actual y futura de los países del norte de África.

En consecuencia es imprescindible habilitar vias de conexión con Centro Europa alternativas a las actuales, tanto por capacidad como por seguridad.

Para ello se propone que a corto plazo se habilite la Travesía de Canfranc realizando las actuaciones necesarias para que tenga la mayor compatibilidad con el sistema frances y europeo, y a medio plazo y con la máxima celeridad se avance en una Travesia Central de los Pirineos de gran capacidad y baja cota, que permita generar un verdadero corredor interior de ferrocarril, carretera, digital y energético transpirenaico que pueda dar seguridad y la necesaria interconectividad entre los mercados y territorios Ibérico como plataforma logistica global con Centro Europa.

Paralelamente deben contemplase vias de transportes y comunicación con Centro Europa a traves de los puertos del Norte de España estableciendo autovias marítimas flexibles y de gran capacidad, para lo que se requiere una fluida conexión con el resto de la Península y especialmente con los puertos del Sur, visualizandose la conexión oeste de la Ruta de la Plata como la más adecuada.

9. CORREDOR OESTE - RUTA DE LA PLATA

Desde hace más de 2.000 años el Oeste interior de la Península Ibérica ha estado vertebrado por la denominada Ruta de la Plata que conecta los puertos del Atlántico del Sur de la Península Ibérica con los de Galicia y del Cantábrico, así como verticalmente con los del frente litoral atlántico de Portugal y con los principales nodos del Centro y Este Peninsular y con Europa, siendo un verdadero distribuidor y canalizador de flujos.

En el año 2015 se puso en servicio el último tramo pendiente de la autovía A66 tras 25 años de obras, lo que permitió concluir una conexión clave de la Península, superando ampliamente las expectativas iniciales. Esta vía de carreteras está incluida en la RTE-T dentro de su red global, permitiendo además de distribuir y conectar los nodos de la Península reconducir importante flujos de Centro Europa hacía África.

Desde los años 90, este Corredor Oeste ferroviario esta anulado desde Astorga (León) a Plasencia (Cáceres), impidiendo la conexión directa con Zamora y Salamanca, y a pesar de ello ha estado incluida en la Red Global Transeuropea de Transportes (RTE-T / TEN-T) definida en el año 2013 y considerada en estudio y reposición en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI) del Gobierno de España, como se ha mostrado en un mapa anteriormente.

En unos tiempos en los que se está manifestando y promoviendo el ferrocarril como medio más eficiente y sostenible, y casi en la finalización del proclamado Año Europeo del Ferrocarril por la

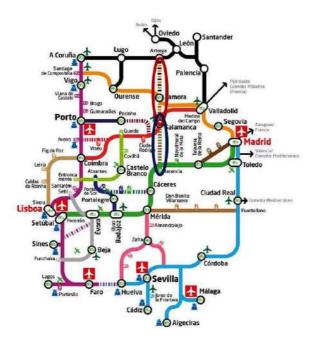


UE para su reivindicación y promoción, sorprende el 15 de diciembre de 2022 la Comisión Europea con su propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo de Europa para que la conexión ferroviaria entre León, Salamanca y Plasencia sea eliminada de la Red Básica de la TEN-T a propuesta de España, lo cual niegan sus representantes del MITMA.

Consideramos que no solo es improcedente esta eliminación, sino que por el contrario debe impulsarse su rápida reposición e incluirse en su red Básica. Podrían bastar razones de cohesión social, económica y territorial para su reposición por las características de los territorios que conecta y también existen importantes razones estratégicas por el papel que juega en la conexión de los puertos del Noroeste Peninsular de mayor accesibilidad a los de Centro Europa y los del Sudoeste Peninsular de mejor accesibilidad con Canarias, África y Sudamérica. Pero se hace absolutamente necesaria la urgencia de su reposición en el tramo Plasencia – Salamanca, de unos 130 km, conectando los dos ramales del Corredor Atlántico y permitiendo evitar el paso de las mercancías por Madrid con el riesgo de convertirse en un cuello de botella que impida alcanzar los objetivos de incremento de transportes de mercancías por ferrocarril y de movilidad sostenible. Así mismo se hace necesaria como garantía de seguridad al permitir una alternativa a las actuales conexiones de España con Francia con evidentes riesgos de saturación de manera habitual y muy especialmente en demasiadas frecuentes ocasiones, como ya se ha mostrado con anterioridad en este documento de alegaciones.

Por ello pedimos al Gobierno de España, y al MITMA que lo incluya en esta "Estrategia Indicativa", y al Consejo de Europa así como al Parlamento Europeo que sean incluidas las conexiones anuladas en la Red Básica y la Extendida de la RTE-T e incorporado en los mecanismos financieros "Conectar Europa" durante el marco financiero plurianual 2021-2027, los Fondos Next Generation y otros que se programen para que en los menores plazos posibles sean repuestos los servicios en consonancia con la eficiencia, eficacia y sostenibilidad que los objetivos europeos exigen tanto de movilidad como medioambientales.

Esta infraestructura se considera básica para poder vertebrar el Norte con el Sur de la península considerando distintas fases y nivel de importancia de los tramos como se ve en la figura de la red Oeste.





El Tramo Plasencia – Salamanca es de la máxima importancia al conectar los dos ramales del Corredor Atlántico y permitir evitar que pasen por Madrid todos los flujos del Sudoeste Ibérico que tengan como destino Centro Europa y sus puertos del Atlántico, pudiendo continuar su marcha por ferrocarril por Irún/Hendaya o por los puertos del Cantábrico y Gallegos. Así como los movimientos de sentido contrario con los Puertos del Sur y sus conexiones con Canarias y África.

El segundo tramo en prioridad sería el de León/Astorga – Zamora – Salamanca. Estos trayectos podrían tener una vía alternativa por Medina del Campo, pero se hace previsible que este nodo pueda quedar colapsado y deba preverse con antelación la construcción de la vía propuesta.

Y en una tercera fase que puede y debe ser paralela a las anteriores se requiere la modernización de todas las vías que conectan con la Ruta de la Plata garantizando los sistemas de seguridad automáticos homologados por la UE, la electrificación, las mejoras de vías y cuando así se precise, las mejoras de trazado.

Queremos dejar constancia de la importancia del futuro tren Ruta de la Plata por territorios:

En primer lugar se indican las ciudades por donde pasa la línea tradicional y seguidamente se detalla el camino provisional que se ha ido trazando con la construcción de los distintos tramos de Alta Velocidad del norte de España.

Vía ferroviaria tradicional Ruta de la Plata: Gijón-León-Astorga-Zamora-Salamanca-Béjar-Plasencia-Cáceres-Mérida-Zafra-Sevilla/Huelva/Cádiz.

Vía ferroviaria provisional: Gijón-León-Palencia-Valladolid-Medina del Campo-Salamanca-Plasencia-Cáceres-Mérida-Zafra-Sevilla.

- Gijón-León--- > AVE en construcción. Terminarán las obras en 2022 o 2023.
- León-Palencia-Valladolid-Medina del Campo-Salamanca---- > Línea AVE en funcionamiento y convencional. Recorrido provisional.
- Salamanca-Plasencia---- > NO HAY PREVISIÓN DE HACERLA. Se considera prioritaria.
- Plasencia-Cáceres-Mérida---- > LAV parcialmente en funcionamiento en 2022.
- Mérida-Zafra-Sevilla/Huelva----- > Mejoras en la línea convencional. Tramos en funcionamiento.

Como se puede observar, solo falta construir el segmento Salamanca-Plasencia para reabrir el tráfico ferroviario entre Norte y Sur por esa vía.

Un objetivo fundamental de construir ese tramo, es volver a comunicar por tren Salamanca, Zamora y León por el recorrido antiguo de la Vía de la Plata, pero para que la construcción de estos segmentos se pueda abordar en un futuro cercano, primero hay que potenciar la conexión Salamanca-Plasencia. Sin ella, nunca habrá futuro para la Vía de la Plata.

Se concreta cómo afectará positivamente la construcción de dicho segmento al desarrollo del oeste ibérico por territorios:

GALICIA, ASTURIAS, CANTABRIA y PAÍS VASCO

 Tendrán una nueva línea de comunicación de mercancías y pasajeros con el sur de España, sobre todo con la parte occidental.

CASTILLA Y LEÓN



- Tendrá una nueva línea de comunicación de pasajeros y mercancías con el sur de la península.
- Potenciará la construcción del tramo Salamanca-Zamora-León por la histórica Vía de la Plata.
- Salamanca pasará de ser un nodo terminal ferroviario a ser una ciudad de paso, tal y como fue durante más de un siglo.
- Castilla y León se convertirá en un importante polo logístico del oeste ibérico, puesto que será cruce de caminos entre Norte-Sur y Este-Oeste de la península.

EXTREMADURA

- Comunicará pasajeros y mercancías de Norte a Sur.
- Contribuirá a hacer rentable el tramo AVE construido de Plasencia a Mérida, justificando aún más su construcción.
- Potenciará las líneas Mérida-Zafra-Sevilla y Mérida-Zafra-Huelva.
- Permitirá una comunicación esencial para la futura industria del litio de Extremadura.
- Extremadura se convertirá en un importante polo logístico del oeste ibérico, puesto que será cruce de caminos entre Norte-Sur y Este-Oeste de la península.

ANDALUCIA

- Se verá favorecida toda la parte occidental de Andalucía (Sevilla, Cádiz y Huelva).
- Sevilla y Cádiz, así como el puerto de Algeciras, tendrán otra vía de comunicación con el Norte y potenciarán su comunicación con el oeste peninsular.
- Huelva comunicará rápidamente mercancías desde su puerto y pasajeros con el oeste de la península y el Norte Peninsular

PORTUGAL

- Utilizará el corredor Ruta de la Plata para comunicarse rápidamente con distintos territorios de España.

Esperamos que las instituciones de España y Europa, sean capaces de ver la necesidad de construir los **130 Km** de vía nueva que separan Salamanca de Plasencia como primera fase. Es un pequeño tramo que vertebrará y cambiará la vida de todo el oeste de la península, además de la ilusionante perspectiva a **una nueva línea de comunicación entre África y Europa**.

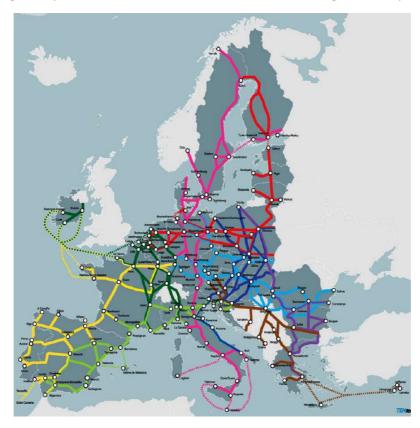


10. REVISIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES TEN-T

En la actualidad la UE, y siguiendo las indicaciones de los Reglamento (UE) 2021/1153, el Reglamento (UE) nº 913/2010 y el Reglamento (UE) 1315/2013 se encuentra en una nueva revisión que debe concluir antes del 31 de diciembre de 2023 de la configuración de la Red Transeuropea de Trasportes (TEN-T), tanto en su denominada Red Básica como Global, y en sus distintas modalidades de transportes.

El 14 de diciembre de 2021, y una vez sometida a información pública esta "Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria" por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana" la Comisión Europea hizo pública su propuesta de revisión de la TEN-T al Parlamento Europeo y a al Consejo de Europa, en el que se ha abierto hasta el 22 de marzo un periodo de feedback para poder realizar nuevas aportaciones.

La propuesta global que visualiza la nueva TEN-T se muestra en el siguiente mapa:



Y en el texto de los documentos en lo referente a España como principales cambios dice:

- Proponemos un intercambio (swap) en el núcleo de la red de mercancías entre la línea que une Badajoz con Madrid por Cáceres y la línea que une Badajoz con Madrid por Manzanares. Esto era una solicitud conjunta de España y Portugal para reflejar el hecho de que la mayor parte del tráfico de mercancías entre Lisboa y Madrid van en esa línea y se espera que sigan siéndolo así incluso después de completarse la nueva línea de alta velocidad entre Badajoz Cáceres y Madrid.
- Se añade al núcleo ampliado la nueva conexión prevista entre Oporto y Vigo. Red, ya que es una importante conexión de alta velocidad transfronteriza.



- Se propone reemplazar las líneas de alta velocidad previstas en la red principal con la líneas convencionales existentes para los siguientes tramos: Utrera- Antequera, Granada-Almería, Pola de Lena-Oviedo-Gijón y Pamplona-Vitoria como España indicaron que actualmente existen no hay ningún plan para construir nuevas líneas de alta velocidad en estos tramos para 2030.
- Sobre solicitud desde España, la conexión ferroviaria entre Plasencia, Salamanca y León es eliminado de la TEN-T.

Aunque el texto no especifica con toda claridad el alcance, creemos necesario que se precise lo siguiente:

- En esta propuesta se propone incorporar el tramo Oporto Vigo a la Red Básica ampliada lo que permite cerrar la red por el Noroeste, enlazando la red española con la portuguesa, y así está reflejado en el mapa general de corredores TEN-T.
- Se incorpora el ramal desde Mérida a Puertollano (Manzanares) al Corredor Atlántico, lo que permite conectar con el Ramal del Corredor Atlántico que procede del Sudoeste Ibérico y Algeciras, y a la vez con el Corredor Mediterráneo. Se solicita que este ramal incorporado y que así figura en los mapas propuestos del Corredor Atlántico esté también reflejado en el mapa general TEN-T.
- Se elimina, según indica a propuesta de España, el tramo de la Red Global entre Plasencia- Salamanca – León. Este tramo según la planificación española estaba sometido a un estudio para su inclusión en Estaña, del que no se conoce que se haya realizado ni sometido a información pública, por lo que resulta inexplicable su eliminación, y por el contrario se solicita que se realicen los estudios pertinentes para su incorporación dentro de la Red Básica, como ya se ha expuesto con anterioridad.
- Se elimina de los mapas de la Red Global, sin ninguna explicación, la vía de ferrocarril entre Cáceres y la Linha do Leste (estación de Torre da Vergens) en Portugal, que fue suspendida coyunturalmente en el periodo de intervención de Portugal con motivo de la crisis del 2008, como también lo fue la Linha de Beira Baixa que ya ha sido rehabilitada y restablecida. Solicitamos que no se elimine y por el contrario se vuelva a abrir.
- Inexplicablemente sigue sin incorporarse a la Red Básica Europa de TEN-T y a la planificación española, aunque si a la portuguesa la conexión Lisboa – Faro – Huelva que permitiría cerrar el Corredor Atlántico por el Sudoeste Ibérico y recuperar las conexiones acordadas por España y Portugal e incorporada a la TENT-T en 2004, y posteriormente eliminada.
- Aunque está fuera de la demarcación central de esta plataforma, consideramos de gran necesidad para la Península Ibérica y para Europa que se vuelva a priorizar la Travesía Central de los Pirineos tal como estuvo planificada en el denominado Eje 16 que conectaba los territorios de interior y las capitales de Portugal, España y Francia. Es una necesidad por los territorios que vertebra, por la necesidad para satisfacer las capacidades de transportes por la frontera entre España y Portugal así como por garantías y seguridad en el transporte europeo.

Por ello y de manera gráfica proponemos los siguientes cambios en el mapa general que reivindicamos en las propuestas de la plataforma empresarial luso- española Sudoeste Ibérico en Red:





PROPUESTAS DE TRABAJO



2021/2023 Ampliación oficial de la UE por los corredores Atlántico y Mediterráneo con nuevos tramos que permitan crear una red ibérica eficiente y conectada a Centro Europa



Con estas propuestas se conseguirá crear una malla de similares características y densidad a las existentes en Centro Europa cumpliendo los principios europeos de Cohesión Social, Económica y Territorial así como las prioridades de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles, y especialmente de movilidad sostenible y del Pacto Verde Europeo.

Por lo expuesto, SOLICITO A V.S. que admita este escrito, nos tenga como interesados en el presente expediente y atienda a las alegaciones y propuestas efectuadas.

En Badajoz, a 1 de febrero de 2022



ANEXO I: RESUMEN DE LAS PROPUESTAS ALEGACIONES:

- 1.- RED DISTRIBUIDA FERROVIARIA SOSTENIBLE Y VERTEBRADORA DEL TERRITORIO CONCEBIDA DESDE EL SISTEMA PENINSULAR IBERICO.
 - ✓ A partir de la actual red radial centralizada hay que conseguir construir una red ferroviaria distribuida mediante las conexiones Norte Sur y Este- Oeste, y una infraestructura circular.
 - ✓ El sistema ferroviario Ibérico debe ser concebido integralmente.
 - ✓ Mediante la interconexión de ciudades por medios descarbonizados hay que conseguir llegar a todo el territorio.
- 2.- CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS, COMPROMISOS Y CALENDARIOS CON LA TEN-T DE LA EU.
 - ✓ Antes del 2030 debe estar en funcionamiento plenamente los Corredores Atlántico y Mediterráneo en su configuración básica.
 - ✓ La conexión Madrid Lisboa tanto de pasajeros de alta velocidad como de mercancías debe adquirir un carácter prioritario, como ha indicado el Tribunal de Cuentas Europeo.
 - ✓ Deben licitarse con urgencia y concluirse las obras pendientes.
- 3.- SERVICIO DE CONEXIÓN FERROVIARIA EN 2022 ENTRE MADRID Y LISBOA.
 - ✓ En el año 2022, junto con la entrada en servicio de las nuevas infraestructuras construidas para la futura LAV de Extremadura, el actual servicio intercity entre Madrid y Badajoz debe continuar hasta Lisboa completando el enlace entre las dos capitales ibéricas.
- 4.- LINEA CONVENCIONAL DE FERROCARRIL ENTRE MADRID Y TALAVERA DE LA REINA
 - ✓ La línea ferroviaria convencional entre Madrid y Talavera debe someterse a un profundo proceso de mejora duplicando en lo posible las vías y electrificándolas.
 - ✓ Extensión del sistema de cercanías hasta Illescas.
 - ✓ Contemplar una terminal de contenedores y servicios logísticos en Illescas.
 - ✓ Priorizar en el sistema de cercanías de Madrid el servicio internacional de Lisboa - Madrid.
- 5.- CONEXIÓN FERROVIARIA ELECTRIFICADA ENTRE LISBOA Y MADRID.
 - ✓ Conseguir como máximo la conexión ferroviaria electrificada en 2024 entre Lisboa Madrid por Puertollano, coincidiendo con la finalización de la conexión de Portugal.
 - ✓ Conseguir en 2026 como máximo la conexión total electrificada por Talavera de la Reina.



6.- CONEXIÓN ATLÁNTICO - MEDITERRÁNEA

✓ Acelerar al máximo las mejoras de la línea entre Mérida y Puertollano como eje conector Atlántico – Mediterráneo con especial dedicación a mercancías, pero con infraestructuras para la adaptación de cambios de vía para la red de alta velocidad.

7.- ENLACES TRANSFRONTERIZOS CON PORTUGAL

- ✓ Priorizar la conexión ferroviaria Lisboa- Faro- Huelva que permita conectar el Sudoeste Ibérico y el cierre de la infraestructura circular ibérica.
- ✓ Reapertura de la línea Cáceres- Valencia de Alcántara- Linha do Leste.
- ✓ Restablecimiento de la línea Pocinho Barca da Alba La Fuente de San Esteban, que permita una conexión directa Oporto-Salamanca.
- ✓ Estudio de las conexiones ferroviarias entre:
 - Plasencia Castelo Branco
 - Zafra Jerez de los caballeros Évora Sines

8.- NUEVOS ENLACES FERROVIARIOS CON FRANCIA

- ✓ Poner en funcionamiento con la máxima brevedad el túnel de Canfranc con infraestructuras ferroviarias estándar internacionales hasta Huesca o Zaragoza.
- ✓ Iniciar los trámites para una nueva conexión pirenaica de alta capacidad y baja cota que permita la creación de un Corredor Continental que vertebre el centro peninsular y francés como del Sudoeste Europeo y sea un paso que aporte garantía y seguridad a la logística ibérica.

9.- CORREDOR OESTE - RUTA DE LA PLATA

- ✓ Restablecer en una primera fase la conexión ferroviaria entre Plasencia y Salamanca, conectando los dos ramales del Corredor Atlántico y aportando una alternativa al paso obligado de mercancías por Madrid.
- ✓ Restablecer la conexión ferroviaria entre León Zamora Salamanca
- ✓ Concebir el Corredor Oeste- Ruta de la Plata ferroviario como la vertebración de los puertos del Norte Peninsular con los del Sur, mediante la multimodalidad de las autovías ferroviarias y marítimas

10.- REVISIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES TEN-T

- ✓ Añadir a la actual red básica de la TEN-T /RTE-T los siguientes tramos en el actual proceso de revisión que concluye en 2023:
 - Lisboa Porto Vigo (ya contemplado en la propuesta).
 - o Mérida Manzanares (ya contemplado en la propuesta).
 - Lisboa Faro- Huelva.
 - o Plasencia- Salamanca- León.
 - Mérida Huelva/Sevilla



o Zaragoza – TCP- Toulouse / Burdeos – Paris.

ANEXO II:

EMPRESAS PARTICIPANTES EN LA PLATAFORMA EMPRESARIAL SUDOESTE IBÉRICO EN RED

Enero 2022

