ALEGACIONES, OBSERVACIONES Y PROPUESTAS DE MEJORAS AL

ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD

MADRID EXTREMADURA

TRAMO MADRID - OROPESA

corredor
sudoeste
ibérico

www.corredorsudoesteiberico.net

AL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENCIA URBANA

Subdirección General de Planificación Ferroviaria

Plaza de los Sagrados Corazones 7, 28071- MADRID

REF: "Información Pública línea de alta velocidad Madrid-Oropesa"

ALEGACIONES, OBSERVACIONES Y PROPUESTAS DE MEJORAS AL

"ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD MADRID- EXTREMADURA. TRAMO MADRID – OROPESA"

La entidad Corredor Sudoeste Ibérico SL, con CIF B 42800631 que 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 Sudoeste Ibérico en Red, cuyos miembros se detallan en un anexo, como interesado en el procedimiento.

Ante este órgano comparezco y como mejor proceda DIGO:

Que en el Boletín Oficial del Estado de fecha 2 de diciembre de 2020 se ha publicado Anuncio de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria en el que se somete a información pública el "Estudio Informativo del proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid - Extremadura. Tramo Madrid - Oropesa" al objeto de que, conforme a lo dispuesto en el artículo 5.5 de la vigente Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, se someta a información pública dicho Estudio Informativo por un periodo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente al de publicación del anuncio en el BOE, para ser examinado por las personas que lo deseen, quienes podrán formular observaciones sobre la concepción global del trazado en la medida en que afecte al interés general.

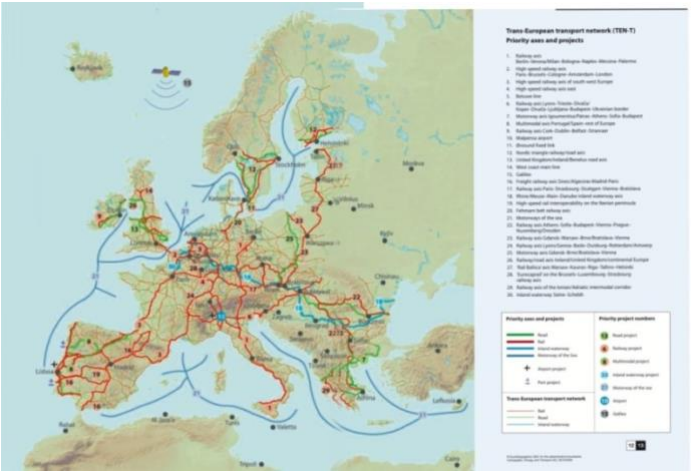
Que en el citado trámite vengo a formular las siguientes alegaciones, observaciones y propuestas de interés general de conformidad con lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

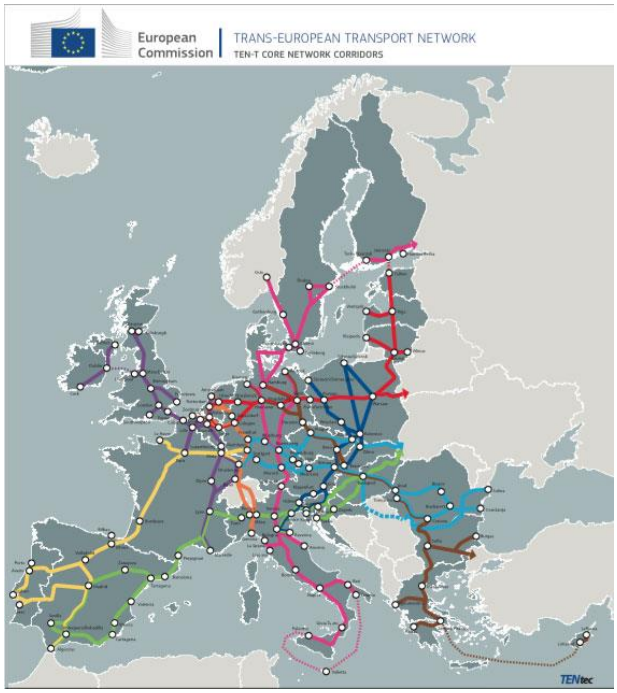
1) ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES PREVIAS:

1.1.- LÍNEA INTERNACIONAL DENTRO DE LA RTE-T.

La "Línea de Alta Velocidad de Extremadura" Mixta de Pasajeros y Mercancías, a la que pertenece el tramo Madrid – Oropesa objeto del Estudio Informativo, está encuadrada dentro del trazado del Corredor Atlántico de la Red Básica Transeuropea de Transportes (RTE-T) vigente, aprobada en los Reglamento (UE) nº

1315/2013 y 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo “Conectar Europa” y con este fin recibe financiación, entre otros, del programa “Conectar Europa” (MCE) y del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Con anterioridad ya pertenecía desde el 2004 a la RTE-T definida en la Decisión 884/2004/EC por el Parlamento y el Consejo Europeo entre los 30 Proyectos Prioritarios (30PPs). Como ha reiterado la Comisión y recientemente la actual Comisaria Europea de Transportes D.ª Adina Välean en respuesta E-000808/2020 el 26/06/2020 en el Parlamento Europeo, la mencionada línea tiene que cumplir los objetivos y características mencionados en dicha red, entre otros conectar la Capital de España (Madrid) con la Capital de Portugal (Lisboa) y a continuación con París, dentro de líneas de alta velocidad de pasajeros, así como unir los puertos portuguesas del Atlántico y nodos logísticos de Sines, Setúbal y Lisboa con los nodos logísticos de Madrid y Algeciras y a continuación, con Francia dentro de la red de transportes europea ferroviaria de mercancías y estar completamente finalizada y en uso en el 2030.

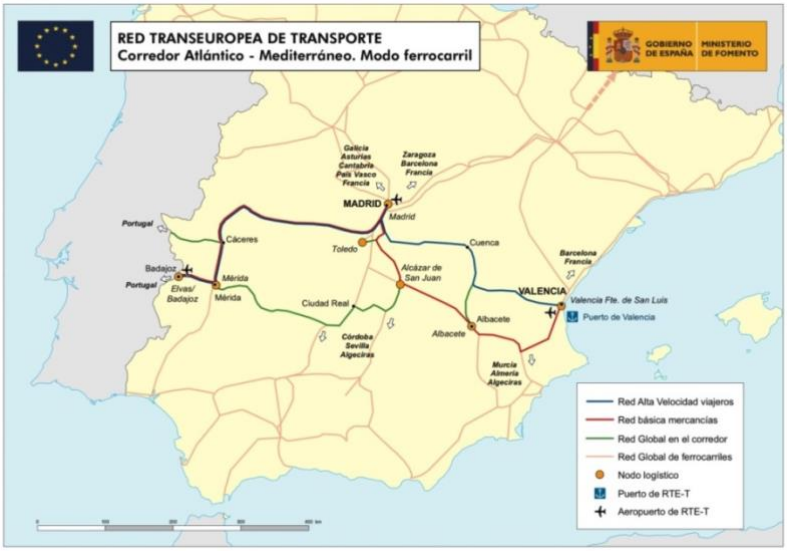




CONSIDERAMOS: La línea objeto de estudio debe cumplir las necesidades requeridas y comprometidas por el Reino de España para formar parte de la Red Básica de la RTE-T y satisfacer plenamente los usos de pasajeros de alta velocidad y de mercancías para conectar las procedentes de Portugal con Centro Europa.

1.2.- LÍNEA DEL CORREDOR ATLÁNTICO- MEDITERRÁNEO.

Dentro de la planificación española que se encuadra en la RTE-T, este tramo se incluye en el denominado "Corredor Atlántico – Mediterráneo", que debe dar solución en España, dentro de la Red Global, a una fluida conexión de mercancías entre los puertos portugueses del Atlántico con los españoles del Mediterráneo, siendo una conexión esencial para una configuración de red distribuida de transportes ferroviario en la Península Ibérica.



CONSIDERAMOS: La línea objeto del Estudio Informativo debe ser una infraestructura clave para las conexiones de mercancías entre el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo, y aportar las adecuadas soluciones que, pese a existir, no han sido contempladas ni resueltas, como más adelante se expone en este documento, bien por la Red Básica o complementariamente por la red global definida.

1.3.- DÉCADAS DE RETRASOS.

Tal como se recoge en los Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares de la licitación del Estudio Informativo (págs. 3, 4, 5 y 6) y se resume en la Memoria del Estudio Informativo en las páginas 4 y 5:

"2.2 ANTECEDENTES TÉCNICOS

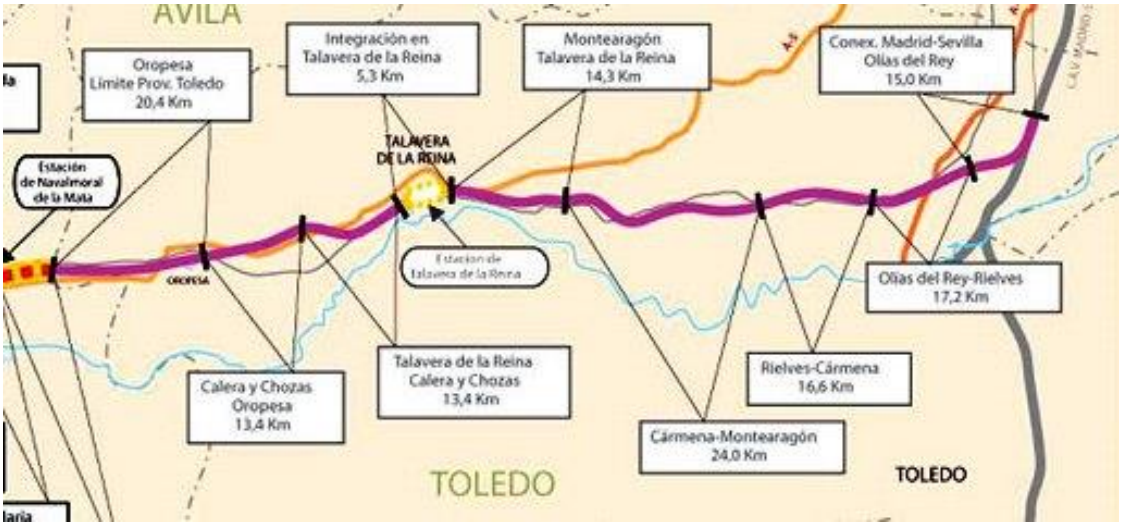
Los antecedentes de este Estudio Informativo arrancan en fecha 27 de junio de 2001 con la adjudicación a la UTE formada por Prointec, S.A. y Sener Ingeniería y Sistemas, S.A. del Estudio Informativo del Proyecto "Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Madrid – Oropesa". Con fecha 23 de abril de 2008 (B.O.E. de 30/04/2008) fue aprobado el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo, del que se excluyó el paso del ferrocarril por el núcleo urbano de Talavera de La Reina.

Este Estudio Informativo sirvió de base para la redacción de los proyectos constructivos de plataforma realizados por la Dirección General de Ferrocarriles para los siguientes subtramos:

- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura–frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Conexión LAV Madrid – Sevilla – Olías del Rey (Toledo). Plataforma. Fecha abril 2012.*
- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura – frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Olías del Rey – Rielves (Toledo). Plataforma. Fecha marzo 2012.*
- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura – frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Rielves – Carmena (Toledo). Plataforma. Fecha septiembre 2012.*
- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura – frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Carmena – Montearagón (Toledo). Plataforma. Fecha diciembre 2012.*
- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura – frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Montearagón – Talavera de la Reina (Toledo). Plataforma. Fecha noviembre 2012.*
- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura – frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Talavera de la Reina – Calera y Chozas (Toledo). Plataforma. Fecha diciembre 2012.*
- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura – frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Calera y Chozas – Oropesa (Toledo). Plataforma. Fecha diciembre 2012.*
- *Proyecto Constructivo LAV Madrid – Extremadura – frontera portuguesa. Tramo: Madrid – Oropesa. Subtramo: Oropesa – Límite provincial de Toledo (Toledo). Plataforma. Fecha septiembre 2012.*

Debido a que la Declaración de Impacto Ambiental emitida con fecha 28 de febrero de 2008 (B.O.E. de 6/3/2008) del tramo Madrid – Oropesa caducó sin comenzar las obras, motivó la redacción de un nuevo Estudio Informativo, adjudicado tal como se comentó anteriormente a Acciona Ingeniería en febrero de 2018 (Expediente: 2017F4530410 Estudio Informativo del Proyecto de la Línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo: Madrid – Oropesa)."

En el siguiente mapa pueden visualizarse los diferentes tramos de los proyectos realizados en 2012, que no coinciden exactamente con los definidos en el Estudio Informativo actual, pero de los que en los pliegos se indica que deben ser tenidos en cuenta para su nueva redacción.



<u>En estos momentos, al respecto de esta línea nos encontramos en la misma situación que hace 20 años, lo que significa 2 décadas perdidas en la planificación y ejecución</u>. Durante ese tiempo se ha estado deteriorando paulatinamente la infraestructura y el nivel de servicio, con la consiguiente pérdida del prestigio de este modo de transporte, y pérdida (o no captación) de demanda, respondiéndose siempre a las quejas ante tal situación con el argumento de que pronto las vías de alta velocidad lo resolverían.

CONSIDERAMOS: Que el Estudio Informativo debe aportar soluciones para paliar, en lo que sea posible, las décadas de retraso existentes en la ejecución de este tramo como consecuencia de haber caducado la DIA previa y los proyectos ya realizados, demoras anteriores a la licitación de este Estudio, y evitar nuevas dilaciones o riesgos por situaciones similares a las habidas con anterioridad.

1.4.- RETRASOS EN EL ACTUAL ESTUDIO INFORMATIVO.

Al haber caducado la Declaración de Impacto Ambiental de fecha 28 de febrero de 2008, sin posibilidad de prórroga por no haberse realizado ninguna acción que lo evitase —caducidad que hubiera podido lograrse evitar si hubiese habido voluntad de ello—, y de acuerdo con la Ley 21/2013, se requiere redacción de nuevo Estudio Informativo, en el que se realice un análisis de alternativas y que sirva de base a los procesos de información pública y de audiencia a las administraciones pertinentes.

Con fecha 25 de agosto de 2017 el BOE publica la licitación del Contrato de servicios para la redacción del "Estudio informativo del proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa". Expediente: 2017F4530410. El Límite para la presentación de ofertas es el 10 de octubre de 2017.

De los “Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares” de la mencionada licitación extraemos las siguientes condiciones del estudio:

a) El apartado 16 (pág.25) indica que el plazo máximo de ejecución de los trabajos correspondientes al presente pliego será de veinticuatro (24) meses contados a partir del día siguiente a la firma del contrato.
b) El apartado 10 (pág.20) define el “Desarrollo de los trabajos”, que los divide en 3 fases:

a. Primera fase: "*Se realizará un análisis de cada una de las alternativas consideradas atendiendo a su funcionalidad ferroviaria, de accesibilidad de las estaciones, […] A partir de este análisis se seleccionarán las alternativas a estudiar en la siguiente fase de los trabajos*"
b. Segunda Fase: "*Se profundizará en la definición, análisis y comparación de las alternativas seleccionadas […] Redacción del Documento del ESTUDIO INFORMATIVO, con las alternativas consideradas en esta fase, para ser sometido a información pública*". FASE EN LA QUE NOS ENCONTRAMOS AHORA.
c. Tercera Fase. Incluye la tramitación necesaria hasta la Declaración de Impacto Ambiental y la Aprobación del Estudio Informativo y, por tanto, supone para el consultor (pág. 21, y todo ello todo pendiente de realizar tras el proceso de Información pública actual, lo que es de temer que conllevará varios meses de trámites burocráticos, es decir, más retraso):
    i. *Colaboración en el proceso de Audiencia e Información Pública, incluyendo la recopilación de todas las alegaciones presentadas, análisis y evaluación de las mismas, incluyendo las referentes al Estudio de Impacto Ambiental, y redacción de Informe de Alegaciones.*
    ii. *Remisión al Organismo Medioambiental del expediente completo con el informe de alegaciones y las propuestas de modificaciones, en su caso, como resultado del proceso.*
    iii. *Consideración de los aspectos integrantes del Estudio informativo (en especial del Estudio de Impacto Ambiental) que determine el Organismo Medioambiental que se debe completar, nuevos estudios, profundización de estudios ya realizados, nuevas consultas o trámites con estos documentos, etc.*
    iv. *Remisión a medio ambiente de los nuevos estudios realizados o completados a petición suya, y del resultado de los procesos adicionales de Audiencia y/o Información Pública antes explicados, en su caso.*
    v. *Elaboración del Documento de Aprobación Definitiva que incluye todas las modificaciones producidas en el proceso de Audiencia e Información pública.*
    vi. *Colaboración en el proceso de notificación de la resolución del expediente de Información pública*"

Tras la publicación de la licitación en el BOE, el entonces Ministerio de Fomento publica el 28 de agosto de 2017 una Nota de Prensa sobre la licitación en la que se indica textualmente: "*El estudio, que estará listo en menos de un año una vez se adjudique, se someterá a información pública y medioambiental en el último trimestre de 2018 para posteriormente solicitar al MAPAMA (Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente) la Declaración de Impacto Ambiental, paso necesario para que pueda aprobarse definitivamente el estudio*".

El contrato para la redacción del Estudio Informativo es adjudicado a ACCIONA INGENIERIA SA el 13/02/2018, se formaliza el contrato el 19/03/2018 y la fecha de entrada en vigor del Contrato es el 20/03/2018, por lo que los 24 meses inicialmente previstos para la finalización de todos los trabajos de las 3 fases concluyó el 20 de marzo del 2020, estando sin embargo hasta la fecha realizadas tan sólo la Primera y Segunda fase.

Con fecha 16 de febrero de 2018, el Ministerio de Fomento publica otra Nota de Prensa referente a la adjudicación del contrato en la que, entre otras cosas se indica textualmente: "*Está previsto que el estudio esté redactado a finales del 2018 para a continuación pueda ser sometido a los trámites de información*

pública y de audiencia a la administración, previstos en la legislación vigente, al objeto de asegurar el necesario consenso institucional y ciudadano".

Teniendo en cuenta que en las dos primeras fases de estos trabajos ya llevan un retraso de 2 años y que este procedimiento, cuando se llevó a cabo la primera vez en el año 2001, con una legislación entonces menos exigente, tardó 7 años, y que ahora hay mayores exigencias y mayores dificultades al incluir el tramo urbano de Toledo, tenemos razonables dudas sobre las probabilidades de nuevos y previsibles retrasos de la totalidad de todos los proyectos si se condiciona a una única Declaración de Impacto Ambiental la totalidad del tramo Madrid-Oropesa objeto del Estudio Informativo, que condicione la continuidad de todo por una parte no imprescindible para el avance del resto y su puesta en pleno uso parcialmente.

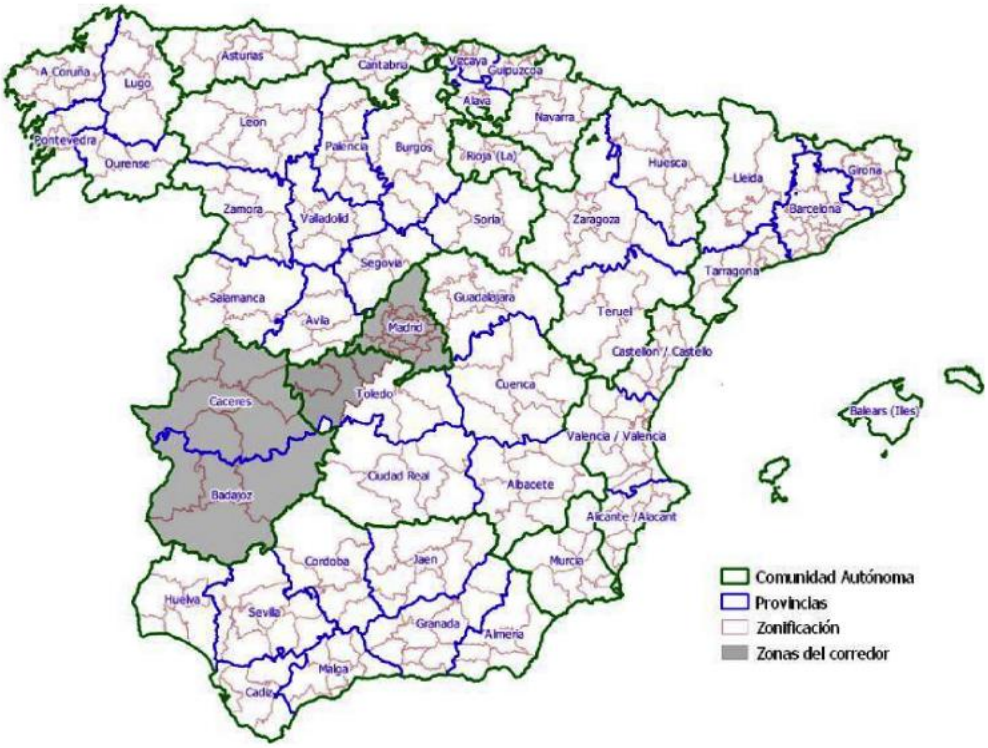
CONSIDERAMOS: Que si a los retrasos anteriores a este Estudio Informativo se le añaden los existentes ya en la ejecución de este Estudio, no deberían añadirse más a los actuales 2 años de retraso, por lo que consideramos que hay que establecer los mecanismos y la planificación administrativa, presupuestaria y gestión y seguimiento de los proyectos que permita planes de obras lo más urgentes posible que eviten nuevas acumulaciones de retrasos e incumplir los compromisos internacionales y con los ciudadanos.

1.5.- FLUJOS DE PASAJEROS MINUSVALORADO EN EL ESTUDIO INFORMATIVO

El Estudio Informativo, en su documento ANEJO Nº 21: ESTUDIO DE RENTABILIDAD, aporta la siguiente información y conclusiones:

En su página 27, presenta el siguiente gráfico/mapa del "Ámbito del Corredor de Madrid a Extremadura":

Gráfico *24.* Ámbito del corredor de Madrid-Extremadura



Fuente: Elaboración ADIF

Y toma, como base de análisis, los últimos datos de demanda de viajeros del año 2016, que refleja en la página 29 del mencionado documento.

Tabla 8. Demanda de viajes anuales por modo de transporte (2016)

Tipo de relación	Relación interprovincial		Vehículo privado		Autobús		FFCC		Total
Relaciones con Madrid	Madrid	Toledo*	2.225.806	84,3%	359.723	13,6%	54.308	2,1%	2.639.837
	Cáceres	Madrid	1.855.540	84,0%	174.662	7,9%	177.583	8,0%	2.207.785
	Badajoz	Madrid	1.203.766	84,6%	181.710	12,8%	36.709	2,6%	1.422.186
Total Relaciones con Madrid			**5.285.112**	**84,3%**	**716.095**	**11,4%**	**268.599**	**4,3%**	**6.269.807**
Relaciones con Toledo	Internos Toledo		1.182.702	72,2%	443.275	27,1%	11.698	0,7%	1.637.675
	Cáceres	Toledo	1.003.664	96,1%	20.857	2,0%	20.035	1,9%	1.044.556
	Badajoz	Toledo	115.422	89,6%	10.213	8,0%	3.131	2,4%	128.766
Total Relaciones con Toledo			**2.301.789**	**81,9%**	**474.345**	**16,9%**	**34.864**	**1,2%**	**2.810.998**
Internos Extremadura	Internos Cáceres		2.350.074	97,8%	19.870	0,8%	33.038	1,4%	2.402.982
	Badajoz	Cáceres	3.171.439	92,8%	177.135	5,2%	70.594	2,1%	3.419.168
	Internos Badajoz		1.986.866	90,3%	143.678	6,5%	68.548	3,1%	2.199.092
Total Internos Extremadura			**7.508.378**	**93,6%**	**340.683**	**4,2%**	**172.180**	**2,1%**	**8.021.241**
Total Internos Corredor			**15.095.279**	**88,3%**	**1.531.123**	**9,0%**	**475.643**	**2,8%**	**17.102.046**
Externos	Barcelona	Cáceres	52.867	87,0%	0	0,0%	7.917	13,0%	60.784
	Badajoz	Barcelona	84.597	93,9%	0	0,0%	5.485	6,1%	90.082
	Alicante	Cáceres	87.941	98,3%	0	0,0%	1.561	1,7%	89.502
	Alicante	Badajoz	39.187	99,2%	0	0,0%	327	0,8%	39.513
	Cáceres	Valencia	119.577	99,1%	0	0,0%	1.086	0,9%	120.663
	Badajoz	Valencia	36.990	96,1%	0	0,0%	1.502	3,9%	38.492
	Cáceres	Bizkaia	125.975	99,4%	0	0,0%	768	0,6%	126.743
	Badajoz	Bizkaia	26.968	98,1%	0	0,0%	517	1,9%	27.485
Total Externos Corredor			**574.102**	**96,8%**	**0**	**0,0%**	**19.162**	**3,2%**	**593.264**
Total Corredor			**15.669.381**	**88,6%**	**1.531.123**	**8,7%**	**494.805**	**2,8%**	**17.695.310**

Con estos datos de partida, y aplicando la metodología y ratios de correcciones y proyecciones disponibles y experiencias en otros lugares y casos similares, se hace la proyección de demanda que a continuación se expone —considerando que se hayan realizado las obras de la LAV en sus distintas fases, y tomando el 2030 como la finalización total de la línea en la parte española y lo planificado en la actualidad en la parte portuguesa—. La tabla relativa a dicha proyección aparece en la página 51 del mencionado documento y muestra la demanda prevista en España.

Tabla *28*. Evolución de la demanda ferroviaria. Situación con proyecto

Tipo de relación	Relación interprovincial		2016	2023	2025	2030
Relaciones con Madrid	Madrid	Toledo*	54 308	62 699	64 306	496 257
	Cáceres	Madrid	177 583	276 800	364 913	685 625
	Badajoz	Madrid	36 709	176 773	228 523	604 599
Total Relaciones con Madrid			**268 599**	**516 272**	**657 742**	**1 786 481**
Relaciones con Toledo	Internos Toledo		11 698	13 711	14 087	126 801
	Cáceres	Toledo	20 035	24 353	27 797	90 305
	Badajoz	Toledo	3 131	5 865	6 736	46 403
Total Relaciones con Toledo			**34 864**	**43 929**	**48 619**	**263 508**
Internos Extremadura	Internos Cáceres*		33 038	54 892	69 730	107 279
	Badajoz*	Cáceres*	70 594	140 261	146 317	216 268
	Internos Badajoz*		68 548	113 836	116 481	134 583
Total Internos Extremadura			**172 180**	**308 988**	**332 527**	**458 130**
Total Internos Corredor			**475 643**	**869 189**	**1 038 889**	**2 508 118**
Externos	Barcelona	Cáceres	7 917	10 978	12 182	22 737
	Badajoz	Barcelona	5 485	16 202	19 009	51 483
	Alicante	Cáceres	1 561	3 780	4 367	18 589
	Alicante	Badajoz	327	728	821	2 832
	Cáceres	Valencia	1 086	4 076	4 306	16 360
	Badajoz	Valencia	1 502	4 666	5 069	21 634
	Cáceres	Bizkaia	768	1 493	1 637	6 112
	Badajoz	Bizkaia	517	1 411	1 455	2 747
Total Externos Corredor			**19 162**	**43 335**	**48 846**	**142 495**
Total Corredor			**494 805**		**1 087 735**	**2 650 613**

Fuente: elaboración ADIF *solo zona de Talavera de la Reina + solo relaciones entre zonas con estación en el propio corredor ferroviario Madrid-Extremadura

Asimismo, en la página 30 muestra los últimos datos de Demanda Internacional de Portugal, del año 2016, según medios de transporte.

Tabla *10* . Demanda internacional. Año 2016

Relación		Vehículo privado	Autobús	FFCC	Avión	Total
Madrid	G. Lisboa	451 760	67 777	58 341	1 033 328	**1 611 206**
Toledo	G. Lisboa	60 484	0	0	69 650	**130 134**
Cáceres	G. Lisboa	56 531	178	0	0	**56 709**
Badajoz	G. Lisboa	488 570	271	0	0	**488 841**
Madrid	Portugal Centro	16 446	178	0	17 104	**33 728**
Toledo	Portugal Centro	1 645	0	0	1 201	**2 845**
Cáceres	Portugal Centro	12 877	271	0	0	**13 148**
Badajoz	Portugal Centro	232 481	2 221	0	0	**234 702**
	Total	**1 320 794**	**70 895**	**58 341**	**1 121 282**	**2 571 313**

Fuente: ADIF, AENA, Elaboración ADIF

Con estos datos de partida, y aplicando la metodología y ratios de correcciones y proyecciones disponibles y experimentados en otros lugares, se hace la siguiente proyección de demanda —considerando que se hayan realizado las obras de la LAV en sus distintas fases, y tomando el 2030 como la finalización total de la línea en la parte española y lo planificado en la actualidad en la parte portuguesa. La tabla aparece en la página 53 del mencionado documento y muestra la demanda internacional (referida a la parte portuguesa).

Tabla 31. Evolución proyectada de la demanda internacional en ferrocarril. 2016-2030

Relación		2016	2025	2030
Madrid	G. Lisboa	58 341*	201 992	445 393
Toledo	G. Lisboa	0	0	38 337
Cáceres	G. Lisboa	0	12 770	14 189
Badajoz	G. Lisboa	0	150 765	162 417
Madrid	Portugal Centro	0	4 152	6 840
Toledo	Portugal Centro	0	0	577
Cáceres	Portugal Centro	0	3 067	3 413
Badajoz	Portugal Centro	0	71 804	77 353
	Total	**58 341**	**444 550**	**748 520**

Con estos datos de demanda hace las siguientes previsiones de servicios ferroviarios, como aparece en la página 57 del documento:

Tabla 33. Resumen de los servicios ferroviarios (por sentido y día) con Madrid. Situación con proyecto

Relación		2023	2025	2030
Madrid	Talavera	8	11	21[2]
Madrid	Navalmoral	6	6	9
Madrid	Plasencia	3	3	4
Madrid	Cáceres	6	9	14
Madrid	Mérida	6	6	11
Madrid	Badajoz	6	9	14
Madrid	Lisboa	- [1]	3	5

1 no usa el corredor; [2] incluye 2 servicios OSP por línea convencional

Creemos que hay razonables elementos de juicio para sostener que estos datos de demanda están infravalorados pues ni tienen en cuanta la verdadera demanda potencial actual, que no se ve reflejada en la demanda real por el escaso uso del ferrocarril, ello debido a las deficiencias actuales, que no solo han hecho que se usen otros medios, sino que especialmente ha generado un menor nivel de movilidad a la población y ha dejado fuera a esta zona de España de la oferta accesible turística y con ello, de la gran demanda del tren por el turismo extranjero. Además, tampoco ha tenido en cuenta la evolución de la demanda turística desde Portugal y su inmenso potencial de futuro uso de este ferrocarril.

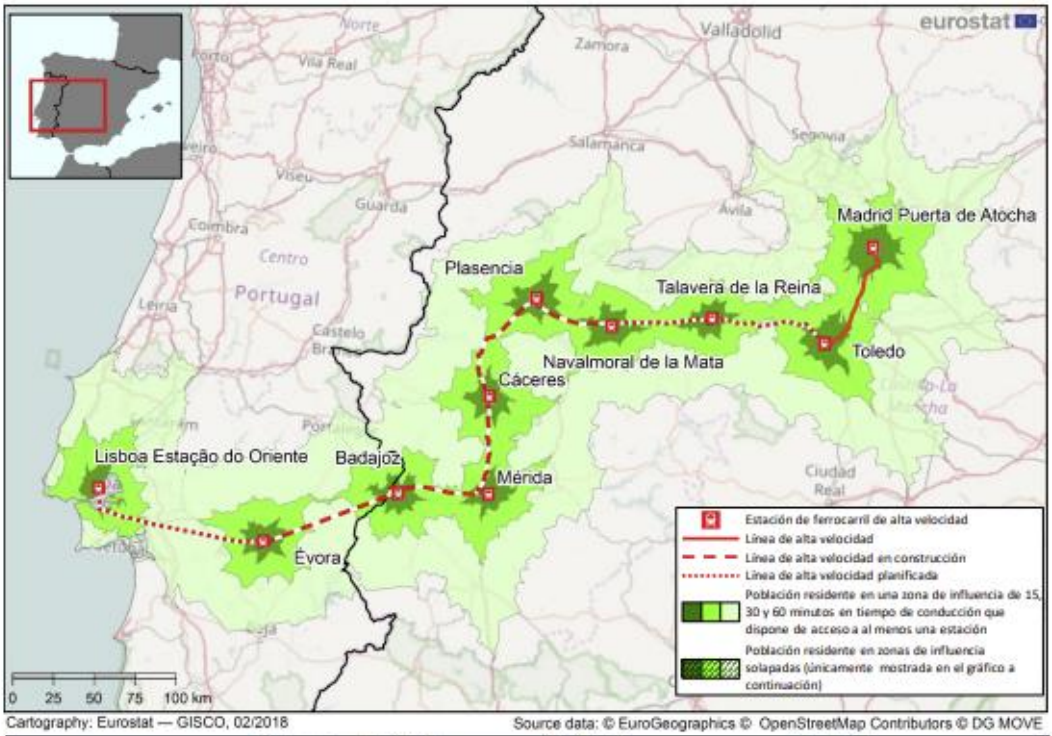
Ya en el informe del Tribunal de Cuentas Europeo de 2018 denominado *"Red Ferroviaria Europea de Alta Velocidad: no una realidad, sino un sistema fragmentado e ineficaz" se* realizaba un análisis crítico de cómo se habían priorizado las tomas de decisiones respecto a la Alta Velocidad y mencionaba expresamente 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.

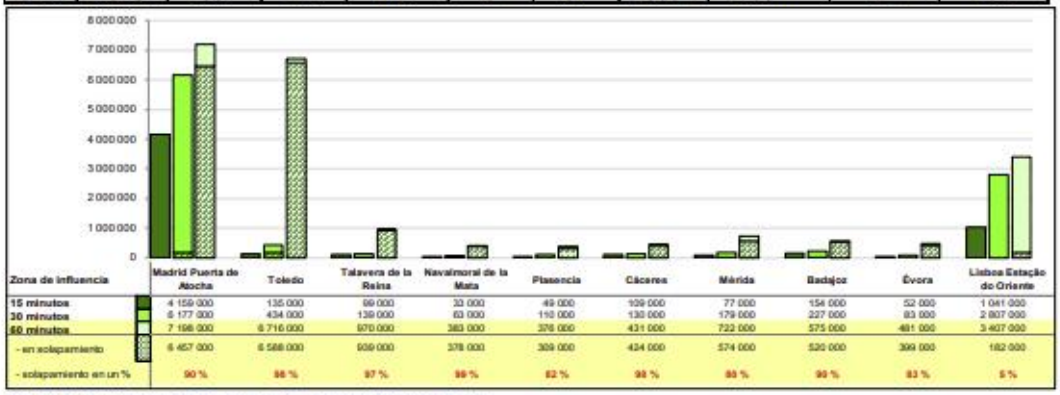
Los datos en detalle pueden verse en el informe referido, y se resumen en el cuadro siguiente del informe:

97

Línea de alta velocidad Madrid – Lisboa



Longitud	Coste total (excluido IVA)	Fondos de la UE	Saturación de la capacidad de la línea	Trenes de alta velocidad (media diaria)	Estaciones	Distancia media entre estaciones	Velocidades máxima diseño	máxima funcionamiento	media real	a partir de máxima diseño
km	*millones de euros*	*millones de euros*	*%*	*n.º*	*n.º*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
644*	2 875*	436**	No	No	9	81	350	250***	No	No



Zona de influencia	Madrid Puerta de Atocha	Toledo	Talavera de la Reina	Navalmoral de la Mata	Plasencia	Cáceres	Mérida	Badajoz	Évora	Lisboa Estação do Oriente
15 minutos	4 159 000	135 000	69 000	30 000	49 000	109 000	77 000	154 000	52 000	1 041 000
30 minutos	6 177 000	434 000	139 000	63 000	110 000	130 000	179 000	227 000	83 000	2 807 000
60 minutos	7 198 000	6 716 000	670 000	383 000	376 000	431 000	722 000	575 000	481 000	3 407 000
- en solapamiento	6 457 000	6 588 000	609 000	378 000	369 000	424 000	574 000	520 000	399 000	182 000
- solapamiento en un %	90 %	98 %	97 %	99 %	82 %	98 %	80 %	90 %	83 %	5 %

* 437 km para el tramo Madrid - Frontera portuguesa.
** Asignación de la UE hasta el momento.
*** Según la previsión actual.

Del informe de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIREF) de 2019 sobre la *Evaluación del Gasto Público en 2019 de las Infraestructuras de Transporte*, no se puede aquí hacer mención, pues se ve

obligada a ignorar este Corredor al no poder analizar y avaluar su rentabilidad debido a la inexistencia de datos.

La evaluación de la demanda de esta línea es un ejercicio sujeto a incertidumbres, pero puede afirmarse que la considerada en el Estudio Informativo es muy baja con respecto a la que con gran seguridad existirá, especialmente uniendo dos países en los que la demanda de viajes por el turismo es de suma importancia y a lo que se suma que la futura existencia de estas infraestructuras generará una demanda que superará con mucho a la actual. Y ello se puede afirmar porque los crecimientos del turismo en España y Portugal han desbordado todas las previsiones realizadas con anterioridad, por los más expertos analistas, en los últimos años (eliminado el efecto pandemia).

En España el crecimiento del turismo ha sido el siguiente:

EVOLUCIÓN DEL TURISMO INTERNACIONAL EN ESPAÑA (2010-2019)

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
52,68	56,18	57,46	60,68	64,94	68,17	75,32	81,87	82,81	83,5

Millones de turistas extranjeros.

Es de destacar que esta importantísima demanda real en España ha sido ajena a este corredor, y que se ha condenado a estos territorios a no poder participar en el principal sector económico del país y generador de empleo, situándolo hasta ahora en el ranking europeo turístico entre las regiones menos turísticas de Europa, y ello a pesar de sus importantísimos recursos patrimoniales, naturales y gastronómicos.

Por otra parte, la evolución turística de Portugal también ha sido de crecimiento casi sin precedentes en el mundo:

EVOLUCIÓN DEL TURISMO INTERNACIONAL EN PORTUGAL (2010-2019)

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
13,53	13,99	13,84	15,2	17,3	19,16	21,25	23,95	25,24	27,1

Millones de turistas extranjeros.

Como puede verse a partir del 2013 experimenta un crecimiento que nadie había llegado a prever, de manera que se duplica en siete años.

Esta oferta y demanda de los dos países les permite, por número, poder ser conjuntamente el destino líder en el mundo si tuviesen interconexiones y se pudiese ofrecer conjuntamente. Interconexiones que están limitadas en la actualidad por la escasa y deficitaria infraestructura de transportes y a las que este Corredor en estudio debe dar solución y acoger a una demanda potencial no contemplada.

En la actualidad la principal conexión internacional de Lisboa con Madrid es aérea y el aeropuerto de Lisboa ha experimentado el siguiente crecimiento:

PASAJEROS DEL AEROPUERTO HUMBERTO DELGADO DE LISBOA

2011	2012	2013	2013	2015	2016	2017	2018	2019
14,8	15,3	16,0	18,1	20,1	22,0	26,7	29,0	31,0

Millones de pasajeros

Este crecimiento sostenido, si no se hubiese producido la pandemia —cuyas negativas consecuencias en lo que se refiere a movilidad de las personas y el turismo cabe esperar que habrán terminado mucho antes de

que la línea de alta velocidad esté en servicio salvo que, de nuevo, se postergue a esta zona de la península ibérica— le hubiese llevado a una situación de casi incapacidad de seguir acogiendo la demanda, lo que hubiese hecho desplazar las operaciones a otros aeropuertos y sobre todo, si existiesen conexiones fluidas con Madrid por ferrocarril rápido, habría existido un flujo entre las dos capitales de gran dimensión y no contemplado en ningún estudio.

Los vuelos internacionales entre Madrid y Lisboa desde el Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez han sido los de mayor tráfico internacional seguido de los de Londres. La evolución en los 3 últimos años completos que pueden considerarse normales, es decir excluyendo el pasado 2020, se muestran en el siguiente cuadro:

AEROPUERTO MADRID ADOLFO SUÁREZ
Pasajeros vuelos Madrid - Lisboa

2017	2018	2019
1.428.700	1.519.063	1.558.908

Estos datos son una muestra que nos permite afirmar que parece evidente que la demanda de pasajeros considerada en el Estudio, así como la previsión de servicios, están claramente infravaloradas para el año 2030 en que pudiera, debiera, estar concluida la conexión de Alta Velocidad, y más teniendo en cuenta que una vez esté operativa, estará liberalizada y atenderá la demanda real y podrá impulsarla en la medida de sus posibilidades.

CONSIDERAMOS: Que la estimación de la demanda de viajeros está infravalorada y con ello las previsiones de futuros servicios de pasajeros, tanto regionales como, especialmente, internacionales, lo que es importante tenerlo en cuenta no sólo con vistas a la rentabilidad de la línea, sino de la operativa futura en la que tendrá que compatibilizar mercancías y pasajeros, tanto de larga distancias como regionales y cercanías.

1.6.- FLUJO DE MERCANCÍAS MINUSVALORADO EN EL ESTUDIO

Tomando los datos básicos del Documento ANEJO nº 21 ESTUDIO DE RENTABILIDADES. ESTUDIO DE RENTABILIDADES FINANCIERAS Y SOCIOECONÓMICAS DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID – EXTREMADURA – LISBOA, aportamos la siguiente síntesis en relación a las previsiones de demanda de tráfico de mercancías.

Los cálculos del Estudio Informativo de flujos futuros de mercancías del corredor han partido de la estimación futura de demanda, que aparece en su página 58 y que corresponden a un estudio del 2010.

Tabla *34.* Previsiones de demanda de mercancías internacional en el corredor Madrid-Lisboa. Estudios del Corredor europeo de mercancías "Atlántico"

	2030	2035	2040	2045	2050
Toneladas	1.583.413	1.809.033	2.066.801	2.361.298	2.697.759
Trenes	2.879	3.288	3.756	4.292	4.903
% respecto de las previsiones de IP en toneladas	25,6%	26,0%	26,8%	28,9%	-

Fuente: EUROPEAN REGULATION 913/2010 Rail Freight Corridor "Atlantic", CORRIDOR INFORMATION DOCUMENT Part 5 Investment Plan, 2017

Los cálculos de rentabilidad de este estudio (ver apartado 6) se han basado en estas previsiones de demanda de mercancías en la LAV.

Estas cifras pueden visualizarse mejor en el siguiente mapa de reparto de cargas por tramos del Corredor:

Gráfico *47.* Previsiones de carga de trenes de mercancías anuales en el Corredor Atlántico

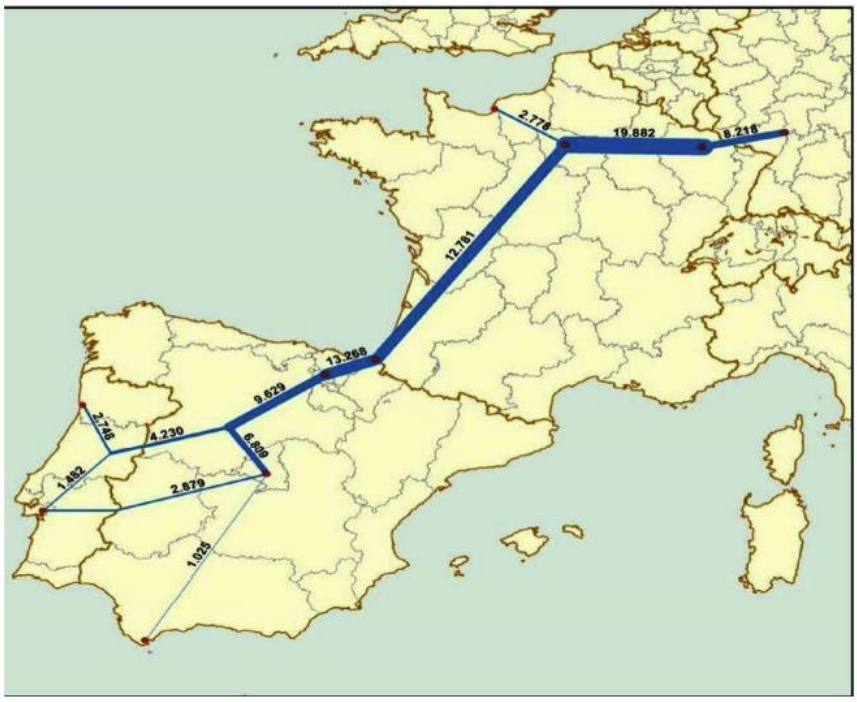


Figure 18 - 2030 trains by link

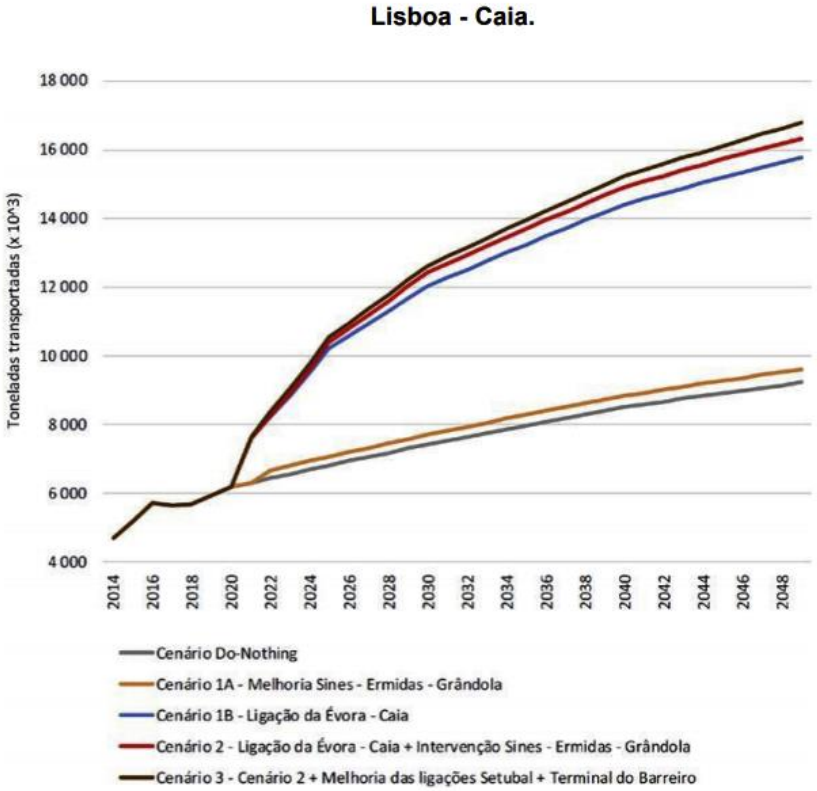
Fuente: Traffic and Market Research Update for European Freight Corridor No 4. Atlantic Corridor.

Puede destacarse que en 2010, en el estudio del "Corredor Atlántico" se preveía para 2030 el siguiente reparto de tráfico de trenes de mercancías procedentes de Portugal: 4.230 trenes anuales por el ramal norte

de Aveiro – Salamanca y 2.879 por el ramal sur de Lisboa- Madrid. De los del ramal Norte, 2.748 procederían del área de Oporto y 1.482 del área de Lisboa/Sines. Es decir, al respecto de esta área portuaria (Lisboa/Setúbal/Sines) se preveía que canalizaría una tercera parte por el ramal norte y las otras dos terceras partes por el ramal sur.

Sin embargo, los estudios y previsiones en 2016 de *Infraestructuras de Portugal*, mostrados en la página 59, presentaban la siguiente evolución según distintos escenarios:

Gráfico *48.* Previsiones de demanda de mercancías nacional e internacional en el corredor



Fuente: • Estudo de procura para o Corredor Sines/Setúbal/Lisboa-Caia. 3ª Fase- Previsões de tráfego de mercadorias e de passageiros. IP 2016

Que se convertían en previsiones de trenes anuales de mercancías por el tramo sur mostrados en el siguiente cuadro:

Tabla 36. Previsiones de demanda de mercancías internacional en el tramo Elvas - Caia. Estudios de IP

	2021	2025	2030	2035	2040	2045
Toneladas adicionales	2.333.494	4.664.255	6.185.899	6.965.431	7.717.353	8.170.258
Trenes adicionales	3.382	5.830	7.732	8.707	9.647	10.213

Fuente: •Cost Benefit Analysis of International South Corridor Sines/Setúbal/Lisboa-Caia. IP 2016

Es decir, frente a los 2.879 trenes anuales en 2030 que preveía, en 2010, la entidad europea, los estudios de Infraestruturas de Portugal realizados en 2016 preveían 7.732 trenes anuales por la línea Elvas-Caia con dirección a Centro Europa, y las previsiones para 2045, realizadas en las fechas reseñadas, eran de 4.292 para la entidad europea, mientras que para la portuguesa eran de 10.213 trenes anuales.

Para comprender estas grandes diferencias de previsiones, aportamos aquí algunos elementos claves:

- Las cifras en el año 2010, que se basaban en la experiencia logística de años anteriores, estaban basadas en volúmenes de tráfico de mercancías muy diferentes. Entonces la normalidad del tráfico intercontinental estaba por buques de 4.000 TEU (contenedores) y se preveían que para el 2015 podrían estar en 12.000-14.000 TEU por buques. Sin embargo, en la actualidad, en el 2020, estos volúmenes de carga por buque han sido ampliamente superados de manera que están en servicio portacontenedores de 24.000 TEU que pueden usar el Puerto de Sines en su operativa de entrada a Europa. (la operativa ha pasado de 4.000 a 24.000 por portacontenedor)
- En el año 2010 el Puerto de Sines apenas estaba empezando su actividad portuaria de contenedores, por lo que difícilmente nadie podía aventurarse a prever el ritmo de crecimiento de los siguientes años estándose entonces, además, en lo más profundo de la crisis del 2008. En la actualidad el Puerto de Sines, a pesar de sus todavía un tanto deficientes infraestructuras de transportes y comunicaciones interiores, ha conseguido superar el 50% del total del movimiento portuario de mercancías de Portugal y los 1,75 millones de TUE en 2018. La evolución de su crecimiento en los últimos años puede observarse en el siguiente cuadro.

MOVIMIENTO DE CARGA EN CONTENEDORES DEL PUERTO DE SINES (2009-2018)

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
3,05	4,41	5,51	6,76	12,04	14,47	16,46	20,60	20,91	22,07

Cifras en millones de toneladas contenedorizadas

- En la actualidad el Puerto de Sines está inmerso en un profundo proceso de restructuración y ampliación. Sus infraestructuras actuales en la Terminal XXI se están ampliando en más de un 50%. La Terminal específica de contenedores que tiene en concesión la operadora PSA Sines (Puerto de Singapur) está transformando las actuales infraestructuras para poder pasar de los 2,7 millones de TUE actuales anuales a más de 4 millones. Por otra parte la nueva Terminal

Vasco de Gama, que está en proceso de licitación, tiene prevista una capacidad para operar con 3 millones de contenedores. Estos datos son suficientemente significativos para considerar que el potencial de crecimiento es tan grande que no debe estimarse mediante meras proyecciones continuistas de datos anteriores, y se materializarán antes de 2030.

El Corredor objeto del Estudio Informativo es el previsto y natural para mover estos contenedores entre los puertos del litoral portugués y Centro Europa.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que este Corredor puede tener un gran crecimiento adicional a lo ya indicado, y que puede superar cualquier previsión, al ser el cierre de la línea ferroviaria más extensa del mundo y que recorre Eurasia de un extremo al otro. Cuando el actual presidente de la RP China, Xi Jinping, tomó posesión en noviembre de 2012, lanzó el reto "*One Belt, One Road*" conocido como la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI. En diciembre del 2013 se inauguró la ruta ferroviaria más larga del mundo de Yiwu a Madrid, recorriendo 13.052 km, 8 países, en 16 días. En el 2019 esta línea movió 514 convoyes y de 1 de enero a 2 de diciembre de 2020 fueron 868 los convoyes que trasportaron un total de 71.540 TUEs. Todo hace pensar que la conexión ferroviaria entre Madrid y Sines, añadiendo 600 km a los actuales 13.052, pero sobre todo cerrar un cinturón que recorre toda Eurasia, puede en el futuro generar un tráfico difícil de calcular con los datos disponibles pero que desde luego no será el resultado de un mero crecimiento continuista y lineal de tendencias anteriores.

CONSIDERAMOS: que esta línea tendrá una demanda de mercancías muy superior a la prevista en el Estudio Informativo, por lo que quedaría desde el principio manifiestamente insuficiente para atenderla, impidiendo el normal desarrollo logístico de este Corredor y siendo un cuello de botella para el desarrollo industrial y logístico del conjunto de la Península Ibérica como posible "Hub logístico europeo". A este más que probable escenario hay que aportar soluciones por anticipado para darle respuesta a tiempo antes de que los problemas acaezcan y generen mayores problemas de difícil y costosas resolución.

1.7.- PROGRAMA DE OBRAS.

El programa de obras detallado en el Anejo 20 del Estudio Informativo y a lo largo de todo el Estudio Informativo, analizando alternativas y haciendo simulaciones, presenta un horizonte de finalización de los trabajos en 2030, si no se produjeran nuevos retrasos. Tal año 2030 es la fecha límite impuesta por la UE para que esté finalizada la red básica de la RTE-T del que forma parte este tramo dentro del Corredor Atlántico, y toda la línea desde Lisboa/Sines a Madrid. Y así está establecido en la Regulación Europea específica y queda confirmado en el informe: "Atlántic. Fourth Work Plan of the European Coordinator, Carlos Secchi" de mayo del 2020, en cuanto a los compromisos reafirmados por los estados afectados y receptores de la financiación oportuna. Y así se muestra en el documento y en su Figura 4 que aquí se acompaña a continuación. En él se pone de manifiesto las obras en curso y planeadas, así como las no planeadas aún pero sí comprometidas por los Estados. Pone de manifiesto el coordinador el incumplimiento en los planes en lo referente al ancho internacional en algunas de las líneas.

Por otra parte, estas infraestructuras ferroviarias fueron acordadas por los dos Estados, Portugal y España, en el año 2003, y aprobadas en el 2004 por la UE, para que estuviesen concluidas en el 2010, y con esas expectativas se programaron inversiones y se tomaron decisiones desde distintas instancias. Así mismo, tal y como ya se ha indicado, en el 2008 se aprobó inicialmente la DIA y en el 2012 se concluyeron los proyectos de obra de la LAV en su configuración inicial.

Por ello, consciente el entonces Ministerio de Fomento de los intolerables retrasos producidos en esta Línea y de los trabajos realizados en los Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares, instó a que se partiese de los proyectos ya realizados para así adelantar los plazos, por lo que en la Nota de Prensa del Ministerio del 28 de agosto del 2017 se señala que paralelamente "*se trabajaría para adelantar los plazos, licitando la redacción de los proyectos constructivos, con el objeto de que en el momento que esté superada la tramitación ambiental se comience de manera inmediata la redacción de los proyectos".*

CONSIDERAMOS: Es imprescindible que se planifiquen los trabajos para que puedan dividirse las distintas fases del proyecto (DIA, Redacción de Proyectos, ejecución de la estructura, superestructura…) y sus correspondientes licitaciones y fases administrativas para que puedas reducirse al máximo los plazos de ejecución.

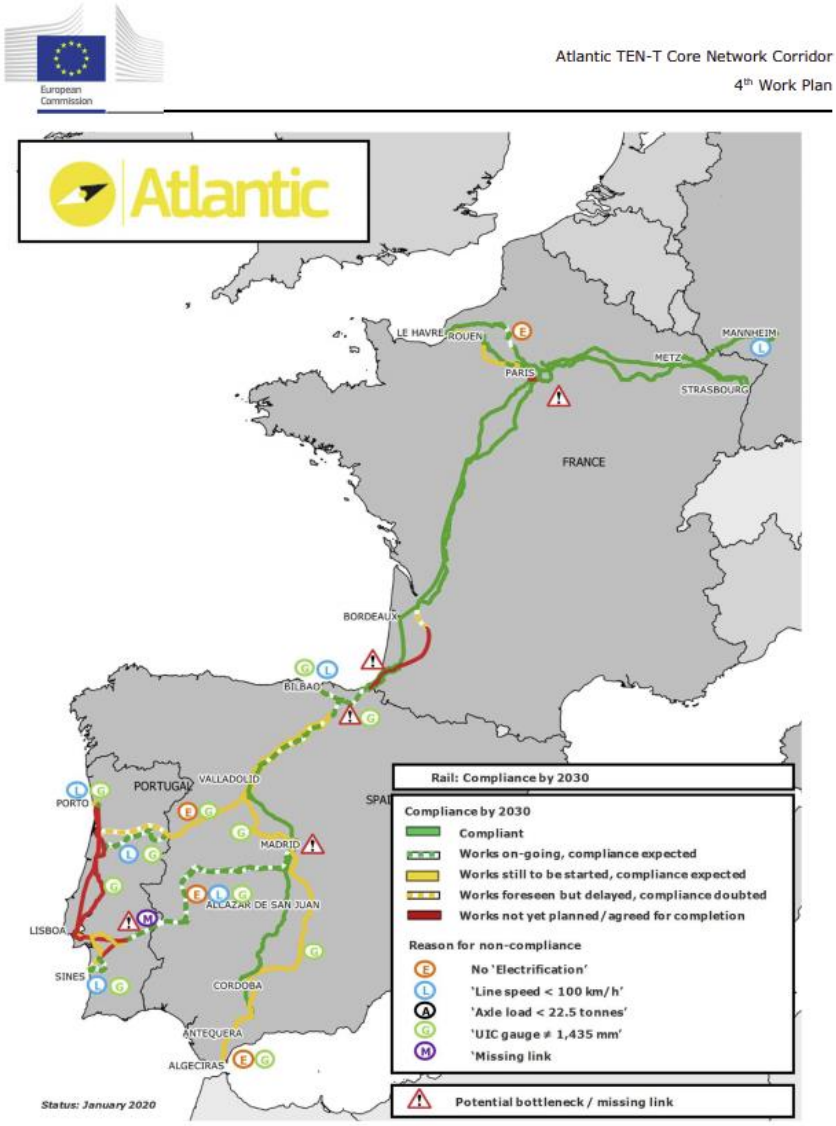


Figure 4: same as Figure 3 but with Iberian gauge lines existing before 2030 shown in orange as "works still to be started". This is not reflecting the requirements of the TEN-T Regulation, but the Coordinator's view

1.8.- NECESIDAD DE MEJORAS URGENTES Y CONTINUADAS EN EL TIEMPO

El tramo objeto del Estudio Informativo forma parte del denominado Corredor Atlántico como una LAV Mixta, Mercancías y Pasajeros, que debe dar servicio a los flujos entre Lisboa/Sines y Madrid y el Corredor Mediterráneo. Ese objetivo óptimo final no debe considerarse como la mera conclusión de unas determinadas infraestructuras sino como el medio de prestar un servicio de movilidad de personas y mercancías que en la actualidad se hace imposible prestar con los estándares requeridos por la demanda, los mercados, las normas europeas y los compromisos adquiridos.

Por ello, es muy importante que se contemple las posibilidades de prestación del servicio en sus máximas posibilidades en los menores tiempos posibles, tanto en la mejora de las infraestructuras actuales como en la incorporación al servicio de las obras conforme se vayan realizando, priorizando aquellas que antes, y en mayor medida, pueden mejorar el servicio prestado.

CONSIDERAMOS: Se tenga en consideración, a partir de este año 2021 —en el que previsiblemente entrará en funcionamiento el nuevo sistema de seguridad en la Línea Convencional entre Monfragüe y Humanes, y en el que entrarán en funcionamiento las nuevas plataformas de la LAV entre Plasencia y Mérida, con la posibilidad de un servicio completo entre Lisboa y Madrid— se tenga como objetivo los siguientes hitos, con mejoras continuas en los tiempos:

- Finales de 2025. Finalización de los tramos denominados como Oropesa y Talavera de la Reina, así como la electrificación total de la Línea Convencional entre Talavera de la Reina y Humanes. Y teniendo en cuenta que debe estar terminada y electrificada completamente la Línea entre Talayuela y la Frontera de Caya y que Portugal tiene también comprometida la entrada en funcionamiento del tramo Caia-Évora. Podría tenerse como objetivo la posibilidad de tener concluida la conexión electrificada entre Lisboa/Sines y Madrid en el 2025.

- Finales del 2028. Finalización completa de la Línea de Alta Velocidad de Extremadura conectada a la de Andalucía. De esta manera podría incorporarse en su totalidad a los proyectos financiados por el nuevo Marco Financiero Plurianual Europeo 2021-2027.

1.9.- CRITERIO DE PRUDENCIA, OPERATIVIDAD, URGENCIA Y DE INTERÉS GENERAL

El presente documento de Consideraciones, Observaciones, Alegaciones y Propuestas al "Estudio Informativo del Proyecto de línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura: Tramo Madrid-Oropesa" pretende que se adopten unas mejoras al trazado que consideramos que son de interés general, con criterios de prudencia, la mejor operatividad y que pueda entrar en servicio las inversiones lo antes posible evitando mayores perjuicio a los ya causados a esta zona de la península ibérica, muchos de los cuales son de carácter irreversible de pérdida de población, sobre todo joven, de los territorios y perdidas de oportunidades históricas.

El presente documento plantea priorizar la operatividad de las soluciones aportadas; no pretende entrar en asuntos locales o de carácter urbanístico, sino evitar errores de concepción del trazado de difícil resolución futura, que lo podrían hacer inoperante e ineficaz en el futuro; pretende adelantar o prever soluciones futuras, así como no provocar la priorización de soluciones que puedan resolverse con posterioridad sin

costes añadidos o que pudiesen retrasar las obras de manera que ocasionasen un perjuicio general, de manera que puedan resolverse con posterioridad paralelamente o con posterioridad a la solución global.

Por ello no entramos ni en proyectos de soterramiento, ni en mejoras de estaciones o infraestructuras logísticas concretas ni en cuestiones de diseño o infraestructuras especiales. No obstante creemos que hay razones sobradas para no renunciar a las infraestructuras óptimas o de máximo nivel, pero preferimos que ello no ocasione nuevos retrasos, se pongan en uso y sea la futura demanda la que sobradamente lo justifique y presione para ser atendida en función de las necesidades reales.

No obstante nos gustaría resaltar algunos datos que puedan reforzar la justificación de la necesidad de priorización de esta línea y la dedicación de presupuestos públicos para que con la máxima urgencia se ejecuten estas obras imprescindibles e injustificadamente relegadas en el tiempo.

Esta línea de Alta Velocidad Mixta de Mercancías y Pasajeros, que forma parte de la RTE-T y que por su carácter internacional y por las regiones por las que discurre ha tenido los mayores niveles de financiación europea, ha sido además la que no sólo no ha tenido sobrecostes en su ejecución, sino la que ha tenido mayores reducciones en sus costes reales en relación a los inicialmente presupuestados, tanto por haberse reducido sus características iniciales como por haber habido importantes bajas en sus licitaciones.

En relación a sus costes por kilómetro, y según datos oficiales, aportados especialmente por el Tribunal de Cuentas Europeo y elaboración propia han sido los siguientes:

COSTES DE TRAZADOS DE AVE EN EUROPA

LINEA	km	Inversión (*)	Mill€/Km
Madrid Sevilla	471	5.585	11,86
Madrid-Oropesa	127	1.052	8,27
Madrid -Valladolid	180	4.205	23,36
Madrid- Valencia	397	5.882	14,82
Córdoba-Málaga	154	2.539	16,49
La Robla -Gijón	112	3.980	35,54
Madrid- León	343	5.415	15,79
Madrid - Barcelona	622	8.966	14,41
Barcelona-Frontera Francesa	132	3.700	28,03
Orense-Santiago	130	3.330	25,62
La Coruña-Vigo	165	2.596	15,73
Madrid-Galicia	549	5.514	10,04
Murcia -Almería	185	2.500	13,51
Corredor Mediterráneo	1.000	22.000	22,00
País Vasco	175	5.767	32,95
Madrid- Badajoz	440	2.875	6,53
Berlín-Múnich	671	14.682	21,88
Sturttgat-Múnich	267	13.273	49,71
Verona-Múnich	445	12.269	27,57
Rin-Ródano	138	2.588	18,75
Turín-Salerno	1.007	32.169	31,95
Milán-Venecia	273	11.856	43,43

Perpiñán-Figueres	44	999	22,70
Paris-Strasburgo	406	6.712	16,53
Cifras en Millones de euros (*) Sin IVA			

Pueden apreciarse que los costes de esta línea, además de sus mayores porcentajes de financiación europea por sus características, son los menores de España y de Europa.

Por otro lado, a título ilustrativo de la magnitud relativa de nuestras propuestas, incluimos en el siguiente cuadro los costes de los convenios de integración del ferrocarril en distintas ciudades españolas según el informe del Tribunal de Cuentas del 2019, tanto en su presupuesto inicial del convenio como en su posterior ejecución con importantes sobrecostes.

COSTE DE CONVENIOS DE INTEGRACION DE FERROCARRIL EN CIUDADES
INFORME DE TRIBUNAL DE CUENTAS DEL 7 DE FEBRERO DE 2019.

ESTACIONES/CIUDADES	Presupto. INICIAL	ESTIMADO EN 2016	Sobrecostes	% Sobrecostes
VALENCIA	804,52	2.965,38	2.160,86	268,59%
BARCELONA	335,00	2.167,07	1.832,07	546,89%
VALLADOLID	526,83	1.387,87	861,04	163,44%
ZARAGOZA	618,02	1.340,07	722,05	116,83%
ALICANTE	187,92	931,84	743,92	395,87%
VITORIA	511,00	650,15	139,15	27,23%
MURCIA	195,00	599,17	404,17	207,27%
PALENCIA	346,60	449,68	103,08	29,74%
LOGROÑO	187,16	420,68	233,52	124,77%
GIJÓN	112,50	389,15	276,65	245,91%
ALMERÍA	224,16	318,52	94,36	42,09%
CARTAGENA	32,80	125,18	92,38	281,65%
TOTAL	4.081,51	11.744,76	7.663,25	187,76%

Millones de euros

Con estos datos, y otros que se podrían aportar, querríamos trasladar nuestra prudencia en cuanto a las propuestas y observaciones realizadas, que nada tiene que ver con ideas o prejuicios sobre la necesaria y rentable inversión objeto de este Estudio Informativo.

CONCLUSIONES DE ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES PREVIAS

- Forma parte del Corredor Atlántico como una línea básica de la RTE-T que exige cumplir sus características, plazos y compromisos internacionales.

- Es el Corredor Atlántico- Mediterráneo definido en la red básica Española que debe conectar los puertos portugueses del Atlántico con los españoles en el Mediterráneo.

- Lleva décadas de retrasos acumulados que no deben seguir incrementándose.

- El Estudio Informativo ya acumula 2 años de retrasos que no debería incrementar más.

- La demanda y tráficos de pasajeros previstos en el Estudio están infravalorados.

- La demanda y tráficos de mercancías previstos en el Estudio están infravalorados.

- El Programa de Obras y Planes de Trabajo debe encontrar vías administrativas, presupuestarias y de gestión de proyecto y obras para disminuir los tiempos de ejecución de cada fase al máximo.

- Las actuaciones a realizar deben programarse para que las infraestructuras realizadas entren en uso con la máxima urgencia y mejoren permanentemente los servicios de transportes (de movilidad) regionales, nacionales e internacionales.

- Nos centramos en propuestas prudentes, operativas, realistas y de interés general, que tienen como objetivo la entrada en servicio de los transportes de pasajeros y mercancías mínimos que permitan prestar el servicio público requerido ante los acuerdos internacionales y ante los ciudadanos en múltiples compromisos del Estado Español por diferentes gobiernos y responsables de las administraciones públicas durante décadas.

2.- OBSERVACIONES, ALEGACIONES Y PROPUESTAS AL ESTUDIO INFORMATIVO

Teniendo en cuenta los antecedentes, consideraciones, y el contenido del estudio informativo realizamos las siguientes alegaciones, observaciones y propuestas de interés general para la mejora del Estudio Informativo:

2.1.- ÁMBITO DE LOS EXPEDIENTES PARA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Tras el proceso actual de exposición pública del Estudio Informativo y la selección del trazado definitivo se abre un proceso para la Declaración de Impacto Ambiental indeterminado y lleno de incertidumbres, especialmente en las zonas próximas a la ciudad de Toledo, lo que puede generar nuevos retrasos intolerables a todo el tramo Oropesa - Madrid y, por tanto, a todo el Corredor Lisboa/Sines – Madrid y de todo el denominado Corredor Atlántico - Mediterráneo.

Por ello entendemos que no puede esperarse a la aprobación de la DIA de todo el trayecto para empezar las obras, sino que debe dividirse el expediente en partes de manera que cada una de ellas sean útiles para su ejecución y puesta en servicio, salvo que el equipo técnico y del MITMA tuviesen la plena seguridad del cumplimiento de plazos en la aprobación de la DIA de la totalidad de los tramos de manera que el retraso por uno de ellos no conllevase el del resto.

Teniendo en cuenta que la actual propuesta contempla los siguientes tramos:

Figura 71.- Alternativas seleccionadas (ALTERNATIVA 1: I.2 + II.2 + III.2 + IV.1 y ALTERNATIVA 2: I.3 + II.2 + III.2 + IV.1).

En los 4 tramos definidos se identifican dos casuísticas y características muy distintas por tramos:

- Tramos Oropesa y Talavera:

- Están previstos como mixtos de mercancías y pasajeros, diferenciándolo del resto.

- Su ejecución independiente permite su uso conforme vayan ejecutándose las obras.

-Coinciden en gran parte con los trayectos anteriores sobre los que hay una previa DIA y proyectos de ejecución ya realizados, que pueden facilitar la rapidez de los trámites y trabajos.

- Tramos Torrijos y Toledo:

- Están concebidos únicamente para pasajeros. Y este servicio de conexión con Madrid puede darse transitoriamente por la alternativa convencional de ferrocarril actual.

- Su ejecución independiente no permite ponerlos en uso, teniendo alternativa.

- El trazado tiene grandes diferencias con respecto al que se aprobó en el 2008 y que ya tenía los proyectos de ejecución en 2012, especialmente el subtramo de Toledo el cual es completamente nuevo y con previsibles complicaciones en los trámites de la Declaración de Impacto Ambiental dada la singularidad de su entorno y la más que probable disparidad social de opiniones y consiguientes polémicas y problemas a resolver que se dilaten en el tiempo.

Por ello proponemos que se fraccionen los expedientes de DIA en al menos 3 expedientes:

- Tramos Línea Alta Velocidad mixta Oropesa- Talavera de la Reina

- Tramo Línea Alta Velocidad pasajeros Torrijos – Toledo

- Obras en líneas convencionales para mercancías Talavera de la Reina - Villaluenga de la Sagra – Algodor – Castillejo.

PROPUESTA: El expediente actual del Estudio Informativo deberían fraccionarse, por razones justificadas de interés general y de especificaciones técnicas, según criterios del Ministerio y equipo técnico para adelantar al máximo posible las Declaraciones de Impacto Ambiental, así como valorar la consideración especial del tramo urbano de Talavera de la Reina si se previesen retrasos.

2.2.- LÍNEA DE MERCANCÍAS TALAVERA - VILLALUENGA DE LA SAGRA – ALGODOR - CASTILLEJO.

El Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Concurso para la redacción del Estudio Informativo del Proyecto de Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid – Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa, al fijar el "marco del Estudio" en su página 4, señala textualmente:

"*Conforme a lo establecido en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), aprobado por el Gobierno el 5 de mayo de 2015, la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura es una línea apta para el tráfico mixto de viajeros y mercancías que enlaza Madrid con Extremadura (y Lisboa a largo plazo), facilitando así la conexión entre estas dos áreas geográficas, reduciendo sustancialmente los tiempos de viaje"*

En la página 10 del Pliego, donde hace la "Descripción de los trabajos a realizar" dice:

"*En cualquier caso, y sin excluir otras posibilidades alternativas de trazado, expresamente se analizará, con el mismo grado de detalle y alcance que el resto del Estudio Informativo:*

- *En lo que respecta al tráfico de mercancías, se estudiarán las opciones de conexión de la LAV Madrid-Extremadura (tramo Madrid- oropesa) con la red convencional. Entre estas opciones se analizará la conexión con el corredor ferroviario convencional Villaverde – Alcázar de San Juan, ya sea aprovechando la línea Castillejo – Toledo (parcialmente afectada con motivo de la construcción del acceso en alta velocidad a Toledo) o mediante alternativas de nuevo trazado"*

Aun teniendo dicha indicación en el Pliego, en el Estudio Informativo sometido a información pública se opta y analiza una opción no contemplada en aquél y se descarta la propuesta del Pliego sin aportar justificación para ello. Se adopta como única opción y decisión que las mercancías procedentes de la LAV de Extremadura a partir de Talavera de la Reina continúen por la actual línea convencional hasta Villaluenga de la Sagra, para a partir de ahí, tomar rumbo a Algodor y de ahí a Castillejo, pudiendo discurrir ya por el Corredor ferroviario convencional Villaverde – Alcázar de San Juan, tal como indican los pliegos.

En la Memoria del Estudio Informativo en la página 3 dice:

"*En lo que respecta al tráfico de mercancías, debido a que tanto la LAV Madrid – Sevilla como la LAV Madrid – Toledo están diseñadas exclusivamente para tráfico de viajeros,* ***el criterio finalmente adoptado****, de acuerdo con la Dirección del Estudio, pasa por el* ***diseño de una LAV apta para tráfico mixto de viajeros y mercancías en el sub-tramo Oropesa – Talavera de la Reina (dando continuidad al tramo Oropesa – Extremadura) y tráfico exclusivo de viajeros en el sub-tramo Talavera de La Reina – Madrid, derivando en Talavera de La Reina el tráfico de trenes de mercancías hacia la actual línea convencional Madrid – Valencia de Alcántara*** *y desde ésta a la línea convencional Madrid – Alcázar de San Juan, evitando de este modo el acceso a Madrid de los trenes de mercancías por la línea Madrid – Valencia de Alcántara, actualmente saturada por el tráfico de trenes de cercanías de las líneas C-4 y C-5 entre Madrid y Humanes".*

En el Documento Nº 5*.- del presente Estudio se describe completamente el diseño realizado para el Nuevo Encaminamiento de Mercancías hacia Madrid, desde la mencionada Línea FC Madrid – Valencia de Alcántara a la altura de Villaluenga de la Sagra, utilizando las líneas ferroviarias existentes (FC Villaluenga/Yuncler – Algodor, FC Algodor – Castillejo/Añover y FC Madrid – Alcázar de San Juan)."*

Se decide esta opción sin analizar otras, y sin ser justificada a pesar de figurar en el Estudio la siguiente información:

En la página 10 de la Memoria de la Memoria, en la que se especifican los "Requerimientos funcionales y criterios de diseño" se dice:

"• Pendiente.

Con carácter general, para el diseño de nuevas líneas, en las que esté prevista la circulación actual o futura de mercancías ***no se superarán pendientes de 12,5 milésimas****. Cuando las condiciones orográficas y geotécnicas no permitan el empleo de estas pendientes,* ***se podrá emplear una rampa de 15 milésimas siempre y cuando se realice un estudio justificativo de que las pendientes, en la longitud propuesta****,* ***en la hipótesis más desfavorable de los tráficos de mercancías previsible en la línea, no suponen perjuicios significativos para la explotación de la línea****.* ***Excepcionalmente podrán adoptarse pendientes mayores, sin superar las 20 milésimas en ningún caso****, previa aprobación expresa de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, y solo en los supuestos contemplados".*

Página 24 de la Memoria:

"5.4.1.2 Tramo en trayecto

Una vez superadas la conexión del origen del tramo, la nueva plataforma ferroviaria discurre en una plataforma para doble vía con las siguientes características:

- *Tráfico exclusivo de viajeros en el sub-tramo Madrid – Talavera de la Reina y tráfico mixto en el sub-tramo Talavera de la Reina – Oropesa, que implica un diseño con pendientes longitudinales menores que el caso de tráfico exclusivo de viajeros, siendo estas como máximo de 12,5 ‰ en situación normal y 15‰ en situación excepcional."*

En el documento de "MEMORIA.- NUEVO ENCAMINAMIENTO PARA LOS TRENES DE MERCANCÍAS DE LA LÍNEA FERROVIARIA MADRID – VALENCIA DE ALCÁNTARA. TRAMO. MADRID – VILLALUENGA DE LA SAGRA." En el apartado "3. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS. CONDICIONANTES" a partir de la página 1 se especifica:

- *Línea 500.- Madrid – Valencia de Alcántara.*
  - *Rampa máxima de 22 ‰ (sentido Madrid – Extremadura) y 20 ‰ (sentido Extremadura – Madrid).*
- *Línea 504.- Villaluenga/Yuncler – Algodor.*
  - *Rampa máxima de 19 ‰ (sentido Villaluenga – Algodor) y 20 ‰ (sentido Algodor – Villaluenga).*
- *Línea 312.- Castillejo/Añover – Algodor.*
  - *Rampa máxima de 9 ‰ (sentido Algodor – Castillejo) y 3 ‰ (sentido Castillejo – Algodor).*
- *Línea 300.- Madrid – Alcázar de San Juan (Sub-tramo: Castillejo/Añover – Madrid)*
  - *Rampa máxima de 22 ‰ en ambos sentidos."*

Todo ello es reflejado en el siguiente mapa de las líneas con sus respectivas pendientes máximas.

Página 6 de la Memoria.

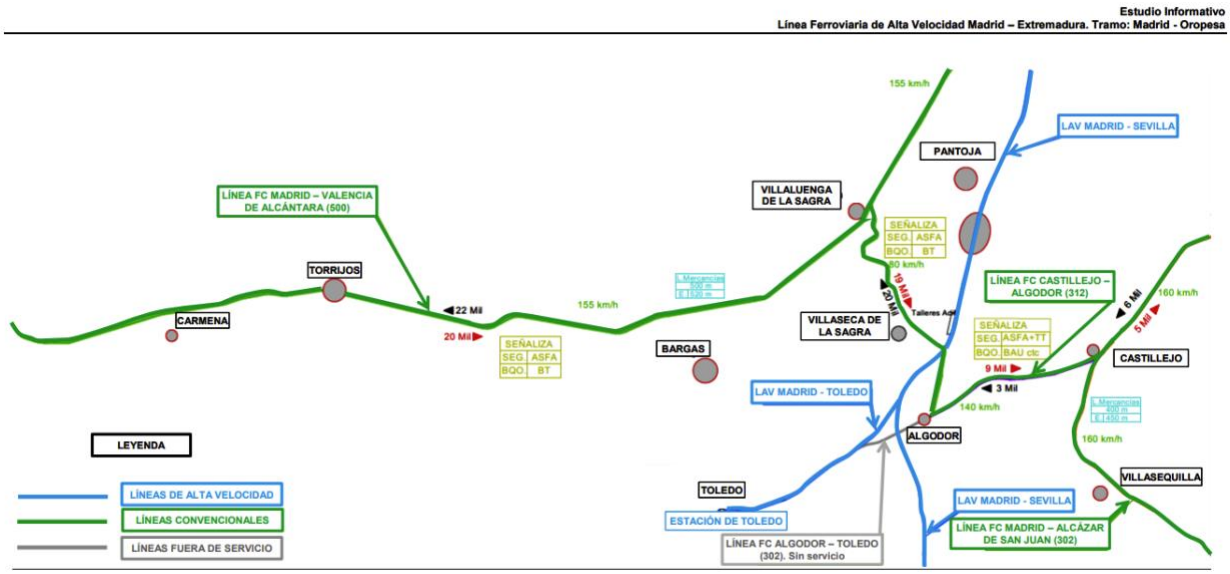
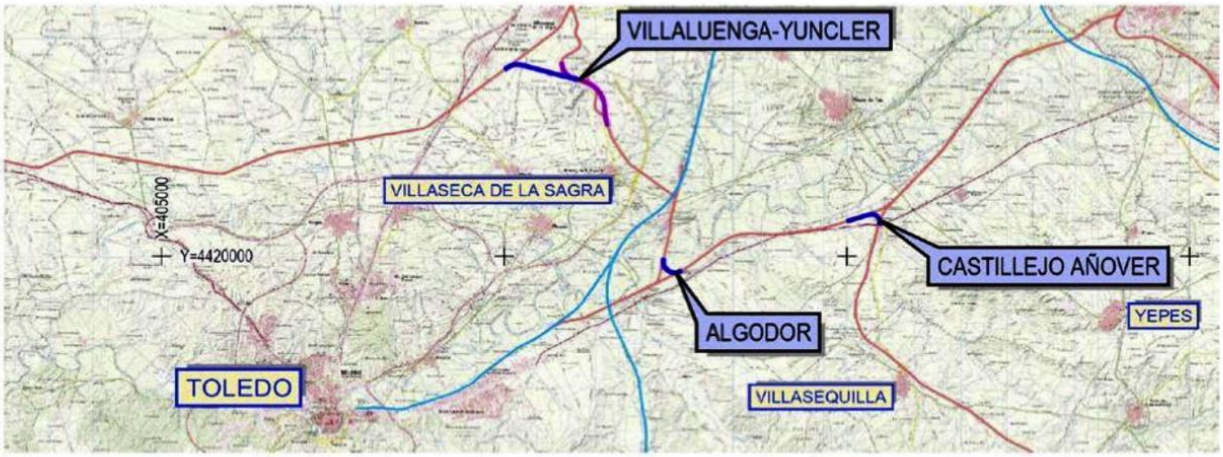


Figura 4.- Red Ferroviaria de Interés General en el ámbito del Estudio Informativo. Principales características. Fuente: Elaboración propia.

Al no encontrarse en el Estudio Informativo información suficiente sobre la alternativa elegida y sobre sus limitaciones, así como actuaciones a realizar para evitar dichas limitaciones, no parece que la opción elegida cubra las necesidades de una línea de mercancías que forme parte de la RTE-T y del Corredor Atlántico – Mediterráneo previsto para la circulación de trenes de 750 metros, pudiendo ser dicha alternativa suficiente sólo para movimientos de mercancías de menor volumen.

Gráfico 9. Detalle de las nuevas conexiones/baipás en Villaluenga, Algodor y Castillejo Añover



PROPUESTA: Se justifique suficientemente que con las obras previstas pueda este trayecto satisfacer las necesidades requeridas para convoyes de 750 m, tanto en pendientes como en Apartaderos, así como en las necesidades futuras de tráfico, tanto en el sentido Portugal - Centro Europa, pasando por Madrid, como en el sentido Asía - Centro Europa – Madrid - Puertos de Portugal. Y que, en todo caso, se contemplen las actuaciones necesarias para que de servicios a las necesidades a corto y medio plazo del territorio de proximidad del trayecto de la linea.

2.3.- SOLUCIÓN PARA LAS MERCANCIAS.

El origen de esta línea está en la RTE-T definida en la Decisión 884/22004/EC (29 de abril de 2004) del Parlamento y el Consejo Europeo en la que se establecen 30 proyectos Prioritarios (30PPs). Entre ellos se incluye el Eje 9 de Alta Velocidad de Pasajeros entre Lisboa y Madrid (por un trazado similar a la actual LAV Madrid- Extremadura en ejecución) y el Eje 16 de Mercancías entre los puertos Lisboa/Setúbal/Sines-Puertollano – Madrid – Zaragoza - París. Con posterioridad, en el año 2005, estas dos líneas, una de pasajeros y la otra de mercancías, son fusionadas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT) del Gobierno de España en una única línea de ferrocarril mixta para pasajeros y mercancías, que es propuesta a la UE para incorporarla a la RTE-T, y en la modificación del año 2011 se le incluye como la rama sur de las conexiones entre Portugal y España del Corredor Atlántico.

Ya entonces se escucharon muchas opiniones técnicas acerca de las dificultades de compatibilizar de manera óptima la alta velocidad de pasajeros y las mercancías. Si bien puede considerarse que, con un bajo volumen de servicios, técnicamente no debe haber dificultades y pueden compatibilizarse, conforme vaya incrementándose el volumen de servicios la operativa se dificulta, disminuyendo la calidad de servicio en ambos usos y claramente dificultando las velocidades medias de los servicios de pasajeros de alta velocidad.

Como ya hemos argumentado aquí en las consideraciones previas, tanto en pasajeros como en mercancías, los escenarios que eran imaginables en el año 2005 de flujos entre Portugal y España son radicalmente distintos a los que habría que hacer en la actualidad pues aquellos hoy se quedarían muy cortos frente a la realidad que en breve se manifestará, por lo que el Estudio Informativo debe contemplar desde el principio desviar las mercancías lo máximo posible de la línea de alta velocidad de pasajeros, así como identificar las máximas posibilidades futuras para que el servicio de mercancías pueda prestarse a las localidades afectadas directamente en el trazado.

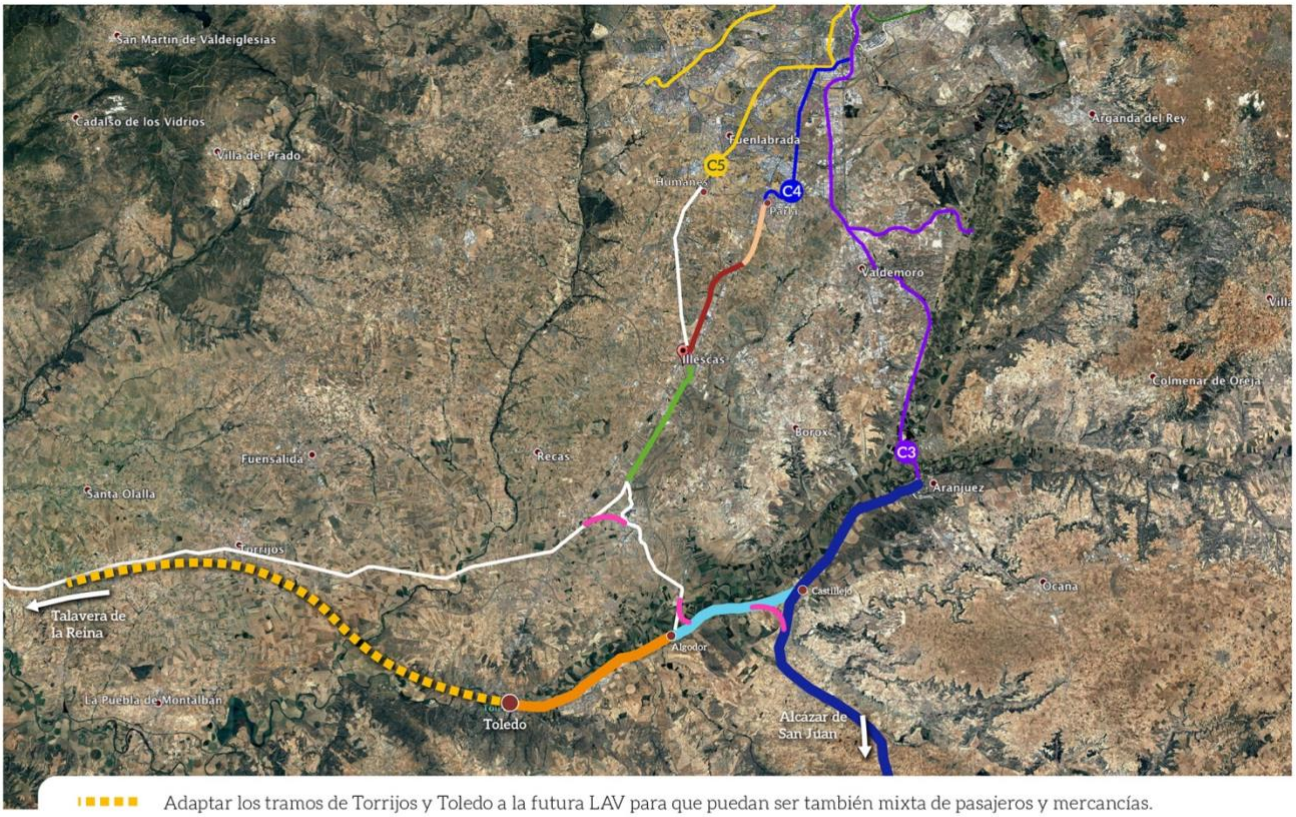
Otra consideración importante a tener en cuenta son las continuadas advertencias de la UE acerca de que Madrid devenga en un "cuello de botella" para las mercancías, debido a la consideración radial de las infraestructuras, impidiendo así el crecimiento del transporte de mercancías por ferrocarril en la Península Ibérica. Hay que tener en cuenta que el necesario incremento futuro del transporte de mercancías por ferrocarril por su eficiencia y sostenibilidad medioambiental puede verse impedido debido al colapso de Madrid, por lo que hay que intentar crear las condiciones para poder desviar todo lo posible los transportes que no tengan operativa específica en Madrid.

Por ello proponemos, además de la solución a corto plazo prevista en el Estudio Informativo, que puede mejorar la red significativamente para dar servicios en la actualidad, que se contemplen las siguientes alternativas:

- Que para los tramos previstos de pasajeros de alta velocidad denominados Torrijos y Talavera, se contemple la posibilidad futura de ser también línea para mercancías que conecte Talavera de la Reina con Toledo y se reconstruya la conexión de esta ciudad con la estación de Algodor (conexión en la actualidad desmantelada o sustituida por la de alta velocidad) y a partir de ahí conecte con Castillejo y la Línea Madrid- Alcázar de San Juan. Sería una alternativa para evitar en el futuro las pendientes en la alternativa propuesta en el estudio y dar la mejor salida a la zona de La Sagra, Talavera de la Reina, Toledo y el Norte de Extremadura, para conectar con Madrid, el Corredor Mediterráneo y el Sur de España.

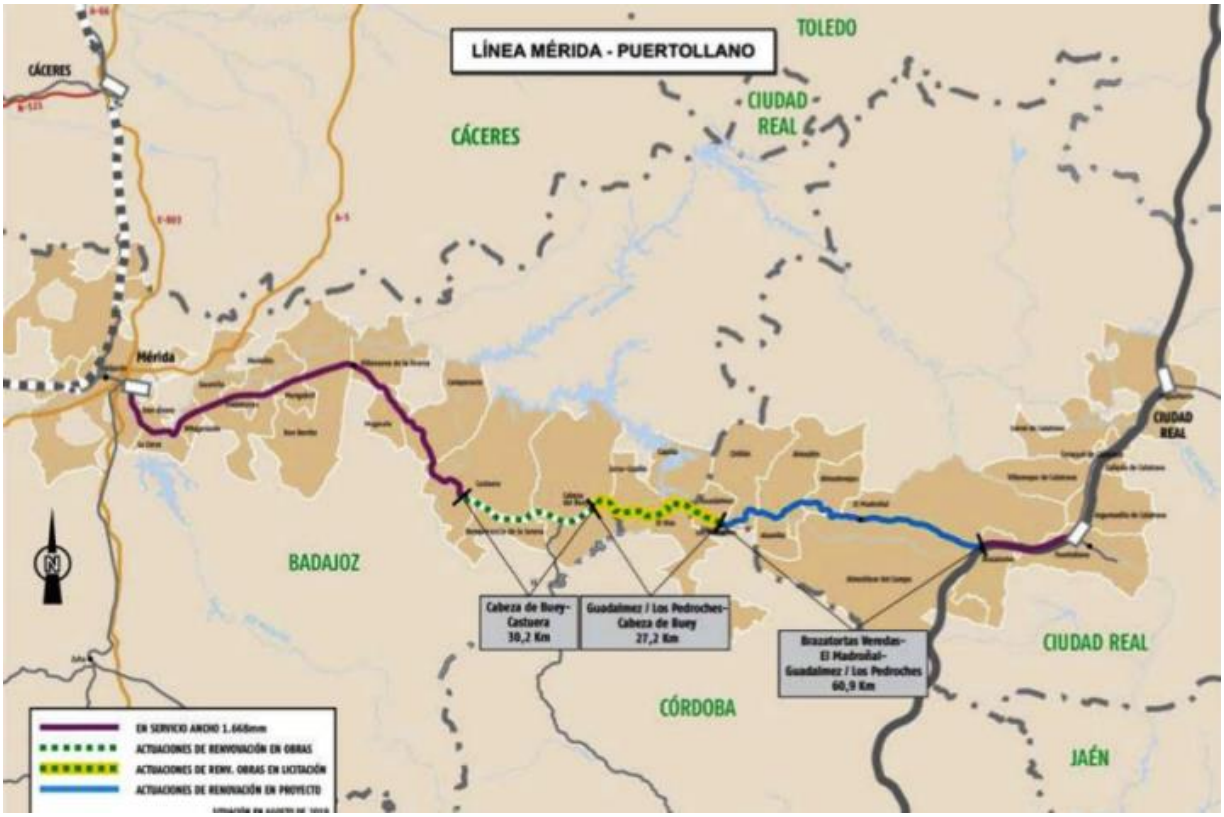
- Entrada en Madrid para la conexión con las estaciones de mercancías por distintas alternativas de Cercanías, en función de sus intensidades de tráfico y de horarios, incluso actividad nocturna. Por ello se hace necesario contemplar las conexiones de las Líneas C5, C4 y C3 con la Línea convencional Talavera de la Reina- Madrid.

acceso de mercancías



- Adaptar los tramos de Torrijos y Toledo a la futura LAV para que puedan ser también mixta de pasajeros y mercancías.
- Restablecer la conexión desaparecida entre Toledo y Algodor para el uso de mercancias y convencional.
- Conexiones previstas en el estudio informativo para facilitar el tráfico de mercancías en doble sentido entre la línea convencional de Talavera - Madrid y Alcázar de San Juan - Madrid.
- Mejora del tramo Algodor y Castillejo para la conexión de mercancías de la nueva LAV Extremadura con la convencional a Madrid-Alcázar de San Juan.
- Línea convencional Madrid - Alcázar de San Juan.
- Prolongaciones previstas en el 'Plan Integral de Mejoras de Cercanías de Madrid: 2018-2035' de la Línea C5 (Humanes-Illescas) y C4 (Parla-Torrejón de la Calzada) con electrificación y doble vía.
- Propuesta de electrificación y doble vía mejora de vía entre Illescas y Villaluenga de la Sagra.
- Propuesta de prolongación de la C4 de cercanías desde Torrejón de la Calzada a Illescas para aportar alternativa de entrada a Madrid.

Asimismo, con el fin de descargar al máximo posible la LAV Madrid - Extremadura del tráfico de mercancías que sea de punta a punta desde Portugal a Centro Europa y al Corredor Mediterráneo y evitar su paso por Madrid, se hace necesario insistir en el Estudio Informativo en la necesidad urgente de concluir las obras de mejora, seguridad y electrificación de la Línea Mérida – Puertollano - Manzanares, que permitiría conectar con el Corredor Mediterráneo directamente así como dar una alternativa a las necesidades del Norte de Extremadura y Toledo, descargando de tráfico de mercancías los tramos de la Provincia de Toledo.



Otra alternativa que es necesario contemplar, es la inclusión en la RTE-T y la construcción de la conexión ferroviaria entre Plasencia y Salamanca. Propuesta estudiada y realizada por el Consejo Económico y Social de Extremadura y planteada por la Junta de Extremadura y la Asamblea de Extremadura para la próxima revisión de la RTE-T prevista en 2022.

2.4.- LÍNEA CONVENCIONAL TALAVERA – MADRID.

Teniendo en cuenta los planteamientos del Estudio Informativo y las necesidades planteadas, 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.

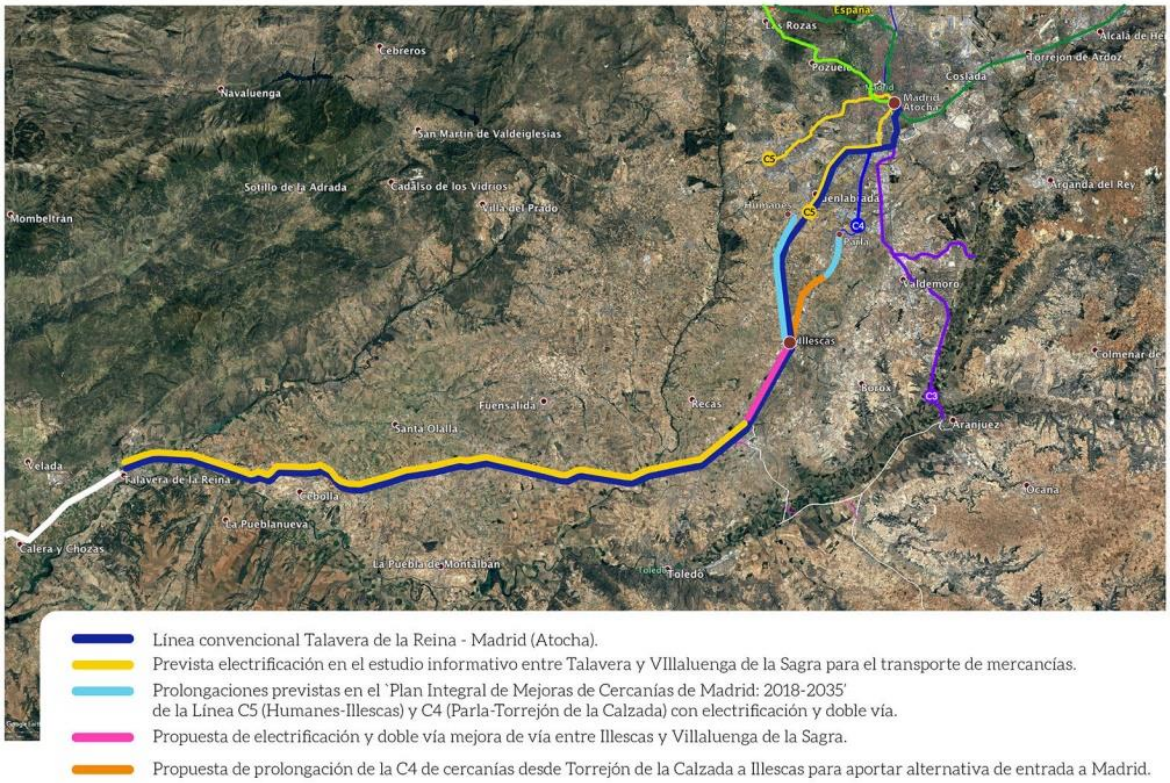
- Se propone la **duplicación de la vía**, **incrementos de PAET** y **eliminación de pasos a nivel** entre Talavera de la Reina e Illescas. En todo caso, que se analice al máximo esta posibilidad, en los tramos que sea posible, y añadir a las recientes actuaciones en las estaciones de Erustes, Villamiel 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.

convencional pasajeros Talavera de la Reina - Madrid



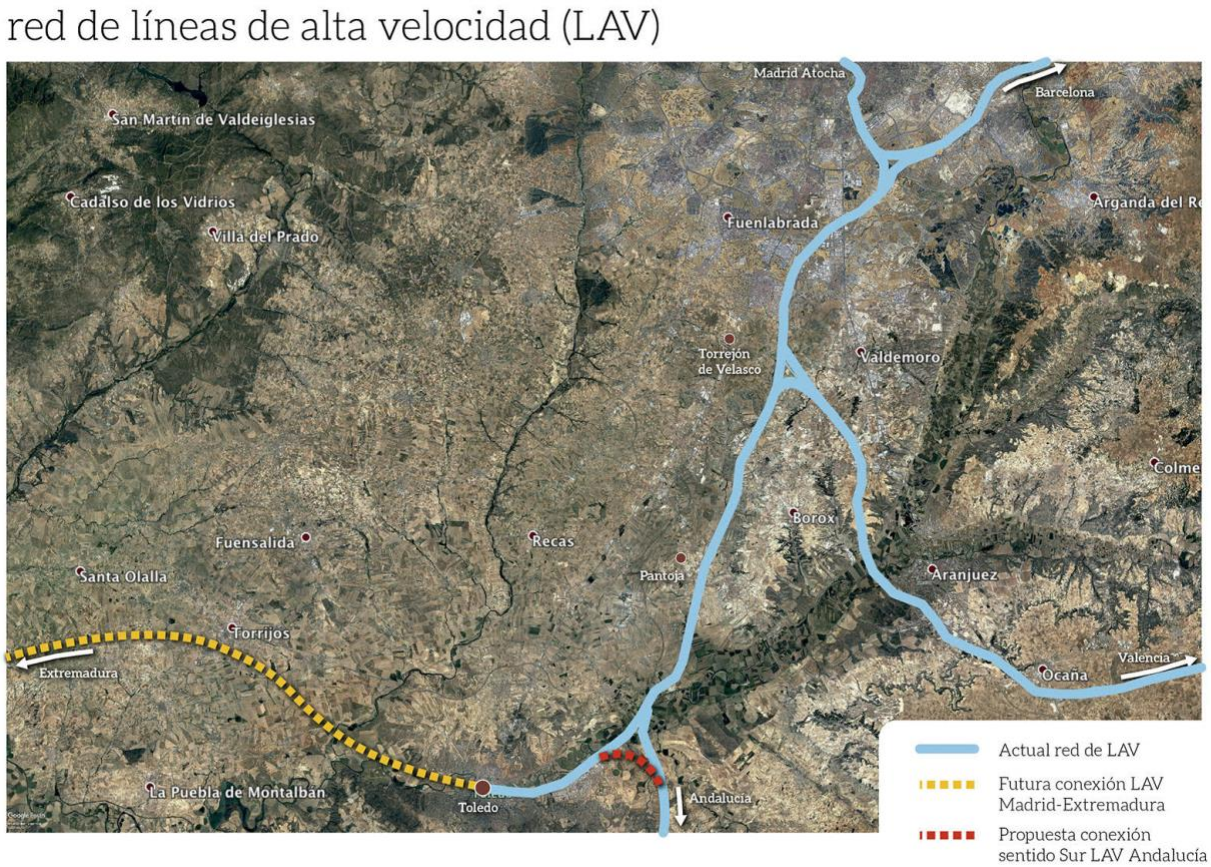
2.5.- CONEXIÓN CON LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID- SEVILLA

Se propone que se contemple la ejecución de un vial de acceso de la Línea de Alta Velocidad de Extremadura a la Línea de Alta Velocidad Madrid – Andalucía en su sentido Sur, que no está contemplada en el Estudio Informativo y que es especialmente importante para el uso de la linea para servicios de media distancia o regionales.

Hay que tener muy presente que en la actualidad la operativa de pasajeros está ya liberalizada y podrán aparecer operadores que ofrezcan cuantos servicios se detecten posibles. Sobre las lineas de Alta Velocidad

podrán diseñarse servicios, en la actualidad no contemplados, y algunos de ellos destinados a turismo, ahora no previstos, o cercanias y regionales, que en la actualidad no existan.

De esta manera la línea objeto de Estudio Informativo podría integrarse plenamente en la red ibérica de Alta Velocidad.



2.6.- REVISION DE LOS PLANES DE OBRA.

Si se comparan los planes de obras presentados en el Estudio Informativo con los previstos en múltiples compromisos anteriores y ejecutados en otras obras similares parecen excesivos en cuanto a lo prolongado de sus plazos, y más teniendo en cuanta los ya excesivos retrasos acumulados, los trabajos realizados con anterioridad y las características de este territorio el cual no tiene especiales dificultades que superar.

En ningún caso será aceptable que la totalidad de la infraestructura no entrase en servicio antes del 2030 como está establecido en los compromisos internacionales, por ello es improcedente establecer la finalización de obras en el 2030, que además de tener plazos adicionales para su puesta en uso, pueden surgir incidencias que fuercen a nuevos retrasos.

PROPUESTA: Revisar el Plan de Obra con el objetivo de acortar al máximo los plazos de final de obras y de entradas parciales en servicio de las infraestructuras construidas y finales del Corredor para cumplir los compromisos internacionales y con la ciudadanía.

CONCLUSIONES DE LAS OBSERVACIONES, ALEGACIONES Y PROPUESTAS DE CARÁCTER GENERAL AL ESTUDIO INFORMATIVO

- Se debería considerar la división de los expedientes de la Declaración de Impacto Ambiental por tramos que sean homogéneos en características y problemáticas y en aportar soluciones independientes y autosuficientes, salvo que existiese la seguridad de la aprobación de las DIAs de todos los tramos de manera que se pudiese asegurar que no se produciría la situación consistente en que por dificultades de aprobación de un tramo se retrasase la aprobación de las DIA del resto de tramos.

- La solución aportada en el Estudio Informativo a las mercancías es cortoplacista y adolece de una muy limitada visión de futuro. Hay que justificar que las actuaciones a realizar solucionan los problemas de pendientes que no cumplen los requerimientos actuales y futuros del transporte de mercancías.

- La previsible (o simplemente muy probable) intensidad futura de tráfico de mercancías y pasajeros, hará muy difícil la gestión del tráfico compatibilizado. Deberán buscarse soluciones para desviar lo máximo posible el tráfico de mercancías que no aporte valor a los territorios del trayecto así como conectar lo máximo posible en red las vías disponibles para mercancías.

- La línea convencional directa de Talavera de la Reina a Madrid debe inmediatamente someterse a mejoras que permitan optimizar su uso, incrementando su intensidad de tráfico, tiempos en trayectos y electrificación.

- La Línea de Alta Velocidad de Extremadura debe contemplar una conexión en sentido sur con la LAV Madrid - Andalucía.

- Debe revisarse el Plan de Obras para poder crear las condiciones administrativas, presupuestarias y de ejecución de obras que permitan minimizar los plazos, incorporar obras lo antes posible al servicio y cumplir los compromisos internacionales y con la ciudadanía.

ANEXO:

EMPRESAS PARTICIPANTES EN LA PLATAFORMA EMPRESARIAL SUDOESTE IBÉRICO EN RED

Enero 2021