sudoeste ibérico redes

OBRAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Madrid- Lisboa

corredor sudoeste ibérico

SITUACIÓN, PERSPECTIVAS Y NECESIDADES DE IMPULSO

15 de Mayo de 2020

objetivo 21 lisboa madrid

conectando europa

"No es que tengamos poco tiempo, es que hemos perdido mucho" (Séneca)

"La mayoría de las personas sobrevaloran lo que pueden hacer en un año, e infravaloran lo que pueden hacer en diez" (Bill Gates)

0.- INTRODUCCIÓN

Este informe ha sido realizado por la plataforma privada e independiente **SUDOESTE IBÉRICO EN REDES** que está impulsada y patrocinada por empresas y entidades, españolas y portuguesas, del Sudoeste Ibérico (ver anexo), con el fin de generar los consensos, voluntades y decisiones entre administraciones públicas y entidades privadas para conectar plenamente el Sudoeste Ibérico a las **redes globales del Siglo XXI** (ferrocarril, carreteras, aéreas, energéticas, digitales, medioambientales, de aguas, de conocimiento y de innovación) y de esta manera transformar el territorio de una visión de espacio de lugares, estático y aislado a una de flujos, dinámica y de conexiones, en lo que denominamos **CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO** como redes integradas con su entorno para poder ser un **nuevo eje de desarrollo europeo en el horizonte 2030.** Es el **INFORME 1 de mayo de 2020** que se irá actualizando cada dos meses.

El Corredor Sudoeste ibérico es un **espacio transnacional europeo,** de fronteras difusas, que viene a coincidir con las **penillanuras del Tajo y Guadiana** en su discurrir desde el centro peninsular hacia el Atlántico. Es la conexión más directa entre Lisboa y Madrid y de los puertos y ciudades del centro y sur de Portugal (Lisboa, Setúbal, Sines y Algarve) con Madrid y los puertos y ciudades del Corredor Mediterráneo, formando su eje central ferroviario parte del Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T). Es un eficaz concepto e instrumento de conexión y acercamiento entre Portugal y España para impulsar y aunar voluntades e intereses que faciliten afrontar los retos del siglo XXI. No pretende ser ni la única conexión ni minusvalorar la importancia y urgencia del resto de conexiones ibéricas, pero revindica la importancia y lo esencial de esta conexión para toda **España y Portugal** y muy especialmente para **Madrid y Lisboa.**

Este informe, **cerrado el 15 de mayo de 2020**, solo contempla actuaciones en las conexiones ferroviarias de mercancías y pasajeros entre Lisboa/Sines con Madrid. Para analizar la situación y previsiones de las infraestructuras ferroviarias programadas para estas conexiones, centraremos el enfoque de este documento en las expectativas y objetivos de los posibles nuevos servicios disponibles para los usuarios, más que en las obras que son necesarias para que esos servicios se puedan cumplir, que sin duda son el medio y no el fin en sí mismas.

Definimos tres etapas como puntos de llegada y retos, pero que son un proceso continuo de mejoras conforme vayan terminando actuaciones y poniéndose en servicio:

- Año 2021. Objetivo 21: Conexión Lisboa-Madrid.

- Año 2025. Objetivo 25: Conexión electrificada Lisboa-Madrid

- Año 2028: Objetivo 28: Conexión de Alta Velocidad Lisboa- Madrid

1.- 2021. OBJETIVO 21: CONEXIÓN MADRID-LISBOA

Planteamos como posible y necesario objetivo colectivo que el próximo año 2021 pueda existir un nuevo servicio Lisboa-Madrid por Extremadura que circule en España entre Badajoz y Plasencia por las nuevas infraestructuras construidas y entre Plasencia a Madrid por las antiguas vías convencionales con mejoras realizadas y puesta en funcionamiento del nuevo sistema de seguridad, señalización y telecomunicaciones, en la actualidad en ejecución de obras. En la parte portuguesa el tren debería usar la Linha do Leste que une Entroncamento – Abrantes - Elvas, y que también ha recibido mejoras en el último año y sería recomendable algunas mejoras de bajo alcance.

Situación:

España:

- Existen retrasos en las actuales obras de construcción de las plataformas, de montaje de vías e instalaciones de seguridad y señalización en ejecución entre Plasencia, Mérida y Badajoz. Algunos de los retrasos son asignables a la crisis sanitaria, pero otros son anteriores y vienen derivados de los retrasos en varias licitaciones esenciales. Además, y debido a la situación de emergencia, existen riesgos de que puedan estar solucionados en breve, lo que podría afectar a los plazos de puesta en servicio de la nueva línea entre Plasencia y Badajoz.
- Faltan por iniciarse y licitarse obras de conexión y mejoras de las líneas convencionales actuales con las nuevas plataformas construidas. Faltan:
    - Conexiones en Plasencia (renovación Bypass Plasencia y adecuación de las estaciones de Monfragüe y Plasencia). Sin licitarse.
    - Montaje de vía en la conexión ya finalizada de Cáceres Sur y montaje de segunda vía entre Cáceres y Mérida. Adjudicada y sin comenzar.
    - Conexiones en tramo Badajoz-Mérida (La Garrovilla, Montijo y Novelda). Sin licitarse.
    - Renovación de accesos y vías en las estaciones de Cáceres, Mérida y Badajoz. Sin licitarse.
- Existe un retraso de un año en el contrato de las obras de suministro eléctrico al sistema de seguridad de la línea convencional Monfragüe - Humanes (Plasencia-Madrid). Por ello es posible que no esté terminado y en servicio hasta mediados de 2021 si no se aceleran estas obras.
- Es necesario que se continúen con las obras de mejoras en la línea convencional Monfragüe-Humanes. Las actuaciones en esta línea que se llevaron a cabo en mayo del 2019 permitieron mejorar los tiempos de trayecto en 20 minutos. Estas actuaciones deben continuar. Cada actuación es una mejora del servicio actual.
- En los próximos meses deberían iniciarse las pruebas de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) para la autorización de la circulación de un tren diésel de altas prestaciones con sistemas de seguridad ASFA (200 Km/h). Se estima que comenzarían este verano, pero para ello deberían estar al menos terminadas varias conexiones y parte de las nuevas instalaciones de seguridad y señalización, por lo que

no existe compromiso sobre fecha de finalización. Posteriormente se requerirá la disponibilidad de material circulante y de personal cualificado para poder prestar este servicio. RENFE debería trabajar ya en este objetivo (que hasta donde sabemos no lo está haciendo).

- Estas actuaciones, anunciadas por el Ministerio y Adif en las últimas reuniones con la Junta de Extremadura y el Pacto del Ferrocarril en noviembre de 2019, y sobre las que ahora mismo hay serias dudas de que cumplan, deberían permitir que a mediados del 2021 pudiese circular un servicio de trenes de altas prestaciones diésel entre Madrid y Badajoz que permitiese un tiempo de trayecto en un entorno de 4 horas. Las actuaciones para la exigencia del cumplimiento de estos objetivos debe ser prioritaria.
- Con posterioridad a la entrada en funcionamiento de este servicios diésel deben concluirse las obras de electrificación entre Plasencia y Badajoz, para que en 2022 pudiese entrar en funcionamiento un tren hibrido diésel-eléctrico que mejorase tiempos y calidad del servicio. En la actualidad ya se ha iniciado el montaje de catenaria entre Plasencia, Cáceres y Peñas Blancas, pero falta salir a licitación la electrificación del tramo Peñas Blancas-Mérida-Badajoz, que ya acumula varios meses de retraso.

Portugal.

- En la actualidad ya podría circular un tren entre Lisboa y Elvas/Badajoz por la denominada Linha do Leste. Los tramos entre Frontera Caya-Elvas-Abrantes están en buen estado (con velocidades de entre 130, 120 y 100 km/h) y en pleno funcionamiento para mercancías, mientras el tramo Abrantes- Entroncamento- Lisboa está electrificado y permite en algunos puntos hasta 160 y 200 Km/h. El problema principal viene dado por la dificultad para el cruce de trenes en el tramo Abrantes – Elvas debido a la falta de bloqueo automático, al cierre y mal estado de sus estaciones. Para poder optimizar su uso y aumentar su capacidad son necesarias pequeñas actuaciones en como mínimo 2 estaciones y recomendable 5 que permitan el cruce de los trenes para poder compatibilizar la línea con los actuales servicios y poder dar cobertura al menos a Portalegre y Ponte de Sor. Así mismo la UE ha indicado la obligación de que a partir del año 2021 todas las líneas en uso tengan sistemas automáticos de seguridad y gestión del tráfico. Son inversiones de bajo volumen que están previstas realizarse en el año 2023 y que habría que gestionar para que se adelantasen, gestiones que de forma general ha manifestado el Gobierno Portugués que tiene voluntad de realizar.

  También está prevista la electrificación de esta vía en los planes actuales de inversión en el horizonte 2030. Esta línea es necesaria para el Alto Alentejo, imprescindible para todo Portugal y especialmente para el Puerto de Sines y Lisboa mientras no esté disponible la nueva conexión Evora –Elvas, de gran utilidad para Lisboa debido al colapso de su aeropuerto, por su altísimo crecimiento de operaciones en los últimos años, y también de gran utilidad para el Puerto de Leixões y resto de puertos del Norte de Portugal para su conexión con los puertos ibéricos del Mediterráneo. Se hace

especialmente urgente mejorar esta línea debido a que está previsto que se corte por obras la Linha do Beira Alta entre Pampilhosa y Guarda (futuro Corredor Internacional Norte), y la alternativa provisional por la Linha da Beira Baixa requiere obras previas entre Covilhã y Guarda por la Serra da Estrela que además de estar muy retrasadas hay dudas sobre su capacidad para soportar la necesaria intensidad de trenes de mercancías pesadas.

- Los tiempos estimados entre Lisboa y Badajoz por la Linha do Leste pueden estar por debajo de las 3 horas.

La puesta en funcionamiento de este nuevo servicio entre Lisboa y Madrid podría llevarse a cabo en 2 fases: primero Badajoz-Madrid a mediados del año 2021 y posteriormente en el último trimestre del 2021 la conexión completa Lisboa-Madrid.

No obstante, si los retrasos derivados de la crisis pudiesen afectar a estos plazos, y de cara a evitar que esto condicione cualquier mejora en el servicio, otra opción sería extender el recorrido del actual Talgo Madrid-Badajoz hasta Lisboa, sin esperar a poder usar las nuevas infraestructuras. Esto podría hacerse ya efectivo, con un tiempo de recorrido muy inferior a los actuales, y pondría en evidencia y justificaría la necesidad y urgencia de que se agilicen y concluyan las obras en curso y pendientes.

Este objetivo debería trabajarse inmediatamente entre los operadores de España y Portugal, incluirse en la agenda de la **Cumbre Ibérica de 2020 prevista en Guarda** y asumirse como compromiso para el próximo año 2021.

2. 2025: OBJETIVO 25: CONEXIÓN ELECTRIFICADA LISBOA-MADRID.

España.

- Existe el compromiso de tener concluidas en el año 2021 las infraestructuras eléctricas entre Badajoz y Plasencia. Entre Plasencia - Cáceres – Peñas Blancas, están realizadas las adjudicaciones y las obras en marcha, y no debería haber inconvenientes para su terminación en 2021. La electrificación del tramo Peñas Blancas - Mérida – Badajoz no se ha licitado todavía, por lo que existen fundadas dudas de que pudiese estar concluida la electrificación en 2022.
- Para el tramo de la Línea de Alta Velocidad entre Plasencia y Talayuela (Limite de la provincia de Toledo) existía el compromiso de estar concluido en el año 2023. En estos momentos resulta difícil cumplir este compromiso, ya que algunos de los tramos adjudicados y contratados están pendientes de revisión de los proyectos y modificación de presupuesto, e inicialmente tienen periodos de ejecución de 36 meses. Con posterioridad hay que ejecutar la superestructura y la electrificación. Por otra parte existen dos tramos con diferentes niveles en el proceso. El tramo de Malpartida de Plasencia-Estación de Plasencia está pendiente de adjudicar, estando paralizado el proceso por el Decreto de Estado de Alarma y el tramo urbano de Navalmoral de la Mata está en proceso de elaboración y aprobación del proyecto y por tanto de todos los trámites posteriores para su licitación y adjudicación. Existe también el riesgo de que la crisis económica derivada de la crisis sanitaria pueda influir

en el desarrollo de todos los tramos que faltan entre Casatejada y Plasencia, como ya ha ocurrido en ocasiones anteriores sin apenas resistencia regional o capacidad de exigir el cumplimiento de los compromisos. Sería inadmisible que la falta de agilización de estos trámites llevase a aplazarlos de nuevo por priorizar otras líneas, como ya pasó en la anterior crisis. Hay que evitar ese riesgo haciendo un seguimiento permanente y exigiendo desde las instancias y representantes regionales la inmediata solución de las trabas que impiden el inicio de estas obras que están dotadas presupuestariamente.

- El tramo de la Provincia de Toledo denominado Oropesa –Madrid está en ejecución el Estudio Informativo del nuevo trazado con la declaración de Impacto Ambiental. Dicho proyecto se contrató en febrero de 2018 con un plazo de ejecución total, incluida la Declaración de Impacto Ambiental, de 2 años. Por tanto, por contrato, tendría que haber estado totalmente concluido en febrero del 2020. Sin embargo no se ha realizado ni la exposición pública del proyecto, previa a la DIA, que existía el compromiso de haberse realizado a finales de 2018. A estas alturas acumula ya casi medio año de retraso sobre el compromiso de la total finalización y un año y medio sobre la exposición pública. Esta actuación que corresponde al Ministerio de Fomento requiere urgente solución e impuso para su total terminación.
- No es posible en la actualidad hacer previsiones sobre la finalización de este tramo de la provincia de Toledo, especialmente del tramo Talavera de la Reina- Toledo. Por ello proponemos que estas actuaciones se dividan en dos sub-tramos con dos consideraciones muy diferentes:
    - **Oropesa de Toledo- Talavera de la Reina**: Se priorice su ejecución y electrificación total, con el objetivo de estar concluida en 2024. Somos consciente de la dificultad de asumir este compromiso en la actualidad al no haber estudio informativo, DIA, ni proyectos, pero si se prioriza y se dota de recursos puede ser un objetivo a alcanzar.
    - **Talavera de la Reina- Madrid.** Debe tener dos actuaciones paralelas, atendiendo a la necesidad de mantener una doble conexión de alta velocidad por Toledo y paralelamente conexión directa por vías convencionales electrificadas con doble vía, para uso de mercancías y de trenes regionales o convencionales.
        - La vía convencional Talavera de la Reina - Humanes debe reformarse con urgencia para duplicar vías, electrificarse y dar entrada directa a Madrid distinta a la actual que comparte con líneas de cercanías que tienen prioridad. Estas actuaciones pueden hacerse por fases y con un horizonte de 3 años, para que entren en uso conforme se hagan las mejoras y puedan estar finalizadas completamente en 2024. Esta actuación y tiempos resultaría factible en tanto no implique modificaciones de trazado, pero cada tramos mejorado supone una mejora en el servicio global.
        - LAV Talavera - Toledo- Madrid. Seguir sus actuaciones conforme los proyectos que se definan con los compromisos de finalización y puesta en uso en 2028.

- Actuaciones en la Línea **Mérida – Puertollano** de mejoras de la línea y electrificación. Ejecución de obras de renovación completa de las infraestructuras viarias entre Castuera y Brazatortas y de la completa electrificación entre Mérida y Puertollano con un horizonte de finalización total en 2023. En la actualidad se han dividido las obras en 3 tramos, dos de ellos ya se encuentran en obras (Castuera-Cabeza del Buey-Guadalmez), pero uno continúa pendiente de licitación (Guadalmez-Brazatortas, que ya acumula varios meses de retraso). Se ha contratado en 2020 el proyecto para la electrificación y la declaración de impacto ambiental, que tiene un periodo de ejecución de 18 meses. Tras las obras de la renovación total de las vías, que deberían estar finalizadas en 2021 debería procederse a las obras de electrificación, por lo que debería este concurso estar licitado a principios de 2022. El horizonte 2023 es, en la actualidad, posible de cumplir si hay voluntad política y administrativa de las partes necesarias para ello. Es muy importante que la electrificación no se vea afectada por recortes o reprogramaciones presupuestarias.

Portugal.

- La línea **Lisboa- Evora – Elvas**, que será la futura Línea Mixta de Alta Velocidad tiene diferentes consideraciones por tramo.
    - Tramo **Lisboa-Evora**. Inicialmente en el futuro se usará la actual línea en funcionamiento que está electrificada y permite velocidades de hasta 200 km/h. En este tramo se conectará en Poceirão con la línea procedente de Sines.
    - Tramo **Évora- Elvas**. Se está construyendo en la actualidad con las características mínimas requeridas por la UE como de Alta Velocidad (una sola vía electrificada hasta 250 km/h) pero con todas las características necesarias para ser escalable con posterioridad para que sea equiparable a la actual Alta Velocidad Española o Europea. Se ha dividido la obra en 4 tramos, 3 de ellos están en ejecución, y un pequeño tramo urbano en Évora de 8 km no tiene aún la Declaración de Impacto Ambiental. Se espera que en los próximos 3 meses esté resuelta y salga la licitación de las obras. Portugal trabaja con el horizonte de que esté totalmente concluida en el 2023. Los tramos definidos son:
        - Evora- Evora Norte (8,5 km): Pendiente DIA.
        - Evora Norte- Freixo (20,5 km): En ejecución, plazo 18 meses.
        - Freixo- Alandroal (20,5km): En ejecución. Comienzo septiembre 2019. Plazo 24 meses.
        - Alandroal- Linha do Leste (Elvas) (37,2 +1,2Km): En ejecución. Comenzaron los trabajos en noviembre de 2029 con un plazo 28 meses de ejecución.
        - Otros concurso relevantes:
            - Electrificación Évora-Frontera (vías y catenarias): Pendiente DIA y licitación.
            - Sistemas Seguridad y Señalización ETCS Évora-Frontera: Adjudicado y en ejecución.

- Tramo **Elvas- Caya**. La nueva línea conectará con la actual estación de Elvas y usará el trazado de la histórica Linha do Leste hasta la frontera, que ya ha sido completamente reformado en este tramo, quedando únicamente pendiente la electrificación anunciada de esta línea. En este tramo está previsto que en este año 2020 se inicie la implantación del nuevo sistema de señalización y seguridad ECTS, que posteriormente se extenderá hasta Évora.

- No está definida ni decidida la conversión completa de la Línea Lisboa- Elvas en Alta Velocidad. El mayor inconveniente por parte de Portugal está en la necesidad de un nuevo puente para atravesar el Tajo. En el último año se ha empezado a poner este debate en agenda política y de opinión pública, relacionándolo con la definitiva ubicación del nuevo aeropuerto de Lisboa. La UE en la actualidad tiene definida la finalización antes de 2030. Este es un asunto en estos momentos sin definición y que probablemente sea la propia demanda del servicio en funcionamiento la que marque y acelere los tiempos.

- La electrificación de la Linha do Leste en Portugal entre Abrantes y Elvas está en el Plane Nacional de Inversiones 2030. Inicialmente estaba para ser comenzada con posterioridad a 2023, pero en las últimas elecciones se adquirió el compromiso político de ser ejecutada en la actual legislatura y recientemente el Gobierno de Portugal ha solicitado a la UE adelantar las inversiones previstas, lo que podría permitir tenerla disponible en 2023. Paralelamente la UE está obligando a que se implante en todas las líneas en servicio el próximo año sistemas de señalización y seguridad automáticos, que deben también implantarse en esta línea.

- Sería muy oportuno e importante plantear como proyecto piloto europeo la puesta en servicio entre Entroncamento y Puertollano de un **tren de hidrógeno** permitiendo la conexión ferroviaria entre Lisboa y Madrid con fuentes eléctricas y renovables. Este proyecto pionero en la Península Ibérica, pero ya desarrollado en otros países europeos, puede abrir una vía de innovación y desarrollo de la movilidad por hidrógeno con apoyos financieros de distintas fuentes de gran importancia para el Corredor Sudoeste Ibérico.

Considerando la situación actual de las obras y las posibles expectativas se podría afirmar que una conexión electrificada entre Lisboa y Madrid sería posible:

- **Año 2023** por la histórica Linha do Leste en Portugal y la vía Mérida- Puertollano en España. (tiempos posibles de 6 horas)
- **Año 2025**: En Portugal por la nueva infraestructura ferroviaria entre Evora y Elvas y en España por las nuevas infraestructuras que se han construido entre Badajoz y Talavera de la Reina, y las convencionales reformadas y optimizadas entre Talavera de la Reina y Madrid. (Tiempos posibles de 4 horas y media)

3.- 2028 OBJETIVO 28. ENTRADA EN USO ALTA VELOCIDAD ENTRE LISBOA Y MADRID

La UE tiene marcado como objetivo concluir la actual Red Básica Transeuropea de Transportes (RTE-T) en 2030. Dentro de esta red está definida como una vía mixta pasajeros- mercancías de Alta velocidad la Conexión Lisboa/ Sines – Madrid. Debería ser un objetivo de ambas naciones que en el próximo ciclo presupuestario europeo (2021-2026) con sus posibles prórrogas de 2 años permitiesen tener en uso completamente estas infraestructuras que se aprobaron, financiaron y comprometieron por la UE en 2004 para estar concluidas en el año 2010.

Este INFORME 1 de "Obras de las infraestructuras ferroviarias Madrid- Lisboa: Situación, perspectivas y necesidades de impulso" se ha cerrado a fecha 15 de mayo de 2020. Se irán haciendo seguimiento de las actuaciones y actualizaciones de la información disponible para sacar nuevos informes cada 2 meses. El próximo INFORME 2 está previsto su cierre el 15 de julio de 2020.

Estamos planteando actuaciones inmediatas para paliar una realidad actual de incomunicación insostenible para los dos países y para la Unión Europea y para hacer posible que en el año 2028 puedan estar concluida unas infraestructuras que noviembre de 2003 en la Cumbre Ibérica de Figueira da Foz los Gobiernos de España y Portugal acordaron que estarían en servicio para el transporte de mercancías en el 2008 y para pasajeros en alta velocidad en el 2010, acuerdos que fueron aprobados y dotados financieramente en marzo del 2004 por el Parlamento Europeo y la Comisión Europea. 16 años después tenemos una perspectiva de finalización más larga que cuando se decidieron en 2004, y si no se actúa con urgencia y diligencia esta situación la podemos prolongar en el tiempo sin expectativas de finalización. En este informe se plantea la finalización de la conexión de alta velocidad en el año 2028, es decir con 18 años de retraso sobre la fecha aprobada, y con características menores que las previstas inicialmente. Todo retraso sobre esta fecha propuesta supondrán nuevos y acumulados retrasos a los ya existentes. Es imprescindible que los dos Estados asuman esta conexión como prioridad y como un asunto estratégico de Estado para afrontar conectados los grandes retos del siglo XXI y superar la desconexión secular.

15 de mayo de 2020

ANEXO I: PRIORIDADES INMEDIATAS URGENTES

1.- Desbloquear la actual paralización de los procesos administrativos de contratación debido al Decreto de Estado de Alarma e inicio inmediato de obras de las siguientes actuaciones:

- Resolución de los trámites pendientes para el inicio de las obras de los contratos ya firmados de los siguientes tramos.
    - Casatejada - Toril
    - Toril - Rio Tiétar
    - Rio Tiétar – Malpartida de Plasencia
- Adjudicación de definitiva, firma de contrato e inicio de las obras:
    - Tramo Malpartida de Plasencia –Fuentidueñas - Estación de Plasencia.
- Licitaciones necesarias para la conexión de nuevas plataformas a estaciones:
    - Conexiones en Plasencia
    - Conexiones en tramos Mérida- Badajoz
    - Renovaciones vías y accesos de Estaciones de Badajoz, Mérida, Cáceres.
- Renovación de las vías de línea de Mérida- Puertollano
    - Licitación del tramo Guadalmez- Brazatortas.
- Adjudicación y contratación conexión ferroviaria de la Plataforma Logística Suroeste.

2.- Finalización del proyecto de Estudio Informativo y Declaración de Impacto Ambiental del trazado Oropesa – Madrid (Provincia de Toledo), que tenía como plazo final de terminación febrero de 2020. Es necesario el planteamiento de una solución urgente de una línea paralela a la de Alta Velocidad de Talavera de la Reina a Madrid, electrificada y doble vía, y con acceso directo y preferencial a Madrid, que pueda a corto plazo entrar en servicio por tramos según vayan siendo reformados.

3.- Portugal:

- Aprobación y licitación del tramo urbano de Évora de la Linha Internacional Sul.
- Aprobación y licitación de las actuaciones menores de mejora de la Linha do Leste.

4.- Acuerdos entre los Gobiernos de España y Portugal y entre los operadores de los dos países para la entrada en funcionamiento de un servicio Lisboa –Madrid de pasajeros por Alentejo – Extremadura en el año 2021.

ANEXO II: PLATAFORMA SUDOESTE IBÉRICO EN REDES

En mayo de 2020 la plataforma Sudoeste Ibérico en Redes está compuesta por los siguientes miembros:

EMPRESAS PARTICIPANTES Y PATROCINADORAS

ENTIDADES COLABORADORAS

ANEXO III: OTRAS PROPUESTAS DE LA PLATAFORMA

La plataforma Sudoeste Ibérico en Red paralelamente a este documento concreto sobre las Conexiones Lisboa –Madrid en el momento de la crisis sanitaria de urgente resolución, tiene en un documento con las "Propuestas para la transformación del Corredor Sudoeste Ibérico. Horizonte 2021- 2030" que se sintetizan en las siguientes 12 propuestas:

1.- Finalización del estudio informativo y la declaración de impacto ambiental de la LAV de Extremadura en la provincia de Toledo.

2.- Licitación y en ejecución de los contratos pendientes para la conclusión del trazado Elvas- Évora del Corredor Internacional Sul en Portugal.

3.- Entrada en funcionamiento del servicio de ferrocarril de Altas Prestaciones entre Badajoz y Madrid en 2020.

4.- Entrada en funcionamiento de un servicio regular de pasajeros entre Lisboa y Madrid, en Portugal por la Linha do Leste.

5.- Ampliación de los Corredores Atlántico y Mediterráneo de TEN-T de la UE con nuevos tramos que permitan una red distribuida en la Península Ibérica.

6.- Creación de un Corredor de la descarbonización ferroviario y de carreteras entre Lisboa/Sines con Madrid / Puertollano con distintos horizontes temporales según características y posibilidades.

7.- Finalización de la autovía Lisboa – Valencia en sus tramos Mérida- Ciudad Real.

8.- Finalización de la Autovía Lisboa – Madrid en sus tramos Castelo Branco- Moraleja.

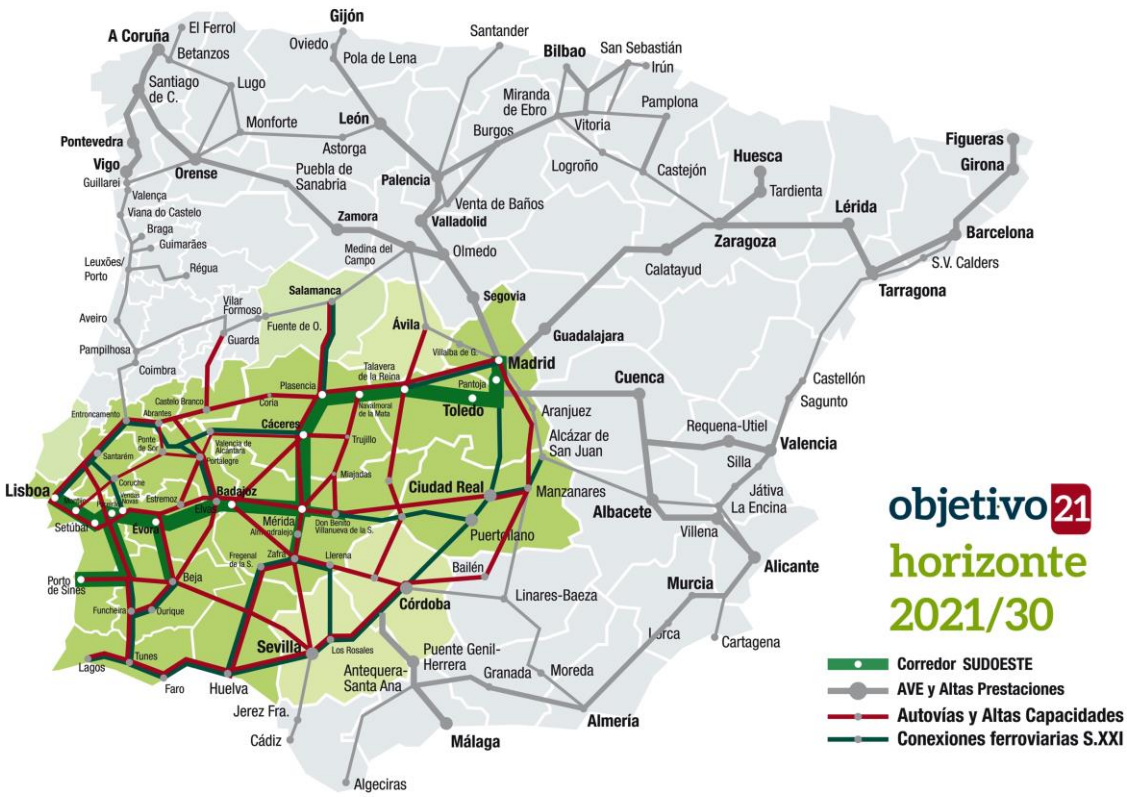
9.- Conexiones digitales del Corredor Sudoeste Ibérico

10.- ECO2 (ecológicos y económicos) Corredores del Sudoeste Ibérico

11.- Redes eléctricas fiables y distribuidas del Sudoeste Ibérico.

12.- Conexiones ferroviarias y de carreteras para la integración de Huelva- Algarve en el Corredor Sudoeste Ibérico.

ANEXO IV: HORIZONTE 2021 -2030

La plataforma **SUDOESTE IBÉRICO EN RED** impulsa una transformación del Sudoeste Ibérico mediante las conexiones a las redes globales del Siglo XXI en todas sus manifestaciones internas y externas. Se destacan las ferroviarias, de carreteras, aéreas, de energías, digitales, de agua, de conocimiento e innovación. Se proponen ejes de conexiones principales especialmente con los nodos internacionales de Madrid, Lisboa, Sevilla y Porto y mediante una capilaridad interior poder hacer accesible la red principal a todo el territorio.

Se propone un proceso de una década de transformación que debe iniciarse con mejoras reales en 2021, Objetivo 2021, pero que de manera constante debe ir tejiéndose una red de conexiones que permita pasar de la actual "isla" o aislamiento interior a convertirse en un espacio de conexiones entre España y Portugal, entre Lisboa y Madrid, entre el Litoral y Corredor Atlántico y el Litoral y Corredor Mediterráneo, entre la Cornisa Cantábrica y el Sur Peninsular, y mediante estas conexiones en una integración global que permita servir a la red y optimizar los recursos existentes y por crear del **CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO.**