



# corredor sudoeste ibérico

## 21 RAZONES

### PARA UNA CONEXIÓN NECESARIA:

- De interés general.
- Viable.
- Rentable.
- Social y justa
- Sostenible

## 1.- ¿QUÉ ES EL CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO?

El **CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO no existe en la actualidad**. Es la denominación que proponemos al espacio entre Madrid y Lisboa concebido como un eje de flujos expandidos por todo el Sudoeste de la Península Ibérica, entendido no como un territorio estático delimitado por unas fronteras sino como un corredor de flujos de personas, mercancías, conocimiento y energía generador de riqueza y vida y plenamente conectado en redes europeas y globales.

No existe, porque **ni se dispone de las infraestructuras** que permitan generar flujos abundantes y dinámicos, **ni existe como concepto de espacio conectado** en las mentes de la opinión pública general, de los decisores, de los medios de comunicación, de los responsables políticos y privados y de la sociedad civil en general. Ni existe como concepto continuo y conectado, ni se tiene presente en las tomas de decisiones como prioridad en los dos Estados.

El territorio entre Lisboa y Madrid, en pleno siglo XXI, es una **“terra incógnita”** por descubrir. Dijo Marcel Proust **“el verdadero viaje de descubrimiento no consiste en buscar nuevas tierras, sino en ver con nuevos ojos”**. Hay que cambiar la visión de este espacio, pasando de verlo como un sitio periférico, fronterizo y estático a verlo central, de conexiones y de flujos.

**El Sudoeste Ibérico coincide con la confluencia de los valles del Tajo y del Guadiana en su discurrir hacia el Atlántico**. Durante miles de años fue la mejor vía de conexión terrestre de Centro Europa y el Mediterráneo con el litoral atlántico. Desde antes de los romanos este espacio constituía la **Lusitania**. Los romanos lo posicionaron como lugar de conexiones entre el Norte y el Sur, entre el Este y el Oeste. Unidad, misión y posición que mantuvo hasta el siglo XIII en el que con la Reconquista **se creó la frontera más antigua de Europa**, que ha permanecido inalterada e impermeable durante más tiempo, destinando el territorio a una misión defensiva, y en donde se han librado multitud de conflictos europeos. En el siglo XIII se fracturó el territorio ibérico creando **la Raya hispano-lusa que continua existiendo como espacio de separación entre las dos naciones peninsulares y aliadas europeas**.

No ha existido una infraestructura de transportes y comunicaciones entre los dos países, pues **la secular desconfianza mutua** ha evitado las facilidades de conexiones, y ambos países se han dado las espaldas mirando uno al Atlántico y el otro al Mediterráneo, creando una frontera de incomunicación, pobreza y despoblación. Durante siglos ha estado expulsando población y generando una economía de subsistencia y de carácter extractivo y colonial.

En 1999 se concluye la autovía entre Lisboa y Madrid, siendo la última conexión radial de Madrid en concluirse, y ya en unos momentos en los que 600 km se recorren en AVE o en Avión, por lo que no se generaron los flujos esperados. En el año 2003 los Gobiernos de España y Portugal se comprometieron a construir las conexiones ferroviarias entre Madrid y Lisboa pasando por Extremadura y a finalizarlas en el 2010. Quince años después apenas se ha invertido un tercio de lo comprometido y es la única Línea de Alta Velocidad sin fecha determinada para su finalización.

A continuación aportamos 21 razones y argumentos para que se prioricen las inversiones y las obras para su conclusión y entrada en servicio. 21 razones para que se reanuden las conexiones en el 2021, y de comienzo a una década de transformación.

## 2.- 21 RAZONES PARA LA URGENTE FINALIZACIÓN DE LA LINEA DE ALTA VELOCIDAD DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS DEL CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO. OBJETIVO.2021

### ES UNA LINEA DE CONEXIONES ESENCIALES Y PRIORITARIAS DE INTERÉS GLOBAL

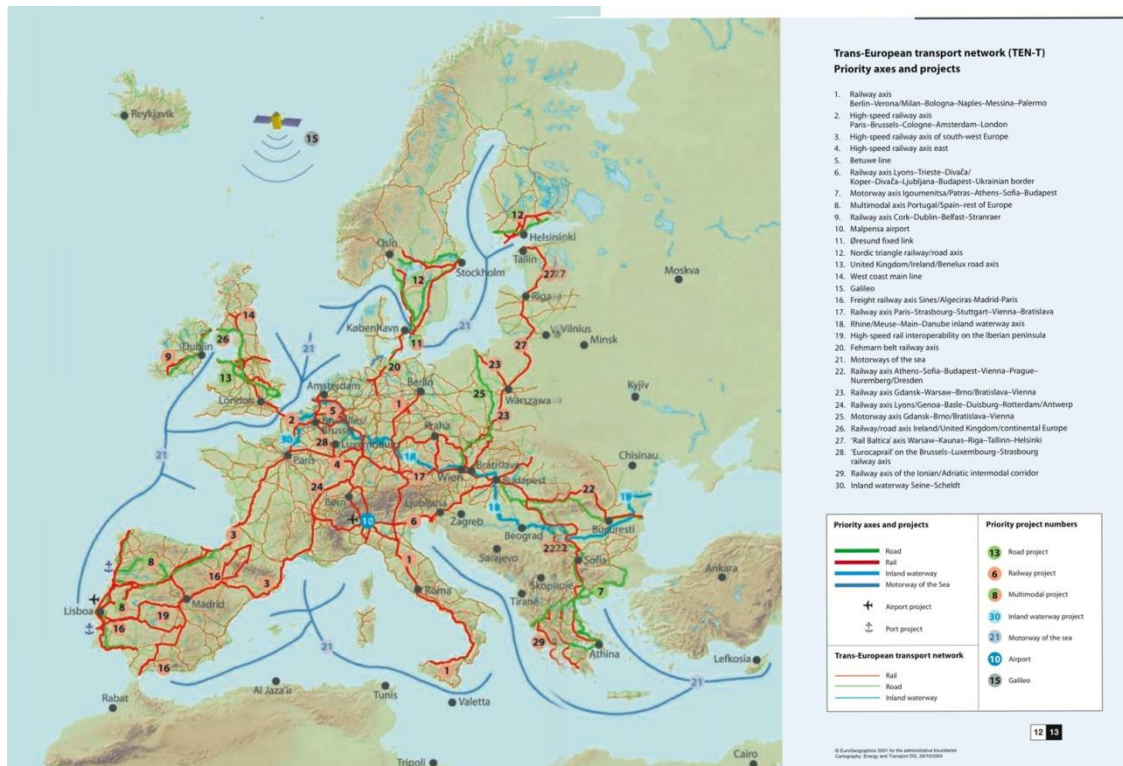
#### 1.- RED BÁSICA EUROPEA TEN-T

Desde los primeros documentos en los años 90 del Grupo de Trabajo de la Comisión Europea se establece como requisito de la red básica europea que una los nodos prioritarios. Se califican expresamente las capitales europeas como nodos prioritarios.

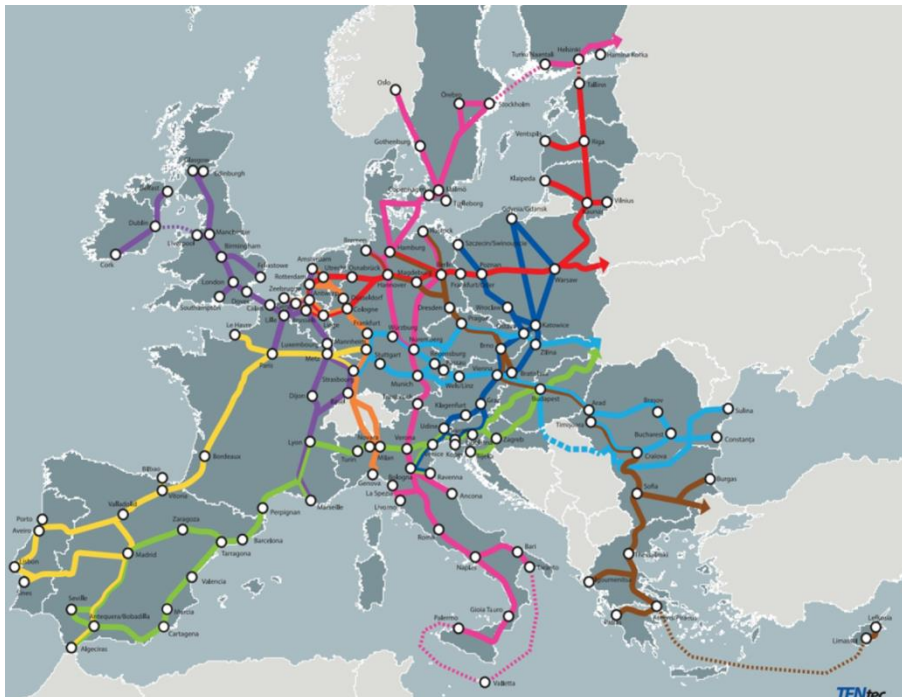
En la primera definición de los 30 ejes prioritarios de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T / RTE-T) aprobados por la Comisión Europea y el Parlamento Europeo en el 2004 se incluye la conexión ferroviaria Madrid –Lisboa de pasajeros de Alta Velocidad en el Eje-3 y la de Mercancías en el Eje-16 (Decisión 884/2004/EC). La financiación se contempla en el Reglamento Financiero 680/2007. Estas decisiones son ratificadas en la revisión que se produce por la Decisión 661/2010.

El 19 de Octubre de 2011, la UE hace una segunda corrección de la TEN-T estableciendo 9 grandes corredores de conexión de la red europea. La conexión de Lisboa con Madrid mediante una línea mixta de pasajeros y mercancías la incluye dentro del Corredor Atlántico para el periodo 2014-2020.

TEN-T Aprobada en 2004 y vigente hasta 2011.



TEN-T Aprobada en 2011-2012. The Core Network Corridors vigente en la actualidad con el instrumento financiero Connecting Europe (2014-2020).



En la actualidad (2019) y tras varias incorporaciones de conexiones al Corredor Atlántico y ampliaciones de la red básica, puede parecer diluido dentro de ella, pero el Corredor Sudoeste Ibérico, que es la vía de mercancías y pasajeros que une Lisboa con Madrid y a estas con París y Centro Europa, ha permanecido siempre en la red básica, a pesar de no haber sido priorizada por los Estados.

Ampliaciones de la red básica europea 2018.



## 2.- CONECTA EL MUNDO, SIENDO EL BROCHE DE LA MAYOR RUTA GLOBAL.

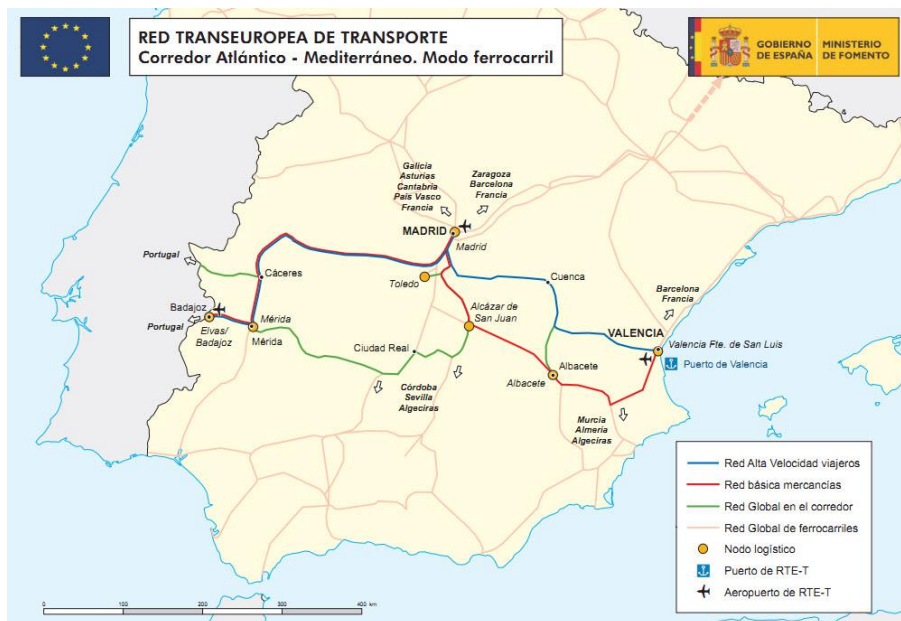
El mayor proyecto de conexión global comercial, de infraestructuras y de operadores, es la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI (**One Belt, One Road**) impulsado por China en colaboración con muchos otros países, de impacto mundial y alcance imprevisible. Todos los países, con mayor o menor implicación se verán afectados, y quedarse fuera puede ser de alto riesgo para el país. España ya dispone de una conexión ferroviaria con China con nodo terminal en Madrid. Portugal participará muy activamente con la construcción por parte de China de una segunda terminal en el Puerto de Sines, que será la principal vía de entrada China en Europa y un puerto fundamental para las conexiones con Asia, África y América (Canal de Panamá y Brasil principalmente). Para cerrar la completa vuelta al mundo solo falta la conexión Lisboa-Madrid. La existencia de esta conexión puede suponer una actividad logística y comercial de una dimensión imprevisible e ilimitada tanto para lo logística de los contenedores como para el tráfico de mercancías mundial o de centro Europa con el puerto de Sines.



Cada día que se retrasa esta conexión tiene un gran coste para ambos estados, y puede ser la pérdida de una gran oportunidad que puede ser suplantada por otras alternativas existentes o por crear.

### 3.- UNE PAISES VECINOS CON ALTAS CAPACIDADES SINÉRGICAS.

Las conexiones ferroviarias entre Lisboa y Madrid de pasajeros y de mercancías forman parte de la Red Básica de Ferrocarriles españoles dentro de la Red Transeuropea de Transportes aprobada por el Ministerio de Fomento español en los Planes de Infraestructura dentro del denominado Corredor Atlántico-Mediterráneo. Por tanto es el ramal principal de conexión entre los dos países de la Península Ibérica, en la actualidad prácticamente desconectados. Es la principal conexión entre el litoral mediterráneo, y el Corredor Mediterráneo, con el sistema portuario portugués del Atlántico, especialmente con los puertos de Lisboa, Setúbal y Sines, núcleo principal del Corredor Atlántico, en la Península Ibérica.



Está llamado a ser la principal conexión de las redes y nodos principales de los dos países.

#### 4.- UNE CIUDADES Y TERRITORIOS PRÓXIMOS EN RED

La conexión Lisboa-Madrid une las dos capitales europeas de la Península Ibérica y a estas con el resto de capitales europeas. Este ramal de conexión une además directamente estas ciudades con Toledo, Talavera de la Reina, Navalmoral de la Mata, Plasencia, Cáceres, Mérida, Elvas-Badajoz, Evora y Setubal. Como indica el informe del Tribunal de Cuentas Europeo de junio de 2018 sobre la Red Ferroviaria Europea de Alta Velocidad, es la segunda línea en importancia de España tras la de Madrid-Barcelona y une a más de 11.300.000 personas. Solo en sus dos extremos: En Madrid a sus 6 millones de habitantes, se suman los 12 millones de turistas que recibe y los 60 millones de pasajeros de su aeropuerto. En Lisboa a sus 3 millones de habitantes se unen los 4,5 millones de turistas que recibe y sus 29 millones de pasajeros que mueve al año su aeropuerto. Directamente une a más del 20% de los residentes en la Península Ibérica, y a casi toda la población con estas ciudades.

Hay que resaltar que tanto Madrid como Lisboa son dos ciudades con un turismo masivo y en crecimiento y que pueden generarse grandes flujos de entrada y salida de pasajeros por sus aeropuertos combinándolas con las conexiones ferroviarias.

En el siguiente cuadro se aprecia la infraconexión que existe entre Madrid y Lisboa en relación a otros entornos urbanos de la Península Ibérica de distancias similares:

Conexiones diarias de Madrid con:

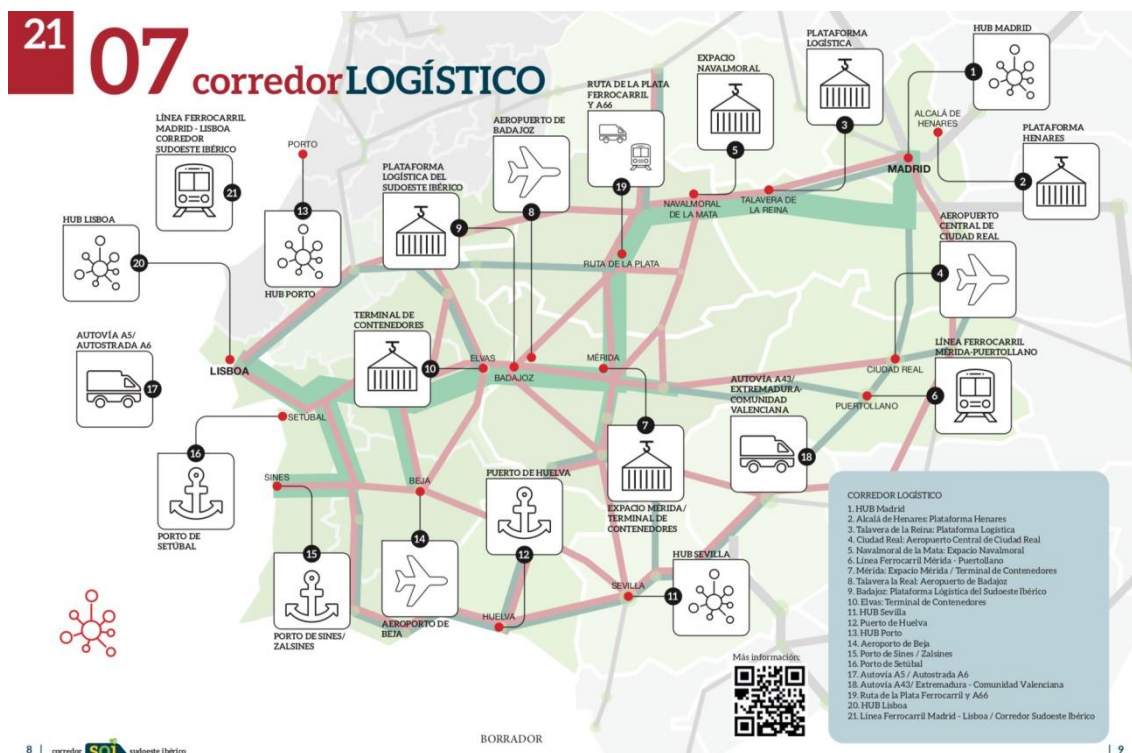
	TREN	AVIÓN	Km.	.000 Habit.
Lisboa	1	16	628	2.831
Oporto	0	9	566	2.460
Barcelona	40	40	624	5.543
Málaga	15	17	528	1.630
Sevilla	30	17	534	1.940
Bilbao	4	13	397	1.150
Valencia	21	7	357	2.500

El aeropuerto de Lisboa ha experimentado en los últimos años un crecimiento de tráfico que era imprevisible, y nada hace suponer que el crecimiento de la demanda se vaya a frenar, solo está limitado por la capacidad de la infraestructura aeroportuaria. A corto plazo la conexión ferroviaria con Madrid puede ser su mejor alternativa para en incremento de recepción de viajeros, lo que puede generar sinergias turísticas de gran dimensión entre ambas ciudades y sus territorios intermedios.

PASAJEROS DEL AEROPUERTO HUMBERTO DELGADO DE LISBOA								
Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mill de pasajeros.	14,8	15,3	16,0	18,1	20,1	22,0	26,7	(*)29,0
Fuente: ANA. (*) 2018 estimación								

## 5.- CONECTA GRANDES INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS LOGÍSTICAS Y DE TRANSPORTES INTERMODALES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA.

Siendo la Península Ibérica un territorio estratégico y de gran potencialidad logística para la interconexión entre Europa con América, África y Asia, la conexión Lisboa/Sines con Madrid es esencial para, por una parte conectar los grandes HUB internacional de Lisboa con Madrid (Puerto-Avión-Ferrocarril-Carretera-Digital-Energía). Así mismo es fundamental la conexión logística de los grandes puertos Atlántico de Portugal (Sines/Setúbal/Lisboa) con los españoles del Mediterráneo (Algeciras/Valencia/Tarragona/Barcelona), y los de Sevilla y Huelva.



La Península Ibérica puede ser la gran Plataforma Logística Europea que gestione los tráficoes entre Europa con América, África y Asia. Esta conexión es clave para las conectar por tierra las principales infraestructuras logísticas peninsulares.



## 6. COMPLETA LAS CONEXIONES RADIALES CON MADRID, COMO PASO PREVIO NECESARIO A LAS CONEXIONES CIRCULARES.

Desde que se iniciaron en el siglo XVIII las conexiones radiales de Madrid con los caminos de posta y caminos reales, la conexión de Madrid con Badajoz (Conexión suroeste) siempre fue discriminada y minusvalorada, pues era la única que no conectaba Madrid con el mundo a través de grandes puertos españoles. La incorporación plenamente de España y Portugal a la UE y por tanto la participación en un mercado único así como el nuevo escenario de conexión logística que ha supuesto la construcción del puerto de Sines, y la futura construcción de una segunda terminal por parte de China, debe cambiar radicalmente la consideración de ser una conexión menor. La propuesta que “tras la España radial debe abordarse las conexiones circulares” debe llevar a completarse previamente la única conexión radial que falta para poder abordar de manera óptima la nueva red distribuida.

En el imaginario del Estado Español, y especialmente de tomas de decisiones desde un estado central, se han visto todas las conexiones radiales, como el punto de salida de Madrid con el Mundo, a través de los puertos Españoles, y la conexión de los distintos puertos españoles, ignorando Portugal y el mercado único europeo, y por tanto peninsular. En este imaginario secular la única conexión interior y sin salida era la de Extremadura. Esa visión perdura a pesar de haber cambiado la realidad.



## **ES UNA NECESIDAD Y UNA OPORTUNIDAD ECONÓMICA**

### **7. OPTIMIZA RECURSOS**

Las economías nacionales portuguesas y españolas no deben, ni pueden, tener sin uso factores productivos existentes en el Sudoeste Ibérico tanto en la zona española como portuguesa. Existen infraestructuras públicas y privadas con bajo uso, recursos humanos cualificados infrautilizados, suelo con capacidades y bajas productividades, multitud de recursos históricos patrimoniales con bajo uso turístico, y un alto número de recursos que se hacen ineficientes por sus altos costes de transportes y comunicaciones y por sus dificultades de accesibilidad.

La existencia de conexiones a las redes ibéricas del siglo XXI facilitaría el uso productivo de activos, infraestructuras productivas, recursos inactivos, y grandes oportunidades y capacidades por desarrollar existentes que no habría que invertir en ellos para crearlos de cero.

Especial consideración debe tener la abundancia de agua, sol y suelo. La alta producción energética actual, y planificada de generación solar en los próximos años, debería facilitar la instalación de industrias intensivas en electricidad, evitando los costes de transportes.

### **8.- GENERA RIQUEZA**

Las comunicaciones permitirían incrementar el valor de los activos y mejorar su competitividad. Con ello mejoraría la capacidad de financiación y de cualificación de los recursos humanos, incrementando el capital humano y financiero y evitando su depreciación. Las conexiones generarían el incremento de puestos de trabajo, mejorando el capital intelectual y el desarrollo de recursos humanos jóvenes y cualificados.

Las conexiones permitirían que los recursos actuales existentes en el territorio tuviesen otra consideración que les diese dimensión universal, y por tanto un valor económico incalculable. A título de ejemplo y para darle visibilidad hemos definido Corredores Temáticos que permiten ver el valor añadido a los actuales recursos, y que se desarrollan en otros documentos. Entre estos pueden resaltarse:

- Corredor de enclaves patrimonio universal por la Unesco.
- Corredor de ciudades que optan a la Unesco.
- Corredor Contemporáneo.
- Corredor de Parques Naturales.
- Corredor Gastronómico
- Corredor del Agua.
- Corredor Logístico.
- Corredor Industrial.
- Corredor de la Energía.
- Corredor de la salud y el Bienestar.
- Corredor del Conocimiento y la Innovación.
- Corredor de Ferias y Congresos.
- Corredor de Grandes Festivales.
- Corredor de Cultura Popular

- Corredor Espiritual.
- Corredor de las Aves.
- Corredor de los deportes de élites.
- Corredor del Golf
- Corredor de los deportes de naturaleza.
- Corredor Agroalimentario:
  - o Del Tomate.
  - o Del Aceite.
  - o De la fruta y verduras.
  - o De los Quesos.
  - o Del Vino
  - o De la dehesa.
  - o De las ganaderías.
  - o De la Industria Cárnica.

Todos estos corredores abren vías de nuevas oportunidades empresariales y de incremento de valor de los recursos actuales y desarrollo de nuevos. Estas comunicaciones permiten afrontar grandes retos en la nueva economía global y de la abundancia.

A título simplemente de ejemplo podemos destacar algunos hechos que pueden ilustrar el potencial económico del Corredor.

- Turismo: Tiene 21 declaraciones de Patrimonio Universal por la UNESCO, hecho singular en el mundo con tanta concentración en un recorrido próximo y continuo. Con una gastronomía con productos de referencias mundiales como los quesos y jamones. Y espacios naturales de referencias universales.

- Dispone de las mayores acumulaciones de agua dulce de Europa.

- Es la zona de la Península Ibérica con mayores excesos productivos de energía y con una mayor proyección de crecimiento con las inversiones actuales en ejecución de generación renovable.

- Destaca en producción agroalimentaria como la mayor productora del mundo de vino, de tomate en polvo o de carnes de cordero. Entre muchas otras producciones de carnes ecológicas, frutas y verduras, cereales o aceite de oliva. Especial referencia hay que hacer a toda la huerta de los regadíos del Guadiana de la Provincia de Badajoz y del Gran Lago de Alqueva, así como ser la mayor extensión del mundo de Dehesas con todas sus producciones de alta calidad.

El turismo la conexión de Lisboa y Madrid, de España y Portugal, puede ser de gran impacto. Si se conecta España y Portugal en su oferta turística y se logran entender como un espacio turístico único, se convierte en el mayor del mundo y con nuevas posibilidades de crecimiento.

	1º Francia	2º España	3º EEUU	4º China	5º Italia	6º Mexico	17º Portugal	1º España + Portugal
Numero de turistas extranjeros en 2017 (en Miles)	86,90	81,80	75,90	60,70	58,20	39,70	21,20	103,00

## 9.- SON INVERSIONES DE BAJO COSTE Y ALTA RENTABILIDAD.

Las inversiones que permitirían crear el Corredor Sudoeste Ibérico son las de menor coste de la inversión de las planificadas en España y las de mayor retorno, y a gran distancia de las media de los costes de inversión por km de las líneas europeas. El informe del Tribunal de Cuentas Europeo de junio de 2018 sobre las Líneas de Alta Velocidad, insiste en que no existen estudios sobre las repercusiones económicas y resultados obtenidos con las construcciones de estas líneas, y menos a medio y largo plazo. Pero insiste en la necesidad de evaluar los costes de construcción por km y las personas que conecta y los tiempos que ahorran frente a las líneas convencionales.

Con estos parámetros la Línea de Alta Velocidad Madrid-Lisboa obtiene las mejores puntuaciones en cuanto a su viabilidad económica y técnica, a su efecto inductor de crecimiento y a sus beneficios sociales:

COSTES DE TRAZADOS DE AVE EN EUROPA			
LINEA	km	Inversión (*)	M€/Km
Madrid Sevilla	471	5.585	11,86
Madrid-Toledo			
Madrid -Valladolid	180	4.205	23,36
Madrid- Valencia	397	5.882	14,82
Cordoba-Malaga	154	2.539	16,49
La Robla -Gijon	112	3.980	35,54
Madrid- Leon	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 -Almeria	185	2.500	13,51
Corredor Mediterraneo	1.000	22.000	22,00
Pais Vasco	175	5.767	32,95
<b>Madrid- Badajoz</b>	<b>440</b>	<b>2.875</b>	<b>6,53</b>
Berlín-Munich	671	14.682	21,88
Stuttgart-Munich	267	13.273	49,71
Verona-Munich	445	12.269	27,57
Rin-Rodano	138	2.588	18,75
Turin-Salerno	1.007	32.169	31,95
Milán-Venecia	273	11.856	43,43
Perpiñan-Figueres	44	999	22,70
Paris-Strasburgo	406	6.712	16,53
(*) Sin IVA			

Según el informe mencionado el coste medio de la línea Madrid-Lisboa es de 6,5 millones de euros por Km de línea. Y afirma:

“37. La infraestructura ferroviaria de alta velocidad es cara: las líneas que el Tribunal auditó cuestan una media de 25 millones de euros por km (sin tener en cuenta los proyectos de túneles más caros), con unos costes generales para el túnel de base del Brennero que alcanzan los 145 millones de euros por km. Los costes van en aumento con el tiempo: las construcciones más recientes (Milán-Venecia y Stuttgart-Múnich) indican valores superiores a los 40 millones

de euros por km debido a la escasez de tierras, el cruce de nodos urbanos, los viaductos y la construcción extensiva de túneles. Sin embargo, los costes podrían ser inferiores, con poca repercusión en las operaciones ferroviarias.”

#### **LA LAV MADRID-LISBOA TIENE UN COSTE MEDIO DE LA INVERSIÓN DE 6,5 MILLONES € KM.**

“42. Asimismo, el coste de una línea de alta velocidad «mixta» (combinación de tráfico de pasajeros y de mercancías) es superior al de una línea de alta velocidad únicamente de pasajeros, dado que los gradientes y los radios de curva hacen que el trazado de los corredores sea menos flexible, y suelen necesitar más terreno. Los costes de mantenimiento para las líneas mixtas será también superior, ya que se hace un uso más intensivo de la infraestructura.”

#### **LA LAV EN CONSTRUCCIÓN ENTRE LISBOA Y MADRID ES MIXTA DE PASAJEROS Y MERCANCIAS.**

Teniendo en cuenta los bajos costes por km, el número de personas que conecta y los tiempos que ahorra la nueva línea frente a la situación actual anterior, que no es comparable en su trayecto total por no existir, pero en el trayecto Madrid-Badajoz es el más lento de España, puede de manera contundente confirmarse su alto retorno.

El reciente informe del Tribunal de Cuentas de 7 de febrero de 2019, hace mención a los altos costes las estaciones y de la integración del ferrocarril en las ciudades, incluyendo los convenios urbanísticos que se han desarrollado. Analizando la actuación de 13 ciudades se estima en un coste inicial total de unos 4.081 millones de euros que se estiman en 2016 que alcanzan una cifra de 11.744 millones, lo que supone un sobrecoste de 7.663 millones de euros, como muestra el cuadro siguiente:

COSTE DE CONVENIOS DE INTEGRACION DE FERROCARRIL EN CIUDADES				
INFORME DE TRIBUNAL DE CUENTAS DEL 7 DE FEBRERO DE 2019.				
	PRESUPUESTADO	ESTIMADO		%
ESTACIONES/CIUDADES	INICIAL	EN 2016	Sobrecoste	Sobrecoste
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				

Estas cantidades hay que compararla con el presupuesto de licitación de las cuatro estaciones de Extremadura (Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz) que se han licitado con un presupuesto total de 19,8 millones de euros. Sí, 4 estaciones 20 millones de euros.

**10. PRESUPUESTARIAMENTE MUY RAZONABLE Y JUSTIFICABLE.**

La inversión que debería haberse realizado en la LAV Madrid-Badajoz podría haber sido realizada ya en la actualidad sin que se pudiese justificar por razones presupuestarias.

Por una parte, las partidas necesarias para que tuviese un muy avanzado nivel de ejecución han estado contempladas en los PGE y no se han ejecutado. Como puede verse en el siguiente cuadro, entre los años 2006 y 2018 se incluyeron en los PGE un total de 2.560 millones de euros y tan solo se ejecutaron 1.469 millones, y en esos mismos años los sobrecostes de otras líneas superaron los 5.000 millones de euros. Este déficit de ejecución no solo se realizó en los momentos críticos de crisis, en los que por otra parte se ejecutaban con normalidad otras líneas, sino en los años de superávit presupuestarios.

<b>LINEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BADAJEZ</b>							
<b>PARTIDAS PRESUPUESTADAS CADA AÑO EN LOS PGE Y EJECUTADAS DURANTE EL AÑO</b>							
AÑO	PRESUPUESTO	EJECUTADO	DIFERENCIA	Ejecutado/ Presupuest.	PRESUPUESTADO ACUMULADO	EJECUTADO ACUMULADO	NO EJECUTADO ACUMULADO
2006	15.103.000	254.000	-14.849.000	1,68%	15.103.000	254.000	-14.849.000
2007	78.000.000	12.990.000	-65.010.000	16,65%	93.103.000	13.244.000	-79.859.000
2008	196.000.000	101.200.000	-94.800.000	51,63%	289.103.000	114.444.000	-174.659.000
2009	350.000.000	97.600.000	-252.400.000	27,89%	639.103.000	212.044.000	-427.059.000
2010	323.000.000	109.000.000	-214.000.000	33,75%	962.103.000	321.044.000	-641.059.000
2011	242.837.000	165.360.000	-77.477.000	68,10%	1.204.940.000	486.404.000	-718.536.000
2012	135.836.000	135.836.000	0	100,00%	1.340.776.000	622.240.000	-718.536.000
2013	175.000.000	129.400.000	-45.600.000	73,94%	1.515.776.000	751.640.000	-764.136.000
2014	198.900.000	193.702.000	-5.198.000	97,39%	1.714.676.000	945.342.000	-769.334.000
2015	200.742.000	225.839.000	25.097.000	112,50%	1.915.418.000	1.171.181.000	-744.237.000
2016	200.743.000	53.463.000	-147.280.000	26,63%	2.116.161.000	1.224.644.000	-891.517.000
2017	183.002.000	109.332.000	-73.670.000	59,74%	2.299.163.000	1.333.976.000	-965.187.000
2018	260.954.000	135.700.000	-125.254.000	52,00%	2.560.117.000	1.469.676.000	-1.090.441.000
2019	367.945.140						

Fuente: Diario HOY de 8/4/2018 y 20/01/2019 y elaboración propia. Tomados de Presupuestos del Estado.

Este nivel de ejecución sobre lo presupuestado ha sido muy inferior al que se ha producido en España durante estos años como muestra el cuadro siguiente:

AÑO	LINEAS ALTA VELOCIDAD ESPAÑA			%	
	PRESUPUESTO	EJECUTADO	Ejecutado/ Presupuest.	Extre/España Presupuest.	Extre/España Ejecutado
2008	3.775.000.000	4.351.000.000	115,26%	5,19%	2,33%
2009	4.359.000.000	4.779.000.000	109,64%	8,03%	2,04%
2010	5.160.000.000	4.387.000.000	85,02%	6,26%	2,48%
2011	4.460.000.000	4.416.000.000	99,01%	5,44%	3,74%
2012	4.126.000.000	3.643.000.000	88,29%	3,29%	3,73%
2013	3.372.000.000	2.032.000.000	60,26%	5,19%	6,37%
2014	3.372.000.000	2.512.000.000	74,50%	5,90%	7,71%
2015	3.999.000.000	2.137.000.000	53,44%	5,02%	10,57%
2016	4.073.000.000	1.375.000.000	33,76%	4,93%	3,89%
2017	2.859.000.000	1.855.000.000	64,88%	6,40%	5,89%
2018	3.584.000.000	1.739.000.000	48,52%	7,28%	7,80%

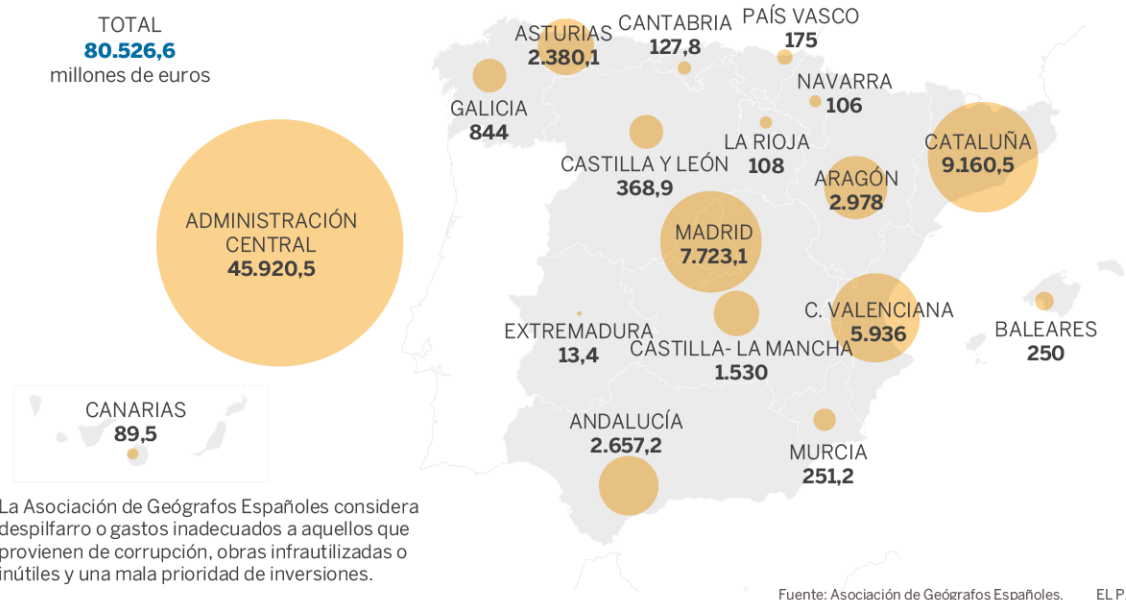
A lo largo de todos estos años que muestra el cuadro, si bien podría ser cuestionable el bajo porcentaje de presupuesto de la línea de Alta Velocidad de Extremadura, es absolutamente inadmisibles como el nivel de ejecución ha sido aún mayor. Entre 2008 y 2018 en España se ejecutó el 77% de lo presupuestado (se hizo un ajuste de 23%) y en Extremadura se ejecutó el 59% (se hizo un ajuste del 41%). Especialmente grave fue ese ajuste en el periodo 2008 y 2011 en el que en España se ejecutó un 101% sobre lo presupuestado y en Extremadura el nivel de ejecución fue del 42,5%.

En los años de crisis económicas y de ajustes también podría haberse alegado la necesidad de disminuir las inversiones por los excesos previos realizados y las necesidades de ajustes por la reestructuración del sistema financiero y del sistema energético. Razón que puede parecer lógica si se aplicase este ajuste en aquellos territorios en los que se habían producido estos excesos y estos rescates.

Por poner un ejemplo valorado de lo injustificado de esta aplicación a Extremadura se mencionan dos casos suficientemente significativos.

La Asociación Española de Geógrafos publica en junio de 2018 un informe del despilfarro en España de inversiones públicas en las dos décadas anteriores. Como muestra el mapa siguiente, se hace una evaluación en 80.526,6 millones invertidos en obras en España que no han sido puestas en uso. Tan solo 13,4 millones se localizan en Extremadura. Puede apreciarse las localizaciones millonarias en zonas en las que se ha continuado haciendo inversiones en infraestructuras.

**GASTO PÚBLICO EN INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA COMPROMETIDO DE FORMA INADECUADA ENTRE 1995 Y 2016**



Por otra parte es importante mencionar el coste de reestructuración del sistema financiero identificado principalmente en el rescate de las antiguas Cajas de Ahorros.

RESUMEN DE LA AYUDAS AL 31.12.17 EN EL PROCESO DE REESTRUCTURACION DEL SISTEMA FINANCIERO (a)								
	Entidades	Ayudas			Importe recuperado	Importe recuperable estimado (d)	Ayudas netas	
		Capital e Híbridos (b)	EPA (c)	Garantías (c)				
FROB	BFA-Bankia+ BMN	24.069				9.857	-14.212	
	Catalunya Banc	12.052		526	782		-11.796	
	Novacaixagalicia	9.052		382	783		-8.651	
	Banco de Valencia	5.498	501	165			-6.164	
	CEISS	1.129 (e)		430	604		-955	
	CajaSur	800	392		800		-392	
	Banco Gallego	245		95			-340	
	Banca Cívica	977 (e)			977		0	
	Caja3	407 (e)			407		0	
	Liberbank	124 (e)			124		0	
	<b>TOTAL</b>	<b>54.353</b>	<b>893</b>	<b>1.598</b>	<b>4.477</b>	<b>9.857</b>	<b>-42.510</b>	
		Ajuste por inversión inicial del FGDEC en el FROB (f)						2.250
		Ajuste por garantía del FROB al FGDEC por híbridos (g)						-115
		Ajustes por participación del ROB en la SAREB (inversión de 2.129 millones de euros) (h)						-1.642
	<b>TOTAL AJUSTES</b>						<b>493</b>	
	<b>SUMA NETA</b>						<b>-42.017</b>	
FGDEC	CAM	5.249	6.480				-11.729	
	CCM	1.740	2.475				-4.215	
	Unnim	953	1.742				-2.695	
	Catalunya Banc (i)	1.001		274	383		-892	
	Novacaixagalicia (i)	802		154	290		-666	
	<b>TOTAL</b>	<b>9.745</b>	<b>10.697</b>	<b>428</b>	<b>673</b>		<b>-20.197</b>	
		Ajuste por inversión inicial del FGDEC en el FROB (f)						-2.250
	Ajuste por garantía del FROB al FGDEC por híbridos (g)						115	
	<b>TOTAL AJUSTES</b>						<b>-2.135</b>	
	<b>SUMA NETA</b>						<b>-22.332</b>	
<b>IMPORTE TOTAL</b>							<b>64.349</b>	

Fuentes: FROB y FGDEC

De un total estimado por el Banco de España en 65.000 millones de euros, es prácticamente insignificante el coste del rescate que puede localizarse en Extremadura. Incluso puede afirmarse que las Cajas de Ahorro extremeñas aportaron parte de sus recursos al rescate de otras cajas de ahorros con las que se aliaron. Este esfuerzo público es uno de los principales argumentos para los ajustes presupuestarios experimentados y las causas son ajenas a Extremadura.

Se podrían alegar otros compromisos públicos que han desequilibrado las cuentas del Estado como las primas de las renovables, que algunos cálculos elevan a más de 200.000 millones de euros en 20 años, y apenas ha sido significativa la imputación a Extremadura, pues llegó tarde.

Estas macrocifras hacen insignificantes la inversión necesaria para realizar las obras de la LAV del SudOeste (la parte española de Madrid-Lisboa), las transferencias que recibe Extremadura de fondos europeos en el sexenio 2014-2020 por un importe total de 3.000 millones en seis años, o los diferenciales de transferencias a los Presupuestos Regionales en relación a otras regiones en las que se han efectuado las inversiones y disponen de infraestructuras productivas desde hace muchos años.



### **11.- AHORRO DE GASTOS DE VIAJES ADICIONALES Y DE TIEMPOS, COMO FACTOR ECONÓMICO.**

Las carencias de infraestructuras de transportes hacen incurrir a los empresarios y profesionales del sudoeste ibérico en gastos adicionales por sus desplazamientos, frente a aquellos empresarios que disponen de medios de transportes soportados por todos los españoles. Pero si son importantes los gastos de viaje, lo más grave son los gastos de tiempo empleados en los desplazamientos. Una gestión de apenas una hora en Madrid supone para un profesional un día completo de tiempo empleado, agravado en la dificultad de aprovechamiento de los tiempos de desplazamiento, al verse obligado al uso del vehículo como único medio de transportes.

En muchas ocasiones reuniones o gestiones a primera hora de la mañana obligan a desplazarse el día anterior y a pernoctar en Madrid. Mayor inconveniente y penalización supone cuando el desplazamiento tiene que ser en otro punto de España o del extranjero. Trabajar en Extremadura tiene un alto coste económico y familiar, por lo que obliga a encarecer el coste de los recursos humanos especializados e incluso dificulta su captación y retención. Poder disponer de medios de locomoción rápidos, cómodos para trabajar y frecuentes incrementa sensiblemente la competitividad de las empresas del conocimiento y de alto valor añadido, facilitando su competitividad.

### **12.- FOMENTA LAS EXPORTACIONES**

La existencia de infraestructuras de comunicaciones y transportes del Corredor Sudoeste Ibérico, entre Madrid/Valencia y Lisboa/Setúbal/Sines hacen mucho más accesible el mundo a los puntos extremos del Corredor y a todos los territorios intermedios facilitando la exportación de productos y servicios.

Especialmente significativo es el potencial agroalimentario existente en Extremadura y Alentejo, donde gran parte de sus producciones salen con bajo valor añadido y podrían ser transformadas en las proximidades de su producción, muy significativa son las producciones de vino, aceite y carnes, que salen con baja elaboración y valor añadido. Pero mucho más importante es la producción que no se produce y que con mejores costes de transportes y con salida por los puertos portugueses o directamente transportadas a Centro Europa podrían ser muy competitivas.

Por ofrecer un ejemplo significativo el no disponer de la infraestructura de transportes de las que disponen otras regiones españolas, a Extremadura le repercute entre 8 y 10 céntimos por kilo de fruta.

### **13.- DISMINUCIÓN DE IMPORTACIONES.**

La accesibilidad y puesta en explotación de recursos existentes en el sudoeste puede hacer competitivo en toda España productos que en la actualidad se importan, pero sobre todo permite disminuir la importación de petróleo de uso de transportes para ser sustituido por consumo de energía generada por fuentes renovables.

### **14. ATRACCIÓN DE NUEVAS INVERSIONES**

La accesibilidad del territorio entre Madrid y el litoral portugués permite el desarrollo de inversiones en estos momentos impensables por las dificultades de acceso y control de los inversores y por los mayores costes que soportan las empresas dificultando su competitividad.

Un ejemplo reciente es la inversión anunciada del grupo Cora Alpha de un parque de Ocio en Castilblanco en el que se prevé una inversión en una primera fase de 3.000 millones de euros ampliable hasta 11.000 millones de euros. La viabilidad de esta inversión está muy condicionada a la existencia de comunicaciones rápidas y frecuentes con Madrid y Lisboa.

Otras inversiones anunciadas como la Azucarera en Mérida del grupo árabe Al-Khaleej Sugar, con una inversión de 436 millones tienen también una de sus dificultades en el transporte de las mercancías.

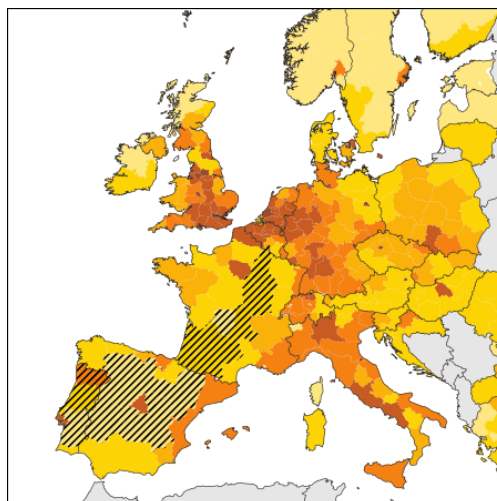
Especialmente significativas pueden ser las inversiones en infraestructuras turísticas condicionadas a la accesibilidad con los dos grandes hub internacionales de Madrid y Lisboa.

### **RAZONES SOCIALES Y POLÍTICAS.**

### **15. VERTEBRA EL TERRITORIO EUROPEO**

El desarrollo de una infraestructura de transportes y comunicaciones por la zona central interior de Portugal, España y Francia permite vertebrar los territorios de la Europa Occidental más deprimidos y con menor densidad de población, pero accesibles al mayor número de habitantes.

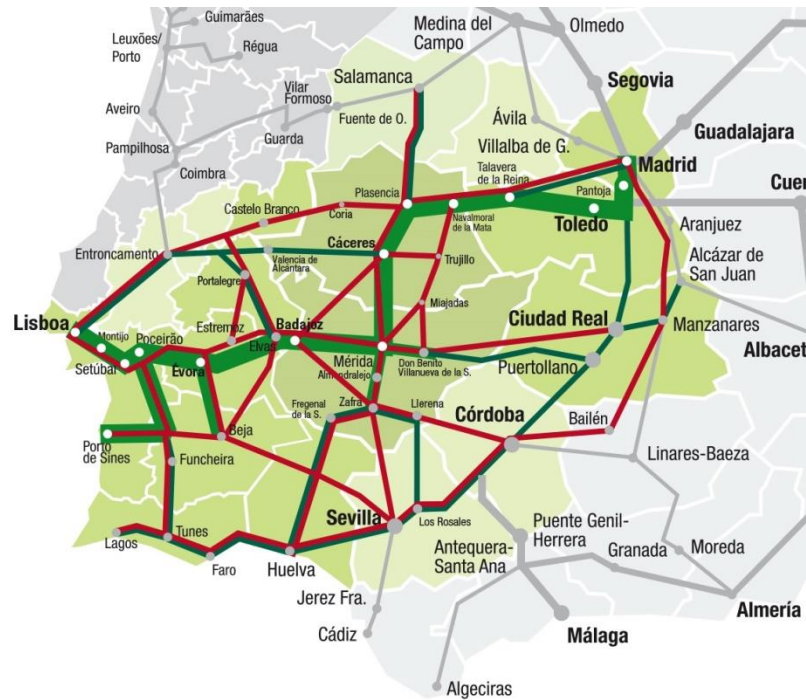
En estos 3 países se localizan las zonas más despobladas en la denominada **Diagonal Continental**, que estas infraestructuras de comunicaciones permitirían vertebrar



## 16.- VERTEBRA EL TERRITORIO INTERIOR DEL SUDOESTE IBÉRICO

La conexión principal de CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO, permite desarrollar una red capilar que extiende las conexiones por todo el territorio interior generando un concepto de ciudades expandidas que ocuparán y mantendrán el territorio con menor densidad.

Se muestra en el siguiente mapa la propuesta de capilaridad y de hiperconexión que proporcionaría la conexión Madrid-Lisboa.

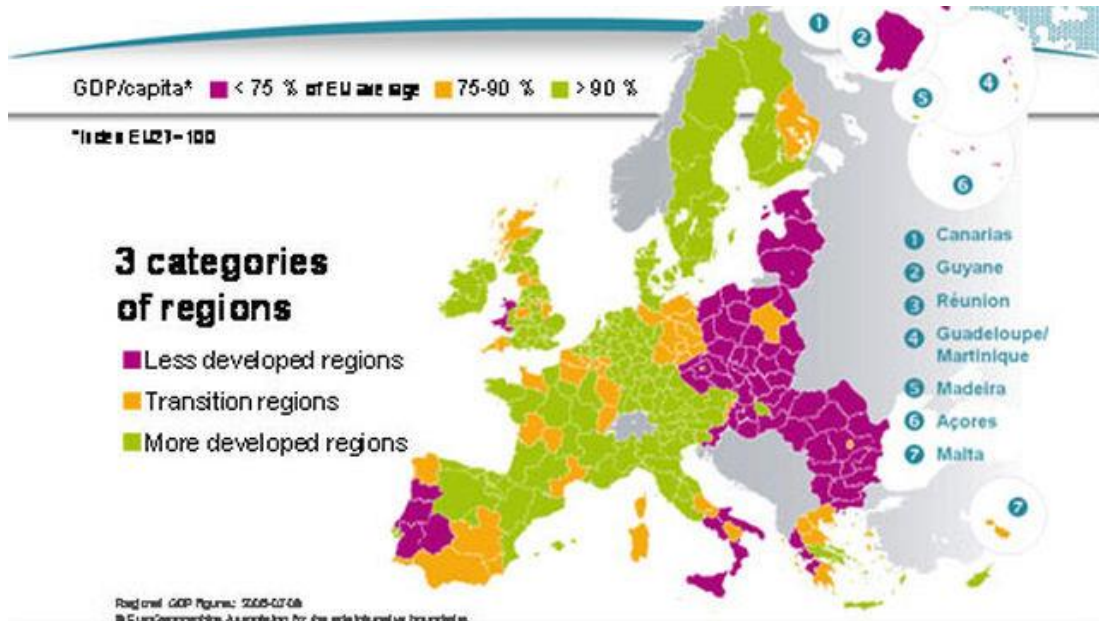


## 17.- ES SOCIAL Y POLITICAMENTE EFICAZ Y EFICIENTE

Ha sido y es un objetivo permanente de la Unión Europea, y específico de las políticas de transportes que "El establecimiento y el desarrollo de las redes transeuropeas contribuyan a la consecución de los importantes objetivos de la Unión, como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica y social. El Corredor Sudoeste Ibérico es un buen ejemplo de equilibrio entre la necesaria competitividad, cohesión e integridad territorial.

El mercado único exige que se eliminen todas las barreras, incluidas las físicas y geográficas, a los intercambios de personas y mercancías en todo el territorio europeo. El CSOI vence una barrera histórica que ha distanciado a los dos países de la Península Ibérica permaneciendo en la frontera más antigua de Europa un territorio de pobreza y despoblamiento.

El mapa de la UE en el que se muestra en el actual sexenio presupuestario las distintas regiones por su nivel de renta es suficientemente significativo sobre la estrecha relación entre el nivel de renta y la localización de las regiones en posiciones periféricas y con bajo nivel de conexiones.



Es suficientemente elocuente la necesidad de acercar mediante los transportes las regiones de periferia interior y de la frontera hispano-lusa a los centros económicos, de alta densidad y de toma de decisiones.

### 18. DE JUSTICIA HISTÓRICA.

Las zonas del sudoeste ibérico han sido zonas de gran carencia de inversiones públicas y de equipamientos públicos durante siglos. Especialmente significativo han sido los equipamientos de transportes y comunicaciones, que no fuesen necesarios para el paso o explotación de intereses externos.

De manera didáctica se dice que en Extremadura solo se han realizado dos esfuerzos de infraestructuras, la que se hicieron los romanos hace 2.000 años con las vías romanas y algunos equipamientos de ocio y las relizadas en los años 50 del siglo XX con el Plan Badajoz.

Parece evidente que estas carencias históricas no se compensan con unas inversiones anuales equiparables o ligeramente superiores a las que se realicen en otros territorios que desde hacemuch tiempo disponen de las inversiones que ahora se fuesen a realizar en el Sudoeste. No es de recibo que cuando toda España dispone de Líneas de Alta Velocidad, Puertos, Aeropuertos, y múltiples infraestructuras se hagan comparaciones con las inversiones actuales en Extremadura que no hacen más que realizarse lo que no se ha hecho con anterioridad.

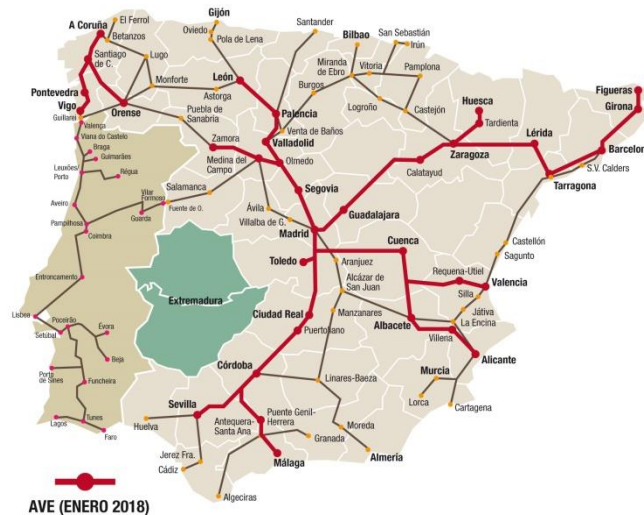
Realizar las infraestructuras y equipamientos de las que disponen casi todos los españoles no es un gesto de compensación sino de justicia exigible.

### 19. DIGNIDAD DE TODO EL ESTADO ESPAÑOL

La situación que ha venido padeciendo Extremadura en los últimos años con los servicios ferroviarios y en general con el transporte no se limita al mal servicio padecido por los usuarios, sino que puede ser considerado de indignidad nacional. No puede ser aceptable que

Extremadura durante décadas haya estado soportando unos servicios indignos, sin que esto suponga un problema moral para todo el estado. España no puede maltratar a uno de sus territorios que ha estado soportando de manera resignada el cierre de servicios, el deterioro de los equipamientos e infraestructuras, la escasa inversión pública y la apotación de los recursos humanos mejor cualificado al desarrollo de otras regiones.

Esta situación requiere una atención especial que permita salir de la situación de aislamiento e incomunicación.



## 20 SEGURIDAD VIARIA

Las deficiencias en los transportes públicos obliga a gran número de extremeños a desplazarse en coches particulares a Madrid para recibir servicios, actividades profesinales o reuniones de trabajo, y conducir durante largas horas al día. Esta situación ha puesto en riegos las vidas y la salud de los conductores y ocupantes de los vehiculos y también de terceros. Esta situación de riesgos e inseguridad la padecen los extremeños en mayor medida que el resto de los españoles al no tener ni los mismos servicios de transporte, y en muchos casos otras alternativas válida.

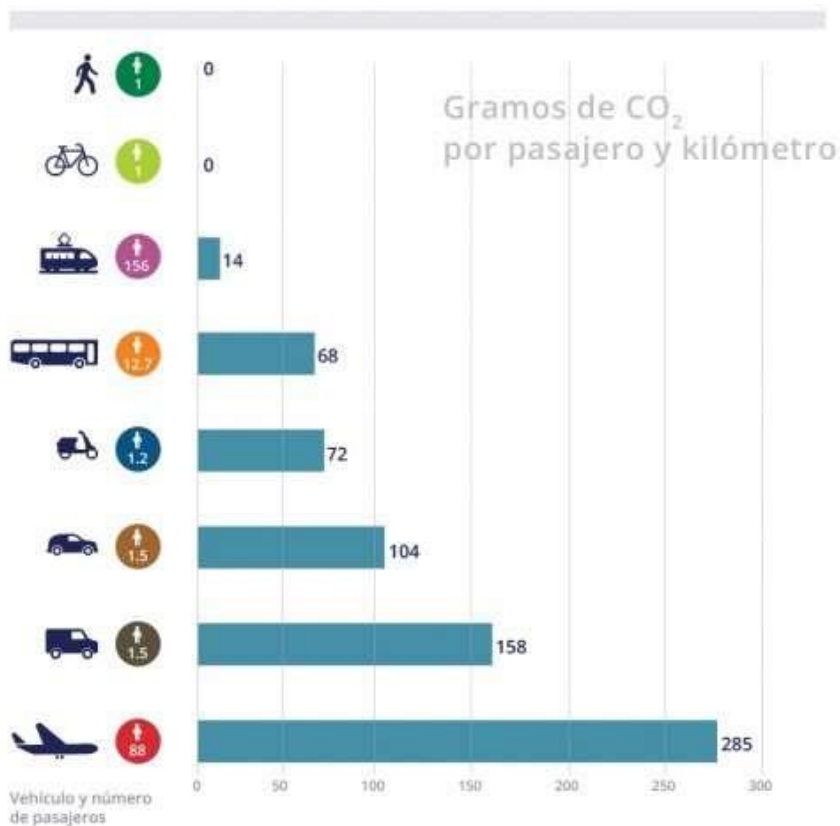
## RAZONES MEDIOAMBIENTALES

### 21.- MEDIOAMBIENTALMENTE SOSTENIBLES.

En la actualidad Extremadura no dispone de ninguna infraestructura ferroviaria electrificada siendo la región de España de mayor superavir en la generación eléctrica renovable y de bajas emisiones. Es imprescindible también por razones medioambientales poder disponer con la máxima urgencia de líneas ferroviarias electrificadas que permitan menores emisiones de CO<sub>2</sub>, reducción de la contaminación y emisión de gases de efecto invernadero. En definitiva ser más respetuoso con el medioambiente y energéticamente eficiente.

Las Líneas de Alta Velocidad permiten avanzar en el desarrollo sostenible y la economía circular. Hay multitud de estudios sobre los cálculos de emisión de CO<sub>2</sub> en función del medio de transporte elegido. Todos ellos concluyen que el ferrocarril electrificado es el medio generalmente menos contaminante, con grandes diferencias sobre los otros. En función de los kilómetros y el número de pasajeros puede tener mejores datos de eficiencia el tren convencional electrificado o el AVE. Un estudio de la Fundación Española del Ferrocarril sobre 10 líneas de Alta Velocidad, en 7 tenía mejores datos de eficiencia el AVE y en 3 los trenes convencionales.

Un cuadro resumen que toma los datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) es el siguiente:



© Proporcionado por Pelmorex Media Inc. Fuente: AEMA

### **3.- HOJA DE RUTA PROPUESTA DEL CORREDOR SUDOESTE IBÉRICO FERROVIARIO:**

**2019: ¡TREN DIGNO YA!**. Actuaciones contundentes en las infraestructuras actuales, en el material rodante y en la gestión de los servicios que permitan mejora el actual servicio al máximo, evitando incidentes y accidentes. Especial actuación en los tramos de la línea convencional que tendrán uso en los próximos años: Plasencia-Madrid, Mérida-Puertollano, Záfra-Sevilla y Sevilla-Huelva.

**2019:** Licitación y adjudicación de todos los tramos de la Línea de Alta Velocidad entre Plasencia y Navalmoral, para que estén finalizados en el 2022 y entren en servicio en el 2023.

**2019:** Finalización del Estudio Informativo y la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Oropesa-Madrid. Elaboración paralela de los proyectos de Oropesa a Talavera y su licitación en 2019 para que estén concluidos en 2022 y resto de la LAV de Talavera a Madrid en 2024.

**2019:** Elaboración de proyectos y licitación de las reformas en la línea convencional entre Talavera y Madrid, con doble vía y electrificada, especialmente enfocada a mercancías y Regionales (Plasencia-Madrid), con continuidad una vez que entre en funcionamiento la LAV.

**2019:** Actuaciones entre Monfragüe y Madrid para la entrada en funcionamiento en el 2020 del nuevo sistema de Seguridad y Gestión BLAU, actualmente en ejecución.

**2019.** Finalización de las obras necesarias en las plataformas de la LAV entre Plasencia y Badajoz para que entren en servicios con nuevos trenes en el primer semestre de 2020.

**2020:** Finalización de la electrificación de la LAV entre Plasencia y Badajoz y finalización de las obras pendientes hasta su total conclusión, para que entre plenamente en servicio en el primer trimestre de 2021 con un tren híbrido.

**2021: OBJETIVO 21:** Inicio de un nuevo servicio directo entre LISBOA y MADRID por Extremadura con al menos inicialmente dos servicios diarios por sentido. Necesidad de acuerdos previos entre España y Portugal para la adaptación de vías y homologaciones de materiales e infraestructuras.

**2020:** Entrada en funcionamiento de nuevos servicios regionales, incrementando progresivamente frecuencias según necesidades, entre Plasencia-Záfra y Badajoz-Villanueva de la Serena, que permitan conectar con regionales Plasencia-Madrid. Mérida-Puertollano/Sevilla.

**2019-2022:** Obras de mejoras hasta la total electrificación en la línea Mérida-Puertollano.

**2022:** Finalización de las nuevas obras de la línea electrificada entre Évora y Elvas, con entrada en funcionamiento en 2023.

**2024:** Finalización de LAV completa entre Badajoz y Madrid.

**2026:** Finalización de la LAV completa entre Elvas y Lisboa.

**2021-2030:** Proyecto y ejecución del tramo ferroviario entre Plasencia y Salamanca.