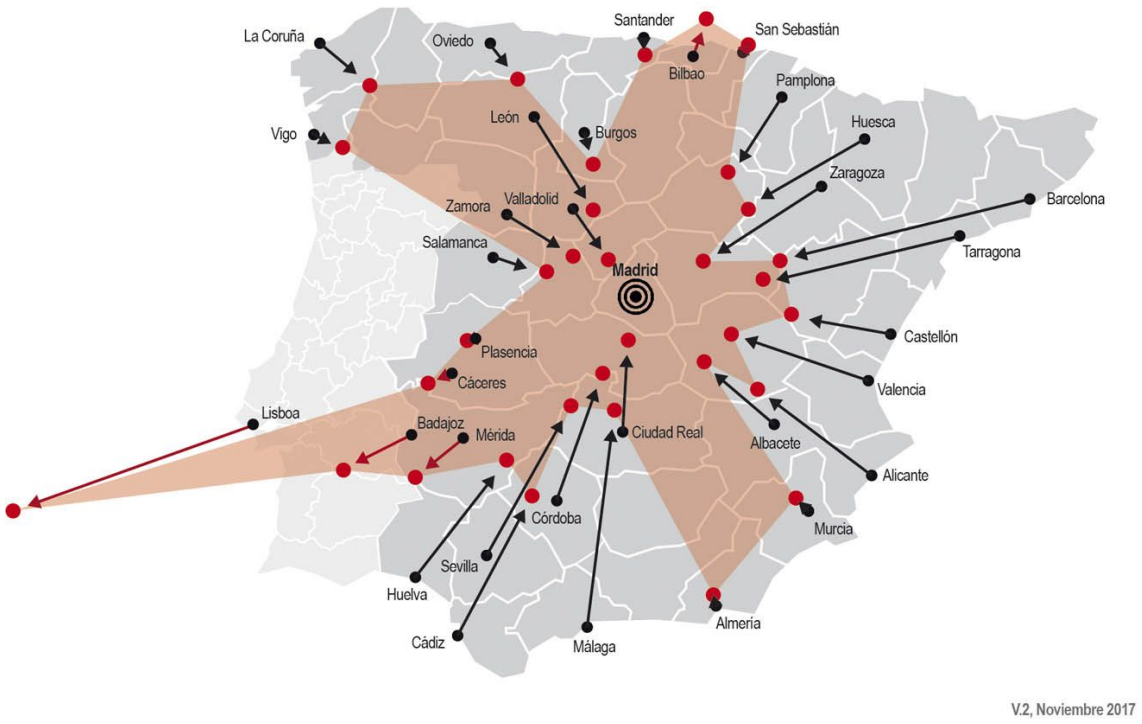
EXTREMADURA

LA REGIÓN PEOR CONECTADA DE ESPAÑA POR FERROCARRIL

Resumen del informe de la desconexión del sudoeste ibérico



www.corredorsudoesteiberico.net

info@corredorsudoesteiberico.net

Elaborado por Extremadura en Red

Diciembre 2017

1. SITUACIÓN PERIFÉRICA E INCOMUNICADA

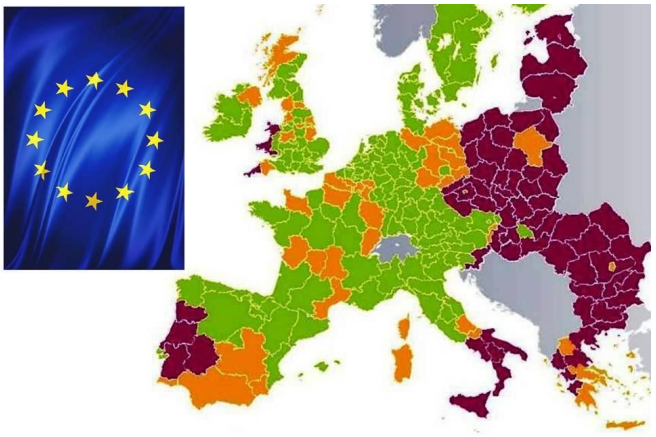
Las capacidades y velocidades de conexión de un territorio son la principal causa de su nivel económico y desarrollo. Esto está **condicionado por dos aspectos**:

- **Su localización:** Si es o no un lugar natural de paso de flujos de personas, mercancías y conocimiento. Si se ubica en un lugar central y de conexiones o por el contrario periférico e inaccesible. Su localización central o periférica puede estar motivada por decisiones políticas, independientemente de las geográficas.

- **Sus infraestructuras de transportes y comunicaciones.** Bien porque de manera natural se han desarrollado infraestructuras por su localización (puertos, enclaves naturales de conexiones o pasos,..) o porque por decisiones políticas o históricas se han visto favorecida por equipamientos o inversiones industriales que han desarrollado las infraestructuras de transportes o se han visto perjudicadas por efectos de fronteras de aislamiento.

1.1. SITUACIÓN PERIFÉRICA.

Es una evidencia la relación existente en la UE entre el desarrollo territorial y la proximidad a los principales núcleos de concentración de consumo, población, toma de decisiones y nexos de comunicaciones. **En el mapa siguiente**, del actual periodo presupuestario, de regiones de Europa por renta percápita, **destacan las regiones de menor desarrollo en color granate localizadas todas en posiciones periféricas**:



1.2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

Las infraestructuras de transportes han podido paliar las situaciones periféricas e inaccesibles, o transformar un lugar, convirtiéndolo en central, acercándolo en tiempo y costes a núcleos principales de conexiones.

Desde el siglo XVIII en que se desarrollaron los 6 principales caminos de postas o caminos reales que conectaban España de manera radial, convirtieron a Madrid en el lugar central de conexión interior que desde allí se accedía a los principales puertos. Esos caminos reales con el tiempo se convirtieron en las 6 principales carreteras radiales que hoy siguen marcando los principales ejes de comunicaciones de España.

Conectarse con Madrid es la principal clave de conectividad con el exterior por su aeropuerto internacional y sus conexiones con los puertos españoles. En los años 90 las autovías desarrollaron la principal red interior de conexiones de transportes. Conectando personas, pero sobre todo infraestructuras de transportes principales con el resto del territorio. Las autovías y autopistas igualaron el transporte por carretera prácticamente en todo el territorio nacional.

Como puede apreciarse, **las 6 principales carreteras radiales conectan Madrid con los principales puertos y aeropuertos españoles, excepto una**. Solo la 5 (antes NV ahora A5), la de Extremadura, no lo hace, y así ha sido percibida desde Madrid y decisores de inversiones en infraestructuras,

ignorando su conectividad con el Aeropuerto de Lisboa y los puertos portugueses. Esta percepción secular ha condicionado el desarrollo de todo el Sudoeste Ibérico.

A partir del año 1992 comenzó a desarrollarse la red de alta velocidad ferroviaria. Tras 25 años se ha ido extendiendo por todo el territorio nacional, entrando progresivamente en uso, bien con sus máximas prestaciones, parcialmente conforme terminaban trayectos o con niveles intermedio.

Esto **ha generado una mejora sustancial en relación al avance que supuso las carreteras de altas capacidades**. España se ha dotado de una de las mejores redes ferroviarias de alta velocidad del mundo y **ha provocado un efecto acercamiento en tiempo frente a las carreteras**.

Mientras tanto **en Extremadura se han ido deteriorando las infraestructuras y servicios ferroviarios, lo que ha provocado no solo que no se mejore los servicios, sino que se deteriorasen, incrementando sensiblemente las diferencias con el resto de regiones de España**. En el sudoeste ibérico **se ha creado una isla de comunicaciones, quedándose aislada de las redes ibéricas de larga distancia, veloces, fiables y de gran intensidad de uso**:

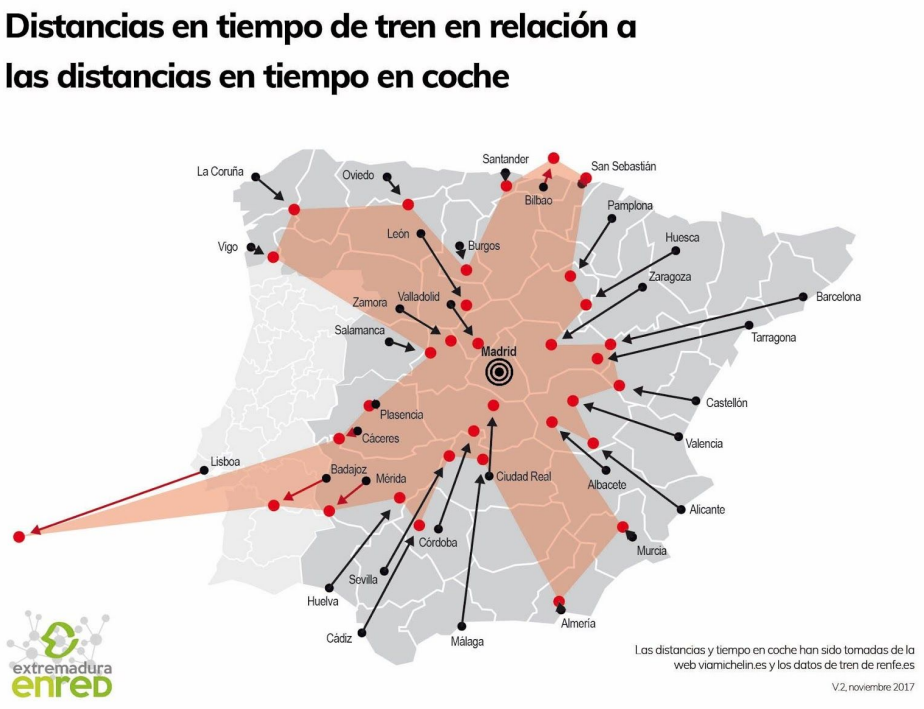
- **No hay servicios de larga distancia**. El material rodante es más propio de cercanías que de servicios nacionales.

- **No existen conexiones ferroviarias en servicio con Portugal**, generando un efecto de “callejón sin salida”.

- **Las infraestructuras ferroviarias están en mal estado, no existe ningún tramo con doble vía ni electrificada**, los sistemas de seguridad y gestión de tráfico son de “bloqueo telefónico” desfasados en la actualidad y no permiten intensidad de servicios.

Esta situación soportada durante largo tiempo **ha ocasionado que Extremadura sea la región peor comunicada por ferrocarril de España**, especialmente si consideramos al ferrocarril como un sistema que mejora a la carretera, tanto en fiabilidad, tiempos, seguridad, medioambiental, capacidad, costes y confort.

Si comparamos los tiempos necesarios para desplazarse desde Madrid a distintas ciudades de España por carretera o por tren, vemos que a **casi toda España el tren consigue mejorar los tiempos estimados por carretera**, como puede verse en el siguiente mapa y se detalla en los datos del Anexo I.



Elaborado por Extremadura en Red, basado en la metodología del ingeniero D. Manuel Benegas Capote

En el mapa se refleja en los puntos negros la ubicación de las ciudades y en los puntos rojos su ubicación relativa en distancia/tiempo del ferrocarril frente a la carretera desde Madrid.

Para el cálculo de distancias y tiempos por carretera se ha tomado el mejor que ofrece la web **viamichelin.com.** Para los tiempos de tren se ha tomado el mejor tiempo que ofrece para ese mismo desplazamiento la web **renfe.es**. La relación existente entre tiempos se ha aplicado a las distancias. De tal manera que se considera que en aquellos itinerarios en los que el tiempo es mayor en ferrocarril que por carretera, el ferrocarril tiene un efecto alejamiento con incremento de distancias y en los que el tiempo es menor, un efecto acercamiento con la disminución de distancias/tiempo.

Tanto por su intensidad como por su generalización, ninguna región está peor tratada como Extremadura, en la actualidad y en sus perspectivas próximas de infraestructuras.

Como puede verse en el mapa y en la tabla de datos, **todas las ciudades extremeñas se ven perjudicadas por el ferrocarril en los tiempos**. Entre las que se destaca: **Zafra** (140%), **Don Benito** (136%), **Badajoz** y **Mérida** (127%), **Cáceres** (112%) y **Plasencia** y **Navalmoral** (104%). No existe otra región con cifras tan altas ni con una situación tan generalizada. **Agravado por no tener otras alternativas de transportes por mar o aéreas**, ni tener compromisos y certezas de finalización total de las actuales obras de ferrocarril.

Entre las regiones que **también destacan por su mala situación** se encuentra el **País Vasco**. En ella, **Bilbao** (117%) y **San Sebastián** (104%), tienen peores tiempos en tren frente a la carretera. Existen diferencias en relación a la situación de Extremadura en menor impacto alejamiento, por la calidad de sus trenes (Alvia) y por las alternativas de otros medios de transportes. **Disponen de puertos para las salidas al exterior y de importantes aeropuertos**; Bilbao (más de 400 vuelos a la semana) o San Sebastián (más de 50 vuelos a la semana), frente a los 10 a la semana de Extremadura. Por otra parte existe el compromiso del Estado de estar finalizada en el año 2023 la conexión de la alta velocidad con Madrid.

El caso de **Galicia** puede ser también destacable su estado deficiente, aunque solo Lugo (119%) **empeora tiempos en ferrocarril**, el resto los mejora ya en la actualidad. Al igual que el País Vasco **tiene salidas al exterior por importantes puertos y dispone de tres aeropuertos**; Santiago (167 vuelos semanales), Vigo (106 vuelos semanales) y la Coruña (104 vuelos semanales) frente a los 10 desde Extremadura. En la actualidad **dispone de servicio**

ferroviarios de altas prestaciones y existe el compromiso de finalizar el trayecto completo de Alta Velocidad con Madrid en el año 2019.

Andalucía con extraordinarias dotaciones de puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles **tiene algunos casos puntuales con deficiencias**. **Jaén** es el caso en peores condiciones con un ferrocarril que empeora en un 5% el tiempo por carretera. El caso de **Granada**, que es coyuntural, lleva desde abril del 2015 sin que llegue el tren a la capital por motivo de las obras, así y todo y aunque los últimos kilómetros del trayecto en tren sean en autobús, reduce en más de un 10% el tiempo de carretera. En diciembre del 2017 se finalizan las obras y se espera que en el 2018 ya disponga de la conexión a la red de Alta Velocidad, conectando directamente con Madrid, Sevilla y Málaga y en año 2023 esté conectada con el Corredor Mediterráneo.

El caso de **Almería** es también significativo, con tiempos similares en tren y carretera, aunque el servicio es un Talgo, además de salida directa al mar dispone de 61 vuelos a la semana frente a los 10 de Extremadura, y hace años algunos de sus vuelos ya están calificado como de Servicio Público Obligatorio, como se ha anunciado que el próximo año se declararán a algunos de Badajoz. Existe el compromiso de su conexión a la red en el 2023.

Murcia en la actualidad **tiene servicios ferroviarios con similares tiempos a los de carretera**, pero con expectativas de llegada de la Alta Velocidad en los próximos meses, además de las mejores comunicaciones aéreas y marítimas.

Como ciudades resaltables con conexiones deficientes con Madrid en tren frente a la carretera destacan **Soria** (109%) y **Teruel** (106%), con menores impactos que los de EXtremadura.

No se puede ignorar que la red ferroviaria no está limitada a la red radial con centro en Madrid, sino que existen muchas otras conexiones de ciudades españolas en las que hay grandes deficiencias de infraestructuras y servicios sobre las que se reclaman mejoras. Pero sí existe todavía en una de las conexiones radiales una evidente discriminación, parece racional, de justicia y de beneficio general abordar como prioridad nacional esta situación antes de entrar en una segunda fase que mejore la anterior.

2. PORTUGAL

La situación del Tren del **Corredor Sudoeste Ibérico** en lo que afecta a Portugal no es mejor que la española.

La conexión de Madrid con Lisboa es muy deficiente. **Dos metrópolis de 6 millones de personas y de 3 millones de personas cada una,** a 628

kilómetros de distancia (como Madrid de Barcelona) **solo disponen de un tren nocturno que tarda 10 horas 37 minutos**. Es decir empeora en un 165% el tiempo de carretera. Solo existe un tren convencional frente a casi 40 trenes diarios entre Barcelona y Madrid. Solo 17 aviones diarios entre Lisboa y Madrid frente a más de 70 diarios entre Madrid y Barcelona. Hay mucho recorrido por delante para las mejoras de las conexiones entre las capitales de los dos países europeos, que es tanto como decir entre los dos Estados.

Muy deficientes pueden considerarse también las conexiones ferroviarias entre Madrid y Oporto. Los 559 kilómetros de carretera que en coche se hacen en 6 horas, no es posible hacerlos en tren en menos de 12 horas.

Las conversiones trenes/carreteras en Portugal se muestran en el Anexo II en datos y en el mapa siguiente se ilustra visualmente.

Como se puede comprobar en el cuadro de datos y visualizar en el mapa, dentro de una situación general peor que la española de conexiones ferroviarias, destaca la situación de **Elvas como la peor entre las ciudades más significativas**.

Desde Lisboa a Elvas solo existe un tren diario que hace enlace en Entroncamento. Lo que se distancia por carretera en 210 km y se tardan en hacer 2 horas 22 minutos, **en tren se tarda 4 horas 12 minutos empeorando en un 178% el tren frente al automóvil.**

Además de ser la peor conexión del país adquiere mayor relevancia por ser la peor de las conexiones fronterizas a pesar de ser la más directa conexión de las capitales. Con Valença do Minho (conexión Norte) los 426 Km se hacen en tiempo similar por carretera que por tren. Con Vilar Formoso

(conexión por Salamanca) los 352 km se empeoran en un 123% en tren frente a carretera, y por el sur con Vila Real de Sto. Antonio los 329 Km se empeoran en un 114 % en tren. Claramente en todos los casos situaciones mejores que la de Elvas, que como hemos dicho el impacto es de 178%.

CONCLUSIÓN

De los datos anteriores podemos afirmar que **ninguna región de España sufre de manera tan generalizada y con tanta gravedad un estado peor de las infraestructuras y servicios ferroviarios que Extremadura**.

Esa situación **se ve también afectada en la conexión con Portugal**. En la actualidad no existe ningún servicio de pasajeros que conecte España y Portugal por Extremadura y Alentejo. Con el agravante que el único servicio ferroviario que une Elvas con Lisboa es el que empeora más los tiempos de tren frente a la carretera de todo Portugal.

Consideramos que ante estos hechos tan relevantes **deben priorizarse las inversiones en infraestructuras y mejoras del servicio ferroviario del Corredor Sudoeste Ibérico tanto por lo que su estado actual supone para la población residente en Extremadura**, claramente tratada por España de **manera injusta y discriminatoria**, como por lo que supone este corredor para el **desarrollo de las relaciones de los dos estados** y especialmente de sus capitales, como principales núcleos de población y económicos de ambos países.

El **Corredor Sudoeste Ibérico** adquiere un sentido relevante para todo el **Estado Español y Estado Portugués y para la Unión Europea.** Además de ser parte esencial de la red general europea integrándose en el Corredor Atlántico y en el Corredor Atlántico-Mediterráneo, vertebra y cohesiona territorios preferentes de inversiones de la UE y conecta directamente 10 millones de habitantes y en general a los dos Estados con sinergias ilimitadas, lo que puede generar un crecimiento económico muy superior a sus costes.

La situación exige que se aceleren las inversiones para que la conexión de Alta Velocidad y mercancías esté con la máxima urgencia, pero también es necesario mejorar con urgencia las infraestructuras y servicios ferroviarios convencionales, especialmente los que tardarán más en incorporarse a la red de alta velocidad.

ANEXO I: DISTANCIAS Y TIEMPOS POR CARRETERA Y TREN DESDE MADRID

Distancia desde Madrid Ciudad	Km por Carretera (1)	Tiempo Horas:Minu Automovil (1)	Tiempo en decimal Automovil	Tiempo Horas:Minu TREN, menor (2)	Tiempo en decimal TREN	Ratio de aproxima. Tren/ automovil	Conversión de tiempo tren en Km carret.	Beneficios del tren s/carretera Km.
Barcelona	616	6h 39	6,65	2h 30	2,50	37,59%	231,58	384,42
Gerona	686	7h 17	7,28	3h 18	3,30	45,33%	310,96	375,04
Tarragona	545	5h 46	5,46	2h 12	2,20	40,29%	219,60	325,40
Lérida	461	4h 55	4,91	1h 59	1,98	40,33%	185,90	275,10
Castellón	422	4h 31	4,52	2h 53	2,88	63,72%	268,88	153,12
Valencia	356	3h 56	3,93	1h 42	1,70	43,26%	153,99	202,01
Alicante	420	4h 29	4,48	2h 16	2,27	50,67%	212,81	207,19
Murcia	399	4 h 11	4,18	3h 52	3,87	92,58%	369,41	29,59
Cartagena	445	4h 45	4,75	4h 37	4,62	97,26%	432,82	12,18
Almeria	547	6h 02	6,03	5h 58	5,97	99,00%	541,56	5,44
Málaga	534	6h 44	6,73	2h 20	2,33	34,62%	184,88	349,12
Granada	421	4h 29	4,48	3h 55	3,91	87,28%	367,44	53,56
Jaen	337	3h 42	3,70	3h 53	3,88	104,86%	353,39	-16,39
Córdoba	394	4h 17	4,28	1h 42	1,70	39,72%	156,50	237,50
Sevilla	531	5h 24	5,40	2h 20	2,33	43,15%	229,12	301,88
Cádiz	640	6h 40	6,67	3h 55	3,92	58,77%	376,13	263,87
Huelva	615	6h 15	6,25	3h 40	3,67	58,72%	361,13	253,87
Badajoz	401	4h 13	4,22	5h 22	5,37	127,25%	510,28	-109,28
Cáceres	299	3h 14	3,23	3h 38	3,63	112,38%	336,03	-37,03
Merida	342	3h 38	3,63	4h 37	4,62	127,27%	435,27	-93,27
Plasencia	246	2h 44	2,73	2h 52	2,86	104,76%	257,71	-11,71
Navalmoral de la Mata	193	2h 03	2,05	2h 08	2,13	103,90%	200,53	-7,53
Don Benito	314	3h 30	3,15	4h 18	4,30	136,51%	428,63	-114,63
Zafra	405	4h 13	4,21	5h 56	5,93	140,86%	570,46	-165,46
Lisboa	628	6h 26	6,43	10h 37	10,62	165,16%	1.037,23	-409,23
Oporto	559	6h 07	6,12	12h 00	12,00	196,08%	1.096,08	-537,08
Talavera de la Reina	120	1h 34	1,56	1 h 29	1,48	94,87%	113,85	6,15
Toledo	73	1h 08	1,13	0h 33	0,55	48,67%	35,53	37,47
Ciudad Real	206	2h 32	2,52	0h 50	0,83	32,94%	67,85	138,15
Albacete	254	2h 50	2,83	1h 26	1,43	50,53%	128,35	125,65
Cuenca	166	1h 55	1,91	0h 55	0,92	48,17%	79,96	86,04
Guadalajara	57	0h 54	0,90	0h 23	0,38	42,22%	24,07	32,93
Salamanca	214	2h 29	2,48	1h 36	1,60	64,52%	138,06	75,94
Valladolid	211	2h 28	2,47	1h 00	1,00	40,49%	85,43	125,57
Zamora	253	2h 50	2,83	1h 25	1,41	49,82%	126,05	126,95
Leon	335	3h 44	3,73	2h 06´	2,10	56,30%	188,61	146,39
Burgos	242	2h 47	2,78	2h 17	2,28	82,01%	198,47	43,53
Soria	227	2h 42	2,70	2h 57	2,95	109,26%	248,02	-21,02
Avila	112	1h 30	1,50	1h 26	1,43	95,33%	106,77	5,23
Vigo	597	6h 10	6,17	5h 49	5,82	94,33%	563,13	33,87
La Coruña	592	6h 16	6,27	5h 33	5,55	88,52%	524,02	67,98
Santiago de Compostela	601	6h 14	6,23	5h 00	5,00	80,26%	482,34	118,66
Orense	502	5h 11	5,18	4h 17	4,28	82,63%	414,78	87,22
Lugo	499	5h 19	5,31	6 h 21	6,35	119,59%	596,73	-97,73
Oviedo	446	4h 47	4,78	4h 00	4,00	83,68%	373,22	72,78
Gijón	466	5h 04	5,06	4h 37	4,61	91,11%	424,56	41,44
Santander	432	5h 03	5,05	4h 05	4,80	95,05%	410,61	21,39
Logroño	327	4h 21	4,35	3h 20	3,33	76,55%	250,32	76,68
Bilbao	397	4h 20	4,33	5h 04	5,07	117,09%	464,85	-67,85
San Sebastian	457	5h 09	5,15	5h 23	5,38	104,47%	477,41	-20,41
Vitoria	353	4h 02	4,03	3h 35	3,58	88,83%	313,58	39,42
Pamplona	404	4h 55	4,92	3h 03	3,05	61,99%	250,45	153,55
Teruel	302	3h 59	3,98	4h 14	4,23	106,28%	320,97	-18,97
Huesca	388	4h 10	4,17	2h 13	2,22	53,24%	206,56	181,44
Zaragoza	315	3h 32	3,53	1h 15	1,25	35,41%	111,54	203,46

(1) Datos obtenido de la plataform Via Michelín (2) Datos obtenido de la web de Renfe.

ANEXO II: DISTANCIAS Y TIEMPO POR CARRETERA Y TREN DESDE LISBOA

Distancia desde Lisboa Ciudad	Km por Carretera (1)	Tiempo Horas:Minu Automovil (1)	Tiempo en decimal Automovil	Tiempo Horas:Minu TREN menor (3)	Tiempo en decimal TREN	Ratio de aproxima. Tren/ automovil	Conversión de tiempo tren en Km carret.	Beneficios del tren s/carretera Km.
Valença	426	4 h 37	4,61	4h 40	4,66	101,08%	430,62	-4,62
Viana de Castelo	387	4h 20	4,33	4h 05	4,08	94,23%	364,66	22,34
Braga	364	4h 06	4,10	3h 16	3,26	79,51%	289,42	74,58
Guimaraes	363	4h03	4,05	3h 44	3,73	92,10%	334,32	28,68
Pocinho	396	4h 38	4,63	6h 26	6,43	138,88%	549,95	-153,95
Porto	312	3h 41	3,68	2h 35	2,58	70,11%	218,74	93,26
Aveiro	255	3h 06	3,10	2h 01	2,01	64,84%	165,34	89,66
Guarda	318	3h 37	3,61	4h 10	4,16	115,24%	366,45	-48,45
Vilar Formoso	352	3h 52	3,86	4h 46	4,76	123,32%	392,15	-74,15
Coimbra	205	2h 32	2,53	1h 43	1,71	67,59%	138,56	66,44
Figueira da Foz	200	2.30	2,50	2h 30	2,50	100,00%	200,00	0,00
Entroncamento	119	1h 40	1,66	0h 46	0,76	45,78%	54,48	64,52
Castelo Branco	226	2h 44	2,73	2h 42	2,70	98,90%	223,52	2,48
Abrantes	145	1h58	1,96	1h 26	1,43	72,96%	105,79	39,21
Portalegre	228	2h 51	2,85	3h 27	3,45	121,05%	276,00	-48,00
Elvas	210	2h 22	2,36	4h 12	4,20	177,97%	373,73	-163,73
Evora	134	1h 44	1,73	1h 33	1,55	89,60%	120,06	13,94
Beja	180	2h 22	2,36	2h 13	2,21	93,64%	168,56	11,44
Lagos	266	3h 07	3,11	3h 45	3,75	120,58%	320,74	-54,74
Portimao	268	3h 14	3,23	3h 19	3,31	102,48%	274,64	-6,64
Faro	279	3h 06	3,10	3h 00	3,00	96,77%	270,00	9,00
Vila Real de Sto. Antonio	329	3h 44	3,73	4h 15	4,25	113,94%	374,87	-45,87

(1) Datos obtenido de la pltaforma Via Michelin (3) Datos obtenidos de la web cp.pt (Comboios de Portugal)

corredor sudoeste ibérico

www.corredorsudoesteiberico.net

info@corredorsudoesteiberico.net