

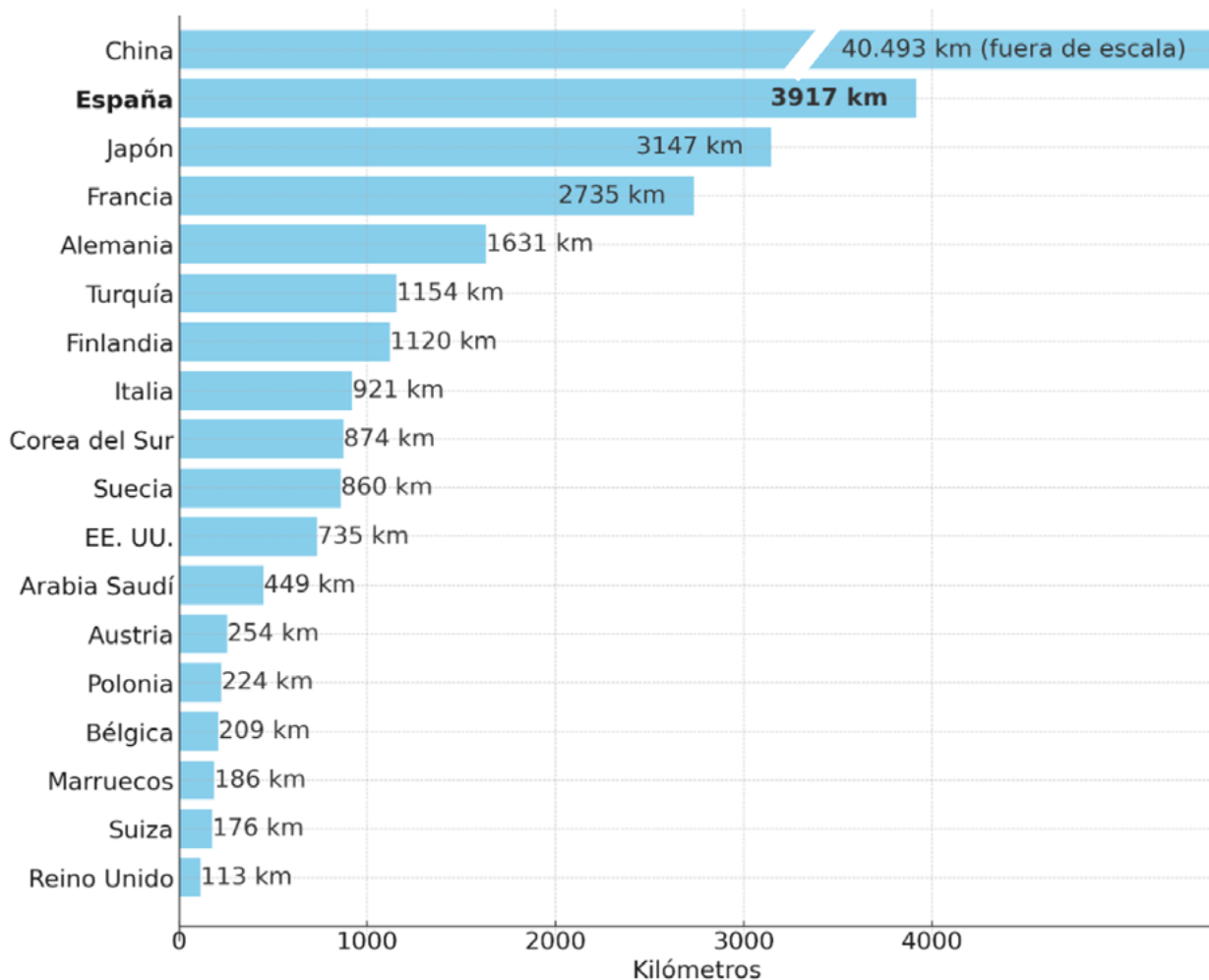
La conexión de alta velocidad Madrid-Lisboa debe ser una prioridad de Estado

La conexión ferroviaria entre Madrid y Lisboa por alta velocidad fomentaría los lazos económicos entre España y Portugal además de servir como estímulo económico para todo el sudeste español.

Es incomprensible que esta conexión, junto a otras como las de Vigo con Oporto, Aveiro con Salamanca y Faro con Huelva, no sean una prioridad para este gobierno y que se favorezcan y doten otros proyectos en otras regiones generando un agravio territorial intolerable que perjudica a todo el oeste español.

Hay pocos sectores en donde los españoles podamos exhibir una excelencia técnica y operacional como la que corresponde al ámbito ferroviario de la alta velocidad. Desde la línea Madrid-Sevilla, inaugurada en 1992, España ha ido progresivamente ampliando una red que sirve para vertebrar el territorio y que ha puesto a nuestro país en la vanguardia mundial en este sector. Empresas de ingeniería ferroviaria, de construcción, fabricantes de trenes y empresas auxiliares, cuentan un notorio prestigio internacional. Empresas españolas han construido íntegramente y operan la línea de alta velocidad en Arabia Saudí y tienen actividad en proyectos de otros países.

Extensión de la red de alta velocidad por país (diciembre 2023)



Fuente: OCDE, UIC. Elaboración Propia.

Pero no es oro todo lo que reluce. España cuenta con importantes carencias en materia de ferro-

carril que siguen estando pendientes de mejora desde hace décadas. Muchas partes de la red secundaria están obsoletas y carecemos de una estrategia nacional que fomente el uso masivo del ferrocarril para reducir la dependencia de los combustibles fósiles de los que carecemos. Pero, por encima de todas las carencias, la gran asignatura pendiente del sistema ferroviario es la conexión con nuestro país hermano y vecino, Portugal, junto a la prestación en Extremadura, de un servicio digno de tal nombre.

Es incomprensible que, en un entorno de construcción europea, España y Portugal no puedan estrechar sus lazos fraternales y sigamos teniendo unas penosas conexiones ferroviarias entre ambos países. En el caso de las dos primeras ciudades de la Península Ibérica, Madrid y Lisboa, la línea existente y los servicios prestados en ella son impropios de dos países europeos modernos. Y es que no se trata sólo de estas ciudades, sino de todo el corredor que incluye las provincias de Toledo, Cáceres y Badajoz.

Mapa de la red de las líneas de alta velocidad (noviembre 2024) y de la necesaria y pendiente de realizar Madrid-Lisboa



Fuente: Elaboración propia.

La conexión por alta velocidad es un proyecto de dimensiones históricas con el que España y Portugal fomentarían los intercambios personales, comerciales y culturales. Generaría turismo,

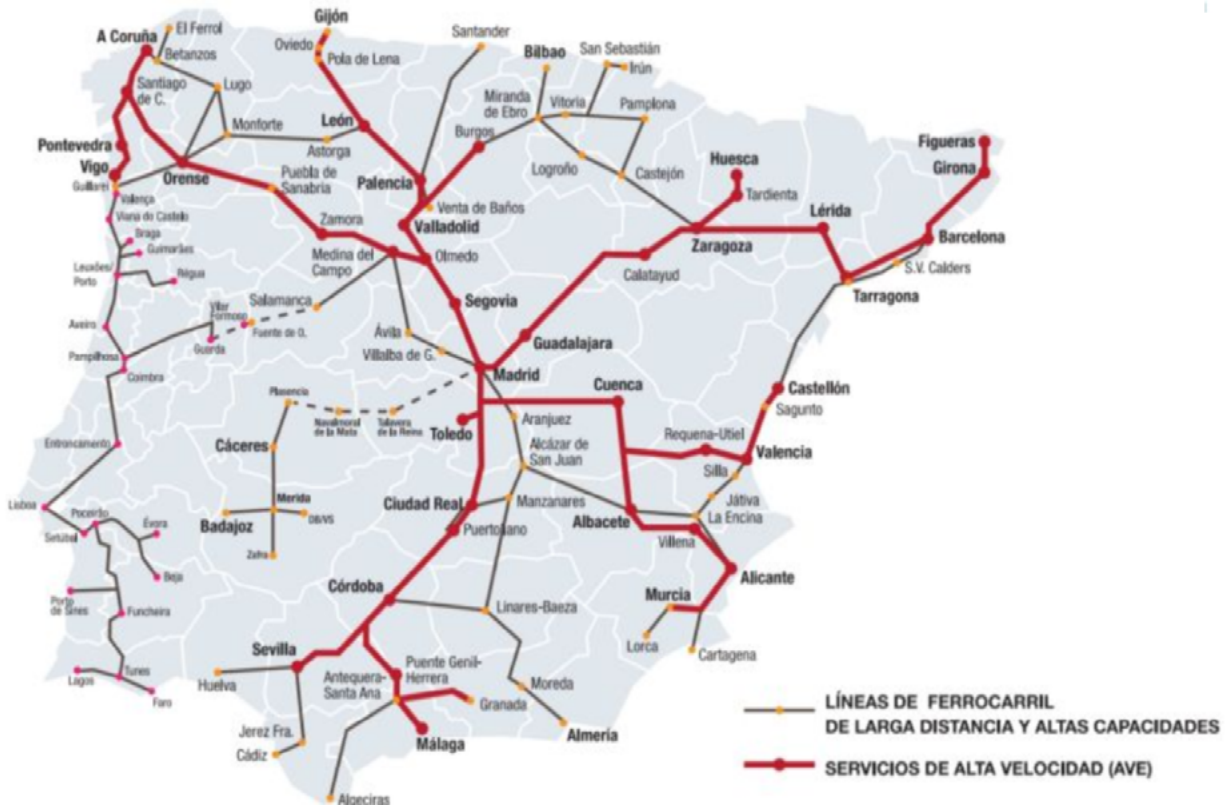
inversión, y una actividad económica que iría mucho más allá de las ciudades de Madrid y Lisboa. Supondría un hito para el corredor extremeño y a todas las zonas limítrofes, que tan necesitadas están de actividad económica y progreso real.

España no puede permitir que siga existiendo y se agrave la obscena diferencia de trato a las poblaciones del occidente español con respecto a las de otras regiones. No es de recibo que Extremadura, una región con importantes retos económicos y demográficos, que cuenta con un importantísimo potencial cultural, turístico e histórico, siga teniendo unas vías de comunicación impropias del siglo XXI que impidan a sus empresas competir en pie de igualdad con las de otros territorios.

Todo ello mientras el Gobierno hace pública la determinación de transferir las infraestructuras y la operación de los trenes de corta y media distancia a las comunidades autónomas del País Vasco y Cataluña, en ambos casos con un saneamiento financiero previo y con una dotación adicional de medios financieros (o sea, con el dinero de todos). La tropelía es doble: además de despojar al Estado de una infraestructura de interés nacional, que fue concebida en un contexto de red y realizada con el esfuerzo de todos los españoles, se genera un agravio al otorgar medios del Estado a territorios que ya cuentan con infraestructuras a la vez que persiste el déficit de infraestructuras en otras zonas de España. Y es que no parece de recibo disponer de los recursos de todos para dárselos a unos pocos y hacerlo, además, como pago político a aquellos cuyo proyecto consiste en eliminar cualquier resquicio de españolidad en esos territorios. En el extremo contrario, están aquellos que, lejos de cuestionar su españolidad, hacen gala de ella y que, por otra parte, son quienes tienen más necesidad y más merecen de estas infraestructuras. ¿No han pagado los extremeños impuestos para construir esos trenes que eran hasta ahora de todos y que serán ahora de la Generalitat? ¿No siguen pagando impuestos y, a pesar de ello, siguen sufriendo unas infraestructuras ferroviarias obsoletas?

Se podría pensar que el premio a la deslealtad es una ventaja sobre aquellos que nunca han pedido un trato preferencial. Y es que parece que se compensa a unos dándoles lo que no necesitan ni merecen a costa de lo que se niega a aquellos que sí lo necesitan y merecen. Algunos hablan de “igualdad” mientras parecen fomentar y consagrar que existan españoles de primera y de segunda y es que, como lo demuestran las cesiones en materia ferroviaria del actual Gobierno a sus socios separatistas, el problema no está en cuestiones presupuestarias sino en la voluntad política y la presión de la aritmética parlamentaria.

Red de servicios de alta capacidad en la península ibérica (enero 2024)



Fuente: Sudoeste Ibérico en Red.

Conviene recordar que esta cuestión no es nueva. De hecho, es bastante antigua. Las conexiones con Portugal y el déficit de infraestructuras en la zona occidental de España ya se trató de solucionar y de hacerlo dentro de una estrategia europea. En la Cumbre Ibérica de 2003 de Figueira da Foz, los gobiernos de Aznar y Barroso se comprometieron a un plan ambicioso de conexiones ferroviarias que buscaba una verdadera integración para antes de 2020. No hay por tanto que realizar planes nuevos. Simplemente se ha de recuperar lo que constituyó la mejor oportunidad para ambos países y para esas regiones fronterizas. Sería interesante preguntarse por qué estos proyectos dejaron hace dos décadas de ser una prioridad con la llegada del Gobierno de Rodríguez Zapatero en 2004. ¿A quién puede no interesar la mejora de la red de transporte en regiones fronterizas o a que se pueda conectar los ejes mediterráneo y atlántico?

Principales acuerdos de la cumbre de 2003 y objetivos de conexión fijados entonces

2003: XIX CUMBRE HISPANO-PORTUGUESA CELEBRADA EN FIGUEIRA DA FOZ. 7 y 8 de noviembre



2003

ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA

Se establecerán 4 conexiones con los siguientes calendario:

- 2010 para la conexión Lisboa - Madrid, (por Elvas-Badajoz)
- 2009 para la conexión Oporto - Vigo
- 2015 para la conexión Aveiro - Salamanca;
- 2018 para la conexión Faro -Huelva

Los trazados se ajustarán para que los tiempos de «Lisboa-Madrid» y «Porto-Madrid» estén del orden 2 horas 45 minutos.







Fuente: Extraído de Sudoeste en Red.

Aun compartiendo una de las fronteras más antiguas y estables de Europa y a pesar de la cercanía cultural e histórica de ambos países, las conexiones de transporte entre España y Portugal siguen siendo deficientes y por esta razón seguimos teniendo que renunciar a la prosperidad que traería esa mejora de la conectividad. La conexión Madrid-Lisboa, como las de Portugal y España, deberían ser una cuestión de Estado para poder materializar todo el potencial y garantizar que todas las regiones de la Península puedan abrazar el futuro en igualdad de condiciones con sus empresas compitiendo en las mismas condiciones.

Se ha de ha de trabajar para que el proyecto del AVE Madrid-Lisboa, así como las otras conexiones, sea una realidad cuanto antes. La Copa del Mundo de fútbol en 2030 es una ocasión perfecta para el oportunismo político, pero las razones que justifican esta línea van mucho más allá de una ocasión puntual. Es acabar con una inmerecida e injustificada discriminación y es ofrecer a otras regiones del occidente español, Galicia, Castilla y León, Extremadura y Andalucía, las oportunidades que han tenido otras desde hace muchos años para que sus empresas y sus habitantes puedan crecer y prosperar.

Es trágico y doloroso el coste de oportunidad que nos ha supuesto como país las sucesivas decisiones políticas de postergar las líneas de alta velocidad entre España y Portugal. Lo único que cabe ahora es luchar para que podamos tener un ferrocarril digno de tal nombre y que sirva para completar la vertebración territorial de España y del conjunto de la Península Ibérica.

España entera, y Extremadura en particular, precisan y merecen estas infraestructuras para que en la Península podamos evolucionar a un verdadero modelo de desarrollo multipolar en donde las empresas y ciudadanos puedan desarrollar sus actividades en cualquier parte del territorio. Conjurémonos como país para que no volvamos a perder ese tren.