

El Corredor Mediterráneo – Un proyecto de territorio



Fuente: Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo

El Corredor Mediterráneo es uno de los 9 grandes corredores diseñados por la Unión Europea para la Red Transeuropea de Transporte. Se trata de un corredor multimodal que atraviesa 6 países. España-Francia- Italia-Eslovenia-Croacia y Hungría con 3.500 Km de longitud que debe proporcionar enlace multimodal de los puertos y terminales del Oeste Mediterráneo con el centro de la Europa. Conectará con otros 7 corredores, configurando un nexo de unión con la totalidad de los mercados europeos que proyectará la producción y el comercio del litoral mediterráneo español de forma rápida y eficaz (Fig. 1). La red RTE-T es por tanto una red estratégica para garantizar y potenciar la movilidad tanto de las personas como de las mercancías.

El Marco normativo viene definido en el Reglamento 1315/2013 donde se establece las orientaciones para el desarrollo de una red Transeuropea de Transporte, determinando los proyectos de interés común y especificando los requisitos que han de cumplir.

Objetivos del Corredor Mediterráneo:

La ejecución de los Corredores Europeos busca la consecución de dos pilares básicos, la Interoperabilidad y la integración modal, y todo ello mediante la **ejecución coordinada de las actuaciones**. El objetivo europeo es tener

desarrollada la red básica del Corredor para el año 2030 conforme a los siguientes requisitos:

Integración Modal

Para ello es necesaria la planificación adecuada de la Red Transeuropea del Transporte con el objeto de posibilitar operaciones de transporte de larga distancia eficientes

La Interoperabilidad se basa en:

- Implementación del ancho estándar y coexistencia de anchos donde sea preciso
- Mejorar las conexiones ferroviarias con los puertos y terminales
- La Circulación de trenes de longitud de 740 m
- Instalación del Sistema de Comunicación ERTMS
- Permitir cargas por eje $\geq 22,5$ Tn

El Corredor Mediterráneo es mucho más que una infraestructura. Es un gran proyecto de transporte multimodal, es decir que no sólo se trata de ferrocarril, sino que debe incluir también carreteras e incluso vías navegables. Pero además de en la infraestructura **es básico establecer los Servicios que se van a proporcionar a Personas y Mercancías.** Así, la infraestructura debe complementarse con la capacidad de poner al servicio de personas y mercancías los tramos que se vayan terminando.

Aparte de la infraestructura y los servicios, es básico establecer una estrategia de desarrollo logístico, especialmente con los puertos, los aeropuertos, las terminales RRT así como las terminales privadas. No en vano, **el Corredor Mediterráneo desarrollará todo su potencial cuando sus diferentes modos de transporte estén conectados.** Por ello es necesario redefinir la logística para impulsar el crecimiento de terminales intermodales y conexiones portuarias.

Por último, es necesario la consideración de la **conexión a los nodos urbanos.** Solo entre Barcelona y Almería **hay más de 11 ciudades con más de 100.000 habitantes** por lo que se requiere una atención precisa de cómo este corredor atraviesa espacios densamente poblados. Pero todo esto no será suficiente, además se deberá realizar una acertada gestión de la explotación para conseguir los objetivos que se persiguen, esto es un transporte rápido y eficaz. Para ello es fundamental que la definición de la infraestructura vaya ligada a los estudios funcionales y de capacidad necesarios, y que estos sean realistas, veraces y fiables.

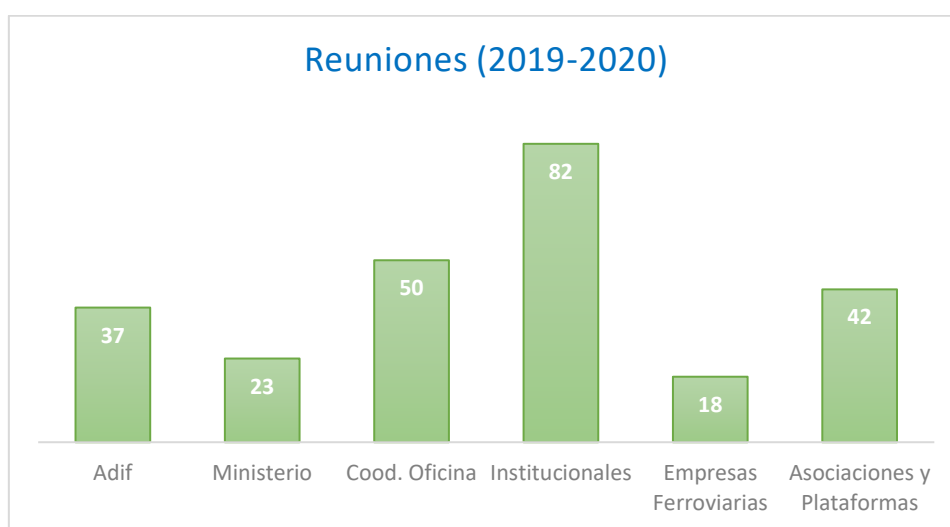
Nodos principales del Corredor Mediterráneo (en **negrita** los nodos incluidos a partir del 1 de enero de 2021)

- Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona;
- **Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza**
- Sevilla – Bobadilla – Murcia
- Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona – **Palma de Mallorca** – Barcelona
- Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – **Toulouse/Marseille** – **Genova/Lyon** – **La Spezia/Torino** – Novara – Milano – **Bologna/Verona** – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest.
- Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontera de Ucrania

La Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo

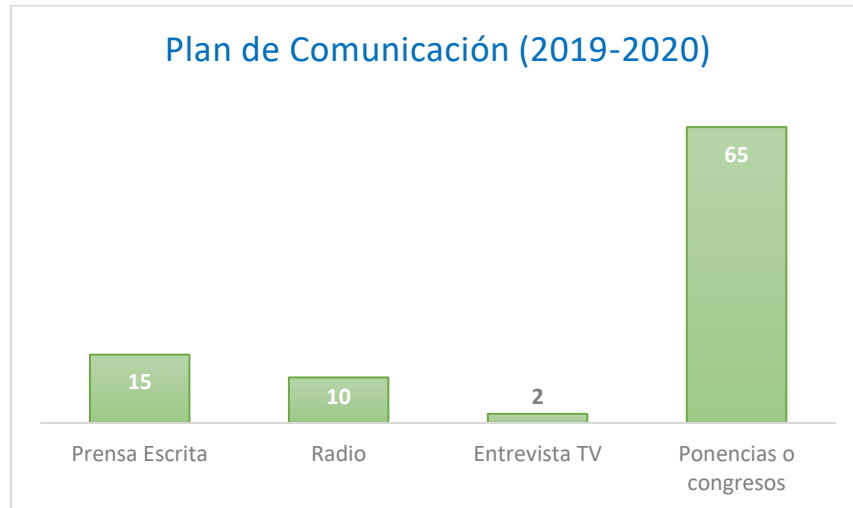
La Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, liderada por el Prof. [Josep Vicent Boira](#) (València, 1963) tiene como **objetivo principal coordinar e impulsar el desarrollo del Corredor Mediterráneo a través de dos ejes de acción:**

- 1) **Escuchar** a las instancias territoriales y **reunir** a los actores involucrados para que el Corredor sea un verdadero *proyecto del territorio* alrededor del cual se tomen medidas concertadas que generen beneficios mutuos (*estrategia win-win*).



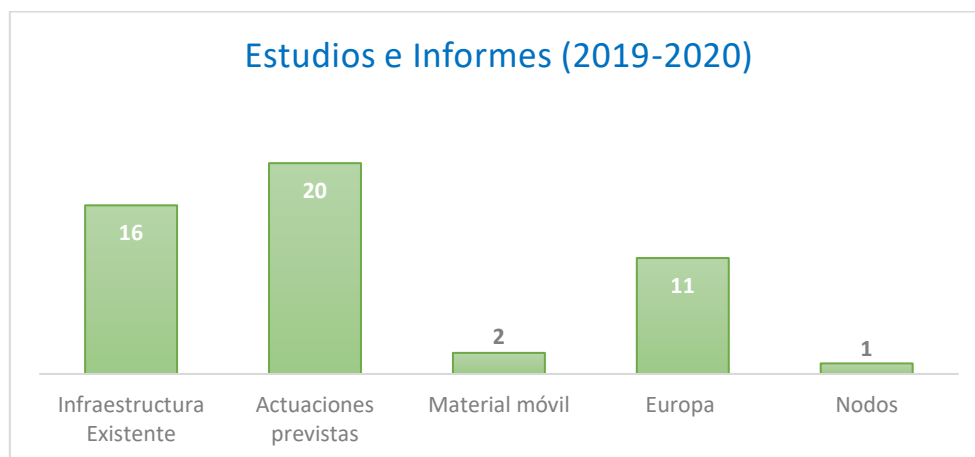
Fuente: Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo

- 2) **Promover el Corredor** en los eventos institucionales (locales, autonómicos, estatales y europeos) y en los medios de comunicación, con especial atención al estado de las obras y a los beneficios que estas conllevan en el conjunto de la sociedad en términos medioambientales y socioeconómicos.



Fuente: Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo

Para alcanzar estos dos objetivos, el equipo técnico del Comisionado, localizado en las ciudades de València, Barcelona y Zaragoza, **desarrolla estudios e informes** en varios ámbitos: seguimiento de las obras, propuesta de soluciones debido a las afectaciones de las mismas, predicciones de tráfico, análisis de buenas prácticas en el sector ferroviario en el panorama europeo.



Fuente: Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo

Entre los hitos de la Oficina, destaca la realización del **primer Workplan del Corredor Mediterráneo** en España y la puesta en marcha del [Sistema de Información Geográfica \(SIG\)](#) que se estrena en esta web como visor cartográfico. El SIG permite visualizar y entender, de forma sencilla, el Corredor Mediterráneo actualmente en servicio, las obras en curso, los proyectos planificados y la situación futura. Particular atención se pone en la caracterización de la infraestructura ferroviaria (sobre todo en los

requerimientos de interoperabilidad europeos), de las terminales de mercancías, estaciones de viajeros y de los nodos urbanos. Finalmente, se incluyen unos indicadores socioeconómicos y medioambientales relacionados para entender la importancia estratégica del Corredor. El visor cartográfico está disponible en dos versiones (visor básico y visor estadístico), además de la versión beta (provisional).