

ANDALUCÍA Y LOS CORREDORES ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO. REVISIÓN CRÍTICA DE PROYECTOS INCONCLUSOS

ABRAHAM NUEVO LÓPEZ ([id](#))¹
JESÚS VENTURA FERNÁNDEZ ([id](#))²
ANTONIO GAVIRA NARVÁEZ ([id](#))³

¹*Departamento de Geografía, Universidad de Málaga, Facultad de Filosofía y Letras, Boulevard Louis Pasteur s/n, 29071-Málaga*

²*Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional, Universidad de Sevilla, C/ D^a. María de Padilla, s/n, 41004 Sevilla*

³*Escuela Universitaria de Osuna, Campo de Cipreses nº 1, 41640 Osuna*

Autor de correspondencia: abraham@uma.es

Resumen. En esta comunicación se plantea, como objetivo fundamental, examinar la relevancia de los corredores Atlántico y Mediterráneo en Andalucía desde el ámbito académico de la Geografía del Transporte en relación con la cohesión territorial y la mejora de las infraestructuras logísticas y de transportes de la región. Se lleva a cabo un repaso sobre los orígenes de ambos corredores y su despliegue posterior en las redes infraestructurales de la comunidad andaluza, prestándose especial atención a las limitaciones persistentes respecto al desarrollo de ambos corredores. El trabajo utiliza el método de la revisión crítica, que incluye dos tipos de documentos esenciales: por un lado, documentos institucionales por parte de autoridades competentes de distintos niveles (provincial, autonómico, estatal y comunitario-europeo); y, por otro, revisión bibliográfica de la literatura centrada en la planificación e implementación de políticas públicas de transportes en la Unión Europea, y, en particular, en lo que afecta a la Comunidad Autónoma de Andalucía. La investigación llevada a cabo arroja los siguientes resultados: tanto el Corredor Atlántico como, principalmente, el Mediterráneo pueden presentar un alto potencial para optimizar las redes logísticas y de transportes del conjunto regional, sobre todo de sus puntos nodales logísticos más destacados, si bien se constata igualmente que los planes han comenzado a aplicarse de manera tardía, con serias limitaciones y con una dotación presupuestaria manifiestamente mejorable. Además, se detecta otra limitación interna: la pulsión localista, que complica la convergencia intrarregional. En todo caso se concluye que ambos corredores pueden convertirse en impulsores notables de la modernización de infraestructuras de transportes y de la logística en Andalucía, así como de su mejor inclusión en áreas económicas más dinámicas.

Palabras clave: infraestructuras de transportes, Corredor Atlántico, Corredor Mediterráneo, proyectos inconclusos.

ANDALUSIA AND THE ATLANTIC AND MEDITERRANEAN CORRIDORS. CRITICAL REVIEW OF UNFINISHED PROJECTS

The main objective of this paper is to examine the relevance of the Atlantic and Mediterranean corridors in Andalusia from the academic perspective of Transport Geography in relation to territorial cohesion and the improvement of the region's transport and logistics infrastructures. A review is carried out of the origins of both corridors and their subsequent deployment in the infrastructure networks of the Andalusian region, paying special attention to the persistent limitations with respect to the development of both corridors. The work uses the critical review method, which includes two types of essential documents: on the one hand, institutional documents by competent authorities at different levels (provincial, regional, state and EU-European); and, on the other, a bibliographical

review of the literature focused on the planning and implementation of public transport policies in the European Union, and, in particular, as far as the Autonomous Community of Andalusia is concerned. The research carried out yields the following results: both the Atlantic Corridor and, above all, the Mediterranean Corridor may have a high potential for optimising the logistics and transport networks of the region as a whole, especially its most important logistical hubs, although it is also noted that the plans have begun to be implemented late, with serious limitations and with a budget allocation that could clearly be improved. In addition, another internal limitation is detected: the localist impulse, which complicates intra-regional convergence. In any case, it is concluded that both corridors can become significant drivers for the modernisation of transport infrastructures and logistics in Andalusia, as well as for their better inclusion in more dynamic economic areas.

Keywords: territorial cohesion, transport infrastructure, Atlantic Corridor, Mediterranean Corridor, unfinished projects.

1. INTRODUCCIÓN Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

Andalucía se sitúa en una posición geográfica que resulta una vez más estratégica por ser nudo de comunicaciones entre el norte de África, el Atlántico y el resto de Europa (Cano y Ventura, 2012), en un mundo cada vez más interconectado en todas las esferas, sobre todo a nivel económico. El sector de los transportes y la logística, que tiene una profunda interrelación con el modelo de desarrollo territorial y social de toda entidad espacial, ocupa en este sentido un ámbito cada vez más preponderante a todos los niveles, principalmente en las zonas geográficas del mundo más dinámicas, como es el caso de Europa (Serrano-Martínez, 2012). A este respecto, los corredores ferroviarios, como el Atlántico y el Mediterráneo, son aquí analizados como instrumentos que permiten impulsar la vertebración del territorio y el desarrollo económico, además de la movilidad sostenible en entornos urbanos y metropolitanos, y la articulación de redes de transporte multimodales (Gómez-González, 2017; Muñoz-Martínez, 2017; Gil-Gallego, 2021; Gámir-Orueta, 2022; Rallo, 2022), en el marco de un proceso de internacionalización de servicios *in crescendo* (Gómez-González, 2017). Prueba de ello es que, siguiendo a Camacho-Ballesta y Melikhova (2010), desde finales de los 90 del siglo XX, principalmente, la Unión Europea (UE) ha mostrado una preocupación progresiva por trazar las principales líneas maestras de las políticas públicas de transporte, de acuerdo a la nueva realidad histórica, a las necesidades imperiosas de, por un lado, mayor desarrollo económico, mayor productividad y eficiencia, y, por otra parte, una mayor convergencia y cohesión de todos los territorios, periféricos inclusive, de la UE. Así es como se aprobó en Potsdam (Alemania), en 1999, la *Perspectiva del Desarrollo Territorial Europeo* (también conocida como Estrategia Territorial Europea o ETE, de corredores europeos), un documento clave para la consecución del objetivo de un sector cada vez más protagonista del crecimiento económico, pero también de la accesibilidad y de la cohesión territorial y social.

Siguiendo nuevamente a Camacho-Ballesta y Melikhova (2010), un objetivo colateral, pero igualmente esencial, de las políticas públicas de transportes comunitarias, a partir del citado documento de 1999, no es otro que la interoperabilidad y la interconexión de redes logísticas y de transportes. En España, la ETE tuvo su adecuación propia en el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* (PEIT), que se propuso diagnosticar la situación del sistema de transportes en España en ese momento, definir los objetivos estratégicos en cuanto a movilidad y transporte, teniendo como marco político-normativo el conjunto de planes aprobados por la UE, además de plantear distintas alternativas y escenarios de actuación en materia de redes logísticas y de transportes. Asimismo, la ETE estableció los indicadores de seguimiento de los planes de transportes (ubicación geográfica, potencial económico, integración territorial y social, patrimonio natural y cultural), determinó los criterios y directrices de intervención, fijó prioridades de actuación a corto y medio plazo, estableció los trabajos futuros a través de la confección de programas, normativas y planes de desarrollo estratégicos, y sentó las bases para fortalecer el sistema de análisis de las actuaciones interministeriales competentes en materia de transportes y logística, a partir de desarrollos específicos posteriores en el seno de la UE (Camacho-Ballesta y Melikhova, 2010). Por último, se estableció el marco económico-financiero para ejecutar correctamente este Plan Estratégico, además de comprometerse a revisar de forma periódica el plan en función de los objetivos formulados y de las actuaciones no concluidas, algo que, como se verá a lo largo de esta comunicación, sigue siendo una de las insuficiencias fundamentales de los corredores Atlántico y Mediterráneo en un territorio como Andalucía.

En la actualidad, dentro del espacio comunitario existen treinta ejes de transporte y logísticos, todos los cuales tienen un papel determinante a nivel europeo, desde un punto de vista económico y logístico. Estos ejes que, según su modo de transporte, se clasifican en cinco categorías, como muestran la Tabla 1 y la Figura 1.

Tabla 1. Ejes ferroviarios, viarios, portuarios, aeroportuarios e intermodales en la UE.

Tipo de eje	Conexiones
Ferrovianos	Eje Berlín-Varona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo; eje de Alta Velocidad París-Bruselas-Colonia-Ámsterdam-Londres (red PBKAL); eje de Alta Velocidad del sur-oeste de Europa; eje de Alta Velocidad del Este; eje Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubliana-Budapest-frontera ucraniana; eje Cork-Dublín-Belfast-Stranraer; línea principal de la costa occidental (ferrocarril); eje para el transporte de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París; eje París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava; eje Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg/Dresde; eje Gdansk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena; eje Lyon/Génova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Amberes; eje Lyon-Génova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Amberes; eje ferroviario Varsovia-Kaunas-Riga-Talín-Helsinki; eje Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo (<i>Eurocaprail</i>)
Viarios	Eje del estrecho de Fehmarn; eje de autopista Igumenitsa/Patras-Atenas-Sofía-Budapest; enlace fijo de Oresund; eje de autopistas Gdansk-Brno/Bratislava-Viena
Portuarios	eje fluvial del Rin/Mosa-Main-Danubio; canal fluvial Sena-Escalda; Autopistas del Mar
Aeroportuarios	Aeropuerto de Malpensa
Intermodales	triángulo nórdico ferrocarril-carretera; eje multimodal Portugal/España-Europa central; interoperabilidad de líneas de Alta Velocidad en la península ibérica; eje ferroviario/vial Irlanda/Reino Unido-Europa continental; eje del corredor intermodal Jónico-Adriático; línea de Betuwe; enlace ferroviario-vial Irlanda/Reino Unido/Benelux, conformado, a su vez por distintos ejes: eje ferroviario-vial que enlaza Dublín con el norte (Belfast-Larne) y el sur (Cork), eje ferroviario-vial Hull-Liverpool, eje ferroviario Felixstowe-Nuneaton y eje ferroviario Crewe-Holyhead.

Fuente: Adif (2022).

En el marco de tales ejes, tanto el Corredor Mediterráneo como el Corredor Atlántico tiene actualmente el desarrollo que reflejan la Figura 2. A través de España, efectivamente, discurren dos corredores de la llamada *Core Network*: el Mediterráneo, de 3000 km de longitud, que atraviesa España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia y finaliza en Hungría; y el Corredor Atlántico, de 2000 km y que pasa por Portugal, España, Francia y acaba en Alemania, tal y como se puede observar en las figuras referidas. Por su parte la conexión Algeciras-Madrid pertenece a ambos corredores: el Atlántico discurre por los nodos de Madrid, Valladolid y Bilbao, y el Mediterráneo tiene una vía interior y otra litoral, que confluyen en Tarragona (Acedo-Aceña, 2016).

2. OBJETIVO, HIPÓTESIS, METODOLOGÍA Y FUENTES

El objetivo principal de esta investigación es examinar, a través de los siguientes indicadores (posicionamiento geográfico, potencial económico, articulación de la red de transportes, integración social y territorial, patrimonio natural y cultural), el avance que han supuesto los corredores Atlántico y Mediterráneo en la cohesión territorial y ejecución de mejores redes de transporte y logísticas en Andalucía.

La hipótesis del trabajo, a corroborar o refutar en las Conclusiones, es la siguiente: los corredores Atlántico y Mediterráneo han supuesto un avance notable en el campo de los transportes, de la logística (tanto en relación con el monitoreo de las instalaciones como a propósito de las actuaciones) y de la cohesión del territorio andaluz (a través de la accesibilidad de cada punto geográfico a la red de infraestructuras, y transportes y logística de mercancías). Sin embargo, persisten importantes limitaciones, que se examinarán a lo largo de esta comunicación, pues dichos corredores son, por ahora, una herramienta poco explotada desde el punto de vista logístico y territorial.

Figura 1. Ejes ferroviarios, viarios, portuarios, aeroportuarios e intermodales en la UE.

MAPA 2. LA RED TRANSEUROPEA (RTE-T) Y LOS 30 EJES Y PROYECTOS PRIORITARIOS



Fuente: Díaz (2021).

La presente investigación se construye siguiendo el método cualitativo de revisión crítica bibliográfica. Dicha metodología permite en este caso cumplir con el objetivo principal marcado en el trabajo. Se trata de llevar a cabo, en primer lugar, un repaso por la literatura científica a propósito de la relevancia que tienen y han tenido los corredores de transportes en el conjunto de Europa, y, en particular, en España y Andalucía.

Asimismo, se ha buscado someter a crítica las formulaciones propuestas en los planes públicos de transporte sobre el territorio andaluz. Ello incluye realizar un breve bosquejo histórico respecto al desarrollo de estos dos corredores multimodales e interoperables en España en general y en Andalucía en particular.

Figura 2. Corredor Mediterráneo de las RTE-T



Fuente: Adif (2022) y Comisión Europea (2018).

Para ello, las fuentes que se han utilizado en el documento son de dos tipos: en primer lugar, trabajos de literatura especializada en el problema de los transportes y la logística, con especial mención a revistas de primer nivel en España como la *Revista del Ministerio de Fomento*; lo cual, además, lleva al segundo

tipo de fuentes empleadas para esta investigación: los documentos institucionales que incluyen planes, directrices y programas a ejecutar para el desarrollo de estas infraestructuras.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Corredor Atlántico

Antes de sintetizar los resultados que muestran las investigaciones que aquí se han tenido en cuenta para la revisión del impacto del Corredor Atlántico sobre Andalucía y los retos pendientes, es importante recordar el papel protagonista que tiene en España, la empresa Adif¹, en la gestión de un eje de transportes multimodal como es el Corredor Atlántico. En este sentido, uno de los avances que se han constatado en toda España tiene que ver con la gobernanza y gestión del sector; gracias a la gestión del Corredor número 4, se ha aplicado una nueva forma de organizar la cooperación entre los diversos gestores de infraestructuras y las autoridades competentes que están implicadas en este corredor (Olabarrieta, 2015). Asimismo, el Corredor Atlántico, desde sus inicios en Andalucía, ha mostrado un papel relevante a la hora de vertebrar el territorio y de desarrollarlo económicamente, propiciando la creación de espacios más sostenibles gracias a las redes de transporte multimodales y a la eficiencia de costes y menor impacto medioambiental que ello supone (Gil-Gallego, 2021; Gámir-Orueta, 2022), máxime teniendo en cuenta el déficit histórico que presenta el modo ferroviario como transporte de mercancías y de pasajeros más sostenible, en relación con indicadores como accesibilidad a las redes de transportes más eficientes, así como la interoperabilidad y la multimodalidad de los medios de transporte de mercancías.

Respecto a otro de los avances en materia de desarrollo del Corredor Atlántico (Figura 3) a su paso por Andalucía, una de las actuaciones más destacadas ha sido la adaptación de los distintos tramos de este corredor a las características técnicas de interoperabilidad europea, como la ejecución de la línea Algeciras-Bobadilla, eje de comunicaciones fundamental, pues es origen y fin de los corredores ferroviarios Atlántico y Mediterráneo.

Figura 3. Corredor del Atlántico



Fuente: Atlántico (2022).

Sin embargo, pese a que, como se expone, se está llevando a cabo una profunda renovación del tramo, con lo que ello supone una “mayor capacidad para el incremento de las circulaciones ferroviarias (...) la fiabilidad (...) el incremento en la longitud de las composiciones de mercancías y una mayor competitividad

¹ Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, entidad pública empresarial española dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que tiene como objetivo la construcción de líneas de ferrocarril y la gestión de su explotación.

en los costes para los operadores” (Domínguez, 2021, p. 103), lo cierto es que ha habido que esperar varios años para que el proyecto comenzase a implementarse.

Otro de los problemas que presenta el Corredor Atlántico es que, por el momento, tiene prioridad el Corredor Mediterráneo sobre el Atlántico (Farto-López, 2016). Esto, en todo caso, no hace más que manifestar la preponderancia que tiene la dimensión económica en la articulación de los planes territoriales y de transportes, en el sentido de que el arco mediterráneo posee un mayor dinamismo económico, sobre todo gracias al sistema logístico y comercial portuario que conecta directamente al norte de África con el resto de Europa y de Asia. Aun así, ejemplos como el de Huelva son el testimonio de que la franja occidental-atlántica de Andalucía puede alcanzar un mayor protagonismo logístico que el que tiene en la actualidad, sobre todo poniendo el énfasis en su papel como interfaz logística transatlántica y transfronteriza con Portugal.

3.2. Corredor Mediterráneo

Las investigaciones realizadas hasta la fecha muestran importantes avances en los objetivos propuestos desde el comienzo para el Corredor Mediterráneo (Figura 4). En esta revisión crítica se parte de una premisa teórica según la cual, al analizar el impacto y el peso específico de un corredor de transportes multimodal, conviene adoptar “la perspectiva que proporciona una escala territorial amplia, la que engloba al conjunto español e Ibérico, entroncado en el marco europeo; al menos en su dimensión occidental” (Serrano-Martínez, 2012, p. 103). Esta premisa no obsta para reconocer que es necesario también el análisis específico, pero sin perder de vista este enfoque global. Igualmente, el análisis de una infraestructura como el Corredor Mediterráneo debe ser abordado desde una perspectiva multimodal o intermodal, que es la que se viene defendiendo desde un primer momento por parte de las autoridades comunitarias (Monfort y Monfort, 2018).

Uno de los hitos más destacados de este corredor ha sido la superación del relativo aislamiento territorial de regiones periféricas como Andalucía, lo que conlleva, necesariamente, acabar con el modelo de una España radial que imposibilitaba la construcción de una red logística y de transportes dinámica en los cuatro puntos cardinales de la península Ibérica y de Andalucía (Rovira, 2021; Canela, 2021). En este sentido, es innegable que, dentro de la propia región andaluza, perviven aún dos direcciones fundamentales distintas, todavía no armonizadas: una, que tiende a poner más el peso en la conexión con Madrid; y otra que acentúa más el desarrollo logístico del arco mediterráneo (Enguix, 2022), si bien se podría hablar de un tercer punto, el de Huelva, más volcado en el comercio transatlántico y transfronterizo con Portugal.

Otro de los avances relevantes, como se indicaba antes, se ha dado en otros segmentos del Corredor Mediterráneo externos a Andalucía, como la reciente construcción del tramo Monforte del Cid-Orihuela, que supone un nuevo eslabón del Corredor, tal y como muestra la Figura 5, y que acerca la Alta Velocidad Española (AVE) hasta la provincia de Murcia (Ventosa, 2021), con todo lo que ello implica de cohesión de distintos territorios del arco mediterráneo. Este avance, aplicable en concreto a la Comunidad Valenciana, ejemplifica el papel que puede cumplir el Corredor Mediterráneo como vector de cohesión territorial y de un mayor desarrollo económico (Boira-i-Maiques, 2021; Boira-i-Maiques, 2022; Nuevo-López y Mérida-Rodríguez, 2022), dos aspectos inseparables al examinar el impacto del Corredor Mediterráneo.

Sintetizando en esta revisión crítica los resultados a que ha llegado el Corredor Mediterráneo en Andalucía, y, sobre todo, los proyectos pendientes o inconclusos, cabe destacar, por ejemplo, la incertidumbre reinante a propósito de la conexión ferroviaria entre Algeciras y Almería, dado que las conexiones interiores necesarias para tal comunicación aún están pendientes (Moreno-Navarro, 2018); más en particular, en 2023 la costa andaluza sigue sin tener conexión de alta velocidad, tampoco hay compromisos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de que se articule una conexión de pasajeros y mercancías con el resto de Europa, y, por último, el objetivo de construcción de la nueva doble vía de ancho internacional para Algeciras-Málaga-Almería, cuyo término se proyectó para 2025, no se va a cumplir (El Corredor Mediterráneo, 2023). (véase la Figura 4). Asimismo, desde los comienzos de la implementación del Corredor Mediterráneo se empezó a plantear la necesidad de superar la situación de insuficiente intermodalidad y liberalización (es decir, de excesivo peso del sector público) de los operadores logísticos, además de problemas técnicos, a nivel ferroviario, relativos al ancho internacional de vía (Estrada, 2014), problema este que remite, en última instancia, a la necesidad de homogeneizar o vertebrar el sistema de regiones europeos a nivel logístico, económico y territorial. En cuanto al aspecto puramente económico, proyectos como la alta velocidad en el Corredor Mediterráneo presentaban al comienzo

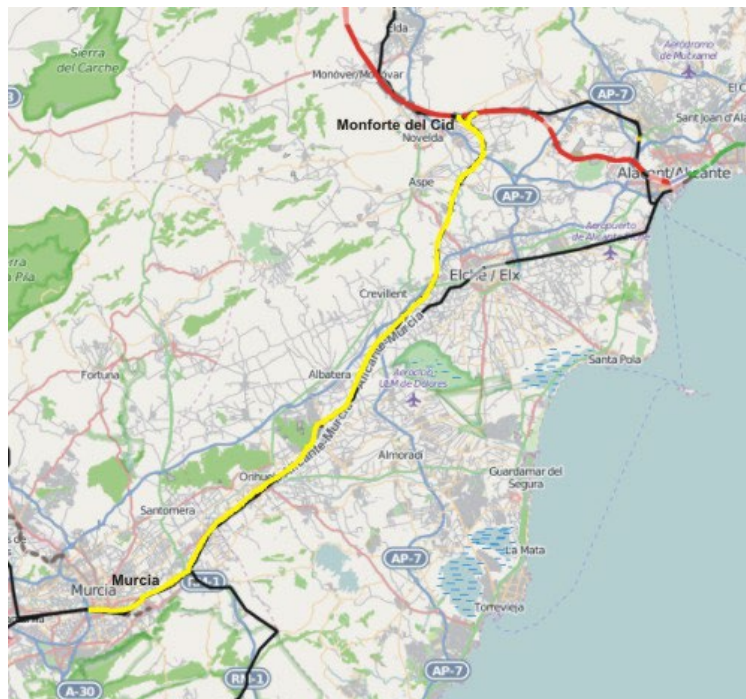
problemas de rentabilidad, algo que se podría haber resuelto llegando a una solución de tráfico mixto, es decir, de transporte de mercancías y de pasajeros (Muñoz et al., 2014).

Figura 4. Corredor del Mediterráneo



Fuente: El Corredor Mediterráneo (2023)

Figura 5. Nuevo tramo del Corredor Mediterráneo



Fuente: *Vía Libre* (2016)

Respecto al Corredor Mediterráneo y las infraestructuras portuarias, uno de los objetivos prioritarios de este corredor Mediterráneo, además de la multimodalidad e interoperabilidad de los transportes, ha sido desde los comienzos de su planificación el convertir a los puertos mediterráneos en terminales de entrada

a Europa de las mercancías que provienen de Oriente a través del canal de Suez (*Europa Junta*, 2011). Sin embargo, la realidad es que, en cuanto al desarrollo de la conectividad entre puertos y otras infraestructuras de transportes en el marco del Corredor Mediterráneo a su paso por Andalucía, importantes terminales portuarias como el Puerto de Motril (Granada) por su volumen de tránsito y la balanza comercial del puerto, además de carecer de conexión directa con las infraestructuras ferroviarias, presentan problemas operativos, como el efecto barrera por la distribución de sus distintas dársenas (pesquera, logística), así como la infrautilización de las instalaciones, lo que requiere de transformaciones que implican a su vez una notable inversión económica (Ruiz-Seisdedos, 2017). Asimismo, continúa sin resolverse el problema de la estación de Bobadilla y su conexión con el puerto de Algeciras, algo ya documentado en la literatura científica desde, al menos, 2016 (Acedo-Aceña, 2016).

3.3. Discusión de resultados

En el caso del Corredor Atlántico, hace más de dos décadas que, en el marco de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), se planteó como necesidad, por parte del máximo representante de la región francesa de Aquitania (Carrère, 2001), de construir una red europea que diera prioridad a los objetivos estratégicos de la multimodalidad, la interoperabilidad y la convergencia en materia de transportes y logística, entre todas las regiones de la UE, regiones periféricas inclusive. En concreto, respecto a la franja atlántica comunitaria, Carrère subrayó la importancia de mejorar las infraestructuras portuarias de mercancías y pasajeros como nudos de comunicaciones estratégicos para avanzar en los objetivos propuestos (cohesión territorial, desarrollo económico, multimodalidad e interoperabilidad de los transportes), en especial en las regiones atlánticas de la Unión, y que se constituyese un “verdadero pasillo atlántico” (p. 274).

En cuanto al Corredor Mediterráneo, la literatura especializada hasta la fecha ha enfatizado la idea de corredor como una gran red de transportes multimodal, incluyendo infraestructuras no solo ferroviarias, sino también portuarias, viarias y aeroportuarias (Monfort y Monfort, 2018). Asimismo, los estudios realizados hasta la fecha dan cuenta de los fracasos e insuficiencias en el desarrollo de este corredor en sucesivas ocasiones. Así, Estrada (2014) apuntó a que el Corredor Mediterráneo, pese a contar ya el sistema ferroviario español con el ancho de vía internacional, no explotaba lo suficiente el transporte ferroviario de mercancías, que, en España en general y en Andalucía en particular, seguía estando más mermado que en el resto de la UE, con una insuficiente conexión intermodal a nivel logístico y de transportes. Igualmente, se apuntó en ese momento, en 2014, la necesidad de “mejorar la accesibilidad ferroviaria de los grandes centros industriales; reducir los costes de la cadena logística en las plataformas intermodales; y aumentar la productividad de los servicios ferroviarios” (Muñoz *et al.*, 2014, p. 20). Además, según se deduce de estudios precedentes, el ferrocarril en España y Andalucía ha adolecido de una falta de competitividad en cuanto al transporte de mercancías para distancias inferiores a los 400 km, si se compara con otros modos de transporte como el rodado por carretera (Muñoz, 2015); falta de competitividad que solo a lo largo de los últimos cinco años, si bien de manera parcial, se ha intentado superar (Gavira-Narváez y Ventura-Fernández, 2017). En este sentido la convergencia del desarrollo de la logística 4.0, que incorpora nuevas herramientas digitales que transforman las operaciones y los procesos de negocio logísticos y la tecnología ferroviaria de ejes de ancho variable para el transporte de mercancías en los procesos de gestión de la cadena de suministro pueden suponer un gran impulso para el Corredor del Mediterráneo (Pérez-Mira, 2018). La literatura científica a propósito de los efectos económicos del desarrollo de este Corredor Mediterráneo también ha analizado el papel del mismo sobre la economía, ya que genera una serie de nodos regionales, cuyo uso dominante es la logística, y de nodos comarcales, cuyo uso dominante es industrial y terciario; aunque compatible con las actividades logísticas (Escoms-Martínez, 2019), todo lo cual refuerza la tesis de los efectos multiplicadores que, a nivel económico, pueden tener estos corredores de infraestructuras de transportes.

En cualquier caso, la literatura científica centrada en la problemática de los corredores Atlántico y Mediterráneo en España y Andalucía ha reconocido los grandes logros que a nivel logístico y de infraestructuras se han logrado mediante el desarrollo de ambos corredores desde 2014. Así, Olabarrieta (2015) destaca cómo las infraestructuras del Corredor Atlántico han agilizado la gestión logística hasta el punto de que los operadores de transportes, desde 2014, han de acudir a una ventanilla única (One Stop Shop, OSS), ubicada en Madrid y gestionada por Adif, para la solicitud de adjudicación de sus capacidades. En el caso del Corredor Mediterráneo es una operadora italiana, con sede en Milán, la encargada de

gestionar esta ventanilla única). Es decir, las OSS agilizan y simplifican el proceso logístico, además de haber optimizado la comunicación con empresas y terminales ferroviarias. De este modo, en 2015 hubo 8 empresas que solicitaron surco —definido como “la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado” (Olabarrieta, 2015, p. 2)— en el Corredor del Mediterráneo, y 4 en el Corredor Atlántico. En este caso, tal y como refiere Olabarrieta (2015), si se puede hablar de éxito en el despliegue del corredor, lo que se explica, en gran medida, por la coordinación entre los estados miembros, los gestores de infraestructuras y los órganos de adjudicación de dichos gestores. Tal factor se complementa con otros, como los avances en materia de digitalización, liberalización, innovación y construcción de nuevas infraestructuras logísticas y de transportes (Dominguez, 2021). En el caso del Corredor Mediterráneo, se concibe además como el resultado coherente de las políticas de vertebración e integración del territorio a través del desarrollo de redes logísticas y de transportes en toda la Unión; por ende este corredor trasciende la frontera de lo puramente relacionado con los transportes y constituye la herramienta más importante para la convergencia de desarrollo, territorial, económico y social, de distintas regiones españolas y de la UE, siendo los Fondos Next Generation su mayor impulso (Boira-i-Maiques, 2021; Boira-i-Maiques, 2022; Rallo, 2022).

3. CONCLUSIONES

La primera conclusión que se extrae de la revisión crítica llevada a cabo es que tanto el Corredor Atlántico como el Corredor Mediterráneo, si bien aún no han sido explotados de la forma más óptima posible, han supuesto el cumplimiento parcial de los objetivos esenciales trazados hace aproximadamente una década: la interoperabilidad y la multimodalidad de las redes de transportes y logísticas en Andalucía, partiendo de la premisa de que la región, por su especial posición a nivel geográfico, todavía no está explotando lo suficiente su potencial logístico y económico, si bien todo apunta a que va en esa dirección. Para ello, no obstante, es necesario resolver al menos una parte de los problemas que se han expuesto en el presente trabajo.

En línea con lo anterior, los objetivos vinculados de la interoperabilidad y la multimodalidad necesitan, para su adecuado y efectivo cumplimiento, la terminación de las obras proyectadas en puntos estratégicos de ambos corredores como es el tramo de Bobadilla-Algeciras, máxime teniendo en cuenta que Algeciras es la principal terminal portuaria de Andalucía y de España, además de punto nodal de comunicaciones entre el norte de África y el suroeste de Europa. Los problemas referidos al tramo mencionado demuestran que los corredores Atlántico y Mediterráneo a su paso por Andalucía son por ahora proyectos cuya implementación es insuficiente en aspectos y dimensiones clave, como la adecuada interconexión de terminales de distintos modos de transporte.

Asimismo, respecto al Corredor Atlántico en particular, todavía insuficientemente desplegado y articulado, reviste además un potencial económico y territorial que puede repercutir de manera muy positiva en Andalucía en dos aspectos distintos pero interrelacionados: la vertebración del territorio y la mayor accesibilidad de la sociedad andaluza, en especial de sus empresas logísticas, industriales, de servicios, etc., a las redes logísticas y de transporte, cada vez más internacionalizadas.

En este sentido, tanto el Corredor Atlántico como el Corredor Mediterráneo constituyen dos ejes estratégicos para Andalucía, cada uno en función del peso específico de cada eje (pese a las citadas limitaciones, insuficiencias y retrasos de ambos proyectos de infraestructuras), en la línea de hacer de la región andaluza un territorio más competitivo, más eficiente, más sostenible y más integrado a las redes más dinámicas de Europa y del mundo a nivel logístico, territorial, económico, social y tecnológico. Ahora bien, ambos corredores arrastran incumplimientos que por ahora lastran el potencial logístico y económico que podrían tener sobre el territorio andaluz. En el caso del Corredor Atlántico es aún más notorio y persistente el desinterés mostrado hasta fechas recientes por parte de las administraciones públicas, que no han empezado a plantearse en serio los beneficios que reportaría este corredor para el conjunto de Andalucía, y no solo para su franja atlántico-occidental.

A la desidia de las instituciones estatales y autonómicas hay que agregarle otro factor de peso que ha obstaculizado el desarrollo de los corredores Atlántico y Mediterráneo: la insuficiente articulación interna de Andalucía por mor de desequilibrios y tendencias a fricciones entre provincias y capitales, como son los casos de Málaga y Sevilla, que podrían constituir un potente eje territorial pero que, a día de hoy, siguen sin tener esa posición que beneficiaría considerablemente no solo a estos ámbitos, sino al conjunto de Andalucía.

Respecto a futuras líneas de investigación, se sugieren las dos siguientes: en primer lugar, analizar las similitudes y diferencias, en cuanto a avances e insuficiencias, en el desarrollo de corredores de infraestructuras de otras regiones periféricas de la UE y su integración a las RTE-T; en segundo lugar, puede ser de interés comparar los resultados alcanzados, así como los problemas sobrevenidos en otros corredores de mercancías y pasajeros en áreas avanzadas del mundo desarrollado.

Agradecimientos: La investigación llevada a cabo ha sido posible mediante financiación procedente de la Unión Europea-NextGeneration EU y gracias a la que el primer autor, Abraham Nuevo López, disfruta de un contrato postdoctoral Margarita Salas en la Universidad de Sevilla.

REFERENCIAS

- Acedo Aceña, A. (2016). *La Península Ibérica en el transporte masivo de mercancías entre Europa y África: futuras autopistas del mar* (Tesis doctoral). Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=116380>
- Adif (2022). *European Corridors*. Recuperado de: <https://www.adif.es/sobre-adif/red-ferroviaria/corredores-transeuropeos>
- Atlántico (2022). El Corredor Atlántico cumple cuatro años sin su “director”. <https://www.atlantico.net/articulo/vigo/corredor-atlantico-cumple-anosdirector/20220830233934936185.html>
- Boira i Maiques, J. V. (2021). El Corredor del Mediterráneo. Una estructura europea 2.0. *Revista del Ministerio de Fomento*, 716, 91-97. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8040306>
- Boira i Maiques, J. V. (2022). El Corredor Mediterráneo y los fondos NextGenerationEU: una alianza natural. *Revista del Ministerio de Fomento*, 727, 163-174. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8504405>
- Camacho Ballesta, J. A., Melikhova, Y. (2010). Perspectiva territorial de la Unión Europea: el largo camino hacia la cohesión territorial. *Cuadernos Geográficos*, 47, 169-188. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3716897>
- Canela, J. (2021). Entrevista a Josep Vicent Boira. “El retraso en el corredor mediterráneo es consecuencia de una mentalidad que pone la ideología por delante de la realidad”. Recuperado de <https://www.publico.es/entrevistas/entrevista-josep-vicent-boira-retraso-corredor-mediterraneo-consecuencia-mentalidad-pone-ideologia-delante-realidad.html>
- Cano García, G., Ventura Fernández, J. (2012). Procesos territoriales y dinámicas poblacionales en Andalucía. En C. Jiménez de Madariaga, J. Hurtado Sánchez (Coords.). *Andalucía. Identidades culturales y dinámicas sociales*, 13-61. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4097009>
- Carrère, M. J.-L. (2001). Por un corredor atlántico de mercancías y pasajeros. En F. Aldecoa (Coord.). *Las Redes Transeuropeas (RTE) y el modelo federal de la UE. Una visión desde Euskadi* (273-276). Recuperado de http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/182824/273_18_RTE.pdf?sequence=1
- Castro Torres, J. I. (2021). La importancia de los corredores terrestres: la carrera de Irán hacia el mar Mediterráneo. *bie3: Boletín IEEE*, 22, 183-201. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/8153025.pdf>
- Díaz Pardo, F. (2021). *La Red Transeuropea de Transporte y los 30 ejes prioritarios*. <https://www.geotren.es/blog/la-red-transeuropea-de-transporte-y-los-30-ejes-prioritarios/>
- Domínguez, M. L. (2021). Nuevos retos para el Corredor Atlántico. *Revista del Ministerio de Fomento*, 716, 98-109. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8040307&orden=0&info=link>
- El Corredor Mediterráneo (2023). Estado de las obras (2022). <https://elcorredormediterraneo.com/estado-de-las-obras/>
- Enguix, S. (2022). Andalucía quiere los dos trazados del corredor mediterráneo pero prioriza el central. *La Vanguardia*. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/politica/20220606/8314102/andalucia-quiere-dos-trazados-corredor-mediterraneo-sigue-potenciar.html>
- Escoms Martínez, A. I. (2019). El corredor mediterráneo como oportunidad: análisis y perspectivas del suelo destinado a actividades económicas en la provincia de Valencia. En J. Farinós i Dasí, A. Serrano Rodríguez, M. Borobio Sanchiz, S. Nogués Linares (Coords.). *Planificación y gestión integrada como respuesta* (461-478). Recuperado de <https://riunet.upv.es/handle/10251/43747>

- Estrada, A. (2014). La realidad del transporte de mercancías en España. Los fracasos del Corredor Mediterráneo. *Logística, transporte, paquetería y almacenaje*, 207, 3. Recuperado de <http://www.logisticaytransporte.es/noticias.php/La-realidad-del-transporte-de-mercanc%C3%ADas-en-Espa%C3%B1a.-Los-fracasos-del-Corredor-Mediterraneo.-c.l.-cuota-ferrocarril-espa%C3%B1a/44432>
- Europa Junta (2011). Nuevas redes de trenes para España: De Andalucía a Europa, por el corredor mediterráneo. *Europa Junta*, 141, 15-19. Recuperado de <https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/EJ141.pdf>
- Farto López, J. M. (2016). *Desarrollo económico localizado versus desarrollo territorial. Esbozo de una economía política del territorio en el orden global* (Tesis doctoral). Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=111938>
- Gámir Orueta, A. (2022). El corredor central peninsular: una introducción geográfica. *Cuadernos de estrategia*, 210, 83-110. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8366267.pdf>
- Gavira Narváez, A., Ventura Fernández, J. (2017). Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Andalucía. *Cuadernos Geográficos*, 56(2), 283-305. Recuperado de <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/4866>
- Gil Gallego, Á. (2021). Los corredores ferroviarios y la importancia de su impulso para la vertebración del territorio. *Economía aragonesa*, 72, 125-136. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/ejemplar?codigo=577462>
- Gómez González, C. (2017). *El sistema diseño en la euroregión del arco Mediterráneo: prioridades para la caracterización de un modelo estratégico* (Tesis doctoral). Universitat Politècnica de València. Recuperado de <https://riUNET.upv.es/handle/10251/90636>
- Ministerio de Transportes, Gobierno de España (2005). *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*. Recuperado de <https://www.mitma.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>
- Monfort, A., Monfort, I. (2018). El Euromed y el Corredor Mediterráneo incertidumbres que se ciernen sobre el Corredor. *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, 3602, 64-69. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6647273>
- Moreno Navarro, J. G. (2018). Andalucía en el nuevo corredor mediterráneo. En J. A. Márquez Domínguez, R. M. Jordá Borrell (Coords.). *Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel Marco Cano García: un homenaje a su vida y obra* (629-646). Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=743015>
- Muñoz Martínez, C., Barreiro Pereira, F., Inglada López de Sabando, V. (2014). Análisis económico del Corredor Ferroviario Mediterráneo en el marco de la Red Transeuropea de Transporte. *RUE: Revista universitaria europea*, 20, 49-72. Recuperado de <http://www.revistarue.eu/RUE/022014.pdf>
- Muñoz Martínez, C. (2015). *Evaluación de la captación del tráfico de mercancías hacia el ferrocarril en el tramo español del Corredor Mediterráneo de la Ten-T Core Network* (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=69002>
- Muñoz Martínez, C. (2017). La importancia del Corredor Mediterráneo en la interacción entre la logística y la industria. *Anuario jurídico y económico escurialense*, 50, 87-96. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5876174.pdf>
- Nuevo López, A., Mérida Rodríguez, M. F. (2022). Andalucía, la red transeuropea de transporte y las políticas de transporte y cohesión territorial. *Revista de Estudios Andaluces (REA)*, 44, 149-171. Recuperado de <https://revistascientificas.us.es/index.php/REA/article/view/20894/19014>
- Olabarrieta, G. (2015). Mercancías sin fronteras. Los corredores Ferroviarios Europeos del Atlántico y del Mediterráneo cumplen 1 año. *Revista del Ministerio de Fomento*, 646, 2-3. Recuperado de <https://www.fomento.es/AZ.BBMF.Web/documentacion/pdf/A27578.pdf>
- Pérez Mira, D. (2018). Ancho ferroviario y logística 4.0 en el Corredor Mediterráneo. *Oikonomics: Revista de Economía, empresa y sociedad*, 9, 94-102. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6813747>
- Rallo, M. (2022). Europa redobla sus esfuerzos en el Corredor Atlántico. *Revista del Ministerio de Fomento*, 727, 151-162. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8504404>
- Rovira, A. (2021). ENTREVISTA. Boira: "El corredor mediterráneo es el vector para acabar con la España radial". *El Nacional*. Recuperado de https://www.elnacional.cat/es/economia/entrevista-josep-boira-corredor-mediterraneo_657773_102.html

- Ruiz Seisdedos, M. (2017). Puerto de Motril (Granada): transformación de un puerto al servicio del tráfico. *XIV Jornadas españolas de ingeniería de Costas y Puertos*. M. E. Gómez Martín (Comp.), 623-632. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=863721>
- Serrano Martínez, J. M. (2012). Del arco al eje mediterráneo en España, hacia la consolidación de un corredor de transportes. *Finisterra: Revista Portuguesa de Geografía*, 93(47), 85-107. Recuperado de <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/1299/999>
- Ventosa, J. R. (2021). Corredor Mediterráneo. *Revista del Ministerio de Fomento*, 713, 2-12. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7841263>
- Vía Libre (2016). El tramo Monforte del Cid-Murcia permitirá viajar entre Madrid y Murcia en dos horas y veintisiete minutos. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=19907>