

Una de las infraestructuras que marcará el futuro devenir del económico y social de España será el Corredor Mediterráneo Ferroviario. Dada la magnitud e implicaciones de esta infraestructura, este artículo pretende profundizar en la actual problemática del transporte ferroviario de mercancías en el arco mediterráneo español, en las reivindicaciones históricas en materia de infraestructuras terrestres y en las connotaciones más relevantes a tener en cuenta sobre esta infraestructura estratégica para el futuro de los puertos españoles, y en especial, para el Puerto de Alicante.

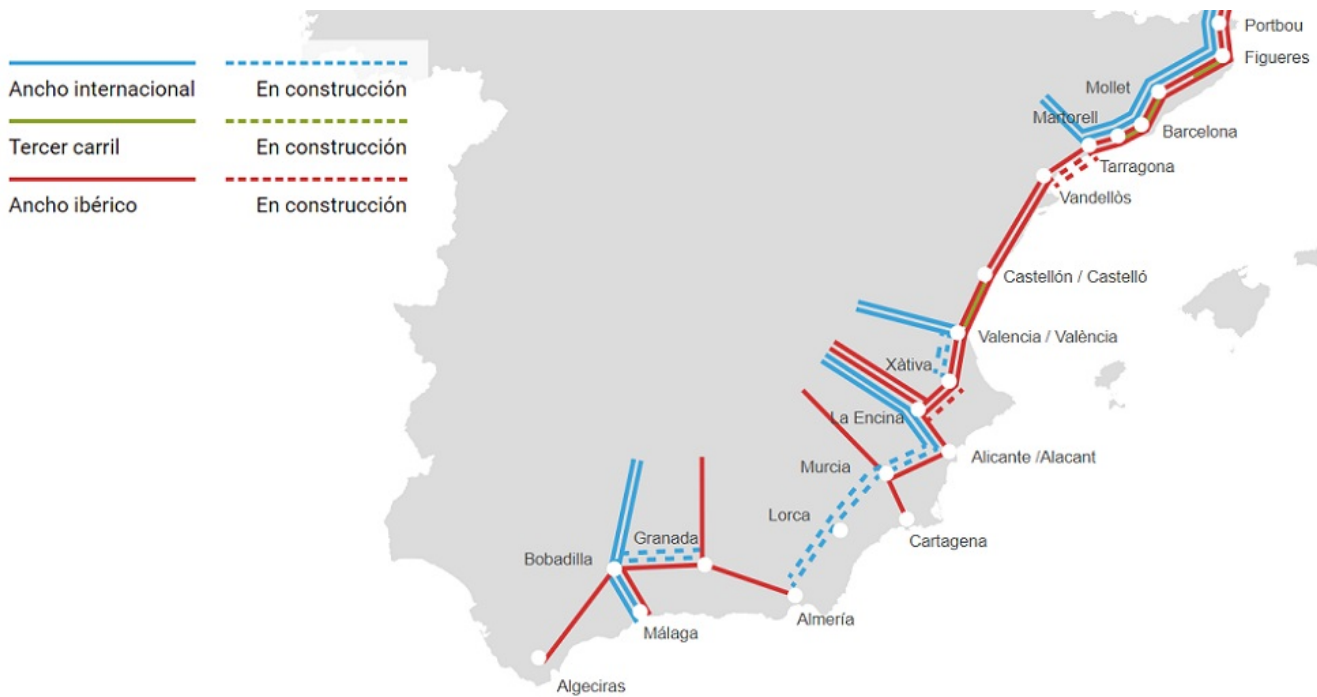
La red radial ferroviaria: perdura un problema histórico

El desarrollo de las redes de infraestructuras se ha planteado históricamente bajo una configuración radial con centro en Madrid. Este planteamiento, que ha desligado la ejecución de infraestructuras de las necesidades de aquellos territorios con mayor actividad económica, ha limitado el crecimiento y dinamismo de aquellas regiones con menores dotaciones de infraestructuras. Aunque la evolución de las redes de transporte ha sido muy intensa desde mediados del siglo XIX, lo cierto es que ha permanecido la estructura radial de las mismas, siendo el arco mediterráneo uno de los menores atendidos.

Actualmente, en el arco mediterráneo español, al que pertenecen las Comunidades Autónomas de Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana y Murcia, se concentra el 40% de la población del país y se genera prácticamente la mitad del PIB español y del volumen total exportaciones. Precisamente, los puertos con mayor volumen de tráfico nacional, como Algeciras, Valencia o Barcelona, se encuentran en estas regiones. Además, estas Comunidades absorben gran parte de la demanda turística del país con la gran importancia que acapara este sector para la economía nacional.

En este marco, y aunque existe un gran desarrollo de la red de carreteras a lo largo del arco mediterráneo, no ocurre lo mismo para la red de ferrocarriles, donde el ya mencionado planteamiento radial de la red ha limitado en gran medida su accesibilidad interna. Un ejemplo muy visible de ello es el hecho de que las cuatro ciudades costeras del mediterráneo español con mayor población - Barcelona, Valencia, Málaga y Alicante - están conectadas con Madrid mediante líneas de alta velocidad con vía doble de ancho internacional, mientras que ninguna de ellas está conectada entre sí en estas condiciones,

alternando tramos de doble vía con vía única de ancho ibérico desde Barcelona hasta Cartagena, y sin continuidad hasta Algeciras dada la inexistencia de vía entre Cartagena y Almería.



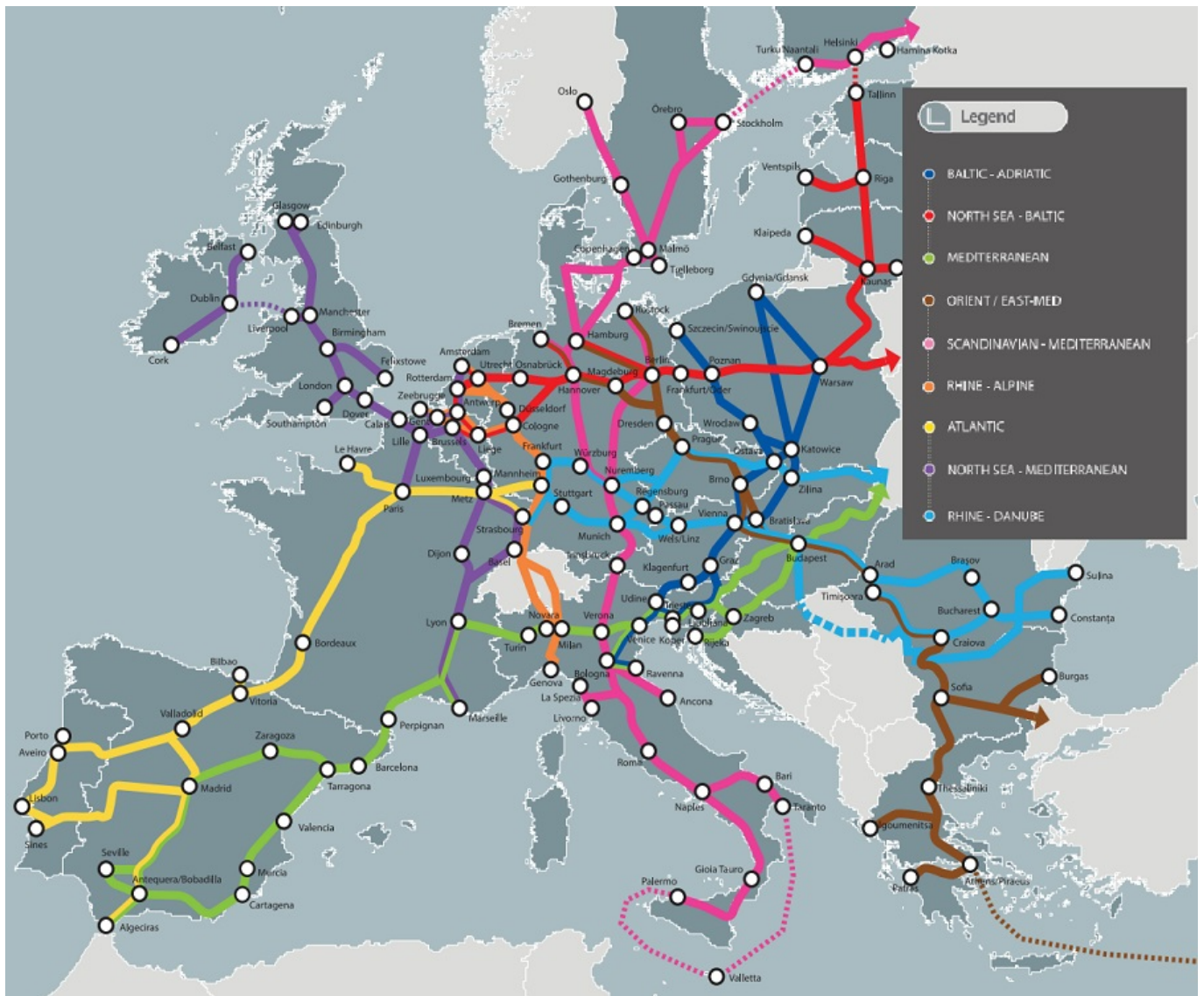
Situación actual del Corredor Mediterráneo Ferroviario en España. (<https://elcorredormediterraneo.com/mapas/>)

A estos inconvenientes hay que sumar otras importantes limitaciones, como el cambio de ancho de vía en la frontera, que históricamente ha perjudicado notablemente el tráfico de mercancías, los numerosos puntos o tramos con problemas de la red, casos tramos sobreexplotados, con vía única o con severos condicionantes técnicos.

Esta coyuntura de la red está lastrando la competitividad de los diferentes sectores productivos de estas regiones, impidiendo la reducción de costes del transporte, aumentando la congestión de la red de carreteras e incrementando las emisiones de gases contaminantes en las principales áreas metropolitanas.

Un eje estratégico para el futuro económico de España

Por ello, desde hace décadas y por parte de numerosos actores socioeconómicos de este espacio, se viene reivindicando la ejecución del Corredor Mediterráneo Ferroviario: un eje ferroviario desde Algeciras al corazón de Europa capaz de unir todo el litoral mediterráneo, incluyendo a los puertos, mediante una red continua e interoperable. Esta demanda se ha visto atendida por el gobierno español en la medida en que ha pasado a convertirse en un asunto prioritario de la agenda política en los últimos años. Así mismo, y de gran valor, se ha conseguido que la Comisión Europea contemple al Corredor Mediterráneo Ferroviario como uno de los corredores que conforma la Red Transeuropea de Transporte para poder acceder a la cofinanciación europea, objetivo logrado en la revisión de esta Red realizada por la Comisión Europea en el año 2011.



Representación de los nueve corredores de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T).
(https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en)

Sin duda, la incorporación del Corredor Mediterráneo Ferroviario como eje prioritario ha permitido comenzar a redirigir las inversiones nacionales sobre el Corredor, aunque todavía lentamente. En este sentido, al potencial ligado al transporte de viajeros, caso del turismo, se une su gran importancia respecto del transporte de mercancías y el sector logístico, hecho que va intrínsecamente unido a la interconexión con los puertos que se encuentran a lo largo de todo el trazado que, como se ha comentado anteriormente, se corresponden con

los puertos más importantes del país.

En este aspecto, cabe destacar la localización estratégica en la que se encuentra España respecto de las principales rutas en el tráfico marítimo internacional, situación privilegiada a la vez que infrautilizada en el caso del tráfico entre Asia y Europa Central, donde actualmente el Mediterráneo es ruta de paso hacia los puertos del norte de Europa. Estas circunstancias enfatizan aún más la relevancia y magnitud del Corredor Mediterráneo Ferroviario, ya que la ejecución del Corredor permitiría aumentar considerablemente el volumen de mercancías movidas en sus puertos y desarrollar notablemente el sector logístico, lo que justifica la oportunidad que supone para el conjunto de España la ejecución del Corredor Mediterráneo Ferroviario.

El Puerto de Alicante: una nueva revitalización gracias al ferrocarril

Como resulta lógico, uno de los puertos potencialmente beneficiados de este nuevo eje ferroviario será el Puerto de Alicante. Históricamente, esta infraestructura marítima ha sido primordial en el desarrollo económico y comercial del conjunto de la provincia de Alicante, siendo la puerta de salida de productos agrícolas y manufacturados, así como de entrada de materias primas. Precisamente, la ciudad de Alicante fue la primera ciudad del mediterráneo español en conectar con Madrid por ferrocarril en el año 1858, generando importantes sinergias entre el ferrocarril y el Puerto, traducidas en el considerable crecimiento de las actividades industriales y comerciales del entorno. Así, junto con el derribo de las murallas, la conexión puerto-ferrocarril fue decisiva en el extraordinario desarrollo socioeconómico de la ciudad de Alicante durante la segunda mitad del siglo XIX.

Una nueva oportunidad para el Puerto de Alicante

Aunque actualmente el Puerto de Alicante posee un papel menos importante en el tráfico marítimo que otras Autoridades Portuarias cercanas como Valencia o Cartagena, sigue siendo un puerto estratégico en las relaciones comerciales de la península con las Islas Canarias y el norte de África, por lo que el Corredor Mediterráneo Ferroviario y las interconexiones portuarias posibilitarían una mayor intensificación de las relaciones

comerciales tanto internas como externas. De esta manera, el Puerto de Alicante podría aumentar los volúmenes de tráfico en sus rutas consolidadas, además de aprovechar su cercanía al Puerto de Valencia para generar interdependencias entre ambos puertos que permitan establecer nuevas rutas y mayores tráficos.

Así, y a fin aprovechar las potencialidades del Corredor Mediterráneo, diferentes agentes socioeconómicos están impulsando nuevos desarrollos logísticos aprovechando el futuro Corredor Mediterráneo Ferroviario. Ejemplo de ello son los dos nuevos nodos logísticos planteados en la Provincia para el transporte de mercancías por ferrocarril, como es el Intercambiador carretera-ferrocarril del Sur de la Comunidad Valenciana, proyectado en la localidad de San Isidro y que pretende ofrecer soluciones al ámbito productivo de las comarcas de la Vega Baja y el Bajo Vinalopó, o la Plataforma Logística proyectada en Villena, que mejoraría significativamente la competitividad de los sectores productivos presentes en las comarcas del norte de la provincia de Alicante. A ellos se unirían el proyecto de Zona Franca, cuyo detalle se recoge en otro artículo, y una posible tercera zona logística ligada al Puerto de Alicante o muy próxima a éste.

Estos proyectos son una pequeña muestra de la importancia que puede acarrear la puesta en marcha del Corredor Mediterráneo para la provincia de Alicante y, en particular, para el Puerto de Alicante en términos de generación de valor añadido, empleo y riqueza en términos generales. En consecuencia, esta gran oportunidad requiere de acción inmediata por parte de los actores involucrados para sea una realidad en el corto plazo.

References

Comín, F., Martín, P., Muñoz, M. & Vidal, J. (1998), *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles and Grupo Anaya, Madrid.

Libourel, E. (2016), *El Corredor Mediterráneo. Desencuentro Político y Social*, 1st edn, Publicacions de la Universitat de València, Valencia, Spain.

Ortuño, A. & Casares, J (2017), "Historia de los ferrocarriles regionales en la Comunidad Valenciana: una visión territorial", in *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, no. 34, pp. 127-157.

Ortuño, A. & Casares, J (2017), "El Corredor Mediterráneo Ferroviario, cien años de reivindicaciones", in *Diario Información*, 26 September, pp. 98-101.

Wais, F. (1987), *Historia de los ferrocarriles españoles*, 3rd edn, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

Head Image: Vista panorámica de la ciudad y el puerto de Alicante desde el Castillo de Santa Bárbara. (<https://www.alicanteturismo.com/>).