

02

EL CORREDOR MEDITERRANI

UN VINTENNI DECISIU (2005-2025).

DE LA MARGINACIÓ A LA REALITZACIÓ

THE MEDITERRANEAN CORRIDOR: A DECISIVE TWENTY YEARS (2005-2025).
FROM MARGINATION TO REALIZATION

JOSEP VICENT BOIRA

Universitat de València

josep.boira@uv.es

ORCID: 0000-0001-8642-9622

rebut: 13/06/2025

acceptat: 22/06/2025

publicat: 20/11/2025

<https://doi.org/10.28939/iam.debats-139.10>

debats #139 (p. 152-169)



«Transport taronges
Ferrocarri». Anònim,
1895. En: CARULLA,
Jordi; CARULLA, Arnau,
*La publicitat en 2000
cartells*, vol. I, Barcelona,
Postermil, SL, 1998.

RESUM

L'article analitza el desenvolupament del corredor mediterrani entre el 2005 i el 2025, que es destaca com una infraestructura estratègica per a la vertebració econòmica, social i territorial de l'Arc Mediterrani espanyol. Aquest corredor, integrat en la Xarxa Transeuropea de Transports (TEN-T) des del 2011, connecta ports, aeroports, ciutats i nodes logístics des d'Algesires fins a Hongria, promovent un transport més sostenible i eficient. Cal destacar la consolidació d'aquesta infraestructura com un sistema multimodal i digitalitzat, que permet el transport de passatgers i mercaderies amb menys impacte ambiental. A escala espanyola, el projecte implica inversions històriques des del 2018 i, especialment, en el trienni 2024-2026. S'emfatitza el paper clau de ciutats mitjanes i grans dins la xarxa i la necessitat de reforçar la intermodalitat i la cohesió territorial. També s'aborda la lentitud de França a millorar la connexió entre Perpinyà i Montpeller, un dels principals colls de botella transfronterers. A més, es considera el corredor com una infraestructura d'ús dual, civil i militar, en un context geopolític canviant. Finalment, l'article conclou que el corredor mediterrani no és només una obra pública, sinó una aposta estratègica per un model de país més equilibrat, competitiu i sostenible.

Paraules clau: corredor mediterrani; vertebració territorial; mobilitat sostenible; intermodalitat; infraestructures europees i cohesió socioeconòmica

ABSTRACT

The article analyzes the development of the Mediterranean Corridor between 2005 and 2025, highlighting it as a strategic infrastructure for the economic, social and territorial structuring of the Spanish Mediterranean Arc. This corridor, part of the Trans-European Transport Network (TEN-T) since 2011, connects ports, airports, cities and logistics nodes from Algeciras to Hungary, promoting more sustainable and efficient transport. It is worth highlighting the consolidation of this infrastructure as a multimodal and digitized system, which allows the transport of passengers and goods with lower environmental impact. In the case of Spain, the project has implied historic investments since 2018 and, especially so, in the three-year period 2024-2026. The key role of medium-sized and large cities in the network and the need to strengthen intermodality and territorial cohesion are emphasised. Also addressed is France's slowness in improving the connection between Perpignan and Montpellier, one of the main cross-border bottlenecks. In addition, the Corridor is considered an infrastructure for dual use, civil and military, in a changing geopolitical context. Finally, the article concludes that the Mediterranean Corridor is not only a public work, but a strategic commitment to a more balanced, competitive and sustainable model.

Keywords: Mediterranean Corridor; territorial structuring; sustainable mobility; intermodality; European infrastructures and socio-economic cohesion

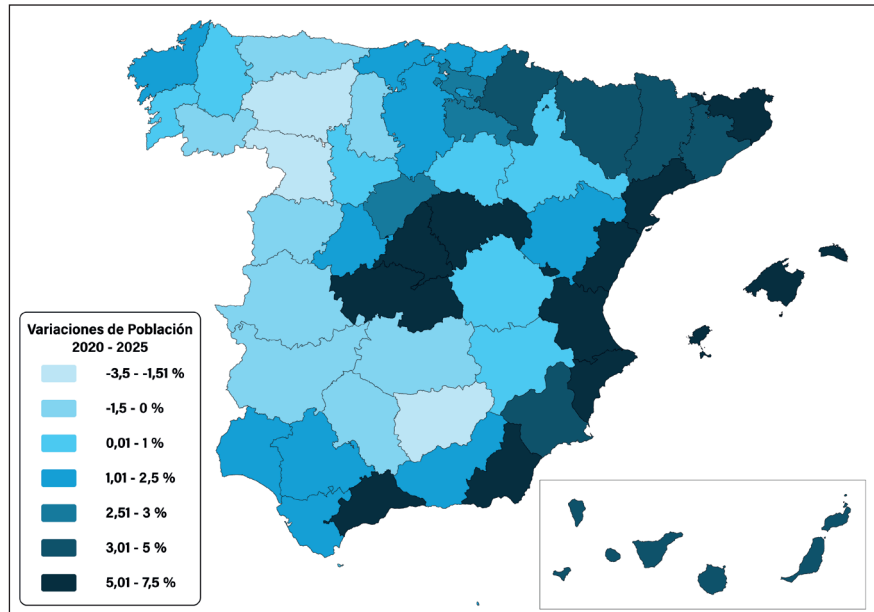


Figura 1. Creixement de la població a Espanya per províncies 2020-2025.
Font: INE. Elaboració pròpia.

De vegades cal adoptar una certa distància temporal per a entendre el que ens passa. Ja fa tretze anys, el professor José María Serrano (Serrano, 2012) va realitzar amb encert un diagnòstic de la mobilitat en l'Arc Mediterrani que fem nostre. El traduïm en versió lliure:

Durant les últimes dècades, les àrees pròximes a l'Arc Mediterrani espanyol han tingut un ràpid i intens increment demogràfic, l'augment dels espais urbanitzats i un creixement de la seua activitat productiva diversificada, la qual cosa ha contribuït a generar importants moviments de trànsit. La carretera és el principal mode de transport que canalitza els fluxos més importants. Ara, es pretén completar les infraestructures de transports a través d'ambiciosos projectes d'inversió en ferrocarrils. Això consolidaria el seu paper de corredor, i s'establirien les bases per a la futura organització d'un eix de desenvolupament. S'aprofita la seua bona disposició geoestratègica dins del marc europeu mediterrani per a aconseguir un eix de desenvolupament. Es

busquen els seus avantatges de localització en referència als puixants espais del món. També es reflexiona sobre el que això pot representar dins d'una organització equilibrada territorial del conjunt espanyol, ibèric i la seua vertebració espacial.

En aquest text del 2012, trobem els punts clau que permeten explicar la transcendència del projecte d'un corredor mediterrani potent i multimodal dins un espai de futur en el conjunt espanyol i europeu.

En primer lloc, dinamisme demogràfic i econòmic macrorregional, amb una successió de territoris de puixança poblacional els darrers anys (figura 1).

Molt lligat amb aquest tret, l'existència d'un sistema urbà connectat amb importants fluxos entre els seus nodes, especialment entre Almeria i la frontera francesa (Figueres-Girona). Cal destacar també un perfil productiu diversificat (agricultura de exportació i modernitzada, indústria oberta a l'exterior, serveis turístics i de suport a l'empresa, logística centrada en la projecció exterior i l'exportació...), els actius movi-

ments de trànsit al llarg de l'eix litoral (entre regions i comunitats autònomes, però també amb destinació a la resta d'Europa), unes infraestructures viàries potents (començant per l'autopista de la Mediterrània), tot i que sotmeses a pressió per l'augment del trànsit per carretera, uns ambiciosos projectes ferroviaris en marxa (corredor mediterrani), potents ports a escala espanyola (els tres primers de l'Estat: Algesires, València i Barcelona), significatius aeroports clau en el sistema aeroportuari de l'Estat (Palma, Alacant, Barcelona, València...) i, finalment, una favorable disposició geoestratègica dins de l'espai mediterrani, amb uns avantatges de localització en relació amb els grans conjunts geoeconòmics mundials.

Aquest perfil de la regió mediterrània peninsular permetria jugar un paper rellevant en una Espanya més equilibrada territorialment, més connectada i en xarxa, amb les connexions cap a Aragó i el Cantàbric des de Catalunya (per Tarragona-Lleida) i la Comunitat Valenciana (per Sagunt-Terol) i cap al centre peninsular (representada, per exemple, en la primera autopista ferroviària de mercaderies que funciona a Espanya, entre el port de València i Madrid), amb continuació en un futur cap a Portugal i els ports de l'Atlàntic.

Només així, amb una visió transescalar i global podrem entendre l'ambició del projecte del corredor mediterrani, amb un valor molt superior a la construcció d'una senzilla via d'alta velocitat en el litoral mediterrani peninsular.

QUÈ ÉS EL CORREDOR MEDITERRANI EUROPEU?

Cal començar des del principi. El nostre corredor mediterrani és avui part d'un dels nou corredors que componen de la Xarxa Transeuropea de Transports (TEN-T en anglès o RTE-T en castellà), instrument clau per a planificar i desenvolupar una infraestructura de transport coherent, eficient, multimo-

dal, sostenible i d'alta qualitat a tota la Unió Europea. A més d'aquest abast geogràfic global, hem d'entendre que aquest corredor equival també a una xarxa que comprén ferrocarrils, vies navegables interiors, rutes de transport marítim de curta i mitjana distància i carreteres que uneixen nodes urbans, ports marítims i interiors, aeroports i terminals logístiques.

L'objectiu del corredor no és arribar més ràpid d'un punt a un altre (que també), sinó fomentar una mobilitat eficient de persones i mercaderies, que garantisca l'accés a llocs de treball i serveis i que possibiliti el comerç i el creixement econòmic. Per a entendre el que estem fent ací amb el corredor mediterrani, hem de referir-nos, doncs, al concepte de cohesió econòmica, social i territorial de la UE i al fet que aquesta xarxa transeuropea desenvolupi sistemes de transport sense esclotxes per damunt de fronteres i sense colls de botella. A més, cal considerar també l'esforç per reduir l'impacte mediambiental i climàtic del transport i augmentar la seguretat i la resiliència de la xarxa.

El corredor mediterrani europeu (del qual sortosament formem part des del 2011, com veurem, i no abans) és el principal eix est-oest de la xarxa TEN-T al sud dels Alps (figura 2).

Uneix els ports d'Algesires, Cartagena, Alacant, València, Sagunt, Castelló, Tarragona i Barcelona en un sentit cap a Madrid, i en l'altre, al llarg de la costa mediterrània i a través del sud de França (Marsella i Niça), amb Gènova i La Spezia, a Itàlia. Des de Marsella s'estén també cap a Lió a través dels Alps i el nord d'Itàlia (via Torí, Milà, Verona, Bolonya, Pàdua, Venècia i Trieste). També connecta amb Ljubljana i un ramal via Croàcia (Rijeka, Zagreb), amb Budapest i fins i tot amb Lviv, Ucraïna, on finalitza. Aquest corredor té aproximadament uns 3.000 km de longitud i, com hem dit, abasta ferrocarril i carretera, aeroports, ports, terminals multimodals de mercaderies i, al nord d'Itàlia, també la via navegable interior del riu Po.

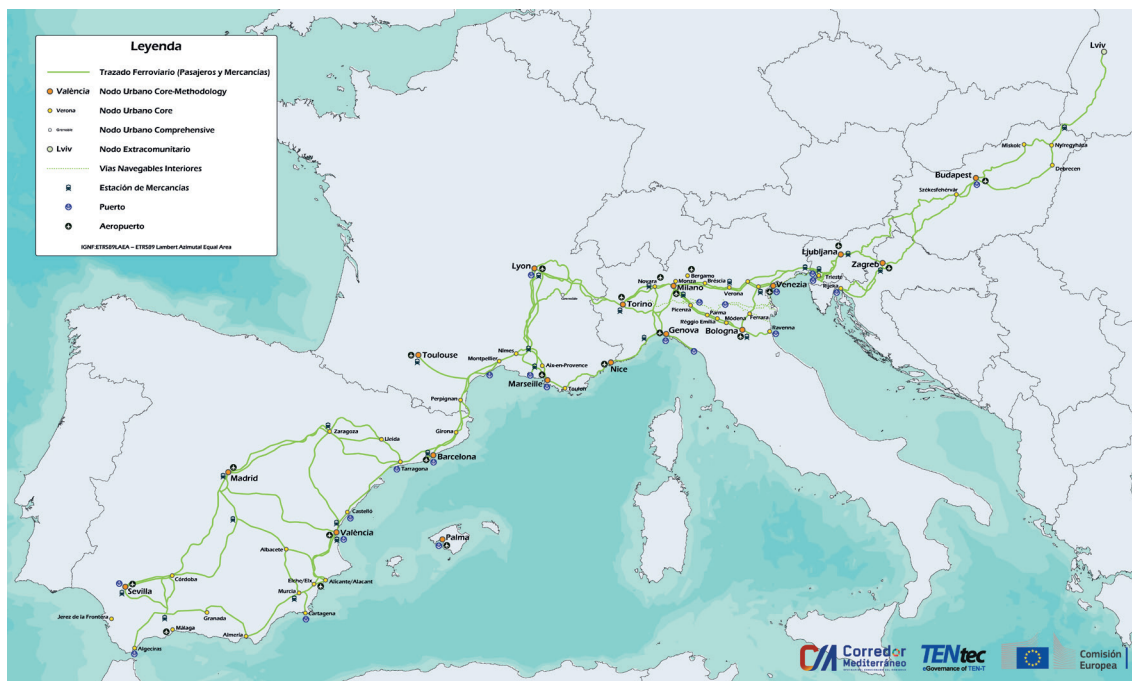


Figura 2. Traçat del Corredor Mediterrani europeu de la xarxa TEN-T.
Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

I A ESPANYA?

Però el corredor mediterrani no és només una infraestructura del segle XXI: en part és l'herència d'un altre projecte històric amb el qual comparteix sentit i configuració. Em referisc a la Via Augusta. El corredor mediterrani s'hauria d'entendre, doncs, com aquella Via Augusta de la qual trobem vestigis i fins i tot itineraris detallats (figura 3), una idea amb moltes variables, un engranatge que permetrà el moviment tant de viatgers com de mercaderies, un moviment socioeconòmic que traspasa fronteres.

No debades, he parlat del corredor mediterrani com «la Via Augusta del segle XXI» (Boira, 2021). Més enllà d'aquesta referència històrica, podem parlar també d'altres precedents, com el del 1918, quan un jove Ignasi Villalonga (que més tard es dedicaria a la política i al món dels negocis fundant empreses i bancs) ja va defensar la necessitat de trencar la concepció radial dels ferrocarrils espanyols i de construir un ferrocarril prop del litoral mediterrani (Arciniega,

2019), amb una frase clarivident publicada en un article de premsa del moment (figura 4).

Aquest somni de Villalonga és avui, quasi, una realitat amb el suport d'un Reglament de la UE (el 2024/1679, aprovat el 13 de juny de 2024) que ens marca a tots les directrius polítiques per al transport a Europa els pròxims anys. Un gran pas.

A escala espanyola, el corredor mediterrani vertebrarà la meitat oriental de la península Ibèrica, i es conforma no tan sols com un conjunt de vies i terraplens, catenàries i desviaments, rails i estacions, sinó com un sistema de comunicació complex que abasta passatgers, empreses, operadors, administracions, treballadors i tot el territori que travessa, en la consecució d'uns objectius comuns: sostenibilitat, resiliència, digitalització i cohesió territorial.

Per això podem dir que el corredor mediterrani és molt més que un tren d'alta velocitat, com encara defensaven alguns. És un vector que connectarà, tan sols a Espanya, 18 ports, 14 aeroports, 10 estacions

intermodals de mercaderies i 21 nodes urbans. Ciutats com Algesires, Jerez de la Frontera, Sevilla, Màlaga, Còrdova, Granada, Almeria, Múrcia, Cartagena, Elx, Alacant, Albacete, Madrid, València, Castelló, Palma, Saragossa, Lleida, Tarragona, Barcelona i Girona restaran unides a través de 6.031 quilòmetres de línies de ferrocarril, que connectaran 26 províncies i 9 comunitats autònomes (figura 5).

Com hem dit, el corredor mediterrani és molt més que les vies que el conformen. Necessita estacions, grans i xicotetes, que permeten una capillaritat dels serveis en tot el territori i que siguin accessibles, que estiguen ben comunicades, integrades en el territori i atractives per a potenciar l'ús del transport públic per part de la ciutadania. Les mercaderies també necessiten les seues estacions, en aquest cas intermodals (camió-tren), que harmonitzen el trànsit ferroviari amb el viari, que combinen el millor de cada mode i augmenten així l'eficiència del sistema de transports. I dins d'aquesta hibridació no podem oblidar la multimodalitat, incloent-hi els ports, ja que Espanya és un dels països més potents en el sistema portuari europeu i global. És clau, per això, tindre els ports comunicats amb la xarxa ferroviària, per a possibilitar un sistema sostenible multimodal global. Tots aquests elements conformen el projecte de corredor mediterrani.

No hem d'oblidar que les infraestructures són eines per a millorar la vida de les persones i de la competitivitat de les ciutats i territoris i no són un fi en si mateix. Per això és tan important remarcar que el corredor no és únicament una infraestructura més: és un sistema, una xarxa que engloba també serveis, inversions i per descomptat el territori que travessa.

La versatilitat del corredor mediterrani és clau per a permetre incorporar serveis de llarga, mitjana i curta distàncies en els diferents nuclis, generant connexions per a viatges diaris o puntuals, segons les necessitats. El mateix passa amb les mercaderies, on la competitivitat i sostenibilitat de les empreses està marcada pels mitjans que s'utilitzen per a la seua logística. Per això, per a donar-li l'oportunitat a les empreses de generar serveis competitiu ferroviaris, és necessari disposar de terminals modernes, digitalitzades i ben dotades. És clau també disposar d'una



Figura 3. Descripció de la Via Augusta segons els coneguts com vasos de Vicarello.



Figura 4. Article de l'ignasi Villalonga on es parla d'un ferrocarril de mercaderies pel litoral peninsular cap a França ja el 1918. La Correspondencia de Valencia, 24/08/1918

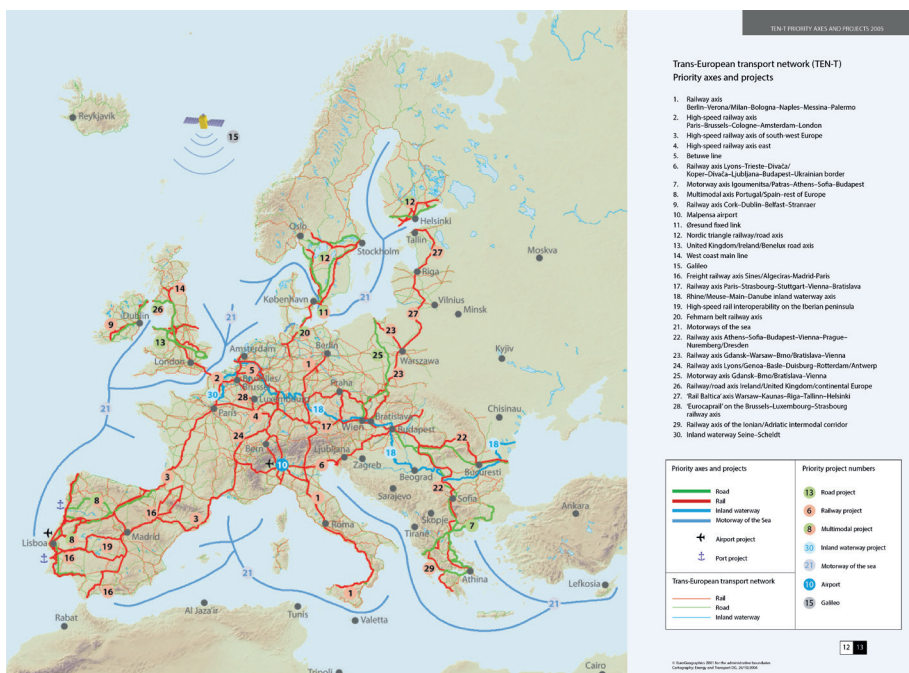
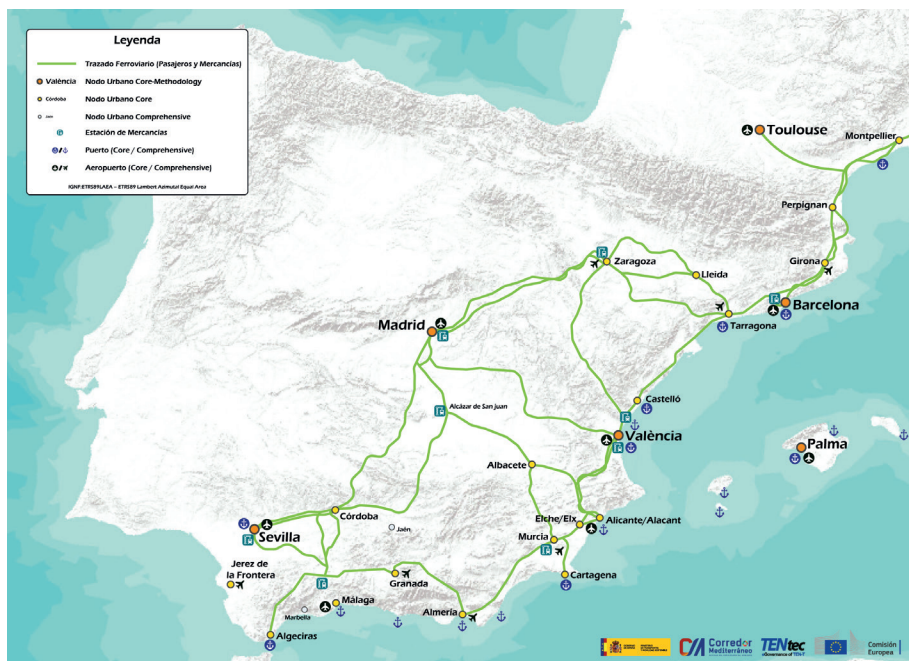


Figura 5. Traçat del Corredor Mediterrani de la xarxa TEN-T a Espanya.
Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

Figura 6. Mapa dels projectes prioritaris de la Unió Europea el 2005 (Comissió Van Miert). Hi destaca l'absència del Corredor Mediterrani. Font: Comissió Europea.

Josep Vicent Boira

El corredor mediterrani: un vintenni decisiu (2005-2025)

debats #139 – 158

infraestructura que permeta serveis de qualitat, bones freqüències, puntualitat i costos assequibles, així com una connectivitat, ja siga a peu o en altres modes, que unisca aquests nodes amb els punts d'origen i destinació dels fluxos de mobilitat.

2005: UN ANY NEFAST PER AL PROJECTE

Per a poder parlar de si el corredor mediterrani avança o no cal fer una mica d'història. I hauriem de remuntar-nos al 2003, quan es va excloure el corredor mediterrani del primer esborrany d'una xarxa transeuropea de transports (TEN-T). Recorde perfectament que el 2003 es va publicar el primer informe del Grup Van Miert, on un grup de treball europeu, a instàncies de Loyola de Palacio, comissària aleshores de Transports de la Comissió, va elaborar un document amb els projectes d'infraestructures clau i estratègics que havien de millorar les connexions europees i ser construïts amb finançament europeu. En aquell mapa, aprovat i publicat oficialment el 2005 (European Commission, 2005), el corredor mediterrani va restar absent de la xarxa TEN-T. La buidor de tot projecte estratègic en el litoral peninsular va colpir els qui ja en aquell moment defensàvem aquest projecte estratègic. El mapa, que reproduïm en la figura 6, tan sols preveia com a prioritari i, en el nostre eix, la secció de Tarragona cap a França del tram que provenia de Madrid i Saragossa cap a Barcelona. El mapa del 2005 parla per si sol: es continuava apostant per una Espanya radial i la marginació de la Mediterrània era ben evident.

No va ser fins al 2011, ja amb el comissari de Transports Siim Kallas, que el corredor mediterrani s'incorporà a la xarxa TEN-T. Hi hagué, després d'una gran pressió acadèmica i empresarial, un canvi substancial en el mapa de la xarxa europea de transports i amb el disseny dels nou corredors que la conformaren es va dibuixar per fi l'escenari d'un corredor mediterrani des d'Algesires fins a Hongria. Amb les posteriors revisions del Reglament del 2013 i fins a l'aprovació del nou Reglament (ja el 2024), s'hi han anat incorporant trams i nodes estratègics fins a arribar a Lviv, dins d'Ucraïna (figura 8).

En aquest breu repàs històric, no hem d'oblidar que, quan l'any 2011 la Unió Europea va incloure el

corredor mediterrani en la xarxa TEN-T, els qui governaven en aquell moment (Ana Pastor des del Ministeri de Transports) van votar en contra d'aquest Reglament de la Xarxa Transeuropea de Transports. Espanya va ser l'únic país a fer-ho. Fou una mesura com a mínim sorprenent.

2024/2025: UN ANY DE RÈCORD.

Del 2005 al 2025, les coses han canviat substancialment, especialment des del 2018. Les últimes dades disponibles (2024) ens parlen d'un rècord històric d'execució en obres per valor de més de 1.300 milions. Després de molts anys de projectar i estudiar, el 2024 ha estat el moment d'executar a ple rendiment. I s'espera que el 2025 millorarà aquestes xifres. El cicle 2024-2026 serà el millor trienni de la història i farà un pas sense marxa enrere en el desenvolupament i la implantació del corredor mediterrani. Examinem algunes xifres. Aquestes dades de rècord són el resultat d'un important esforç licitador, que el 2024 ha aconseguit els 1.465 milions d'euros, sumant 8.054 milions des de juny del 2018 i que s'han traduït en una adjudicació d'obres per valor de 1.104 milions d'euros, amb un acumulat de 6.114 milions (figura 7).

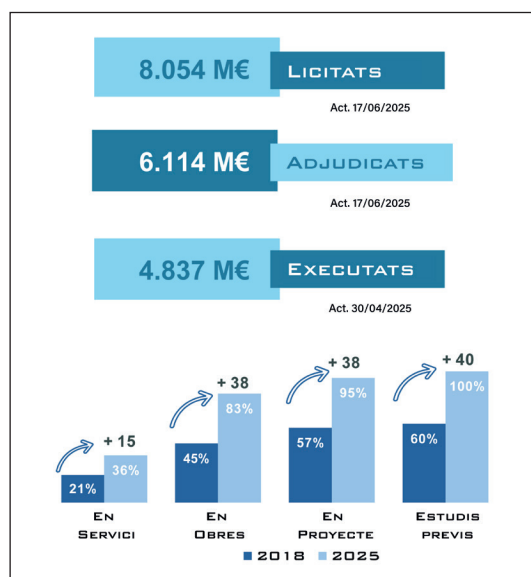


Figura 7. Dades d'inversió 2018-2025. Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

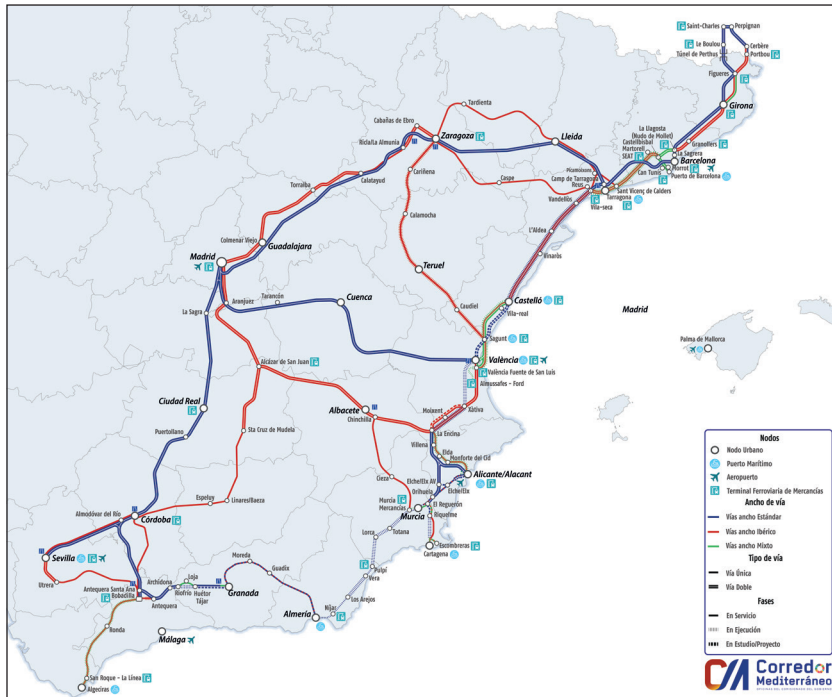


Figura 8. Situació actual del Corredor Mediterrani. Obres i actuacions.
Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

Avui ja és un fet innegable que els avanços del 2024 estan arribant a tota la geografia mediterrània. La varietat de projectes és màxima. Dins dels projectes referits a la via, tenim els de construcció de noves plataformes ferroviàries, com la de Múrcia-Almeria, on s'estan construint alguns trams des de zero, allà on mai hi havia hagut un ferrocarril, i que ha suposat, en conjunt, més de 500 milions d'inversió només el 2024.

Si cal destacar algunes obres més, jo parlaria de la nova plataforma que s'està finalitzant entre València, Xàtiva i La Encina, amb una inversió de més de 140 milions i que permetrà una connexió ràpida entre València i Alacant (al voltant d'una hora de viatge), però que també millorarà els serveis entre Barcelona i Múrcia, ja que és part del tram fonamental del corredor. Altres projectes en procés permetran la instal·lació d'un doble ample (ample mixt, ibèric i internacional) en seccions com la de Castellbisbal-Martorell-Tarragona (amb més de 80 milions d'inversió) o la de Castelló-València-Almussafes (amb altres 50 milions invertits).

Però, com hem dit, el corredor mediterrani és molt més que unes vies (com mostra la figura 10).

Entre les actuacions en nodes del corredor més importants el 2024 destaca l'estació de la Sagrera i l'estació confrontant de Sant Andreu (totes dues a Barcelona), on el 2024 s'han desenvolupat treballs per més de 100 milions d'euros. Pel que fa a les mercaderies, la nova estació intermodal de la Llagosta ha rebut un impuls important per a aconseguir la posada en marxa de la seua primera fase el 2025. Seguint la ruta cap al sud, destaca el nou accés sud al port de Castelló, on s'han executat obres per valor de més de 60 milions d'euros. A més, cal afegir les obres de la nova estació intermodal que ADIF està executant conjuntament amb l'autoritat portuària de Castelló. Però les millores en nodes logístics no acaben ací, ja que a Sagunt l'accés ferroviari al port ha fet un pas de gegant per a posar-se en servei el 2025, i han començat les obres de la nova terminal de Parc Sagunt.

Ja a la ciutat de València, hi destaquen dues actuacions molt pròximes, complementàries i de diferents usos. D'una banda, la nova terminal intermodal

de la Font de Sant Lluís, i de l'altra, el canal d'accés a l'estació de Joaquim Sorolla de la capital valenciana, que permetrà una integració urbana del ferrocarril i una millora de la capacitat de circulació de serveis de passatgers. Aquestes millores en la integració del ferrocarril a les ciutats del corredor també s'estan fent a Múrcia, Llorca o Almeria. Altres nodes com el port d'Algesires també estan veient millorada la seua connectivitat global, gràcies a les intervencions en el tram Bobadilla-Algesires.

CIUTATS I CORREDOR MEDITERRANI

Un dels principals canvis que aporta una visió moderna del corredor mediterrani respecte de visions anteriors és el tractament de les ciutats. El nou reglament europeu que el regeix (com hem dit, del 2024 i que substitueix l'inicial del 2013) inclou totes les ciutats connectades als corredors amb més de 100.000 habitants. És per això que han passat a ser nodes urbans del corredor mediterrani ciutats com Algesires, Alacant, Almeria, Cartagena, Castelló, Còrdova, Elx, Girona, Granada, Lleida, Màlaga, Marbella, Múrcia, Palma, Tarragona o Saragossa.

Més enllà de la inclusió de les ciutats en una llista, se n'ambiciona una inclusió real en la xarxa. Si anteriorment aquesta se centrava únicament en les ciutats principals i les seues àrees metropolitanes, que en el cas d'Espanya englobava uns 14 milions d'habitants, l'ampliació a la resta del sistema urbà inclou 7 milions més que, de manera directa, estan en contacte amb els serveis del corredor mediterrani. Però, per a poder aprofitar aquestes circumstàncies, el nou Reglament europeu marca la necessitat de generar, en cada node urbà, una malla de connexions, començant per una estació intermodal de passatgers que permet connectar ferrocarril de llarga, mitjana i curta distància amb serveis de metro, tramvia, autobusos o el mateix vehicle privat. A més, obligarà a disposar d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), la qual cosa és un fet destacable, ja que representa, com hem defensat en un altre lloc (Boira i Berzi, 2023), una europeïtzació de les infraestructures i dels plans urbans circumscrits tradicionalment a les autoritats nacionals de cada país.

Aquest sistema urbà estructura, al seu torn, altres connexions urbanes de mitjanes i xicotetes ciutats. Justament per això, cal defensar una visió sinèrgica entre les grans xarxes de transport europees (com el corredor mediterrani) i les pròpies de cada regió, àrea metropolitana, d'abast comarcal i/o municipal. Aquesta inteconnexió ens permetrà un tren que connecte, per exemple, Totana amb l'aeroport d'Alacant o Gandia amb París via València, o que una mercaderia que es genera a Jaén o Màlaga s'exporte pels ports de València o Barcelona a través de la combinació camió-tren i finalment vaixell.

CASTELLÓ-MÚRCIA: UN EXEMPLE DE MOBILITAT SUPRAREGIONAL

Un dels exemples més clars de relacions funcionals, de mobilitat de persones i de mercaderies en l'eix mediterrani és el cas dels nodes funcionals que es despleguen entre Castelló i Múrcia (figura 11).

Les àrees funcionals existents dins d'aquest extens conjunt agrupen 5,3 milions de persones, amb quatre nodes de la xarxa transeuropea del corredor mediterrani, dues comunitats autònomes, quatre províncies i quatre capitals de província.

Aquesta agrupació funcional té un clar caràcter supramunicipal i fins i tot supraregional. Cal tenir en compte que acull un 76% de la població de la Comunitat Valenciana i un 24% de la de Múrcia. El seu creixement demogràfic ha estat fort i ha guanyat 273.000 habitants entre el 2015 i el 2023. En total, agrupa 165 municipis, dels quals sis tenen més de 100.000 habitants. Des del punt de vista de la mobilitat, en aquesta àrea es produeix un total de 13,52 milions de viatges al dia, amb una ràtio de 2,6 viatges per habitant, un 64% dels quals són desplaçaments intramunicipals. Una dada que cal considerar és que el vehicle privat és predominant dins dels desplaçaments motoritzats, amb un 96,8% d'aquests, per la qual cosa cal repensar aquest mode de mobilitat. Dels fluxos interiors destaquen València-Castelló (13.000 viatges diaris), Alacant-Elx (55.000), Múrcia-Cartagena (quasi 21.000) i entre els supraregionals, els moviments entre Alacant/Elx i Múrcia, amb quasi 9.000 viatges/dia.

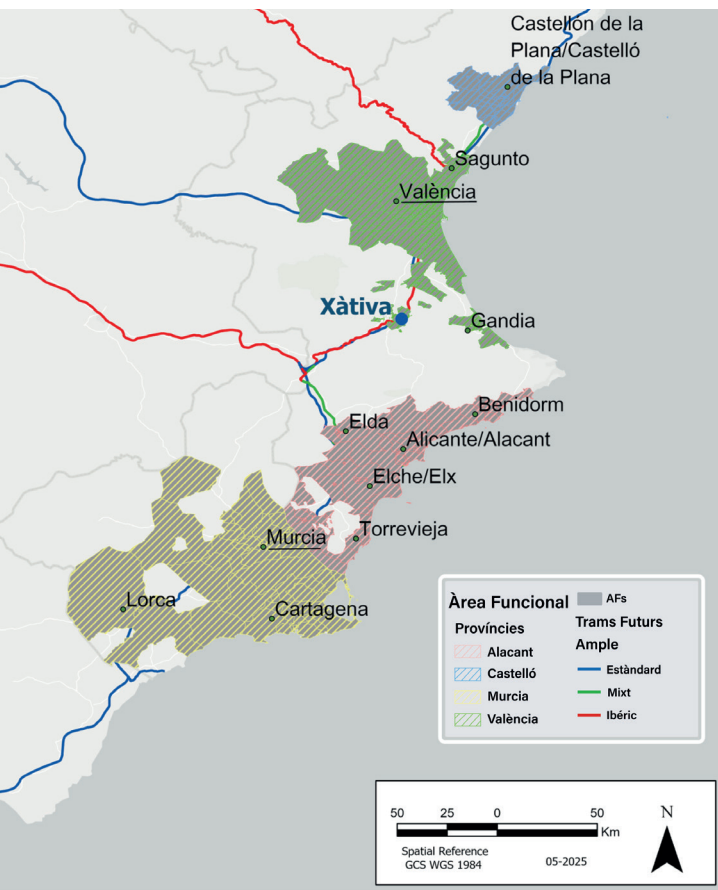


Figura 11. Àrea funcional Castelló-Múrcia, exemple de la successió de realitats urbanes i metropolitanes al Corredor Mediterrani.
Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

Malgrat aquesta puixança demogràfica, urbana i funcional i aquests fluxos de mobilitat, les seues comunicacions internes encara no aconsegueixen la seua necessària importància. En primer lloc, no existeix una autoritat de transport, ni tampoc hi ha plans de mobilitat entre totes aquestes regions implicades. Vertebrats per l'autovia/autopista A-7, el futur corredor mediterrani pot ajudar a consolidar una mobilitat més eficient, descarbonitzada i resilient, sobretot amb la integració del serveis ferroviaris de rodalies, mitjana distància i llarga distància. Aquesta gran regió mediterrània és un clar exemple del caràcter in-

terprovincial de la mobilitat i la necessitat de comptar amb una nova mirada sobre els plans de transport i mobilitat a aquesta escala. Seria molt convenient comptar amb plans de mobilitat supraregionals a aquesta escala estructurats sobre projectes com el corredor mediterrani. I, per què no, fins i tot amb la creació d'autoritats del transport metropolità i intermetropolità que abasten les àrees funcionals reals per damunt de límits administratius.

En aquest sentit, el cas comentat de Castelló-Múrcia pot equivaldre a les relacions Alacant-Elx-Múrcia o Vinaròs-Amposta-Tortosa, o fins i tot a una relació València-Barcelona (a una altra escala), relacions que haurien de planificar-se per damunt de les fronteres administratives.

FRANÇA, UN PAÍS QUE NO ACCELERA

Més enllà de les visions generals, l'estratègia de la UE sobre la seua xarxa de transports té un interès especial a eliminar els conflictes transfronterers que arrossequen especialment les connexions ferroviàries. Els espais transfronterers continuen sent colls de botella en la xarxa, i no esdevenen, sempre i en tots els casos, obres prioritàries per als països limítrofs. Aquest és un problema que al corredor mediterrani és evident. Malgrat resoldre fa anys el pas transfronterer entre Figueres-Perpinyà (mitjançant el túnel internacional del Pertús, molt ben dotat i adaptat als nous serveis d'ample internacional tant de passatgers com de mercaderies, figura 12), no passa el mateix amb la secció francesa cap al nord.

El tram cap al nord (Perpinyà-Montpeller) ha estat abandonat durant anys i retardat reiteradament per les autoritats franceses: avui, la previsió de duplicació i adaptació del tram és per al 2040 (i fins i tot més enllà, com mostra la figura 13).

Fem un poc d'història. Des del 1992, any en què s'inaugurà la primera línia en ample estàndard a Espanya, s'ha fet un gran esforç per a disposar d'una xarxa d'alta velocitat que puga ser interoperable amb la resta d'Europa. Actualment s'està executant, justament en aquest sentit, el canvi d'ample ibèric a ample estàndard en la branca entre Tarragona i Castelló. D'aquesta manera, els trams catalans (ja en



Figura 12. El túnel del Pertús, pas fronterer en alta velocitat i ample internacional entre Espanya i França (boca nord). Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

Figura 13. Obres i previsions d'actuacions a França. Tram Perpinyà-Montpellier. Font: SNCF.

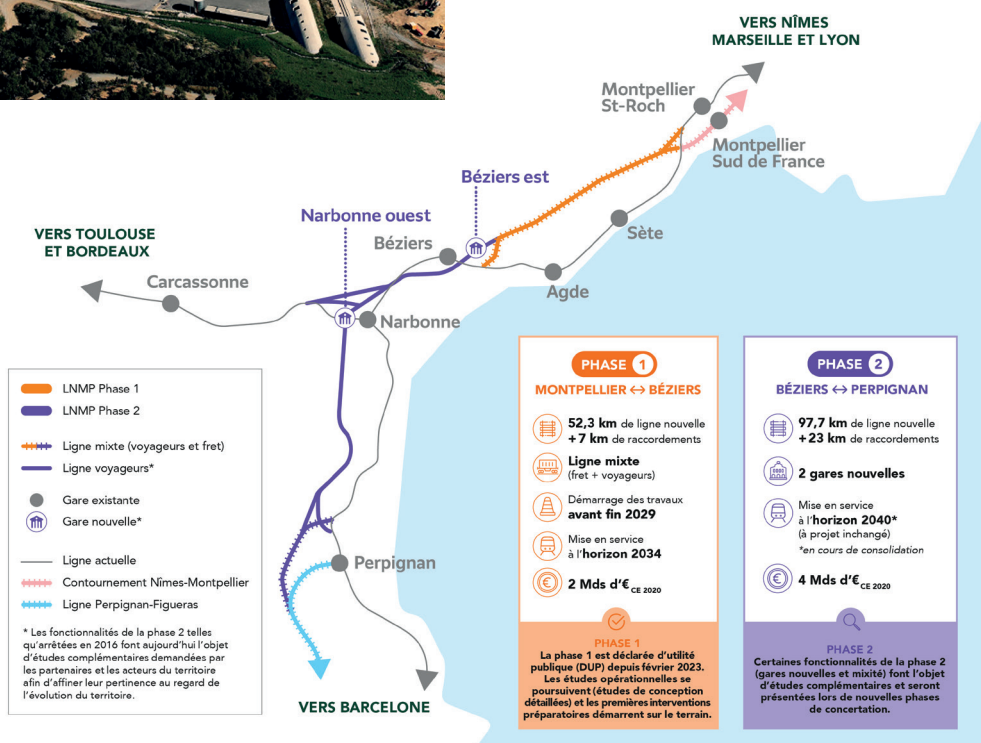




Figura 14. Portada del conegut com a *Informe Letta* (2024).

ample internacional o estàndard) connectaran amb els que venen d'Almeria a Múrcia i a Alacant i València per a poder disposar d'aquest ample des del sud fins a la frontera francesa i assegurar així la connexió ferroviària.

Els principals problemes quant a connectivitat transfronterera pel que fa a les infraestructures del corredor mediterrani són els retards en els terminis d'execució de la nova línia Montpeller-Perpinyà, una secció fonamental per a assegurar la continuïtat de la gran velocitat ferroviària en ample internacional entre Espanya i França. Quant a terminis, si bé el tram espanyol podria estar finalitzat el 2027 fins a Alacant i abans del 2030 fins a Almeria, el nou traçat de la línia Montpeller-Perpinyà, després de retards reiterats, no estarà acabat, com hem dit, fins al 2040, amb una secció especialment endarrerida, la que hi ha entre Béziers i Perpinyà, segons dates publicades per la SNCF en la seua pàgina web.

D'altra banda, aquesta línia entre Perpinyà i Montpeller és un tram ja molt saturat pel qual circu-

len tot tipus de trens, passatgers i mercaderies, amb dificultats per a canalitzar nous trànsits atenent també la proximitat a espais naturals sotmesos a pressió climàtica, com aiguamolls i llacunes. Aquesta línia difícilment podrà absorbir els nous serveis que arribaran pel corredor mediterrani des de la península Ibèrica i, per tant, la inversió europea efectuada en la construcció del corredor mediterrani per a millorar la sostenibilitat i eficiència del transport europeu no assolirà el màxim rendiment.

Per això cal fer veure a França que la millora de les connexions europees, superant les fronteres estatals, va molt més enllà de la política de transports de cada país i de les seues necessitats i s'emmarca en la idea d'una Europa unida, més forta i cohesionada des del punt de vista social, econòmic i territorial. Al respecte, cal llegir amb atenció l'informe del polític italià Enrico Letta (Letta, 2024, figura 14) on es marquen les prioritats per a fer una Unió Europea millor. En aquest informe podem llegir (en traducció nostra): «Transport ferroviari: cal eliminar les barres tècniques i reguladores a la integració dels serveis ferroviaris nacionals, facilitar l'accés dels operadors no nacionals al transport de viatgers i mercaderies i establir una xarxa ferroviària paneuropea d'alta velocitat que connecte les principals ciutats».

Efectivament, les ciutats europees són pols d'atracció econòmica, social o de transports sense importar fronteres. Barcelona, Marsella, Tolosa, Montpeller o València mereixen formar part d'una mateixa xarxa europea a tots els nivells i escales.

UN NOU ESCENARI: LA MOBILITAT DE DOBLE ÚS CIVIL I MILITAR

L'escenari geopolític europeu i mundial recent ha posat damunt la taula una variable que a principis del segle XXI no teníem detectada: la necessitat que Europa tinga la capacitat de transports de material pesant, ja siga des d'un punt de vista militar com d'emergència civil associat a accidents greus, episodis climàtics extrems o situacions de risc.

La xarxa de comunicacions que cal construir ha de poder aportar un doble ús, no sols civil sinó també militar, que permeta un moviment ordenat i ràpid

de persones i materials per sobre de les fronteres europees. S'ha d'aconseguir una xarxa més resilient, una necessitat que per desgràcia s'ha vist molt clarament demandada després de les greus inundacions patides a la província de València el mes d'octubre passat. La resiliència no sols va dirigida als efectes físics, sinó també als econòmics i de geopolítica, que puguin canviar les necessitats sobtadament. La UE ha de reflexionar (sense cap ambició militarista, tot siga dit, però sí amb responsabilitat) sobre el futur de la seua política de defensa, sobre el concepte d'autonomia estratègica i sobre la absoluta necessitat de no dependre dels Estats Units d'Amèrica per a promoure un entorn geopolític segur per a tota la ciutadania europea. En aquest sentit, una capacitat d'interoperabilitat interna en àmbits de la defensa ens sembla essencial i hauria de motivar més reflexions estratègiques de les que avui es fan al nostre entorn. Els fons europeus associats al doble ús civil i militar de la infraestructura s'estan centrant de manera quasi exclusiva en els països bàltics, del nord d'Europa i amb frontera amb Rússia. També el Mediterrani és una frontera important que hauria de rebre atenció en aquest capítol geopolític.

CORREDOR I SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

Un dels temes de màxima actualitat i associat al corredor mediterrani és el combat al canvi climàtic. I en aquest necessari compromís amb el Pacte Verd Europeu, incomprensiblement atacat des de posicions extremistes, el transport ferroviari és essencial. Els trens emeten molt menys CO₂ per tona i quilòmetre que el transport per carretera; en concret, un 82,5% menys de gasos d'efecte d'hivernacle que els camions per cada tona transportada al llarg d'un quilòmetre, segons un estudi elaborat per consultores alemanyes per a l'Agència Europea de Medi Ambient (AEMA) i amb dades del 2018. Quan les mercaderies que avui van en camió pugen al tren podrem reduir la congestió, disminuir les emissions i contribuir als objectius del Pacte Verd Europeu. No es tracta només d'una millora logística, sinó d'un imperatiu climàtic.

A la Unió Europea, el ferrocarril és responsable de menys del 0,5% de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle associades al transport; és a dir, es tracta d'una de les formes més sostenibles de transport de passatgers i mercaderies (com mostren les figures 15 i 16). I aquesta dimensió del projecte associada al corredor mediterrani ha de ser assumida i secundada.

EL FUTUR DEL CORREDOR MEDITERRANI

Tot i que el corredor mediterrani avança, cal no perdre de vista que és necessari continuar amb el compromís de tothom amb aquesta infraestructura. A Espanya encara persisteix una visió radial, cada vegada menor, de les infraestructures generals i alhora sobreviu una certa fragmentació a causa de la diferència d'ample entre el sistema ibèric i el de la resta d'Europa pel que fa a la xarxa ferroviària en el marc de la xarxa transeuropea de transport (RTE-T). Cal una planificació i una estratègia de xarxa a escala espanyola que permeta aprofitar les grans inversions fetes fins ara. D'altra banda, s'han de vèncer encara algunes inèrcies que creen obstacles

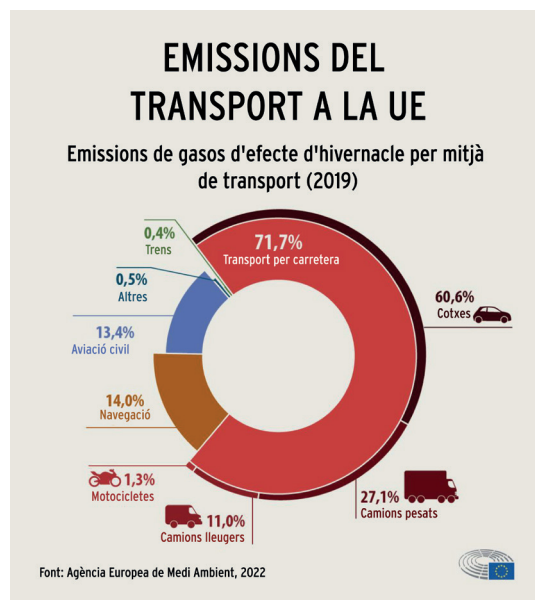


Figura 15. Emissions de transport a la UE per mitjà de transport, on destaca la baixíssima aportació del ferrocarril.
Font: Comissió Europea.

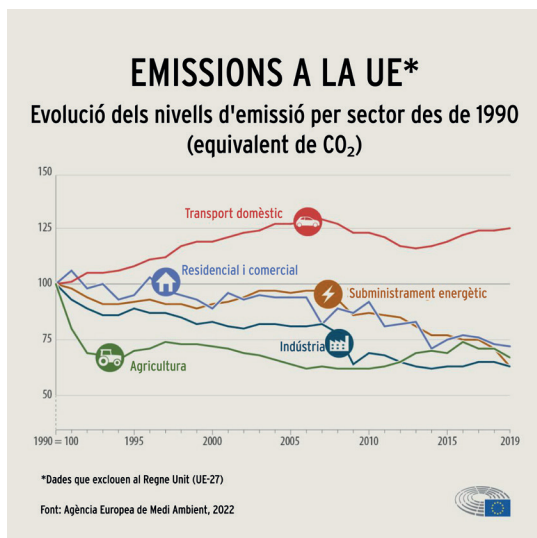


Figura 16. Evolució de les emissions de gasos efecte hivernacle dels sectors, on es veu la persistència de les emissions del transport. Font: Comissió Europea.

tècnics, jurídics, financers i operatius que també dificulten l'entrada de noves empreses en el mercat i l'oferta de nous serveis ferroviaris, especialment a l'Arc Mediterrani peninsular. A més, cal millorar horaris i freqüències dels serveis actuals, situacions que possiblement es donaran quan entren nous operadors en un escenari de liberalització del servei ferroviari de passatgers al corredor mediterrani (una vegada implantat l'ample estàndard o internacional en substitució de l'ample ibèric, és clar).

Per això, entenc que s'ha d'accelerar l'execució de projectes nacionals i transfronterers d'infraestructures ferroviàries d'alta velocitat i ample internacional per a persones i mercaderies, augmentar la inversió nacional en una millora de connexions de tota mena, abordar la interoperabilitat a escala espanyola, millorar el finançament del material mòbil, avançar en l'harmonització de les operacions ferroviàries, aconseguir un accés ple a les instal·lacions de servei i als serveis associats, millorar l'accessibilitat econòmica

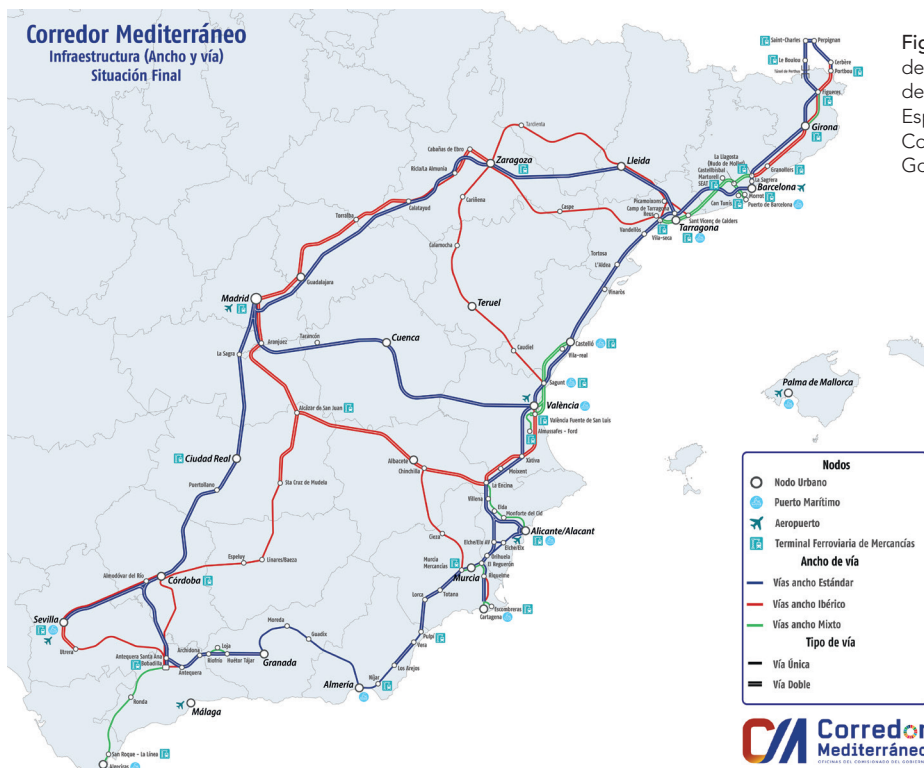
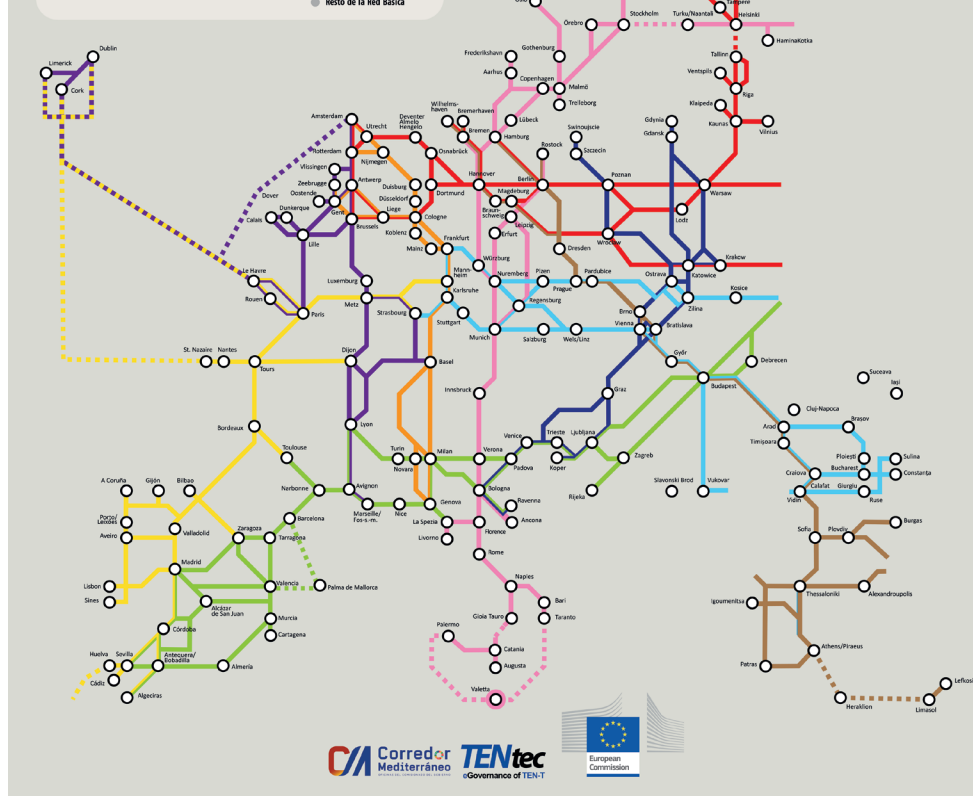


Figura 17. Mapa final del Corredor Mediterrani de la xarxa TEN-T a Espanya. Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

Figura 18. Xarxa Transeuropea de Transports, una xarxa molt semblant a la metropolitana, però a escala continental. Una metàfora del que volem. Font: Comissió Europea.



dels serveis ferroviaris d'alta velocitat per als passatgers i sumar-se a processos europeus sobre reserva i venda de bitllets de tren a la UE. Les accions per a instaurar una xarxa ferroviària d'altres prestacions a l'Arc Mediterrani han de concebre's sempre des d'una perspectiva europea (figura 17).

CONCLUSIÓ: EL CORREDOR MEDITERRANI, UN PROJECTE ESTRATÈGIC

En resum, podem dir que el corredor mediterrani és un projecte estratègic per una sèrie de raons:

- 1.- Millora el transport de mercaderies, ja que facilita la circulació de trens carregats de productes al llarg de la costa mediterrània i, amb això, les empreses poden reduir significativament els temps de transport, millorar la seua competitivitat i ser més eficaços en el comerç internacional.
- 2.- Redueix l'impacte ambiental del transport i la logística, ja que promou l'ús del ferrocarril, que és més sostenible que el transport per carretera i contribueix a reduir les emissions de CO₂ i l'impacte ambiental.

- 3.- Reforça la connectivitat portuària amb ports clau com Algesires, València i Barcelona (i altres), ja que els integra en aquest eix ferroviari, i això facilita el transport intermodal i redueix els costos logístics perquè connecta directament el trànsit marítim amb el ferroviari.
- 4.- Impulsa la competitivitat regional. Regions i comunitats autònomes com Andalusia, Múrcia, Comunitat Valenciana i Catalunya es beneficiaran directament d'aquesta infraestructura, ja que en millorarà la connectivitat amb la resta d'Europa i potenciarà l'exportació de productes, la mobilitat sostenible i el creixement industrial.
- 5.- Descongestiona les carreteres, ja que trasllada una part del trànsit de mercaderies cap al ferrocarril, fet que millora la seguretat viària de carreteres i autopistes i en redueix el manteniment.
- 6.- Vertebrada un sistema urbà dinàmic al llarg de tot l'eix litoral mediterrani, amb població creixent i jove i amb activitats econòmiques i productives en alça.



Qualsevol planejament territorial i d'infraestructures que treballa sobre perspectives de mobilitat i transport ha de ser pensat i plantejat amb visió de llarg termini i d'estratègies futures. Si això ha sigut sempre necessari, avui és més necessari que mai en relació amb un temps de canvis mundials accelerats, on l'escala d'anàlisi ha de ser europea i global. L'Arc Mediterrani s'ha d'entendre com un vector mitjançant el qual s'aprofiten les potencialitats reals i conjuntes de les regions i comunitats autònomes i les ciutats i àrees metropolitanes implicades. La plena integració europea del projecte del corredor mediterrani ha d'associar-se també amb una geoestratègia de relació creixent amb el món asiàtic i especialment amb els països del nord d'Àfrica. Alhora, el desenvolupament del projecte pot reduir els contrastos territorials peninsulars d'una Espanya radial, reequilibrar el territori i reduir el pes predo-

minant de Madrid per a aconseguir un desenvolupament harmònic. El futur d'Europa passa per vectors estratègics com el corredor mediterrani, amb una visió de la xarxa de transports equivalent a una xarxa de metro, on les ciutats siguen les estacions i els diferents corredors, les línies que els connecten (com mostra la figura 18).

Per tot això, el corredor mediterrani se'ns presenta com un eix de vertebració essencial.

BIBLIOGRAFIA

- Arciniega, L. (dir.) (2019) *Correrá un ferrocarril cerca del litoral mediterráneo. València, 1918*, València: Càtedra Demetrio Ribes.
- Boira, J.V. (2021) *La Via Augusta del segle XXI: el Corredor Mediterrani*, Barcelona: Pòrtic.
- Boira, J. V. i Berzi, M. (2023) «La europeización de las grandes infraestructuras nacionales: hacia una soberanía compartida (2011-2021)». *Cuadernos de Geografía* núm. 110, p. 243-262.
- European Commission (2005) *TEN-T Network. TEN-T priority axes and projects 2005*. https://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf
- Letta, E. (2024) *Much more than a market. Speed, Security and Solidarity*. <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>
- Serrano, J.M. (2012) «Del arco al eje mediterráneo en España. Hacia la consolidación de un Corredor de Transportes», *Finisterre*, XLVII, 93, p.85-107.

1. Túnel de Castellbisbal. Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

2. Obres del canal d'accés a València, primer pas del túnel passant. Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

3. Viaducte d'Alhama, entre Sangonera i Totana (Múrcia). Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

4. Túnel de Martorell. Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.

5. Obres a l'estació del Carme de Múrcia. Font: Oficina del Corredor Mediterrani del Govern d'Espanya.