



El Corredor Mediterráneo y los fondos NextGenerationEU: una alianza natural

- **Texto: Josep Vicent Boira,**
Coordinador del Corredor Mediterráneo. Mitma-Adif



Si a principios de 2020 nos hubiéramos preguntado qué necesitaba con mayor urgencia el Corredor mediterráneo, la respuesta unánime hubiese sido fondos. Si nos hubiésemos preguntado entonces qué infraestructura necesitaba España para mejorar en productividad, sostenibilidad, movilidad o conectividad, la respuesta hubiese sido sin duda el Corredor Mediterráneo. Ninguna ruta concentra más movimientos ni de mercancías ni de pasajeros, no sólo referidos exclusivamente al ferrocarril, sino a todos los modos de transporte en todo el Estado.

La situación que atravesamos en el mundo desde marzo de 2020 ha supuesto un importante cambio en la manera de analizar los sistemas productivos y de movilidad, una nueva mirada al mundo global que nos ha aportado mayor perspectiva y la necesidad de centrarnos en lo más importante. Las consecuencias de la pandemia en los procesos productivos, en las cadenas de suministro, en el futuro del planeta confluyen en la necesidad de mejorar las conexiones de corta y media distancia, de una manera más eficiente y sostenible y de hacerlo lo antes posible.

El primer paso para dar este impulso tan necesario para superar la crisis postpandemia y dar un salto hacia los objetivos que ahora han quedado reflejados como imprescindibles es la obtención de fondos suficientes para ello. Pero fondos sin un plan detrás que les dé utilidad y fundamento serían “pan para hoy y hambre para mañana”. Por ello, y volviendo a principios de 2020, recordemos que ya teníamos un proyecto en marcha que nos iba a ayudar a conseguir una reindustrialización de España, una mejora de la sostenibilidad de los movimientos de mercancías y pasajeros, una ganancia de la competitividad de las empresas... Ese proyecto no era otro que el Corredor Mediterráneo, una herramienta fundamental para impulsar a España.

El Corredor Mediterráneo representa el mejor instrumento que tenemos para conseguir, en el menor plazo posible, alcanzar objetivos clave para la economía y la sociedad española. Pero cuando hablamos de Corredor Mediterráneo no nos referimos a un conjunto de vías, postes y terraplenes, sino de un sistema de comunicación complejo que implica a usuarios, pasajeros, empresas, operadores, administraciones, trabajadores y a todo el territorio que atraviesa. El Corredor es el instrumento que abrirá ventanas de oportunidad para ciudadanos y empresas mejorando sus posibilidades y oportunidades.




El Corredor Mediterráneo engloba mucho más que una infraestructura, es la herramienta clave para el cambio del sistema de transporte, y los fondos MRR son su mayor impulso

Para alcanzar estos fines los fondos de recuperación van a ser el impulso que necesitábamos. El Corredor genera una red de conexiones entre puertos, industrias o ciudades, permitiendo una mejora global del sistema de comunicaciones y al tiempo combinaciones de modos cada vez más sostenibles, además de una reconversión del sistema de transportes global.

Es por ello por lo que, a cargo de los MRR, se ha confeccionado un programa de ayudas al transporte combinado, al transporte sostenible y hacia la mayor eficiencia del sistema de transportes, que abarca desde terminales privadas a material móvil adaptado al ancho europeo. No son útiles ya soluciones no sostenibles a los problemas, así que el ferrocarril, el modo más sostenible de transporte, aporta un plus imprescindible actualmente. Los ecoincentivos son parte necesaria de este plan de ayudas, que sirven para potenciar un transporte ferroviario de mercancías. Nuestras empresas, sean fabricantes de coches o





El Corredor Mediterráneo supone un cambio de paradigma, una integración en la red europea, tanto en infraestructuras como en servicios.

exportadoras de fruta fresca, si quieren cumplir los criterios de calidad de la Unión Europea necesitan la herramienta del Corredor perfectamente engrasada, o simplemente sus productos poco *eco-friendly* serán vetados en un mundo ultra competitivo y que exige sostenibilidad.

Pero más allá de engrasar el Corredor Mediterráneo con los nuevos fondos, es necesario entender qué son estos fondos y cómo sus objetivos son exactamente los mismos que lleva impulsando este Corredor en la última década.

El Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia tiene como principal objetivo “apoyar la inversión y las reformas para lograr una recuperación sostenible y resiliente, al tiempo que se promueven las prioridades ecológicas y digitales de la Unión”. Una de esas reformas clave, sostenible, resiliente, ecológica y digital es la de generar un nuevo sistema de transportes más potente y competitivo, que no sea esclavo de los combustibles de origen fósil, que sea capaz de adaptarse y resistir, al contar con un sistema global de gestión digitalizado y eficiente. A esto hay que añadir el objetivo de “promover la cohesión económica, social y territorial de la UE y apoyar las transiciones ecológica y digital”, la otra vertiente del Corredor Mediterráneo, que no es otra que la de conectar a los ciudadanos a corta, media y larga distancia, vertebrando todo el eje Mediterráneo español y el sur de Europa en su conjunto, permitiendo una transición ecológica de los movimientos de los ciudadanos, reduciendo la dependencia y el uso del

vehículo privado hacia el modo más sostenible, el tren.

El fondo MRR y el Corredor Mediterráneo persiguen los mismos objetivos: sostenibilidad, resiliencia, digitalización y cohesión territorial

Los fondos MRR están dirigidos “a restaurar el potencial de crecimiento, fomentar la creación de empleo y promover el crecimiento sostenible” y solo “financiará gastos no recurrentes que supongan un cambio estructural y tengan un impacto duradero sobre la resiliencia económica y social, la sostenibilidad, la competitividad a largo plazo y el empleo”. Los planes de implementación de los MRR España se han basado en cuatro ejes transversales, “la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión territorial y social; y la igualdad de género” y se estructuran en torno a 10 políticas palanca, de las cuales destacamos la segunda, referida a infraestructuras y ecosistemas resilientes. Dentro de esta segunda palanca se encuentran los proyectos destinados a la Movilidad sostenible, segura y conectada, que se agrupan en el componente 6, que “prevé actuaciones destacadas en este sentido como el desarrollo de los corredores europeos, o la mejora del transporte y distribución de mercancías mediante el fomento de la intermodalidad y el desarrollo y modernización de terminales logísticas, puertos y sus accesos”.

Si pasamos a cifras los objetivos de los planes entenderemos su importancia. El plan en su conjunto pretende movilizar a escala europea más de 750 000 millones de euros, la mayor inversión de la historia de la Unión Europea. De los 140 000 millones asignados a nuestro país (de ellos, 80 000 millones de euros en préstamos), 6 243 millones serán inversión directa para el sector del ferrocarril y, de ellos, 5 874 millones serán inversión directa de ADIF y ADIF Alta



Túnel Costablanca.

Velocidad, repartida en las infraestructuras, tanto para corredores europeos como para el resto de la Red TEN-t, en intermodalidad y logística y el programa de apoyo al transporte sostenible y digital. Estas cifras mareantes deben hacernos comprender cómo de necesario e irreversible es el cambio que vamos a experimentar en muchos aspectos: el sistema de transportes no puede quedar fuera del mismo.

¿Cómo entendemos desde la oficina del Corredor Mediterráneo la aportación de los fondos europeos? La mejor manera de resumirlo es con la idea del tridente. En realidad, gracias a los Presupuestos Generales del Estado, a la iniciativa financiera asociada a la red transeuropea de transportes y ahora los fondos MRR podemos abordar la actuación en el Corredor mediante tres instrumentos: el componente de la infraestructura, el componente de las ayudas al nuevo modelo de transporte y el componente de los ecoincentivos para un transporte más sostenible. Tres acciones con una finalidad: desarrollar el Corredor Mediterráneo.

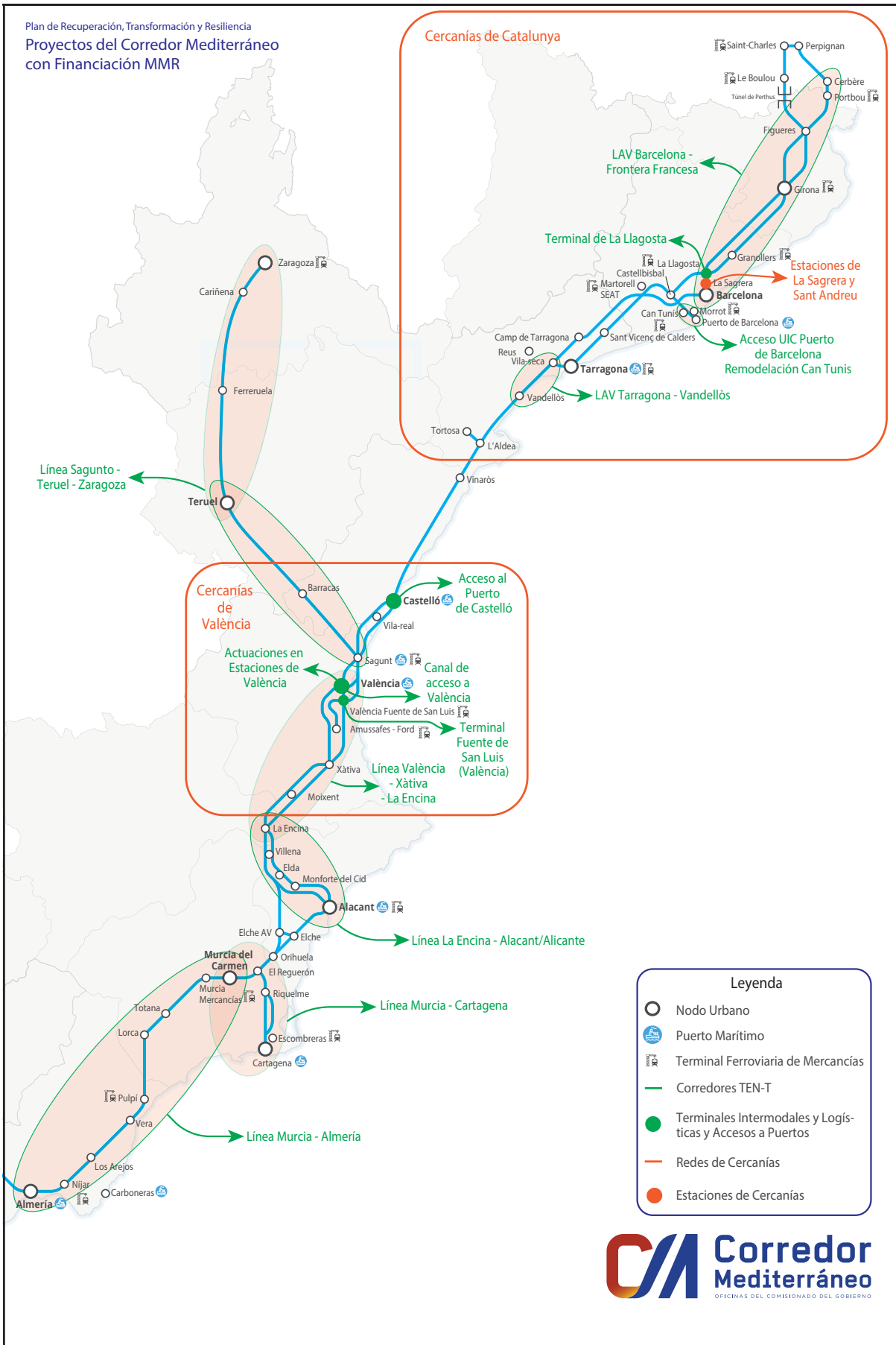
Si analizamos la infraestructura, según las previsiones de ADIF, la inversión procedente de fondos MRR prevista en el Corredor Mediterráneo asciende a 2 284 millones de euros, cantidad en la que no se han sumado los más de 800 millones que los fondos destinan a

los tramos compartidos con el Corredor atlántico.

Dentro del Plan de Recuperación y Resiliencia, el reparto de la inversión se ha clasificado por componentes, correspondiendo cada componente a determinados objetivos específicos dentro del Plan. Así, el reparto entre componentes asigna 454 millones de euros a la componente 1, inversión I.3 que corresponde a la mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías. Se pueden destacar en este apartado las obras de acceso al aeropuerto de El Prat con 76 millones de euros, los 26 millones de euros asignados a las estaciones de Sagrera y Sant Andreu, los 81 millones de euros a las Cercanías de València y los casi 250 millones de euros a otras actuaciones de Cercanías de Barcelona.

Por otra parte, se asignan 1 477 millones de euros a la componente 6, inversión I.1 que corresponde a corredores europeos, construcción, modernización y mejora de las infraestructuras ferroviarias contribuyendo al objetivo de alcanzar un Espacio Único Europeo del Transporte. Esta inversión se reparte principalmente entre la línea Murcia-Almería, con 486 millones de euros de inversión, la terminación de la línea Valencia-La Encina con 155 millones de euros, el canal de acceso a Valencia con 193 millones de euros y la línea Murcia-Cartagena con 179 millones de euros. También reciben

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
**Proyectos del Corredor Mediterráneo
 con Financiación MMR**



Legenda

- Nodo Urbano
- ⚓ Puerto Marítimo
- 🚚 Terminal Ferroviaria de Mercancías
- Corredores TEN-T
- Terminales Intermodales y Logísticas y Accesos a Puertos
- Redes de Cercanías
- Estaciones de Cercanías



Mapa resumen de las principales actuaciones financiadas por los MMR en el Corredor Mediterráneo. Fuente: Mitma, Adif y Oficina del CM



aportaciones de esta componente la línea Sagunt-Zaragoza, 115 millones de euros, las estaciones de Sagrera y Sant Andreu, 93 millones de euros y la adaptación de la línea La Encina-Alicante, 62 millones de euros. Otros tramos con financiación MRR serían la LAV Madrid-Sevilla (294 millones de euros), el tramo Alcázar de San Juan-Manzanares (51 millones de euros) y la línea Sagunt-Teruel-Zaragoza con 114 millones principalmente para su electrificación.

Para terminar, se han consignado 238 millones de euros en la componente 6, inversión I.3., que se refiere a la intermodalidad y la logística e incluyen distintas actuaciones que tienen como objetivo la mejora de la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de nuestros nodos de distribución. Las principales partidas de este epígrafe corresponden a los accesos al puerto de Castellón, 120 millones de euros y la modernización de la terminal de La Llagosta, al norte de Barcelona, con 63 millones de euros. También se destinan fondos a los accesos al puerto de Barcelona, 27 millones de euros, y a la modernización y ampliación de la terminal de Font de Sant Lluís, en València, 26 millones de euros. El siguiente mapa muestra algunas de estas actuaciones.

Pero no todo es infraestructura. La segunda flecha del tridente es la reconversión del sistema hacia un transporte digital y sostenible. El 21 de abril de 2022 se publicaron las bases reguladoras para el Programa de apoyo al transporte sostenible y digital en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Este programa, incluido en el componente 6 del mencionado Plan, está formado por 15 medidas. A través de la convocatoria de ayudas se concederán, en 13 de ellas, ayudas con un crédito asignado de 460 millones de euros entre 2022 y 2025. De todas ellas, tienen relación con el sector ferroviario las líneas de actuación 1, 2, 3 y 6 que engloban las



Trabajos nocturnos en el tramo Castellbisbal-Martorell.

medidas 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 13 totalizando 292,5 millones de euros.

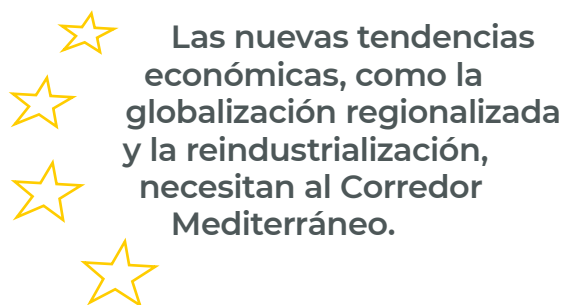
Los MRR aportan más de 3000 millones de euros al Corredor, tanto para obras como servicios y ayudas

La línea 1 se centra en la interoperabilidad ferroviaria, destinando 45 millones de euros a la adaptación de material rodante y otros 12 millones estarían destinados a la implantación del **Sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) a bordo**. 18 millones se consiguan para **eliminar las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETIs)**, tanto para la reducción de ruido en el material rodante y la instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte de mercancías, como la adaptación de locomotoras a varias tensiones de trabajo. Y por último, otros 12 millones para la **innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras**.

La línea 2 se destina al fomento de la intermodalidad del transporte, dotándola de 75 millones de euros, centrados en la **construcción, adaptación o mejora de cargaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres**.

La línea 3 es la más potente financieramente hablando, con un presupuesto de 125 millones de euros destinados a la modernización de material ferroviario. Repartidos en dos aspectos, uno para la **renovación o adecuación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluido el necesario para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias** y un segundo para **apoyar a la renovación o adecuación de material tractor ferroviario con otro material que utilice combustibles alternativos como el hidrógeno o la electricidad**.

La línea 6 se centra en la digitalización del transporte, apoyando **proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el**



Las nuevas tendencias económicas, como la globalización regionalizada y la reindustrialización, necesitan al Corredor Mediterráneo.

ámbito nacional. El objetivo es financiar acciones de apoyo a la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte de mercancías intermodales (tanto ferroviarios como portuarios), y cuenta con cuarenta y siete millones de euros.

Por último, la tercera componente del tridente es la ayuda para el cambio modal del transporte de mercancías de la carretera al tren. También el 21 de abril de 2022 se publicaron las bases reguladoras para la concesión de subvenciones del ecoincentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, con una financiación de 60 millones de euros distribuidos en tres años (2022 a 2024).

Este programa se aplica al transporte ferroviario de mercancías en la Red ferroviaria de interés general, subvenciona el desarrollo y uso de servicios de transporte ferroviario de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos (ambientales y socioeconómicos) del modo ferroviario respecto del modo carretera.

Su finalidad es consolidar e incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías, mejorando su desempeño ambiental, por lo que las actuaciones financiadas con cargo a este programa deben garantizar que no causan un perjuicio significativo al medio ambiente. Adicionalmente se pretende revertir el descenso de la cuota del transporte ferroviario con criterios de sostenibilidad objetivos.

Enmarcada en el componente 6, Movilidad sostenible, segura y conecta-



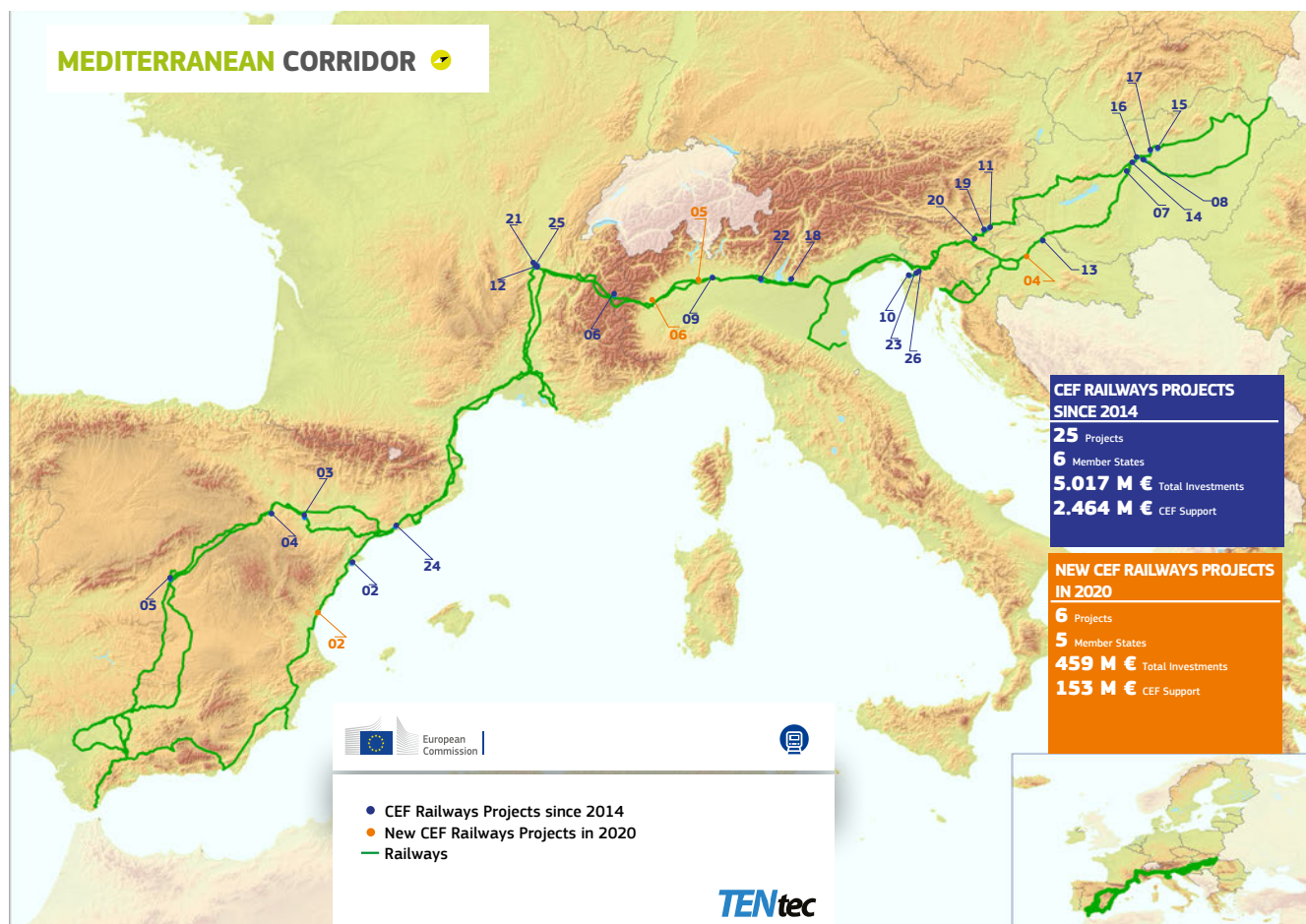
da, centrado en la transición ecológica y la digitalización, se incluye la medida 5: «Apoyo al transporte sostenible de mercancías (ferroviario y marítimo) basado en ecoincentivos a la oferta y a la demanda», donde se definen los ecoincentivos como subvenciones para incentivar el desarrollo y uso del transporte de mercancías mediante transporte marítimo y/o ferroviario frente al transporte por carretera.

Llegados a este punto, es preciso señalar una idea fundamental: los fondos MRR de la iniciativa Next Generation, llegan a un terreno preparado ya para el idioma de las ayudas comunitarias. Se puede considerar que estos fondos son una continuación de los reglamentos de la UE que definen la red TEN-T y su financiación a través de los fondos del CEF (véanse los reglamentos de la UE 1 315 y 1 316 de 2013). El programa CEF lleva, desde 2014, financiando las

principales actuaciones del Corredor Mediterráneo en España, que apoyan la interoperabilidad europea con la española. Así, la implementación del ancho estándar a través de un tercer carril, entre Barcelona y Tarragona y València y Castellón ha recibido más de 140 millones de euros. Igualmente, la implantación del Sistema interoperable europeo, ERTMS, también ha recibido fondos europeos, al igual que diferentes actuaciones ferroviarias en terminales y puertos, como recoge la figura que aparece en esta página.

En el caso que nos ocupa, la buena acogida que ha tenido el plan español en Bruselas no sólo se debe al desempeño técnico y rigurosidad de lo presentado, sino a que las actuaciones recogen recomendaciones tradicionales de la Comisión hechas al Reino de España. Es decir, tanto las ayudas del fondo CEF como los fondos MRR responden a retos que ya en

Mapa de actuaciones ferroviarias en el Corredor Mediterráneo Europeo financiadas por los fondos CEF en el periodo 2014-2020. Fuente: Comisión Europea, *Completing the European Railway Network (since 2014)*.



2019 y 2020, las autoridades europeas habían planteado.

Si nos volvemos a situar en la situación prepandemia, observamos que en la Recomendación del Consejo relativa al Programa nacional de reformas de 2019 para España se emite la recomendación específica de país (CSR 2019 3.3) de “**centrar la política económica de inversión en la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías**” y se explica en el mismo documento que “**el carácter incompleto de las conexiones de transporte de mercancías por ferrocarril** y la integración limitada en los mercados de electricidad y gas de la UE también impiden que España se beneficie plenamente del mercado único de la UE. Por este motivo, España debe seguir invirtiendo en interconexiones eléctricas con el resto de la Unión para alcanzar el objetivo de al menos un 10 % de su capacidad instalada de producción eléctrica de aquí a 2020. **También son necesarias inversiones para permitir un mayor uso del ferrocarril en el transporte de mercancías, incluidas las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal y las conexiones con los puertos y los centros logísticos.**”

Si pasamos al informe sobre España de 2020, se indica que “**Al estar incompletas las conexiones para el transporte de energía y mercancías por ferrocarril, España no puede aprovechar plenamente el mercado único de la UE.** (...) También debe invertirse para que puedan transportarse más mercancías por ferrocarril. En particular, hace falta apoyo para avanzar en las conexiones con Francia y Portugal y con los puertos y centros logísticos”.

El carácter incompleto de las conexiones de transporte de mercancías por ferrocarril impide que España se beneficie plenamente del mercado único de la UE

Al tiempo, en el considerando 20, se indica: “La transformación de la economía española hacia una economía climáticamente neutra requerirá inversiones considerables durante un periodo prolongado especialmente en los sectores de energías renovables, infraestructuras energéticas, eficiencia energética y **transporte sostenible**. Las inversiones deberán anticiparse con el fin de contribuir a la transición ecológica durante la recuperación, en consonancia

Obras en el tramo San Vicenç de Calders -Nudo de Vila-seca.



con el Plan nacional de energía y clima de España... También deberán realizarse esfuerzos adicionales para fomentar el transporte sostenible, incluido el desarrollo de una infraestructura de combustibles alternativos, particularmente para los vehículos eléctricos. **Asimismo, serán necesarias inversiones para permitir un mayor uso del ferrocarril para el transporte de mercancías, incluidas las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal y las conexiones con puertos y centros logísticos.** Además, algunas zonas de España se encuentran entre las más expuestas al cambio climático en Europa”.

Y como conclusión se señala que: **“nuevas medidas podrían acelerar la transición hacia una movilidad limpia y sostenible, la descarbonización de la energía y el aumento de la eficiencia energética, sobre todo a nivel de edificios y distritos.** Si no aplica las ambiciosas políticas esbozadas en el proyecto de Plan nacional integrado de energía y clima, España incumplirá inevitablemente sus metas de emisiones de CO₂ para 2030. El sector en el que las emisiones de gases de efecto invernadero siguen creciendo más es el del transporte. **Para reducir la actual dependencia del transporte de mercan-**

cias por carretera, las inversiones deben centrarse en un mejor uso del sistema ferroviario”.

La alineación de los MRR y el Corredor Mediterráneo ya tiene sus frutos: la nueva gigafactoría de Volkswagen en Sagunt

Se ha ido enumerando una cronología de los distintos aspectos que han precedido a los fondos MRR y los aspectos previos a la pandemia. Todo ello converge de nuevo en el proyecto del Corredor Mediterráneo, elemento clave antes de la crisis pandémica para Europa, como demuestra la recepción de fondos.

Pero más allá de los pasos dados en la segunda década de este siglo, está claro, tal y como han confirmado los diferentes informes acerca de las reformas que necesita España, que era necesario un acelerador. Ahí convergen perfectamente los fondos MRR y el Corredor Mediterráneo y el nuevo *Green Deal* que impulsa Europa, liderando una revolución energética a nivel global.

Pero esta cronología tiene un último capítulo, ejemplo y colofón de todo lo comentado: el futuro es hoy. Recientemente ha sido anunciado por una de las mayores

Infraestructura del tramo
San Vicenç de Calders -
Nudo de Vila-seca.



empresas de Europa, Volkswagen, que elegía la ciudad de Sagunt y su área industrial para construir una gigafactoría de baterías eléctricas. Sagunt, nudo clave del Corredor, conectada por ferrocarril con el resto de las factorías del grupo a través del Corredor Mediterráneo y con los puertos de Sagunt y València gracias a varios proyectos en marcha en la actualidad, se ha erigido como la mejor ubicación logística del Estado español. El impulso de los MRR y los PERTEs destinados a la

reindustrialización sostenible han permitido que este proyecto sea posible.

Los resultados de los fondos MRR y del impulso que están dando al Corredor Mediterráneo son ya una realidad, más de 3 000 empleos directos de calidad, sostenibles y duraderos. Apostar por el Corredor Mediterráneo es apostar por un futuro mejor, más sostenible, más potente y eficiente económicamente y con una mayor cohesión territorial y social para toda España. ★

Ejecución de obras en el tramo Martorell-San Vicenç de Calders.

