► Línea de Alta Velocidad San Isidro - Murcia.

El Corredor del Mediterráneo. Una infraestructura europea 2.0

EL Corredor Mediterráneo supone el colofón a una política de integración europea y de progreso de las infraestructuras y los servicios ferroviarios en España. Su implementación va a permitir una mejor comunicación de ciudadanos y empresas a lo largo del arco mediterráneo y de conexión con el corazón de Europa. Gracias a la implementación de los estándares europeos, España dejará de ser una "isla" ferroviaria y el Corredor se convertirá por ello en una moderna *infraestructura 2.0.*, que ayudará a la recuperación necesaria tras la pandemia.

Texto: Josep Vicent Boira (Comisionado del Gobierno de España para el Corredor Mediterráneo).
Imágenes: Archivo Adif.

1986: España ingresa en la Unión Europea y con ello los españoles abandonamos ese mantra de europeos de segunda fila que durante tanto tiempo nos ha perseguido. Nuestro ingreso supuso el mayor cambio social y económico del que hemos disfrutado posiblemente en toda nuestra historia. No sólo nuestro nivel de vida y de servicios públicos creció, sino que nos abrió un mundo de oportunidades que se fue ampliando con los posteriores tratados, como el de Maastricht o el de Schengen. Europa avanzaba en el reto de construir en el continente un verdadero espacio único para los ciudadanos y las ciudadanas y para las empresas. Estudiar, viajar, trabajar, comerciar con el resto de Europa pasaba a ser similar a hacerlo con el resto de territorios españoles.

Con todo, el proceso de integración no sólo presentaba oportunidades, sino también debilidades. Una de ellas radicaba en el sistema de transporte. Mientras que en el sistema viario los estándares eran similares y por ello la implementación de la red se ha ido produciendo progresivamente durante los últimos cuarenta años, el sistema ferroviario presentaba un importante número de trabas. Cada país había ido desarrollando unos estándares en su red, diferentes a su país vecino, lo que provocó que las conexiones entre estados fueran mucho más difíciles de conseguir. Con todo, desde los años cincuenta del siglo pasado, muchos países habían trabajado en común para homogeneizar sus sistemas y permitir un tránsito ferroviario fluido. No fue el caso de España. En 1986, nuestro país era una "isla ferroviaria" porque presentaba uno de los sistemas más complejos, ya que más allá de los diferentes requisitos técnicos, había uno de partida: la separación entre raíles es veintitrés centímetros superior a la de la gran mayoría de países europeos. Podríamos decir que la infraestructura ferroviaria española hablaba un idioma diferente al resto de europeas y por ello no podía comunicarse.

Red transeuropea

Es por ello que la Comisión Europea decidió que al igual que habíamos sido capaces de armonizar nuestro sistema monetario, debíamos hacerlo con el ferroviario. Así nacieron los nueve corredores ferroviarios europeos, que conforman la red transeuropea básica, la columna vertebral de transportes europea. Eran la respuesta de las

► Obras Conexión Vandellós.

instituciones europeas a la necesidad de compartir un solo espacio. Esta idea fue adoptada en 2011 y plasmada en los Reglamentos 1315 y 1316 de 2013. Su desarrollo puede dar respuesta a los grandes retos con los que Europa se enfrenta en 2021, que requieren una mayor integración y comunicación entre países y ciudadanos, pero además que esta mayor conexión sea sostenible. En este entorno se inscribe el Corredor Mediterráneo en España, un corredor de ADN cien por cien europeo.

La mejora de la conectividad que supone ya y supondrá la implementación del Corredor Mediterráneo va a permitir una importante descarbonización del transporte, apostando por una conexión más rápida, sostenible y eficiente entre las ciudades y entre los centros de producción y de consumo. Se facilitarán cambios en el flujo de los transportes y, más allá de la globalización, permitirá una regionalización productiva y de cadenas de valor y abastecimiento más fiables. Este proceso es de total actualidad, tras comprobarse que, durante la pandemia, los sistemas logísticos globales no han mostrado la resiliencia suficiente ante situaciones de necesidad acuciante, con interrupciones de la cadena de valor. A lo que hay que añadir los problemas que se van produciendo paulatinamente por los efectos del cambio climático y de la falta de suministros de algunas materias primas.

> **El Corredor Mediterráneo forma parte de una nueva generación de *Infraestructuras 2.0.***

Así, parte del impulso que necesita España y Europa para salir de la crisis post-covid viene por los raíles del Corredor Mediterráneo. Para visualizar el resurgir del ferrocarril, las instituciones europeas han elegido 2021 como año europeo del ferrocarril, ya que están puestas en él muchas de las esperanzas de mejora del sistema de transportes del continente. Igual que hace 10 años se aprobó la nueva red, es ahora el momento de hacer llegar a la ciudadanía que el ferrocarril debe recuperar el espacio que nunca debió perder, y así ciudadanos y empresas podremos movernos de manera más rápida,

► Obras Conexión Vandellós.

► Línea de Alta Velocidad San Isidro-Murcia.

sostenible y cómoda, ya sea para desplazamiento de corto, medio o largo recorrido.

Todo esto nos lleva a plantearnos qué mejoras traerá consigo la puesta en servicio de los corredores europeos y especialmente del Corredor Mediterráneo. La primera y más visible, la capacidad de comunicarnos entre diferentes países sin necesidad de cambio de tren o de adaptación del mismo. Igual que desaparecieron los puestos fronterizos, los controles policiales, las colas en las fronteras cuando se avanzó en la integración europea, sucede ahora gracias a la adaptación de la red del Corredor Mediterráneo al ancho estándar o europeo. Hoy este servicio es sólo posible desde Barcelona, lo que obliga a pasajeros y mercancías a incómodos transbordos en las estaciones de Sants de Barcelona o en los puestos fronterizos con Francia. Esa frontera debe ceder su protagonismo al libre tránsito y, para ello, el principal paso es implantar el ancho estándar a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo, hasta Algeciras. Granada, Almería, Murcia, Alicante, València, Castelló y Tarragona deben de poder comunicarse entre ellas, y con el resto de Europa de forma directa. Acabar con las fronteras, integrando todas las regiones y ciudadanos europeos.

> **El Corredor Mediterráneo posee un ADN europeo que permitirá la integración de la red ferroviaria española.**

Requisitos esenciales

Pero más allá del ancho hay otras características técnicas que también deben armonizarse. La Directiva de Interoperabilidad (2008/57/CE) establece los requisitos esenciales que deben cumplirse para garantizarla, relativos a la seguridad, fiabilidad, salud, protección medio ambiental, compatibilidad técnica y los requisitos esenciales específicos de cada subsistema. El objetivo es tener desarrollada la red básica del Corredor para el año 2030 con ERTMS y electrificación a 25 kV en corriente alterna (CA). Al igual que ocurre con el ancho, existe una frontera técnica con el Sistema de Gestión de Tráfico y con la electrificación. En España el sistema que se ha venido instalando previamente a la llegada de la alta velocidad ha sido el ASFA y la electrificación a 3kV en corriente continua (CC). Estos dos elementos junto al ancho y las pendientes españolas impactan directamente en el material rodante a utilizar en el Corredor Mediterráneo, por lo que es fundamental adoptar cuanto antes un sistema interoperable con el resto de Europa, de forma que

las locomotoras no deban estar equipadas con varios sistemas, lo que encarece su adquisición y dificulta su homologación y operación. El reciente lanzamiento de los primeros pasos del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital del Mitma permitirá a las empresas ferroviarias, por ejemplo, adaptar su material rodante a las nuevas condiciones de interoperabilidad de la red. Es una gran noticia que, en su momento, se complementará con el desarrollo del Plan Mercancías 30 y del programa de ecoincetivos para promover el paso de carga de la carretera al ferrocarril.

Por otro lado, el tren es más rentable cuanto más pesada es la carga que transporta. Por ello, para aumentar la competitividad del sistema para el transporte de mercancías, se exige también que exista la posibilidad de formar trenes de 750 m y además que la infraestructura sea capaz de soportar cargas por eje de 22,5 t mínimo. El primer parámetro se consigue con suficientes apartaderos de 750 m a lo largo de la línea y con terminales preparadas para recibir y tratar trenes de esa longitud. Según un estudio de la Oficina del Corredor Mediterráneo, la mejor relación coste/beneficio se consigue al aumentar la longitud de los trenes, reduciendo el coste alrededor de un 15% con relativamente poca inversión. Con la eliminación de tramos problemáticos y aumentando la accesibilidad a la red, es decir eliminando los *bottelneck* y *missing links*, la reducción de costes puede alcanzar otro 20%. Además, la electrificación de la red puede suponer otro 5% adicional, además de posibilitar una mayor sostenibilidad del transporte. Todas estas mejoras están siendo implementadas actualmente en las actuaciones que se van desarrollando a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo. En su ramal de conexión portuaria el ancho estándar ya es una realidad en el 26% de su longitud y está en proceso en otro 64%. La longitud para trenes de 740 metros ya es posible en el 18% de sus tramos y avanza en otro 73%. Por último, la electrificación ya alcanza el 59% y está en marcha en el restante 41%.

En resumen, no sirve construir una vía y esperar a que pasen los trenes: el impulso al ferrocarril va mucho más allá del ancho de vía y de la velocidad. Las infraestructuras del siglo XXI deben cumplir, además de unas características

► Andenes Estación de Orihuela.

Un proyecto integrador y sostenible que supone una mejora social y económica para todo el país.

técnicas y digitales de alta calidad, unas exigencias claves para que sean consideradas y percibidas como infraestructuras útiles para la sociedad. Es necesario que sean sostenibles ambientalmente, pero también integradas en el territorio y en los hábitos y capacidades de la sociedad. De nada sirve un tren vacío o una estación aislada. La accesibilidad física de la infraestructura, la habitabilidad de los trenes o la asequibilidad económica de los servicios son factores igualmente importantes. Es por ello clave que el Corredor Mediterráneo forme parte de una nueva generación de *Infraestructuras 2.0*, que cumplan no sólo con las características técnicas de alta calidad, sino también sus interacciones con la sociedad.

Ya no estamos en 1986, ni podemos basarnos en los mismos estándares. Necesitamos infraestructuras como el Corredor Mediterráneo, capaces de dar respuesta a toda clase de necesidades de la sociedad, con altos niveles de calidad y seguridad y con una interacción social, digital y territorial que permita que el futuro sea mejor que el presente. Necesitamos *Infraestructuras 2.0* como el Corredor Mediterráneo que nos permitirán integrarnos completamente en la red europea y avanzar hacia una nueva movilidad social y ambientalmente equilibrada.

Línea de Alta Velocidad San Isidro - Murcia.

renfe
S11