

Los Corredores Mediterráneo, Central y Atlántico, prioritarios para la UE

Carlos Sánchez

 Cuadros - Gráficos del informe (incluidos al final del documento - VER INDICE)

Mapas de los Corredores Transeuropeos de Transporte por España 

La Comisión Europea ha declarado tres de los cinco corredores propuestos por el Ministerio de Fomento como prioritarios dentro de la red ferroviaria básica europea. Estos son el Mediterráneo, el Atlántico y el Central. Mientras que los dos primeros han sido adoptados en su totalidad, en el central se ha descartado, al menos en un primer momento, la incorporación de la Travesía Central del Pirineo (TCP), de manera que tras pasar por Zaragoza se desvía por Tarragona para acceder a Francia por El Far-Empordá. Esta unión implicaba la construcción de un túnel transpirenaico de más de 40 km de longitud, que lo convertiría en uno de los más largos del continente.



Estos corredores pasan a ser parte de lo que se ha denominado 'Red Básica' y tendrán que estar operativos antes de 2030, si bien el Gobierno afirma que se adelantarán a esta fecha y estarán culminados en 2020. Por su parte, dentro de la 'Red Global', que debe estar concluida en 2050, se incluyen el Corredor Cantábrico-Mediterráneo y el Atlántico-Mediterráneo. Dentro del estudio que se ha presentado a la Comisión Europea, el Gobierno español ha remitido un cuadro detallado con todas **las actuaciones que deberán realizarse de cara a la puesta en marcha de la Red Básica y que supondrá un coste de 49.800 M€ entre 2014-2020. Ahora falta saber la forma en que se distribuirán los 31.700 M€ que repartirá la Comisión Europea entre los distintos Corredores de la 'Red Básica' de toda Europa.**

El **Corredor Mediterráneo** absorberá 19.424 M€ durante el periodo 2014-2020 y conecta la frontera francesa con los principales nodos del Mediterráneo, atravesando cuatro Comunidades Autónomas (CC.AA.), que engloban el 40% del PIB nacional. Está previsto que una las ciudades de Girona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Cartagena y Almería, y enlazará a través del eje transversal andaluz con Granada y Antequera, ciudad en la que se bifurca para finalizar en Sevilla y Algeciras, ramal que comparte con el corredor central. Además, dentro de la red global se contempla la conexión de este eje desde Sevilla hasta Cádiz y Huelva, que continuarían hasta la frontera portuguesa.

El **Corredor Central** busca ofrecer una conexión de alta capacidad desde el puerto de Algeciras alternativa al Corredor Mediterráneo, permitiendo extender su influencia por la zona centro. El trazado, que absorberá entre 2014 y 2010 alrededor de 11.621 M€, parte de Algeciras y Sevilla hacia Antequera y Córdoba, discurre por las CC.AA. de Castilla-La Mancha, Madrid y Aragón, y desde Zaragoza se dirige, como decíamos hacia Tarragona.

A través de este corredor se combinan la conexión de los puertos con algunos de los grandes centros de producción, que vendrán acompañados de la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estos últimos están incluidos dentro del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías del Ministerio de Fomento y que se ubicarían en El Far-Empordá, El Vallès, El Prat, El Penedès, Zaragoza Plaza, Madrid, Alcazar de San Juan, Linares, Córdoba, Antequera y San Roque.

El **Corredor Atlántico** conectará toda la zona del suroeste europeo con el resto del Continente. En su trazado por España llegará por la frontera francesa con Irún y finaliza en Fuentes de Oñoro (Salamanca) al alcanzar Portugal,

pasando por San Sebastián, Vitoria, Burgos, Palencia y Valladolid, realizando distintas conexiones con otras provincias limítrofes. El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 M€.

Por su parte, el **Corredor Cantábrico-Mediterráneo** está pensado como unión intermodal entre todos los anteriores corredores y busca unir las ciudades de Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Zaragoza, Teruel y Valencia. Dentro de esta ruta tendrían especial importancia los nodos logísticos de Valencia Fuente de San Luis, Sagunto, Zaragoza Plaza, Tudela, Noáin, Lezo y Jándiz. El presupuesto previsto entre 2014 y 2010 para este corredor ascenderá a 13.168 M€.

Por último el **Corredor Atlántico-Mediterráneo** unirá Valencia con la meseta central y la frontera portuguesa a través de las CC.AA. de la Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha, Madrid y Extremadura, finalizando en Lisboa y el puerto de Sines en Portugal. De hecho uno de sus principales objetivos es la extensión del área de influencia del puerto de Valencia hasta la conexión con los corredores Mediterráneo, Central y Atlántico. El conjunto de actuaciones previstas para este corredor ascienden a 6.025 M€ entre 2014 y 2020.

carlos.sanchez@alimarket.es

Titulares Última Edición Impresa

Últimas noticias del sector



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Red básica de ferrocarril. Corredores de mercancías



Mercancías

Red Global





RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Red básica de ferrocarriles. Corredores de viajeros



- Red Alta Velocidad viajeros
- Red Global de ferrocarriles





RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Red básica de ferrocarriles. Corredores mixtos



- Viajeros
- Mercancías
- Mixta
- Red Global de ferrocarriles





RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Red básica de carreteras





RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores



Vía navegable interior

Aeropuerto

Puerto





RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Corredor Mediterráneo. Modo ferrocarril







RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

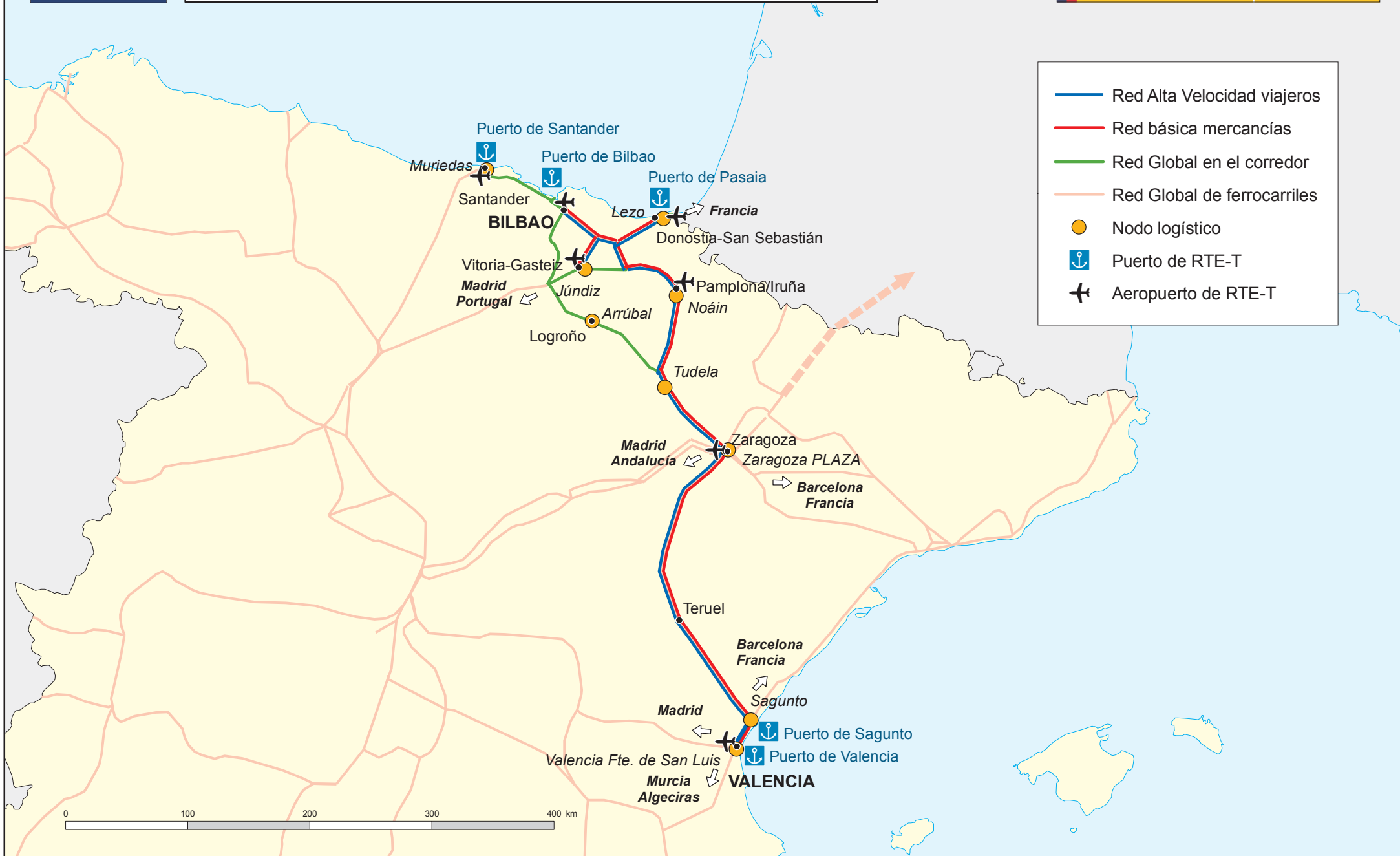
Corredor Atlántico. Modo ferrocarril





RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Corredor Cantábrico - Mediterráneo. Modo ferrocarril





-  Red Alta Velocidad viajeros
-  Red básica mercancías
-  Red Global en el corredor
-  Red Global de ferrocarriles
-  Nodo logístico
-  Puerto de RTE-T
-  Aeropuerto de RTE-T

