

## **La red transeuropea de transportes y el corredor Mediterráneo**

### **The Trans-European Transport Network and the Mediterranean Corridor**

César Muñoz Martínez (\*)

#### **Resumen**

El 19 de octubre de 2011, la Comisión Europea completó la planificación del nuevo modelo de la RTE-T, destacando dos proyectos de interés comunitario que afectaban a las infraestructuras españolas: el Corredor Mediterráneo y el eje Lisboa-Estrasburgo, que comprende el denominado Corredor Atlántico. El objetivo de este trabajo es construir un marco teórico de la política comunitaria de transporte en el ámbito de la RTE-T, que sirva de guía para identificar futuras líneas de investigación relacionadas con la aplicación de modelos económicos a la infraestructura del Corredor Mediterráneo.

**Palabras clave:** intermodalidad, corredor, infraestructura de transporte, alta velocidad

#### **Abstract**

On October 19 of 2011, the European Commission completed the planning of the new model of the RTE-T, highlighting two projects of common interest that affected the Spanish infrastructure: the Mediterranean corridor and the shaft Lisbon-Strasbourg, which includes the so-called Atlantic corridor. The purpose of this paper is to analyze a theoretical framework of European transport policy, as a guide to identify future research related of economic impact of the Mediterranean Corridor.

**Key words:** intermodality, corridor, transport infrastructure, high speed

**JEL:** R40, L92

(\*) Universidad Nacional de Educación a Distancia  
Departamento de Economía Aplicada  
cmunoz@cee.uned.es

**Área Temática:** Integración

**Comunicación**

## **1. REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE (RTE-T)**

La importancia de las infraestructuras de transporte en el proceso de configuración y consolidación de los mercados, es tal que, de no existir unas redes adecuadas a las exigencias de la demanda que garanticen la movilidad, la implementación del mercado único comunitario sería inviable al carecer de un soporte físico que permitiese la libre circulación de bienes y personas.

El hecho de que históricamente las infraestructuras de transportes se concibieran según esquemas nacionales retraso el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte (RTE-T). La Comunidad Europea, en su proceso de integración de los Estados miembros, no sintió la necesidad formal de intervenir en materia de infraestructura de transporte, ya que la competencia de la misma era exclusiva de los Estados miembros.

A finales de los años ochenta, la Comunidad Europea impulsó el proyecto de instauración de una red transeuropea de infraestructura de transporte; planteándose la necesidad de intervenir en la planificación de la infraestructura de transporte, con el fin de definir las redes bajo una óptica comunitaria que superase los enfoques nacionalistas.

Este nuevo marco de actuación tiene su plasmación normativa en el Tratado de Maastricht<sup>1</sup> de 1992, que impone a la Comunidad la tarea de contribuir a la creación y al desarrollo de redes de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía. Estas redes se insertan en el objetivo general de cohesión económica y social y persiguen en el ámbito del transporte los siguientes objetivos: construir conexiones necesarias para facilitar el transporte; optimizar las infraestructuras existentes; conseguir la interoperabilidad de los elementos de la red; prever la ampliación de la UE a terceros países; intentar la eliminación de los cuellos de botella; y contribuir al desarrollo sostenible y al equilibrio modal.

### **1.1. Los catorce proyectos de Essen**

En 1994, con presidencia alemana, se celebra en la ciudad de Essen el Consejo que pasará a la historia por la selección definitiva de los catorce proyectos prioritarios, financiados en modesta parte por la Comunidad Europea, que marcan el inicio de las infraestructuras materiales de las redes de transporte con modelo de espacio europeo.

Los catorce de Essen salen de una referencia de 47 proyectos reseñados por el Grupo Christophersen, como fruto de la siempre difícil negociación del Consejo Europeo, por ser los de mayor garantía financiera y tener el respaldo político de los estados afectados.

El tono de la declaración del Consejo manó optimismo y las recomendaciones de los anexos II y III se dirigieron a los aspectos vitales operativos para dar, definitivamente salida a tantos años de parálisis política.

Si el Consejo de Essen había supuesto una superación de la tradicional indiferencia política del Consejo Europeo en materia de transporte, el comportamiento de los estados a la hora de implementar los proyectos, cada uno en su país, volvió a adolecer de decisión y claridad en cuanto a las prioridades europeas.

Llegaría el Libro Blanco del Transporte de 2001 e incluso la revisión de 2005 y sólo estarían concluidos tres de los catorce proyectos: el número 10, Aeropuerto de

---

<sup>1</sup> Título XV, artículos 154-156 (XII, 129 B a 129 D), añadido por el Tratado de la Unión Europea.

Malpensa en la ciudad italiana de Milán; el número 9, la línea ferroviaria de mercancías de Irlanda y el número 11, enlace fijo ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia (Enlace fijo de Oresund).

Otros seis proyectos se encontraban con retrasos desproporcionados con respecto a sus fechas programadas; entre ellos el número 3 ferrocarril de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera-Perpiñán-Montpellier y Madrid-Vitoria-Dax. El proyecto número 8, Autopista de Lisboa-Valladolid, sería sustituido por un Corredor Multimodal Portugal-España-Centro de Europa en 2001.

La Unión Europea, por medio de esta política de cofinanciación, pretendía coordinar y promover los proyectos de infraestructuras de interés comunitario a fin de crear una red comunitaria, moderna y eficiente. Sin embargo, la implementación de los proyectos de Essen sacó a relucir las dificultades para establecer un marco de ayudas para la ejecución de los proyectos; limitando el establecimiento de una política de infraestructuras del transporte.

## **1.2. Orientaciones Comunitarias para el Desarrollo de la RTE-T**

A mediados de 1996, el Parlamento y el Consejo adoptaron la Decisión 1692/96/CE relativa a las “Orientaciones Comunitarias para el Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte”. Esta disposición, junto a los Reglamentos 792/93, 1664/94, 2236/95 y 1665/99, con los que se creaba el Fondo de Cohesión y se determinaban las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, constituyeron la base del marco legislativo que desarrolló las directrices del Tratado de Maastricht y que permitió poner en marcha la política de infraestructuras en el marco de la Unión Europea.

La propuesta de la Decisión 1692/96 tenía como objetivo principal favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales. La infraestructura propuesta que se iba a realizar hasta 2010 incorporaba los mencionados proyectos de Essen, además de la construcción de aproximadamente 23.000 kilómetros de líneas ferroviarias de alta velocidad y alrededor de 27.000 km de carreteras de gran capacidad.

El coste de estas infraestructuras programadas para 2010 ascendía aproximadamente a 450.000 millones de euros, que debían cofinanciarse con cargo a las Perspectivas financieras 1995-1999 y al marco financiero determinado en la Agenda 2000.

Las ayudas comunitarias en el período 1995-1999, excluidos los préstamos del Banco Europeo de Inversiones, supusieron una cifra aproximada de 2.300 millones de euros anuales de muy distinta procedencia: Fondo de Cohesión – 7.500 millones de €, Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) -3.500 millones de €, partida presupuestaria de las RTE-T -1.840 millones de €.

Aunque, la Comisión trato de fomentar la participación privada en la financiación a través de las Asociaciones Público-Privadas (APP o PPP), las aportaciones provenientes de las ayudas comunitarias que arrastraban tasas de cofinanciación obligatorias resultaron insuficientes. La escasa dotación de la línea presupuestaria de las RTE-T y la dificultad de poner de acuerdo a los países afectados que seguían manteniendo posiciones nacionalistas retrasaron la ejecución de los proyectos descritos y evidenciaron los problemas de financiación de las infraestructuras con carácter transnacional.

En marzo de 1999, el Consejo Europeo, bajo presidencia alemana, con tensas reuniones propias de debates presupuestarios, aprueba en Berlín la denominada Agenda 2000. La constituyen una serie de acuerdos institucionales y compromisos entre los que destacan, por no decir acapara su contenido, las Perspectivas Financieras 2000-2006, ambos años incluidos.

En este presupuesto indicativo que se comprometen a respetar todas las instituciones, para no superar los niveles de gasto general y por partidas, se perfilan todos los fondos, de procedencia estrictamente presupuestaria europea, que van a asistir a la realización de las infraestructuras y modelos de gestión del transporte.

El resultado global de los posibles inputs al presupuesto europeo destinado al transporte puede cifrarse en aproximadamente 4.000 millones de euros anuales, con el hándicap de que no pertenecen a un fondo unificado, transparente y visible, destinado al transporte. Como fruto de ello, la coordinación entre las distintas actuaciones es inexistente y por tanto la sinergia de las inversiones desaparece en gran medida.

La laguna financiera que se puede constatar entre objetivos y disposición de medios económicos es evidente y auguraba una mortalidad de proyectos similar a los catorce de Essen o retrasos considerables en la ejecución de los mismos. Por ello, se multiplicaron los esfuerzos para buscar fórmulas que, sin alterar las normas de la competencia, incorporen a la iniciativa privada en los proyectos.

### **1.3. El Libro Blanco de Transporte de 2001**

El Libro Blanco del Transporte de 2001, “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” pone de relieve la insuficiencia e inadecuación de las redes de transporte. Los retrasos en la construcción de las redes transeuropeas debidos a la falta de financiación llevan a la Comisión a revisar las orientaciones de la red transeuropea en dos etapas. La primera etapa, en 2001, revisaría las RTE definidas en Essen sobre la eliminación de los cuellos de botella en los grandes ejes. La segunda etapa, prevista en 2004, se centraría en las autopistas del mar, las capacidades portuarias y los pasillos paneuropeos en los países candidatos. La Comisión estudió la posibilidad de introducir el concepto de “declaración de interés europeo” cuando una infraestructura se considerase estratégica para el buen funcionamiento del mercado interior.

Se establecieron como proyectos prioritarios los siguientes:

- Terminar las travesías alpinas por razones de seguridad y capacidad;
- Garantizar la permeabilidad de los Pirineos, concretamente mediante la conexión ferroviaria Barcelona-Perpiñán;
- Poner en marcha nuevos proyectos prioritarios, como el TAV<sup>2</sup>/transporte combinado Stuttgart-Múnich-Salzburgo/Linz-Viena; el Fehmarn que conecta Dinamarca y Alemania; la mejora de la navegabilidad del Danubio entre Straubing y Vilshofen; el proyecto de radionavegación Galileo; la red TAV ibérica y la adición de la línea ferroviaria Verona-Nápoles y Bolonia-Milán, con una extensión hacia Nimes del TAV meridional;
- Reforzar la seguridad en los túneles gracias a normas de seguridad específicas tanto para los túneles ferroviarios como para los de carretera

---

<sup>2</sup> TAV: Tren de Alta Velocidad.

Se hacía así especial énfasis en mejorar y ampliar los enlaces transfronterizos, principalmente alpinos y pirenaicos, que seguían constituyendo verdaderas barreras físicas y puntos de estrangulamiento.

En lo relativo a la financiación de las infraestructuras y de las reglamentaciones, la Comisión propuso una modificación de las normas de financiación de la RTE-T, aumentar el tipo de financiación comunitaria<sup>3</sup> hasta el 20%, que afectaría a los proyectos ferroviarios transfronterizos que cruzasen barreras naturales, cordilleras o brazos de mar, y a los proyectos sitos en las zonas fronterizas de los países candidatos a la adhesión.

#### **1.4. Revisión: Informe Van Miert**

Ante la perspectiva de una inminente ampliación de la Unión hacia los países del Este, se hacía necesaria la revisión de la RTE-T; para ello la Comisión creó a principios de 2003 un grupo de trabajo presidido por el anterior comisario de transporte, el belga Van Miert. El objetivo fundamental del informe tenía un claro objetivo: definir un número preciso y limitado de proyectos de infraestructuras de transporte, con el máximo apoyo de los gobiernos y con la máxima solvencia financiera, que mejorasen las comunicaciones entre los Estados de la UE ampliada.

Los criterios de selección teóricos tienen que ver con las prioridades del Libro Blanco: marcado valor añadido europeo, cohesivamente positivos, medioambientalmente beneficiosos, facilitadores del tráfico, operativos a corto plazo. La realidad es que, sin contradecir netamente dichos presupuestos, la selección sigue guiándose por la norma clásica de dar salida a la demanda y facilitar la movilidad como resultado objetivo principal. La accesibilidad y la cohesión quedan minimizadas ante la política de café para todos y las acuciantes condiciones de congestión de la zona central.

El informe Van Miert establece cuatro listas de preferencia, con presupuestos diferentes y con prioridad de ritmo. El presidente de la Comisión, Romano Prodi, que ya auguraba su marcha, quería despedirse con una propuesta de grandes proyectos de obras públicas, al estilo Delors, y dejar la marca de un “paquete Prodi” como huella tangible.

En la Lista 0, se incluyen los proyectos que fueron definidos como prioritarios en Essen, cinco de los cuales expiraban antes del año 2010, como la conexión ferroviaria Madrid-Barcelona-Perpignan.

La Lista 1 recogía proyectos que tenían todas las bendiciones estratégicas, sin olvidar dos condiciones fundamentales: apoyo decidido de los gobiernos afectados y nivel avanzado del proyecto y su cuadro financiero, para poder comenzar antes del 2010. Se definían 18 nuevos proyectos, que tendrían que ser capaces de aportar un valor añadido europeo claro, como el Galileo, la ordenación del Danubio o las autopistas del mar.

La Lista 2 contenía los proyectos importantes que no estaban en condiciones de iniciarse antes del 2010 o que no tenían claro el apoyo interestatal correspondiente. Un ejemplo neto es el Túnel Central de los Pirineos, con apoyo español y dudas metódico-cartesianas por parte de los franceses.

---

<sup>3</sup> La plasmación normativa de esta propuesta es el Reglamento 807/2004, que modificó al Reglamento 2236/95; donde se aumenta el importe total de la ayuda comunitaria del 10% al 20% para aquellos proyectos de interés europeo que se iniciaran antes de 2010, y cuyo objetivo fuese eliminar los puntos de estrangulamiento o finalizar los tramos pendientes, siempre que éstos fuesen transfronterizos o garantizaran la interoperabilidad de las redes nacionales.

En la Lista 3, con el objetivo claro de alcanzar una mayor cohesión territorial, encontramos un grupo de proyectos que pretenden cumplir una doble función: la mejora de la accesibilidad y la interconexión entre redes, por una parte, y la facilitación de las conexiones transfronterizas, de otra.

### **1.5. La Decisión nº 884/2004**

En abril de 2004, la Decisión nº 1962/96/CE fue modificada nuevamente para establecer los 30 proyectos definitivos, aprobados a partir de las recomendaciones del Grupo Van Miert. Era la confirmación de los proyectos prioritarios surgidos más de 10 años antes.

En el anexo III de la Decisión nº 884/2004/CE<sup>4</sup> se incluían los once proyectos prioritarios de la lista inicial que estaban por terminar, así como la ampliación o extensión de dos de éstos y la incorporación de los proyectos prioritarios correspondientes a los nuevos Estados miembros. En definitiva, se establecía un nuevo esquema director, cuyo nuevo horizonte de realización era el año 2020, que contenía treinta proyectos o corredor prioritarios.

Además de esta relación de proyectos, en esta Decisión se desarrollan conceptos y actuaciones de gran interés para el impulso de la RTE-T, como: la configuración de grandes corredores comunitarios; el desarrollo de las autopistas del mar; la introducción del concepto “proyecto de interés europeo”; y la creación de un mecanismo de coordinación comunitario.

El coste estimado de estos proyectos era de 600.000 millones de € hasta el año 2020, cofinanciados con cargo al período de Perspectivas Financieras 2007-2013, en un valor que oscilaba en torno a los 160.000 millones de €. Sin embargo, estas ayudas financieras no cubrían el alto coste de la ejecución de las infraestructuras. Para ello la Comisión trató de facilitar la financiación aprobando el Reglamento 680/2007, que determinaba las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitaria y la instauración de nuevos instrumentos financieros en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte.

Entre los proyectos prioritarios declarados de interés europeo había cuatro proyectos cuyo desarrollo implicaba directamente a España<sup>5</sup>.

- Eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa.
- Eje multimodal Portugal/España con el resto de Europa.
- Eje ferroviario de mercancías Sines-Madrid-París.
- Interoperabilidad de la red ferroviaria de alta velocidad de la península ibérica.

La interoperabilidad ferroviaria de la red ibérica de alta velocidad, comprendía el programa de la nueva red española de alta velocidad de ancho europeo.

#### ***Línea de alta velocidad Sur***

Se preveía la construcción de dos líneas de alta velocidad que reducirían drásticamente los trayectos interiores, así como la conexión de una línea que uniese

---

<sup>4</sup> En 2003, la Comisión había presentado una Comunicación sobre el desarrollo de una red euromediterránea de transporte, que analizaba los objetivos esenciales de esta red y las condiciones para su desarrollo, tanto en la vertiente sur-sur, como en la norte-sur, orientados a mejorar la interconexión con la RTE-T. Además, de una Comunicación denominada el “El desarrollo de la red transeuropea de transporte: formas de financiación” y de una Propuesta de Directiva para reformar el marco comunitario de tarificación del transporte vial.

<sup>5</sup> Los mapas presentados reflejan la situación de las redes de transporte española a estado de 2004.

Madrid con Dax vía Vitoria que conectaría con la red ferroviaria francesa. Por otro lado, el ramal mediterráneo discurriría entre Madrid, vía Zaragoza y Barcelona, hasta Perpignan con una posible extensión hasta Nimes donde conectaría con la red mediterránea francesa de alta velocidad. Con estos proyectos España quedaría conectada a la red europea ferroviaria de la línea ferroviaria francesa.



Fuente: DG Energy & Transport EU.

**Enlace multimodal Portugal-España-Europa Central**

El proyecto de eje multimodal Portugal/España perseguía el refuerzo de tres importantes corredores multimodales que conectarán España y Portugal, además de conectar a ambos con el resto de Europa e incluía la mejora de las rutas a través de la frontera hispano-portuguesa, uniendo ciudades como Sevilla o Vigo con los principales puertos, aeropuertos y centros urbanos de Portugal.



Fuente: DG Energy & Transport EU.

## Eje ferroviario Sines-Madrid-París

El eje ferroviario Sines-Madrid-París comprendía la creación de una nueva línea ferroviaria de alta capacidad a través de los Pirineos que conectaría las redes española y francesa. Esta nueva línea estará destinada al transporte de mercancías e incluía la construcción de un túnel de larga distancia. El trazado de esta travesía central quedaba a discreción de España y Francia y tenía como finalidad dotar de mayor permeabilidad a la barrera pirenaica.



Fuente: DG Energy & Transport EU.

### 1.6. Las nuevas orientaciones comunitarias para el desarrollo de las RTE-T

La Comisión Europea ha realizado una revisión global de la política de la RTE-T, y ha propuesto nuevas orientaciones para su planificación e implementación. Estas nuevas orientaciones se han definido en múltiples documentos oficiales<sup>6</sup>, por su importancia destacamos:

- La Decisión nº 661/2010/UE del Consejo y el Parlamento Europeo, que es una refundición de las orientaciones de las RTE-T.
- La Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de

<sup>6</sup> La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 21 de marzo de 2007: "Redes transeuropeas: Hacia un enfoque integrado".

La Decisión 2007/60/CE de la Comisión, de 26 de octubre de 2006, por la que se crea la Agencia ejecutiva de la red transeuropea de transporte en aplicación del Reglamento (CE) nº 58/2003 del Consejo.

El Libro Verde, de 4 de febrero de 2009, sobre una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes.

La Comunicación de la Comisión de 17 de junio de 2009 – "Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso final"

El Reglamento (CE) nº 67/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.



Transporte, de 19 de octubre de 2011, que sustituye a la Decisión 661/2010.

La inserción de estas orientaciones en el marco de la política de transportes comunitaria, definida en el nuevo Libro Blanco de Transportes de 2011 denominado “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, diseña una estrategia a largo plazo, 2030/2050, para la política de la RTE-T.

El nuevo marco de planificación de las redes de transporte consta de dos elementos: una red básica o principal que se debe completar para 2030 y una red global conectada a esta, que deberá estar lista para 2050. La red global garantizará la plena cobertura de la Unión Europea y el acceso a todas las regiones. La red básica dará prioridad a las conexiones y nudos más importantes de la RTE-T, con vistas a que sean plenamente operativos hasta 2030.

Las dos redes juntas formarán la base de la infraestructura del espacio único europeo de transporte, que proporcionará conexiones multimodales eficaces entre las capitales de la UE, los principales centros económicos de la Unión y los pasos fronterizos más importantes del sistema de transporte europeo.

La red básica se creará utilizando una metodología de planificación paneuropea. Además del mantenimiento de los activos existentes, la red global se basará en la actual RTE-T y abarcará la infraestructura existente o prevista de los Estados miembros.

El coste de desarrollo de la infraestructura de la UE para adaptarse a la demanda de transporte se ha estimado en más de 1,5 billones de € para 2010-2030. La realización de la red RTE-T requiere aproximadamente 500.000 millones de € para 2020, de los que 250.000 millones de € se dedicarán a la eliminación de los principales puntos de estrangulamiento.

Aunque el mercado puede y debe aportar el grueso de las inversiones necesarias, es preciso abordar las deficiencias del mercado: colmar las lagunas que aún persisten, eliminar los puntos de estrangulamiento y garantizar unas adecuadas conexiones transfronterizas. No obstante, la experiencia muestra que los presupuestos nacionales nunca darán la prioridad necesaria a las inversiones transfronterizas pluriestatales destinadas a dotar al Mercado Único de las infraestructuras que necesita; para lo cual es preciso definir nuevos instrumentos financieros en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte.

### ***Mecanismo “Conectar Europa”***

La nueva política de la RTE-T busca conseguir una mayor coordinación de la planificación y el desarrollo de la red a nivel europeo. La política será supervisada por la Comisión y desarrollada con la ayuda de un amplio proceso de consulta con las partes interesadas; haciendo especial hincapié en la condicionalidad y la coordinación de la implicación financiera de la UE.

Para ello, la Comisión ha propuesto la creación de un mecanismo denominado “Conectar Europa”<sup>7</sup> destinado a acelerar la construcción de las infraestructuras que la UE necesita.

---

<sup>7</sup> Desarrollado en la Comunicación (COM (2011)500), de 26 de junio de 2011, de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Un presupuesto para Europa 2020- Fichas sobre políticas.

El Mecanismo «Conectar Europa» se gestionará de forma centralizada y se financiará mediante un presupuesto exclusivo de importes destinados específicamente al transporte en el Fondo de Cohesión; lo que se prevé contribuirá a aumentar la rapidez y eficacia de su implementación.

La cofinanciación de los proyectos se condicionará, en efecto, a la resolución de los problemas derivados de los cuellos de botella y las conexiones ausentes en la red central, así como a que se garantice una intermodalidad efectiva; también se dará prioridad a los proyectos que aporten un mayor valor añadido europeo (por ejemplo, completar las conexiones transfronterizas).

El mecanismo estará dotado de un fondo único de 50.000 millones de euros para el período 2014-2020, de los que 31.700 millones se asignarán al transporte, incluidos 10.000 millones reservados para inversiones en infraestructuras de transporte en los Estados miembros que pueden beneficiarse del Fondo de Cohesión.

### ***Los Corredores como instrumentos de implementación***

La Comisión ha elaborado el concepto de corredores de la red principal, teniendo debidamente en cuenta los corredores de transporte ferroviario de mercancías. Dichos corredores constituirán el instrumento marco para la realización coordinada de la red principal.

En lo que se refiere a su alcance, los corredores de la red principal abarcarán en principio tres modos de transporte y atravesarán al menos tres Estados miembros. Si ello es posible, deberán conectar con un puerto marítimo. En lo que se refiere a actividades, los corredores de la red principal constituirán una plataforma para la gestión de la capacidad, las inversiones, la construcción y la coordinación de las instalaciones de transbordo multimodal y la implantación de sistemas interoperables de gestión del tráfico.

A la hora de diseñar los corredores de la red principal deben tenerse debidamente en cuenta los corredores ferroviarios de mercancías creados de conformidad con el Reglamento (UE) nº 913/2010, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, así como al Plan de Despliegue Europeo del ERTMS<sup>8</sup>.

Se crea así una red de transporte multimodal para Europa donde se identifican y desarrollan una serie de corredores, que se basarán en la red principal y se adaptarán a las necesidades cambiantes. La implementación global de los corredores se efectuará bajo los auspicios de un coordinador europeo, mientras que los planes plurianuales de desarrollo de corredores identificarán, en el marco de un calendario, tanto las inversiones necesarias como las mejoras a corto plazo.

En la Comunicación de la Comisión, de 26 de junio de 2011: Un presupuesto para Europa 2020- Fichas sobre políticas, figura una lista inicial de corredores europeos sujeta a modificación. El Proyecto número 3 de esta lista, denominado el Corredor del Mediterráneo, centrará nuestro estudio en los siguientes apartados.

---

<sup>8</sup> Previsto en la Decisión de la Comisión 2009/561/CE, de 22 de julio de 2009, por la que se modifica la Decisión 2006/679/CE en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional

## 1.7. Implicaciones en la Red Española

La Comunicación de la Comisión de 19 de Octubre de 2011, completa la planificación del nuevo modelo de la Red Transeuropea de Transportes caracterizado por un sistema de transporte mallado en el que se prioriza la intermodalidad, la eficiencia económica y la sostenibilidad ambiental.

El establecimiento de la Red Global como garante del principio de cohesión territorial y social permite el acceso a todas las regiones de la UE con unos estándares mínimos comunes. Mientras que la Red Básica, que forma parte de la Global, constituye una malla conexas que une los nodos y enlaces de importancia estratégica a través de Corredores multimodales.

La Comisión, en el Anexo de su propuesta al Consejo y al Parlamento Europeo, recoge textualmente diez corredores que recorren Europa en distintas conexiones, de los cuales dos ejes afectan a España:

- Un Corredor del Mediterráneo, que entra en España por Figueras y discurre hasta Algeciras y Sevilla bifurcado en dos secciones.
- Un eje Lisboa-Estrasburgo, que en España comprende el denominado Corredor Atlántico y que vertebrata todo el oeste español, desde la frontera portuguesa hasta Irún.

Además la Comisión recoge específicamente lo que denomina “otras secciones” de estos corredores de la Red Básica, en las que se encontrarían las conexiones a Galicia y a Asturias, así como el tramo Valencia-Bilbao que denominamos Corredor Cantábrico Mediterráneo, y el tramo Madrid-Valencia que se denominamos Atlántico- Mediterráneo.

Todo ello supone hacer realidad un mapa mallado con cinco grandes corredores multimodales (Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo, y Atlántico-Mediterráneo) conectados entre sí y que, en algunos casos, comparten algunos tramos.

Se trata de corredores, con una red ferroviaria de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, y con una red viaria de altas prestaciones, que conectan los principales nodos existentes en cada corredor, ya sean ciudades, puertos, aeropuertos, grandes centros de producción y las terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos.



Fuente: Ministerio de Fomento del Gobierno de España.

## 2. EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

El denominado “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” o eje ferroviario Algeciras-Madrid-Tarragona/ Valencia-Tarragona/ Tarragona-Barcelona-Perpignan, es uno de los actuales proyectos prioritarios de la RTE-T. Sin embargo, dentro de este Proyecto <sup>9</sup> denominado por la Comisión el Corredor Mediterráneo, se engloba lo que el Gobierno de España denomina como Corredor Mediterráneo y Corredor Central, que entra en España por Figueras y discurre hasta Algeciras y Sevilla bifurcado en dos secciones.

El Corredor Mediterráneo se constituye como un corredor multimodal, viario y ferroviario, que conectará la frontera francesa con Algeciras uniendo los principales nodos del mediterráneo, aérea que supone el 18% de la superficie española y aproximadamente concentra al 40% tanto de la población como del PIB nacional.

Este corredor se articula sobre:

- Un sistema viario, con grado de desarrollo elevado, ya consolidado.
- Un sistema ferroviario en plena transformación.
- La mayor parte de los principales puertos españoles: Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena y Algeciras, junto a otros de menor tamaño.
- Aeropuertos de gran volumen de tráfico: Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga.

<sup>9</sup> Se prevé que la Comisión financiará hasta un 20% de las obras del corredor mediterráneo y hasta un 40% del tramo transfronterizo. Las subvenciones para estudios pueden alcanzar hasta el 50%.



Fuente: Ministerio de Fomento del Gobierno de España.

## 2.1. El Corredor Ferroviario Mediterráneo

El Libro Blanco de 2011, en el marco de la estrategia de Lisboa, situó al transporte ferroviario como solución al problema de la incidencia que el transporte tiene en la emisión de gases de efecto invernadero. Esta propuesta de acción en el ámbito de transporte definía diez objetivos, cuatro<sup>10</sup> de los cuáles destacamos por su relevancia en el sector ferroviario:

- La redistribución de los modos de transporte, intentando transferir al ferrocarril y a la navegación fluvial, en los próximos 20 años, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50%.
- Completar, para 2050, una red europea de ferrocarriles de alta velocidad.
- Conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad.
- Disponer en 2030 de una red básica de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa.

En este contexto, se inserta como hemos mencionado anteriormente el nuevo modelo de RTE-T, que se caracteriza por un sistema de transporte en el que se prioriza la intermodalidad, la eficiencia económica y la sostenibilidad medioambiental; y cuyo principal actor, como modo más seguro y limpio, es el ferrocarril.

Precisamente es el ferrocarril el modo que se trata de potenciar en la construcción de esta infraestructura de transporte. Por la importancia de este modo

<sup>10</sup> Los objetivos del nuevo Libro Blanco son susceptibles de ser criticados, ya que no parece oportuno plantear una hoja de ruta para cuarenta años basándose en un modo de transporte con una cuota modal marginal con la justificación de su menor impacto medioambiental. Cabría preguntarse cuál es el motivo del constante sesgo a favor del ferrocarril en la política comunitaria de transportes.



Estas propuestas de actuación tienen como objetivo oficial duplicar la cuota<sup>14</sup> modal del ferrocarril en el sector del transporte de mercancías.

El proyecto, en el marco de la red principal, promueve la intermodalidad con otros modos, para lo cuál se destina una partida presupuestaria asociada a los accesos ferroviarios a puertos y nodos logísticos prioritarios.

## 2.2. Marco financiero

### 2.2.1 Debate geopolítico

Cuando en el año 2001, el Gobierno de José María Aznar fue consultado por la definición de la RTE-T en el territorio español, la propuesta planteada promovió la conexión ferroviaria a través de la ruta 16, que conectaba Sines y Algeciras con Francia. Ambos tráficos, hacia Sines y Algeciras, partían desde Alcázar de San Juan bifurcados en dos secciones. A su vez, Alcázar de San Juan se unía con Madrid por línea convencional hasta Zaragoza, desde donde se esperaba llegase a Francia a través de la construcción de un túnel de baja cota que sirviese de paso fronterizo.

En los últimos años, ha existido un gran debate<sup>15</sup> sobre qué corredores ferroviarios hay que fomentar en España y si hay que añadir otros, para que sean cofinanciados con fondos comunitarios en el marco de la RTE-T. Dentro de las discusiones que en el ámbito regional se están sucediendo entre diferentes autonomías sobre el desarrollo de la Red de Transporte de Mercancías, hay que decir que la inclusión del Corredor Mediterráneo dentro de la RTE-T es una de los ejes fundamentales de la discusión.

El punto de partida de esta polémica nace en las alegaciones e informes emitidos por diferentes instancias autonómicas – especialmente valencianas y catalanas, pero también andaluzas y murcianas- contra los informes publicados por el grupo de alto nivel “De Palacio”<sup>16</sup>. Estos documentos defienden una posición contra la fuerte tradición centralista y la óptica radial de las infraestructuras españolas; criticando la metodología “ascendente” en el diseño de las RTE-T y demandando la incorporación del eje ferroviario mediterráneo, desde Barcelona a Algeciras, como proyecto prioritario de la RTE-T.

Desde un punto de vista jurídico, las alegaciones no debían realizarse contra el Informe del Grupo De Palacio<sup>17</sup>, ya que este informe no podía intervenir de modo alguno sobre las RTE-T que habían sido definidas en la Decisión 884/2004/CE, priorizando la ruta 16. Sin embargo, la Comisión Europea tomó nota de los argumentos de este grupo de poder, capitaneado por FERRMED<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Según los datos de Eurostat de 2009, la cuota modal del transporte ferroviario en la UE-27, es del 10% en el subsector del transporte de mercancías y del 6% en el de pasajeros. El PEITMF publicado el 14 de septiembre de 2010, cifraba la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías, en España, en el 4.1%.

<sup>15</sup> Jose Vicent Boria en su artículo “El Eje mediterráneo y las Redes Transeuropeas de Transporte: Historia de un desencuentro” repasa las reacciones de las entidades privadas y públicas de las regiones afectadas por el Corredor Mediterráneo ante los planes de financiación de la UE.

<sup>16</sup> Tercer grupo de alto nivel creado en 2005 por la Comisión Europea, tras el de Christophersen de 1994 y el de Van Miert, con el objetivo de estudiar “la extensión de los principales ejes transeuropeos de transporte hacia las regiones y países vecinos.

<sup>17</sup> El grupo presidido por Loyola de Palacio no trataba de modificar las prioridades en materia de RTE-E, sino que definía una estrategia de proyección de las redes hacia los países limítrofes de la UE.

<sup>18</sup> Se trata de una asociación de carácter multisectorial, creada a iniciativa del mundo empresarial, para contribuir a: la mejora de la competitividad europea a través de la promoción de los llamados “Estándares FERRMED”, la potenciación de las conexiones de los puertos y aeropuertos con sus

En el verano de 2011, José Blanco anunció que a petición del Gobierno central, la Unión Europea incluiría en septiembre el Corredor Mediterráneo – de Algeciras a Cataluña a través de Valencia- en sus planes prioritarios de transporte ferroviario de mercancías, disparando las alarmas en Extremadura; autonomía que interpretaba que se ponía en peligro el eje 16 (Sines-Badajoz-Puertollano-Madrid-Zaragoza-París).

Como hemos mencionado en apartados anteriores, finalmente la Comisión decidió incluir<sup>19</sup> tanto al Corredor Mediterráneo, como al Corredor Central y Atlántico, entre los diez corredores sujetos a financiación comunitaria. Una de las justificaciones oficiales fue la contribución del Corredor Mediterráneo a la eliminación del cuello botella que se produce en la frontera francesa; aspecto concesional una vez aparcada la construcción de una Travesía Central del Pirineo (TCP).

En resumen, parece que la Ruta 16 convivirá con el Corredor Mediterráneo uniéndose a él por Albacete o por el corredor del Ebro e incluso a Francia desde Zaragoza a la ruta por Hendaya; esto no implicaría que la TCP no se estudiase a largo plazo<sup>20</sup>.



respectivos "hinterlands", la impulsión del Gran Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental.

<sup>19</sup> El Comité de las Regiones acogió de forma favorable, el pasado día 5 de marzo, la propuesta de Reglamento de la revisión del marco legislativo de la RTE-T, de la Comisión de Política de Cohesión Territorial de la UE. Por lo que únicamente falta el examen del Parlamento Europeo y el Consejo para aprobar el Reglamento definitivo.

<sup>20</sup> La presidenta de Aragón, la popular Luisa Fernanda Rudi, ya mostró su contrariedad por haber quedado solo en un estudio la propuesta de conectar Francia a través de los Pirineos.



El impacto económico de las infraestructuras del transporte, ámbito que motivará ulteriores investigaciones, ha sido el sustrato de este debate político. Detrás de este debate se artillan posiciones comerciales que luchan por la conexión de la Unión Europea con la red ecuatorial y con el norte de África a través de Sines o Algeciras, y por el potencial de los puertos mediterráneos para recibir exportaciones provenientes de Asia.

### **2.2.2 Inversión estimada en el Corredor Mediterráneo**

Tras la apuesta europea, España se comprometió a tener preparados sus cinco ejes en 2020, tras invertir una cifra de 49.800 millones de €. La financiación comunitaria podría alcanzar los 10.000 millones de €, cofinanciando el 20% de las obras en tramos normales, el 30% si se trata de cuellos de botella y hasta un 40% en las zonas transfronterizas. Sin embargo, la UE para forzar a los estados a cumplir los proyectos condiciona el desembolso de su aportación a que previamente, antes del 2030, los gobiernos nacionales hayan anticipado su correspondiente partida presupuestaria. Por tanto, si no se han efectuado las obras de los tramos prioritarios antes del 2030, la Comisión podría retirar los fondos no transferidos.

El Ministerio de Fomento se comprometió a que el eje básico estuviese plenamente operativo en 2020. La inversión entre los años 2010 y 2011 en el Corredor Mediterráneo superó los 3.000 millones de euros; siendo el corredor ferroviario al que el Ministerio de Fomento destino más inversión (1.684 millones de euros en los PGE-2011), un tercio de toda la inversión ferroviaria en alta velocidad destinada para este período.

Se planificaba que para 2020 estuviese finalizado un itinerario continuo por vía preferente de mercancías entre Almería y la frontera francesa; con un ancho de vía UIC e ibérico y con electrificación preferible de 25.000 v, que permitiese el paso de trenes de mercancías de trenes de mercancías de 750 metros de longitud.

La inversión estimada para el período (2014-2020) era la siguiente:

<b>CORREDOR MEDITERRÁNEO</b>	<b>19.424 M€</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia</li> <li>• Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena-Almería</li> <li>• Almería-Granada-Antequera-Sevilla/Algeciras</li> </ul>	5.930 M€ 1.846 M€ 4.385 M€
Interoperabilidad (Estándares UIC- instalación del tercer carril) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barcelona-Cartagena-Granada-Antequera-Sevilla</li> </ul>	3.756 M€
Acceso ferroviario a puertos	513 M€
Acceso viario a puertos	520 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	2.474 M€

Fuente: Ministerio de Fomento del Gobierno de España.

El Corredor Mediterráneo era una prioridad en los presupuestos del Gobierno socialista, sin embargo la política de “control de déficit” implantada por el actual ejecutivo vierte incógnitas sobre las partidas destinadas a infraestructuras.

La titular del Ministerio de Fomento, Ana Pastor, ha asegurado que el Gobierno español defenderá en la UE una nueva propuesta de RTE-T<sup>21</sup> que encaje con la profunda revisión que está realizando el Ministerio y que se plasmará en el Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI) que prevé presentar en julio.

La inversión en infraestructura de transportes podría actuar como elemento de estabilización anti cíclica, contribuyendo al crecimiento y la creación de empleo. Sin embargo, históricamente la infraestructura ha actuado como instrumento de política pro cíclica al ser utilizada como elemento de ajuste presupuestario. Por tanto, parece probable que se realice un ajuste en la dotación presupuestaria asociada a las infraestructuras de transporte.

### 3. CONCLUSIONES

En la coyuntura actual de crisis económica se decidirán las partidas presupuestarias destinadas a infraestructuras<sup>22</sup>. De la lectura de la comunicación se desprende que las decisiones de política de inversión se han tomado en repetidas ocasiones atendiendo a criterios políticos, dejando en un papel marginal el análisis económico.

El objetivo principal de este trabajo es construir un marco teórico de la política comunitaria de transporte en el ámbito de la RTE-T, que sirva de guía para identificar futuras líneas de investigación relacionadas con la aplicación de modelos económicos a la infraestructura del Corredor Mediterráneo.

Las modelaciones que determinan las relaciones entre inversión en infraestructura y desarrollo económico han tenido como objetivos principales, por una parte determinar los efectos macroeconómicos y sectoriales producidos durante la fase de construcción, y por otra, estimar los efectos regionales y sobre la competitividad, durante la fase de utilización de la infraestructura.

Para cuantificar los efectos directos, indirectos e inducidos que se generan, durante fase de construcción, en las variables económicas regionales (producción, VAB y empleo) se podría utilizar un modelo de cantidades de Leontief, a partir de las Tablas Input-Output de las diferentes economías regionales afectadas por la infraestructura. Este análisis<sup>23</sup> permite calcular el efecto multiplicador de la inversión

---

<sup>21</sup> Incluir a Málaga –tramo del Corredor Mediterráneo- tanto en la red de alta velocidad de mercancías como en la de viajeros con el objetivo de conseguir financiación europea para su construcción.

<sup>22</sup> El presupuesto del Ministerio de Fomento para el ejercicio 2012 asciende a 7.291 M€, de los cuales la inversión real asciende a 3.412 M€ lo que representa un incremento del 4,8% respecto al presupuesto inicial de 2011 y un 13,3% respecto del importe ejecutado en dicho ejercicio. Esto es posible por la contención del gasto de personal que desciende un 9,8%, y los gastos corrientes en bienes y servicios, que disminuyen un 7,3% respecto del presupuesto inicial de 2011. En materia de ferrocarriles, la inversión prevista asciende a 6.043 M€, lo que representa un 50,7% de la inversión total del Grupo Fomento (20.104 M€), que será acometida por el propio Ministerio a través de la Dirección General de Ferrocarriles y las entidades ADIF, SEITTSA, RENFE, Operadora y FEVE. En lo relativo a las principales partidas para el ferrocarril de alta velocidad se destina al Corredor Mediterráneo (1.342 M€).

<sup>23</sup> Este análisis ya se ha planteado en el “Estudio del Impacto Económico del Corredor Ferroviario Mediterráneo en la Comunidad Valenciana” de la Asociación Valenciana de Empresarios, realizado por el Grupo de Investigación de Investigación en Estrategia, Competitividad y Gestión del Conocimiento y la Innovación de la Universitat de Valencia y la Universitat Jaume I.

en infraestructura de transporte sobre la economía regional, en general y sobre los sectores productivos, en particular.

La utilización de las Tablas Input-Output plantea algunas limitaciones. En primer lugar, el retraso de cinco años en su publicación puede restar fiabilidad a los resultados del estudio. Por otro lado, en este análisis no se contemplan aquellos efectos económicos que se derivarían del cambio estructural en el sistema productivo, asociado a la construcción y utilización de la infraestructura de transporte.

Frente a los efectos a corto plazo, la infraestructura ejerce otra serie de efectos macroeconómicos a medio y largo plazo durante su fase de utilización y explotación.

Para evaluar el impacto a largo plazo sobre la competitividad del sector privado, se podría aplicar un modelo que estudie la relación existente entre la producción del sector privado y la inversión pública en infraestructuras; bien mediante un modelo uniecuacional<sup>24</sup> de producción efectuando un análisis estático a partir de elasticidades<sup>25</sup>, o bien mediante el empleo de modelos multiecuacionales<sup>26</sup> que traten al capital público como una variable endógena.

En cuanto a las relaciones existentes entre infraestructura y desarrollo regional, evaluadas en la fase de explotación, es de especial interés mencionar la propuesta formulada en 1986 por Biehl, que mide el potencial de desarrollo regional en base a cuatro factores determinantes: situación geográfica, aglomeración, estructura sectorial e infraestructura.

Otros modelos cuantifican efectos, como la incidencia de la infraestructura en la localización de las empresas, en los sistemas de producción y en el desarrollo de técnicas logísticas<sup>27</sup>. En esta línea de investigación, Aday Hernández en su artículo *“Los Efectos Territoriales de las Infraestructuras: La inversión en redes de alta velocidad ferroviaria”* trata de cuantificar si la inversión pública en la red de alta velocidad<sup>28</sup> ha sido capaz de crear efectos adicionales, derivados de la economía de aglomeración, y discutir si los impactos estimados pueden atribuirse a una relocalización de la actividad económica.

Efectos considerados en los documentos oficiales comunitarios y en los objetivos oficiales del Ministerio de Fomento como: el desarrollo de la intermodalidad, los ahorros en el tiempo de viaje, el aumento de la velocidad comercial de los vehículos, el aumento de la demanda de pasajeros y mercancías; pueden introducirse en la modelización a través del análisis Coste-Beneficio o utilizando los indicadores de accesibilidad y de impacto externo del transporte –

---

<sup>24</sup> Modelo econométrico basado en una función de producción agregada tipo Cobb-Douglas para el sector privado en el que se incorpora el stock de capital público como un factor de producción.

<sup>25</sup> Numerosos estudios realizados a nivel mundial han puesto de manifiesto la estrecha correlación que existe entre la inversión pública y la productividad del sector privado. En el caso de España, según el Plan Director de Infraestructuras, la elasticidad de la productividad/ stock de capital público es del orden de 0,18, si se trata de inversión en infraestructura de transporte.

<sup>26</sup> Para estimar los efectos de las inversiones públicas en infraestructura de transporte del Plan de Infraestructuras 2000-2010, el Ministerio de Fomento de España desarrolló un nuevo modelo econométrico consistente en la estimación de modelos dinámicos multivariantes de forma reducida – modelos de Vectores Autoregresivos (VAR).

<sup>27</sup> Disponer de redes de transportes adecuadas puede abaratar los costes de transporte y aumentar la productividad de las empresas, y e incluso le puede permitir aplicar con éxito técnicas de producción como el just in time.

<sup>28</sup> En España, existen 1.599 km en servicio y 2.219 km en construcción. Siendo el país europeo con mayor longitud de red ferroviaria de alta velocidad de Europa, con 44,2% del total de la UE. Sin embargo, esta infraestructura está infrautilizada.

accidentes, congestión e impactos medioambientales- desarrollados por la Comisión Europea.

En definitiva, este trabajo que realiza un análisis jurídico-financiero identifica el escaso papel del análisis económico en las decisiones de política de inversión, y concretamente en el diseño de las redes de transporte. Este aspecto sirve de motivación al ponente para iniciar una investigación que utilice la metodología desarrollada en el análisis de los efectos económicos de la inversión pública en infraestructuras, aplicada al caso concreto del Corredor Mediterráneo.

## BIBLIOGRAFÍA

ALBALATE, D Y BEL, G: “Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España. Revista de Economía Aplicada, nº 55 (vol XIX), 2011, pp: 177-190.

CENTRO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE PARA EL MEDITERRÁNEO (CETMO): “Realizing The trans-mediterranean. Transport network: A chronology”. Junio, 2011.

COMISIÓN EUROPEA: “El Libro Blanco de Transporte de 2011”, “Hoja de ruta hacia un espacio único de transporte: por una política de transportes competitiva” (COM (2011)144 final)

COMISIÓN EUROPEA: Comunicación (2011) 500 de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 29 de junio de 2011: “Un presupuesto para Europa 2020”. (COM 2011) 500 final).

COMISIÓN EUROPEA: Comunicación 2011/650 de la Comisión de 19 de Octubre de 2011: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

COTO, P E INGLADA, V: “Innovación en el transporte: El tren de alta velocidad”, Economía Industrial, nº 353, pp. 83-88. (2003).

ESTUDIO TÉCNICO DEL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO DEL MINISTERIO DE FOMENTO. Marzo de 2011.

EUROSTAT: “Statistical Pocketbook 2011”, “EU transport in figures”.

GARCÍA GUTIÉRREZ, I Y GUTIÉRREZ CASAS, G: “El transporte ferroviario en Europa y España: Situación actual y perspectivas de futuro”. Revista Dirección y Organización. Octubre 2002. Número 29, pp: 13-22.

GRUPO DE MINISTROS DE TRANSPORTE PARA EL MEDITERRÁNEO (GTMO): “Realizing The trans-mediterranean. Transport network: The need for a dedicated european fund”. Junio, 2010.

HERNÁNDEZ, A: “Los efectos territoriales de las infraestructuras: la inversión en redes de alta velocidad ferroviaria”. Colección de Estudios Económicos 05-2011.

PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO: Reglamento (CE) nº 67/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO: Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO: Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

RESUMEN EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS: “Estudio del Impacto económico del Corredor Mediterráneo en la Comunidad Valenciana”. Grupo de Investigación en Estrategia, Competitividad y Gestión del Conocimiento y la Innovación, Universidad de Valencia y Universidad Jaume I. Septiembre de 2011.

REVISIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, de 19 de octubre de 2011.

VASSALLO MAGRO, J E IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R: “Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España”-. Editor CAF. 2010.