

---

# El Corredor Atlántico y la cohesión territorial andaluza.

---

## Estado de la cuestión

---

O Corredor Atlântico e a coesão territorial da Andaluzia.  
Estado da arte

The Atlantic Corridor and Andalusian territorial cohesion.  
State of the art

**Abraham Nuevo López<sup>1</sup>, Jesús Ventura Fernández<sup>2</sup> y Antonio Gavira Narváez<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Universidad de Málaga, Departamento de Geografía

<sup>2</sup> Universidad de Sevilla, Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional

<sup>3</sup> Universidad Isabel I, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales  
España

[abraham@uma.es](mailto:abraham@uma.es); [jventura@us.es](mailto:jventura@us.es); [antonio.gavira@ui.es](mailto:antonio.gavira@ui.es)

Nuevo: <https://orcid.org/0000-0002-2522-1091>

Ventura: <https://orcid.org/0000-0002-8271-1011>

Gavira: <https://orcid.org/0000-0002-5389-8315>

---

**Resumen**

Este trabajo tiene como finalidad principal examinar la importancia que reviste el Corredor Atlántico para la cohesión territorial de Andalucía, así como su relación con el problema de la accesibilidad a las redes logísticas y de transportes de esta región. Metodológicamente, es un artículo de revisión sobre el grado de cumplimiento del desarrollo del Corredor Atlántico en la comunidad autónoma andaluza, teniendo en cuenta para ello los planes y las políticas públicas implementados para Andalucía en tres niveles de administraciones públicas: autonómico, estatal y comunitario-europeo. Se concluye que, si bien el Corredor Atlántico goza en la actualidad de menor relevancia en comparación con el Corredor Mediterráneo (aún en proceso de desarrollo), constituye no obstante una acción relevante para la mejora de la cohesión territorial de la región, al optimizar el flanco atlántico de Andalucía desde el punto de vista económico, social y logístico.

**PALABRAS CLAVE:** planes y políticas; cohesión territorial; conectividad y accesibilidad; redes logísticas y de transporte; Unión Europea.

**Resumo**

O principal objetivo deste trabalho foi analisar a importância do Corredor Atlântico para a coesão territorial da Andaluzia, bem como sua relação com o problema de acessibilidade às redes de logística e transporte da região. Metodologicamente, trata-se de um artigo de revisão sobre o grau de cumprimento do desenvolvimento do Corredor Atlântico na Comunidade Autónoma da Andaluzia, considerando os planos e as políticas públicas implementadas para a Andaluzia em três níveis da administração pública: autônomo, estatal e comunitário-europeu. Conclui-se que, embora o Corredor Atlântico seja atualmente de menor importância em comparação com o Corredor Mediterrâneo (ainda em processo de desenvolvimento), constitui, no entanto, uma ação relevante para a melhoria da coesão territorial na região, otimizando o flanco atlântico da Andaluzia do ponto de vista econômico, social e logístico.

**PALAVRAS-CHAVE:** planos e políticas; coesão territorial; conectividade e acessibilidade; redes de logística e transporte; União Europeia.

**Abstract**

The main purpose of this paper is to examine the importance of the Atlantic Corridor for territorial cohesion in Andalusia, as well as its relationship with the problem of accessibility to the region's logistics and transport networks. Methodologically, it is a review article on the degree of compliance with the development of the Atlantic Corridor in the Andalusian Autonomous Community, considering the plans and public policies implemented for Andalusia at three levels of public administration: autonomous, state and EU-European. It is concluded that, although the Atlantic Corridor is currently of lesser importance compared to the Mediterranean Corridor (still in the process of development), it nevertheless constitutes a relevant action for the improvement of territorial cohesion in the region, by optimising the Atlantic flank of Andalusia from an economic, social, and logistical point of view.

**KEYWORDS:** plans and public policies; territorial cohesion; accessibility; logistics and transport networks; European Union.

## 1. Introducción

El sector de los transportes y la logística reviste de una preponderancia difícilmente discutible en el orden económico y social internacional de nuestra época. En este destaca su importancia estrictamente económica, así como por servir de plataforma de comunicación y distribución de personas y mercancías a través de todo el mundo. Las redes logísticas y de transportes constituyen uno de los principales vehículos en la internacionalización económica y social, al igual que los mecanismos fundamentales de cohesión a nivel territorial.

En este sentido, los corredores Mediterráneo y Atlántico, desarrollados por la Unión Europea (UE) en el marco de sus políticas públicas de transporte e infraestructuras, se vinculan en este enfoque, cuya tendencia apunta hacia un dimensionamiento cada vez mayor de estos ejes de comunicaciones estratégicos.

En concreto, como se analizará a lo largo del presente estudio, el Corredor Atlántico, todavía en desarrollo y expansión, puede contribuir a acelerar y optimizar el grado de interconexión, cohesión, interoperabilidad y accesibilidad en el conjunto de la UE. Repercusiones que pueden trasladarse, en particular, a un territorio periférico, si bien situado estratégicamente desde el punto de vista geográfico, como es Andalucía, frontera sudoccidental de la Unión y punto nodal de las comunicaciones entre África y Europa, así como entre el Atlántico y el resto de Europa occidental (Cano García y Ventura Fernández, 1997). Además, y lo que es más importante para el tema y objeto de esta investigación, cabe enfatizar el carácter bioceánico de Andalucía, pues es la única comunidad autónoma de España que cuenta con salidas tanto al Mediterráneo como al Atlántico. Sin lugar a duda, una posición geográfica privilegiada que, como se expondrá, aún no ha sido lo suficientemente explotada desde el punto de vista logístico, de transportes y a nivel económico.

Habida cuenta de que la UE representa un espacio sobresaliente a escala mundial en cuanto a cohesión territorial y construcción de una red

económica, logística y de transportes (Fernández *et al.*, 2007), la región andaluza puede representar un papel preponderante por la mencionada posición estratégica que ocupa, y, en tal tendencia y objetivo, el Corredor Atlántico, junto con el Corredor Mediterráneo, debe suponer una palanca de primer orden a medio y largo plazo.

Siguiendo a Camacho Ballesta y Melikhova (2010), cabe indicar que desde que se aprobara en 1999, en la ciudad alemana de Potsdam, el documento titulado 'Perspectiva del Desarrollo Territorial Europeo' (más conocida como Estrategia Territorial Europea y base de la Ordenación del Territorio comunitaria), la Unión Europea ha situado entre sus prioridades básicas la planificación e implementación de políticas públicas de transportes que coadyuven a lograr una auténtica convergencia y cohesión desde un punto de vista territorial, sobre todo en regiones periféricas como la andaluza. Además, pese al relativo aislamiento histórico de territorios como el andaluz, dichas regiones, precisamente por su carácter periférico y de bisagra entre espacios geográficos desiguales pero interconectados, pueden protagonizar un despegue a nivel logístico y de infraestructuras de transportes, que no sólo les beneficiaría a ellas mismas, sino al conjunto del territorio europeo comunitario.

A este respecto, la labor de organismos como el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y de mecanismos institucionales como los fondos de cohesión ha sido y continúa siendo determinante para la creación de dicho espacio de cohesión territorial, del cual las infraestructuras logísticas y de transporte constituyen un pilar de formidable significación. No en vano, para lograr tal cohesión es indispensable dinamizar y hacer más eficientes, a la par que sostenibles, las redes de transporte y logísticas, consiguiendo que estas sean progresivamente más accesibles. Así pues, pese a las limitaciones existentes en proyectos como el Corredor Atlántico (condicionantes que se expondrán a lo largo de este trabajo), es manifiesto el interés de las instituciones comunitarias por avanzar en la optimización de la

interoperabilidad y de la interconexión entre redes, base necesaria para alcanzar el objetivo más importante: la cohesión territorial. Todos los planes de transportes e infraestructuras, como el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (más conocido por sus siglas, PEIT, 2005-2020), han tratado de caminar en esa dirección. De ahí la gran oportunidad atlántica que puede representar para el flanco sur andaluz el Corredor Atlántico, de cuyos avances y tareas pendientes se dará cuenta de forma crítica en el presente escrito.

En el caso del PEIT, el Gobierno central español identificó las siguientes líneas de actuación, a medio y largo plazo, del referido plan estratégico (Ministerio de Transportes, 2005):

- ✓ Diagnóstico de la situación del sistema de transportes en España.
- ✓ Definición de los objetivos estratégicos en transporte y movilidad, de acuerdo con los planes de transportes de la Unión Europea.
- ✓ Planteamientos de diversas alternativas y distintos escenarios de actuación.
- ✓ Establecimiento de los indicadores de seguimiento de los planes.
- ✓ Determinación de los criterios y de las directrices de intervención.
- ✓ Fijación de prioridades de actuación a corto y medio plazo.
- ✓ Establecimiento de los trabajos futuros mediante la elaboración de planes, programas y normativas de desarrollo del plan estratégico.
- ✓ Fortalecimiento del sistema de análisis de las actuaciones ministeriales, mediante la propuesta de elaboración de estudios de viabilidad de nuevas actuaciones, de estadísticas y de estudios de base para apoyar la toma de decisiones futuras en materia de transportes y movilidad.
- ✓ Establecimiento del marco económico y financiero para la correcta ejecución del plan estratégico.
- ✓ Compromiso de revisión periódica del plan, de acuerdo con los objetivos marcados y siempre en función de los retos pendientes o de las intervenciones inconclusas.

A tenor de todo ello, el doble objetivo principal del presente artículo es, por una parte, analizar el grado de desarrollo del Corredor Atlántico en el territorio andaluz, desde sus inicios a la actualidad, y, por otra parte, estudiar el impacto de dicho corredor sobre la cohesión territorial y la accesibilidad a las redes de transporte y logísticas de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

## 2. Metodología

El presente trabajo, encuadrado dentro de una metodología de tipo cualitativo, constituye una revisión crítica, con implicaciones que se pretenden teóricas, pero también eminentemente prácticas, del desarrollo del Corredor Atlántico, y de sus repercusiones sobre Andalucía desde el punto de vista territorial y logístico. También se expondrán las tendencias que el escenario actual va dibujando en cuanto a la potencialidad del citado corredor para un territorio periférico como el andaluz.

Este trabajo hace uso de diversas clases de fuentes bibliográficas de las que se extrae información para llegar a una serie de conclusiones que pueden ser relevantes en dos sentidos, tanto para el análisis actual como para eventuales futuras líneas de investigación en la materia que pudieran desarrollarse:

- ✓ En primer lugar, se da prioridad a los documentos institucionales de autoridades competentes en sus distintos niveles administrativos implicados en el Corredor Atlántico (europeo, estatal y autonómico andaluz), esto es, desde la Comisión Europea hasta la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, pasando por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España. Se incluyen en esta categoría, también, organismos oficiales de transportes como la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, o terminales como Puerto Seco de Antequera, Puerto de Huelva y Puerto de Sevilla.
- ✓ En segundo lugar, se ha considerado fundamental tener en cuenta a representantes del sector, de los transportes

y de la logística en toda la Unión, así como en España y Andalucía, pues se entiende que pueden servir para comprobar el grado de cumplimiento y ejecución de los planes desarrollados por las autoridades en relación con el Corredor Atlántico.

- ✓ En tercer lugar, otra fuente relevante tiene que ver con publicaciones de revistas científicas indexadas donde se han publicado diversas aportaciones especializadas en transporte y logística, como *Use Policy*, o, en el ámbito andaluz, la Revista de Estudios Andaluces (REA), así como la Revista del Ministerio de Fomento, como publicación de referencia para el ámbito del conjunto de España.
- ✓ Por último, se ha considerado de interés emplear fuentes periodísticas, pues dan cuenta de los avances y estancamientos del desarrollo del Corredor Atlántico en Andalucía, sirviendo parcialmente para verificar si los planes públicos se van efectivamente implementando o no, así como por representar un altavoz de las preocupaciones e intereses de los diversos actores sociales y económicos implicados en estas infraestructuras.
- ✓ En virtud de lo explicitado, cabe decir asimismo que el artículo tiene triples destinatarios:
- ✓ Académicos y expertos especializados en transporte y logística.
- ✓ Autoridades competentes de la planificación y ejecución de iniciativas, como el propio Corredor Atlántico, especialmente de aquellas responsables de su desarrollo en la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- ✓ Público en general interesado por cuestiones relacionadas con la cohesión territorial, la accesibilidad a las redes de transporte y el desarrollo logístico y económico.

Para finalizar, es conveniente aclarar que se ha seleccionado el trazado del Corredor Atlántico por territorio andaluz por los siguientes motivos: si bien es hoy por hoy menos relevante cuantitativamente para Andalucía que el Corredor Mediterráneo, resulta un eje

fundamental para conectar aún más a esta región con la UE, en particular con Francia, Alemania y el norte de Europa. Además, el Corredor Atlántico puede potenciar el papel que tiene esta comunidad autónoma como interfaz y nudo de comunicaciones en el triángulo entre el océano Atlántico, norte de África y norte de Europa, por lo cual el análisis crítico sobre su despliegue hasta la actualidad comporta elementos de gran calado a nivel teórico y práctico.

### 3. Resultados

#### 3.1 El Corredor Atlántico: uno de los principales impulsos a la convergencia europea

Fue el Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, el que estableció una serie de corredores europeos de mercancías para que el ferrocarril fuera más eficiente, junto con otros modos de transporte, dando así carta de naturaleza a la interoperabilidad en todo el continente europeo. Corredores europeos como el Atlántico constituyen de este modo la columna vertebral de las redes transeuropeas de transporte definidas en los Reglamentos de la UE 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece el Mecanismo conocido como 'Conectar Europa' (Adif, 2021).

Con este mecanismo de 'Conectar Europa', diseñado para el periodo de 2021-2027 y que persigue financiar el desarrollo de las RTE-T (Red TransEuropea de Transporte), queda expuesta la necesidad de llevar a cabo las siguientes acciones en los sectores del transporte y la logística a nivel comunitario (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021):

- ✓ Acciones para tejer redes eficientes, interconectadas, interoperables y multimodales para el desarrollo de infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias (tanto marítimas como de vías interiores navegables) y aeroportuarias.

- ✓ Acciones tendientes a crear una movilidad sostenible, interoperable, inteligente, accesible, integradora, multimodal y seguridad a nivel físico y operacional.
- ✓ Acciones específicas de apoyo a partes, nuevas o ya existentes, de la RTE-T adecuadas para el transporte militar, con objeto de adaptar la RTE-T a las necesidades de las infraestructuras de doble uso.

Y, lo que es más relevante si cabe para el objeto de este artículo, el reglamento conocido como mecanismo "Conectar Europa" incluye la apuesta de ampliación de los corredores europeos en España, incorporando a los territorios de Canarias, Baleares, La Rioja, Navarra, Galicia, León, Teruel, Asturias y Huelva. Además de las secciones nuevas incorporadas al Corredor Mediterráneo (eje Madrid-Valencia-Sagunto-Teruel-Zaragoza y Palma de Mallorca-Barcelona/Valencia). En el Corredor Atlántico también se han incluido cuatro nuevos ejes, todo lo cual conlleva que los corredores incluyan en España las conexiones a todas las terminales portuarias pertenecientes a la Red Básica que hasta la actualidad no las tenían, como es el caso de A Coruña, Palma de Mallorca, Tenerife, Gijón, Las Palmas y, lo que más interesa para este análisis, Huelva (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021):

- ✓ Gijón-León-Valladolid
- ✓ A Coruña-Vigo-Ourense-León
- ✓ Zaragoza-Pamplona/Logroño-Bilbao
- ✓ Tenerife/Gran Canaria-Huelva/Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)-Sevilla-Córdoba

Seis de los nueve corredores ferroviarios para el transporte de mercancías que existen en territorio comunitario están operativos desde el 11 de noviembre de 2013. De ellos, dos discurren por España y cuentan con la participación de Adif. Estos son el Corredor Atlántico (antiguo Corredor Ferroviario de Mercancías 4) y el Corredor Europeo de Mercancías 6, que forman parte de los corredores Atlántico y Mediterráneo de la RTE-T. Ambos trazados cuentan con 'ventanillas únicas', ubicada en Madrid en el caso del Corredor Atlántico, y en Milán (Italia) para el del

Corredor 6; con la finalidad de atender, tramitar y coordinar las solicitudes de los trayectos internacionales de mercancías gestionados por los corredores. Adif y los administradores de infraestructuras de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) y Alemania (DB Netz AG) conforman este corredor, cuya ventanilla única se encuentra en la capital de España (Adif, 2022).

El Corredor Atlántico constituye una línea ferroviaria que conecta Alemania, Francia, España y Portugal; una arteria principal de la red ferroviaria europea que combina 11 corredores, que a su vez comunican redes de transportes y de servicios con una capacidad actual de hasta 15 puertos, 44 terminales, 6.200 km de vías, 8.000 trenes de larga distancia y 3 conexiones distintas con otros corredores ferroviarios internacionales de mercancías (*Rail Freight Corridor*, RFC, por sus siglas en inglés). El ferrocarril del Corredor Atlántico, que se integra dentro del Corredor de la Red Básica (*Atlantic Corridor railway*, incluido en la *Core Network Corridor*, ATL CNC, por sus siglas en inglés), une en concreto la parte occidental de la península Ibérica con Francia y Alemania; sus líneas ferroviarias son tanto convencionales como líneas de alta velocidad que comunican Estrasburgo-Mannheim, París, Madrid y Lisboa. El ATL CNC incluye los tramos siguientes (*Atlantic Corridor*, 2022; Comisión Europea, 2022):

- ✓ Algeciras-Bobadilla-Madrid
- ✓ Sines/Lisboa-Madrid-Valladolid
- ✓ Lisboa-Aveiro-Leixões/Porto
- ✓ Aveiro-Valladolid-Vitoria-Bergara-Bilbao/Burdeos-París-Le Havre/Metz-Mannheim/Estrasburgo

El 17 de enero de 2018 fue cuando, el entonces Ministerio de Fomento del Gobierno de España, anunció la aprobación, por parte de la Comisión Europea, de la extensión del corredor ferroviario de mercancías Atlántico hasta Zaragoza, a través de Pamplona. Como señalaba la propia nota gubernamental, el hecho de haber incluido a Zaragoza demuestra que la UE ha sido consciente de las primeras deficiencias del Corredor Atlántico, revirtiendo la situación y haciendo que los nodos logísticos de España pasen a ser

importantes núcleos receptores de mercancías (Puertos del Estado, 2022).

Todo ello también puede incidir de manera positiva en el desarrollo del Corredor Atlántico en Andalucía, pues una mejor interconexión en el conjunto peninsular ibérico favorecerá la cohesión de la región andaluza, y su convergencia con las áreas más avanzadas de España y de la UE. Así, la declaración institucional admite que el citado reconocimiento de la Comisión Europea comporta incluir *"estos tráficos en una estructura creada para reforzar la cooperación entre los distintos administradores de la infraestructura y mejorar la capacidad e interoperabilidad de las infraestructuras existentes, permitiendo una oferta de servicios ferroviarios de mercancías de alta calidad"*, además de *"utilizar la ventanilla única y los surcos preestablecidos para los trenes internacionales de mercancías del corredor, lo que supone agilizar la gestión del tráfico de mercancías que procede de otros países europeos."* (Puertos del Estado, 2022: 1 y 2).

En la actualidad, hay 8.214,23 km en el Corredor Atlántico en los que, según los planes anunciados por la Comisión Europea, se espera que se despliegue el ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) para 2030, con un 12% ya en funcionamiento con ETCS (*European Train Control System*); un 45% en funcionamiento con GSM-R (*Global System for Mobile communications-Railway*); un 16% de la longitud se encuentra en construcción con ETCS; y un 9% con GSM-R. Atendiendo a la información publicada por la Comisión, la tasa de despliegue de GSM-R es la más baja de todos los corredores de la red principal (CNC, *Core Network Corridor*). Definiendo el despliegue a corto plazo como la longitud a ejecutar para 2023, el 59% está en funcionamiento, mientras que el 31% está aún en construcción. Asimismo, y aunque el Corredor Atlántico tiene el mayor índice de despliegue a corto plazo entre los CNC, el porcentaje de la longitud total del corredor que se prevé desplegar para 2023 es uno de los más bajos (21%), (Comisión Europea, 2022).

La importancia de la implantación del sistema ERTMS radica en que armoniza dos tecnologías

diferentes relacionadas con la seguridad ferroviaria, como son la ETCS, vinculada a la señalización, y la GSM-R, que regula la comunicación entre el tren y el centro de control del tráfico. Su implantación busca que la gestión del tráfico ferroviario se armonice a nivel europeo, de ahí su trascendencia (Mafex, 2014).

Para los trayectos de mercancías está proyectado que el Corredor Atlántico tenga una capacidad de carga de 22,5 toneladas por eje, además de una velocidad de línea mínima de 100 km/h y una longitud de trenes de 750 m, lo que debería suponer la creación de corredores que permitan incrementar el volumen de mercancías que se transportan por ferrocarril dentro del actual reparto modal. Otro detalle técnico de interés es que, si bien la implantación del ancho estándar europeo para los tramos que discurren por España no es un requisito de la red básica ferroviaria, se espera su paulatino despliegue a medio y largo plazo. Ahora bien, en su primera etapa únicamente se prevé para las nuevas infraestructuras construidas de forma específica para servicios de viajeros en alta velocidad, mientras que, en lo tocante al transporte de mercancías, por el momento incluiría el tramo desde Vitoria hacia Francia mediante la Nueva Red Ferroviaria en Euskadi, la llamada 'Y vasca' (Comisión Europea, 2022; Adif, 2022; Adif, 2022b). Esta circunstancia todavía supone cierto inconveniente que impide una total convergencia en el transporte ferroviario de mercancías a nivel europeo, pues sigue siendo necesaria la existencia de puntos donde poder cambiar el ancho de vía del material rodante.

Desde el punto de vista económico, el Corredor Atlántico tiene ya una proyección con un claro efecto multiplicador, gracias a las industrias que genera o que consolida la existencia de este tipo de oferta de tráfico de mercancías, como por ejemplo el sector siderúrgico en Asturias, el maderero y automovilístico en Galicia, el cementero en León, el automovilístico en Valladolid y Palencia, el de contenedores en Algeciras, etc. En total, la inversión que supone el Corredor Atlántico alcanza los 41.447 millones de euros, con 24.575 millones de euros ejecutados y 16.872 millones

pendientes de ejecución. Igualmente, se ha proyectado un plan de nuevas inversiones por valor de 13.875 millones de euros. Para Andalucía en particular, a fecha de octubre de 2022, las actuaciones en la red de alta velocidad del Corredor Atlántico han alcanzado un valor de 41,6 millones de euros de inversión estimada, con una financiación de 27,7 millones a cargo del FEDER (Comisión Europea, 2022; Adif, 2022; Adif, 2022b).

A propósito de los estados miembros por los que discurre el Corredor Atlántico, no está previsto desplegar ningún tramo en Portugal hasta 2023. Por el contrario, las autoridades comunitarias competentes prevén que todos los tramos alemanes del Corredor Atlántico se desplieguen de aquí a 2023 (Ludwigshafen-Frontera Francia-Alemania), si bien en la actualidad siguen en construcción. El mayor número de kilómetros debería ponerse en funcionamiento en Francia, donde el porcentaje de kilómetros que se pondrán en servicio hasta 2023 es también el más elevado (83%). En cuanto a España, territorio que interesa específicamente en esta investigación, constituye el segundo Estado miembro con mayor despliegue de ETCS

a cumplir para 2023. Sin embargo, ya se está produciendo un retraso en los tramos correspondientes al País Vasco, que deberían haber entrado en funcionamiento en 2019 debido a otras prioridades estatales, y todo apunta a que no estarán operativos hasta 2023 (Comisión Europea, 2022).

Como muestra la FIGURA 1, el Corredor Atlántico de la Red Básica tiene como principales nodos logísticos a Algeciras, Bobadilla, Madrid, Vitoria y Bilbao. No obstante, como se desarrollará en el epígrafe 3.2, integra indirectamente, también, otros puntos relevantes en la red logística y de transportes de Andalucía: Sevilla y Antequera, a través de la red que conforma el Corredor Mediterráneo, que conecta a su vez Barcelona, Tarragona, Valencia, Murcia y Cartagena con el arco atlántico-occidental. Más importante aún si cabe, tal como se observa en la FIGURA 2, existe una propuesta de modificación o ampliación del Corredor Atlántico que implicaría integrar los siguientes nuevos nodos al Corredor: Huelva, Sevilla, Cádiz, León, Ourense, Vigo, A Coruña, Gijón y Zaragoza. Por lo tanto, a Algeciras habría que sumar las terminales de Sevilla y Huelva, dentro de Andalucía



FIGURA 1. El Corredor Atlántico de la Red Básica. Fuente: Adif (2022)



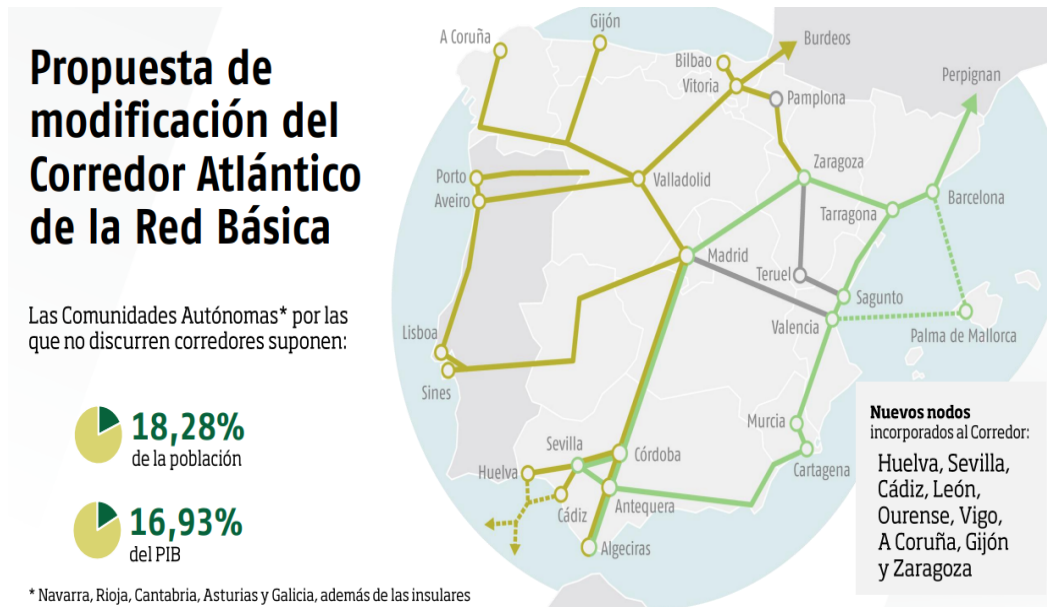


FIGURA 2. Propuesta de ampliación del Corredor Atlántico de la Red Básica. Fuente: Adif (2022)

A fecha de redacción de este documento (octubre de 2022), la situación del Corredor Atlántico y las áreas de actuación implementadas son las que muestran la FIGURA 3:

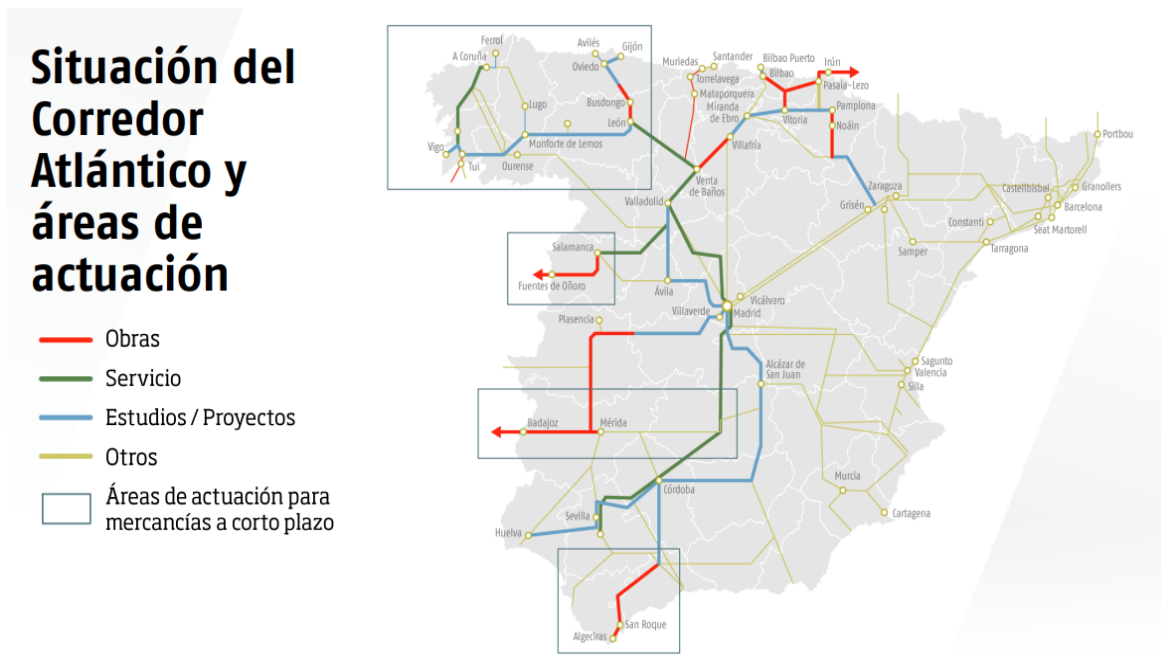


FIGURA 3. Situación actual y actuaciones del Corredor Atlántico en España. Fuente: Adif (2022)

De manera sintética y global, las actuaciones realizadas y previstas por el Corredor Atlántico para el conjunto de España son las siguientes (Adif, 2022c):

- Corredor Atlántico: Mejora/Adaptación de la línea Madrid-Córdoba-Algeciras a la normativa de la RTE-T:
  - ✓ Electrificación del tramo Ronda-Algeciras
  - ✓ Rehabilitación y desvíos en Andalucía
  - ✓ Instalaciones en Andalucía
  - ✓ Reformas y desvíos en Castilla-La Mancha
  - ✓ Instalaciones en Castilla-La Mancha
- Corredor Atlántico: Tramo Illescas-La Calzada de Oropesa. Renovación y señalización en la actual línea de tráfico mixto
- Red Básica y Global. Mejora/adaptación a la normativa RTE-T. Línea Sevilla-Huelva
- Línea de tráfico mixto Sevilla-Cádiz. Ramal del Bajo de la Cabezuela
- Red Básica. Acceso ferroviario al Puerto de Sevilla
- Red Básica. Línea de tráfico mixto Sevilla-Cádiz. Instalación del sistema de seguridad ERTMS

- Red Básica. Corredor Atlántico. Tramo A Coruña-Santiago de Compostela
- Red Global. Acceso al Puerto de Sagunto
- Red Global. Línea Mérida-Puertollano en Castilla-La Mancha
- Red Global. Línea Mérida-Puertollano en Extremadura
- Red Global. Grañena-Jaén
- Cercanías de Córdoba. Construcción de dos nuevas estaciones y adaptación de andenes en tres estaciones existentes. También conocido como Metrotrén de Córdoba, que se refiere a trenes de Media Distancia que circulan entre municipios circundantes a la localidad y pasan por la capital cordobesa
- Actuaciones en la Red Convencional de Andalucía

Por tanto, la concreción de los diferentes proyectos y actuaciones supondría la materialización de un Corredor Atlántico, que en verdad supone una red de transporte que se despliega a lo largo de toda la mitad occidental de España, llegando a ciudades como Zaragoza, más encuadrada dentro del ámbito mediterráneo, como se puede observar en el siguiente mapa (FIGURA 4):

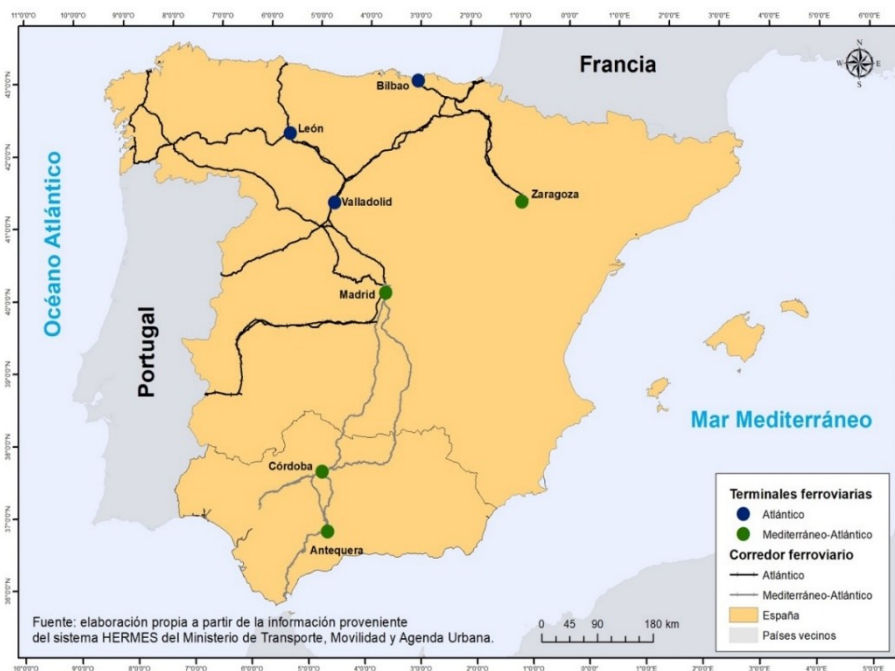


FIGURA 4. Trazado de las diferentes líneas férreas que componen el Corredor Atlántico en España

### 3.2 El Corredor Atlántico en Andalucía: logros alcanzados y retos pendientes

Según el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2030, presentado en noviembre de 2021 y aprobado de manera definitiva en sesión del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 2 de noviembre de 2022, el último tramo pendiente que está proyectado para el Corredor Atlántico en la región, el de Bobadilla-Algeciras, está sufriendo una serie de modificaciones que pueden resultar de gran relevancia para la potencialidad logística de la Comunidad andaluza. En primer lugar, la línea está siendo objeto de actuaciones de renovación, aunque, como se especifica, sin modificación de trazado, con pendientes elevadas que penalizan el tráfico de mercancías, así como su electrificación. Asimismo, se pretende añadir un tercer carril de ancho UIC (ancho de vía, también denominado internacional, que es igual a 1.435 mm) para hacer posible la circulación de trenes de viajeros y de mercancías, tanto en ancho internacional como en ancho ibérico (ancho de vía de 1.668 mm). Su terminación se prevé para el año 2025. Hay que tener en cuenta que, ya desde la revisión de 2013 de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T), estaba previsto que la conexión ferroviaria exterior para mercancías en Andalucía se articulara mediante los dos corredores de la red principal: el Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico.

Tal y como se ha podido comprobar al enunciar los tramos que incorpora por ahora el Corredor Atlántico, el principal punto de Andalucía que se incluye en el recorrido es Algeciras, que cuenta con una de las terminales portuarias más importantes de Europa. En la actualidad, y siempre dentro de esta Comunidad (véase la Figura 3), el Corredor Atlántico tiene en funcionamiento el tramo que circularía desde Madrid hasta Sevilla, discurriendo por Córdoba. Asimismo, se ha proyectado el tramo ferroviario que circularía desde Madrid hasta el norte de Cádiz, así como hasta Sevilla y Huelva; y se han iniciado las obras para el tramo desde el norte de Cádiz hasta Algeciras, pasando por San Roque en el Campo de Gibraltar (Adif, 2022a).

El Corredor Atlántico reviste un carácter estratégico y transversal para Andalucía, permitiendo desplegar sinergias no solo con las infraestructuras logísticas, portuarias y aeroportuarias, sino con el conjunto del tejido industrial y económico. En la actualidad, Adif continúa con las obras de acceso ferroviario al puerto de Sevilla, con objeto de suministrar conexión directa al puerto. Ello supondrá disminuir los tiempos de paso del tren y mejorará, por tanto, la eficiencia y la competitividad de la infraestructura. Asimismo, se está acometiendo la labor de construir el acceso férreo al Bajo de la Cabeza, en Cádiz, con un haz de vías ya ejecutado por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (Adif, 2022a). Además de los objetivos de competitividad y eficiencia económicas, el desarrollo de corredores ferroviarios como el Mediterráneo y el Atlántico tiene y tendrá efectos muy positivos sobre el medio ambiente, puesto que, en términos socioecológicos (De Andrés y Barragán, 2022), el ferrocarril constituye un modo de transporte con emisiones muy inferiores a las del rodado por carretera (Cardenete y López, 2017).

Del mismo modo, otro proyecto que avanza y que concierne directamente a la accesibilidad y cohesión territorial en Andalucía es el impulso dado al tráfico de mercancías entre Europa y Marruecos a través de la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza. En cuanto a las intervenciones previstas para el área oriental de Andalucía, cabe mencionar una serie de actuaciones destacadas que tienen que ver con la línea de alta velocidad entre Antequera y Granada, a su paso por Loja, así como el tramo Granada-Almería, donde se prevén importantes inversiones (más de 900 millones de euros) que lograrán dos objetivos simultáneos: disminuir los tiempos de viaje e incrementar la competitividad del ferrocarril frente a la carretera. Cabe igualmente reseñar la conexión mejorada entre Almería y Murcia mediante alta velocidad, así como las actuaciones acometidas en la provincia de Jaén para adecuar la línea actual entre Alcázar de San Juan y Manzanares a una velocidad de 200

km/h (Adif, 2022a; Red Logística de Andalucía, Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2017).

Respecto al Puerto Seco de Antequera (proyectado por primera vez en 2012) y el Corredor Atlántico, cabe contextualizar en primer lugar las características y potencialidades principales de este nodo logístico de gran relevancia para toda Andalucía. El Puerto Seco de Antequera (o Área Logística de Antequera), gracias a su excepcional ubicación geográfica (acceso privilegiado a Europa tanto desde el mar Mediterráneo como desde el océano Atlántico), tiene como objetivo principal el alcanzar la intermodalidad del transporte de mercancías por medio de la estación ferroviaria de Bobadilla, en el entorno del Puerto Seco, que comunicará directamente los puertos de Almería, Málaga, Algeciras y Cádiz.

Este constituye uno de los puntos más destacados del nodo logístico del área central de Andalucía, puerta de entrada y salida de Europa a África, América y Asia, con el complejo MegaHub Andalucía, que aspira a convertirse en el mayor nodo logístico intercontinental e intermodal de toda la península Ibérica, además

de beneficiarse del tráfico de mercancías del estrecho de Gibraltar, uno de los primeros del mundo en concentración de tráfico marítimo (100.000 barcos anuales, 4,5 millones de contenedores enviados al sur de España, también cada año).

Además de estas potencialidades, el Puerto Seco de Antequera se desarrolla en un punto geográfico de encrucijada entre los dos corredores ferroviarios en las rutas del Atlántico y el Mediterráneo, en una región, la andaluza, que es la segunda de España en términos de volumen de exportación, y en la cual están instaladas 1.400 compañías extranjeras. Igualmente, tal y como muestra la FIGURA 5, el Puerto Seco de Antequera se ubica en el corazón de la principal zona portuaria marítima de España (puertos de Algeciras, Cádiz y Málaga). Gracias a las conexiones directas por carretera y tren que tiene el Puerto Seco de Antequera, este representa una zona logística e industrial estratégica para Andalucía, así como para el conjunto de España y de la Unión (Nuevo y Mérida, 2020; Puerto Seco de Antequera, 2022).

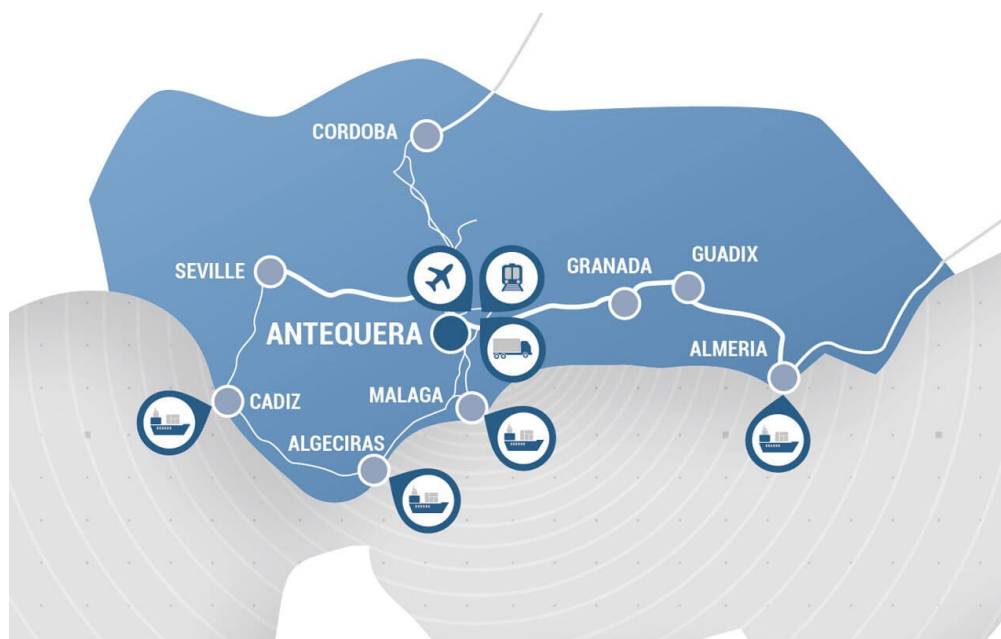


FIGURA 5. Ubicación estratégica del Puerto Seco de Antequera en la red logística y de transportes de Andalucía. Fuente: Puerto Seco de Antequera (2022)

Lo más importante para nuestra investigación, en lo relativo al Puerto Seco de Antequera, es el hecho de que este dispone de enlace directo a la red nacional y regional de transporte de mercancías a través de los corredores Mediterráneo y Atlántico. Se encuentra incorporado, con las siguientes prestaciones, a las correspondientes redes estatal y autonómica, lo que queda reforzado a su vez por el hecho de ser zona estratégica del Corredor Atlántico, según datos facilitados por la propia entidad (Puerto Seco de Antequera, 2022):

- Por ferrocarril: una longitud total de la red ferroviaria de 2.938 km de enlace entre Sevilla, Córdoba, Málaga y Granada. Incluye, además, una estación de AVE a 10 minutos del Puerto con dirección a Madrid, Barcelona, Sevilla y Málaga.
- Por carretera: 14.701 km de longitud total en España, la mayor red de autopistas de toda la UE y 2.813 km de red viaria en la región andaluza.
- Por transporte aeroportuario: se encuentra próximo a los aeropuertos de Sevilla, Córdoba, Jerez, Granada y Málaga, uno de los cuales, el de Málaga, es el cuarto de España. Cabe destacar que entre las terminales aeroportuarias de Sevilla y de Málaga sumaron en 2021 un total de 25,4 millones de pasajeros y 224 destinos.
- Por vía marítima: Andalucía cuenta con 10 puertos comerciales, siendo el de Algeciras el primero del Mediterráneo en tráfico de contenedores, y el cuarto de la Unión Europea. Además cuenta con las zonas francas de Cádiz y Sevilla, la cual, en esta última ciudad, se localiza el único puerto fluvial (también denominado de interior) del territorio español. En lo que concierne al Puerto de Sevilla, que cuenta con seis terminales portuarias en concesión y tres públicas, además de 4.000 metros de amarre, 1 millón de m<sup>2</sup> de almacenamiento y una terminal de cruceros en el centro de la ciudad, el Corredor Atlántico refuerza su carácter multimodal, con conexiones marítimas y terrestres, estando conectado directamente a la Red Transeuropea de

Transportes (RTE-T), gracias sobre todo al río Guadalquivir y la relevancia de las rutas de navegación interior en Europa (Puerto de Sevilla, 2022). El caso de Sevilla es característico, porque sirve como punto central de engarce o unión entre los corredores Mediterráneo y Atlántico, beneficiándose de esta manera de su ubicación estratégica, potenciada por los tramos construidos y en construcción, en particular los del Corredor Atlántico.

No obstante, el Corredor Atlántico aún tiene una serie de retos pendientes en España, y en concreto en Andalucía. El reciente estudio de Domínguez (2021) muestra cómo aún deben cumplirse los objetivos de eliminar los cuellos de botella, así como adaptar y construir los enlaces pendientes. Asimismo, el objetivo estratégico de la conectividad total entre los países de la UE todavía debe desplegarse en algunos tramos, todo lo cual va unido a los retos de la liberalización de los transportes, la digitalización completa, la innovación tecnológica y la construcción de nuevas e imprescindibles infraestructuras; acciones que deben alinearse a su vez con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

A nivel político, además, el Corredor Atlántico sigue sin contar con un comisionado del Gobierno central que lo impulse (Muñiz, 2022). Aquí se observa nítidamente un trato diferenciado respecto al Corredor Mediterráneo, pues, mientras que en ese caso Josep Vicent Boira se encarga de coordinar dicho corredor; en el caso del Corredor Atlántico no existe aún tal figura de referencia, pese a que en 2018 el entonces ministro de Fomento del Gobierno de España logró el compromiso de la comisaria europea de Transportes para la conexión del Corredor Mediterráneo con el Corredor Atlántico y el eje cantábrico (Serra, 2018). Este hecho, como refiere Muñiz (2022), solamente ha sido expuesto desde la Comunidad Autónoma de Galicia, cuyo parlamento emitió en diciembre de 2020 un comunicado en el que solicitaba un trato igualitario respecto al Corredor Mediterráneo y el

nombramiento de un comisionado del Gobierno para la implementación del Corredor Atlántico.

Sin embargo, aunque no cabe hablar de respuestas público-institucionales, salvo la mencionada de Galicia, debido a los atrasos e incumplimientos del trazado del Corredor Atlántico, sí ha habido ya importantes pronunciamientos por parte de sectores sociales y económicos. Es el caso de la reciente cumbre empresarial organizada en Antequera en marzo de 2022 por parte de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA) y el Consejo Andaluz de Cámaras de Comercio, en la que se expresó la queja de que el Corredor Atlántico no haya llegado realmente aún a Andalucía. Además, se han quejado de que no se ha dado una fecha garantizada para su finalización, si bien es cierto que el Gobierno central ha hablado de 2026 como posible fecha de término de las obras. Aquí, de nuevo, se ha puesto de manifiesto la relevancia de la provincia de Málaga, y en particular de Antequera y de su puerto seco, pues será este punto aquel en el que confluya el Corredor Mediterráneo, procedente de Almería, y el ramal central del Corredor Atlántico, proveniente de Zaragoza-Madrid-Córdoba (Confederación de Empresarios de Andalucía, 2022; Losa, 2022). En este sentido, tal y como exponen Nuevo y Mérida (2022), el Corredor Atlántico, junto con el Corredor Mediterráneo, es un proyecto determinante para el logro de una mayor cohesión territorial en Andalucía y para reforzar el vínculo de las dos provincias más importantes de esta Comunidad a nivel económico y logístico: Sevilla y Málaga.

Tanto la CEA como el Consejo Andaluz de Cámaras de Comercio han puesto de manifiesto también su preocupación por los retrasos de las administraciones públicas en la culminación de la ejecución de importantes obras de ubicación estratégica, especialmente el tramo entre Bobadilla y el puerto de Algeciras, fundamental para la productividad y competitividad de la economía andaluza, además de para la cohesión del territorio y la accesibilidad de la pluralidad de puntos geográficos a las más modernas redes de infraestructuras de transporte (Confederación de Empresarios de Andalucía, 2022; Losa, 2022).

Ello es más grave aún si se considera que Andalucía, como otros territorios, no solo destaca por su especial posición geográfica, sino por la eficacia actual y por la potencia de sus cadenas logísticas, dentro de las cuales el medio ferroviario es, al mismo tiempo, puntal de desarrollo y talón de Aquiles de sus infraestructuras dentro del conjunto de España. Esta situación comporta, igualmente, el peligro de desanimar a actores sociales y económicos interesados en el desarrollo del Corredor Atlántico (y, por supuesto, del Corredor Mediterráneo, todavía más relevante para Andalucía), lo que a su vez puede desincentivar inversiones que son necesarias para acometer este tipo de proyectos formidablemente costosos. En contraste con el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Andalucía y otros territorios del Estado, el despliegue del Corredor Atlántico transcurre con una lentitud muy lesiva para los intereses regionales.

Además, en tal cumbre se enfatizó también que pese a los planes de los corredores Mediterráneo y Atlántico, la terminal portuaria de Algeciras sigue sin contar con una conexión ferroviaria apropiada. Los diferentes retrasos en los plazos de ejecución manifiestan que el Corredor Atlántico sigue, actualmente, infradesarrollado, en comparación con el ritmo de ejecución que, si bien tras años de múltiples peticiones y presiones, ha adquirido el Corredor Mediterráneo. En cualquier caso, en la referida cumbre también se puso de relieve la importancia estratégica que puede tener Andalucía como interfaz logística, sobre todo habida cuenta de que se espera que los flujos de mercancías entre Europa y el norte de África aumenten un 50% durante los próximos años. Sin embargo, para aprovechar tal potencial, España y Andalucía deben transformar sensiblemente una realidad en la cual solamente un 4% de las mercancías se mueven por tren, frente al 18% de la media europea (Confederación de Empresarios de Andalucía, 2022; Losa, 2022).

Una de las novedades más destacadas, y de mayor relevancia para la positiva contribución del Corredor Atlántico en Andalucía, ha sido el anuncio reciente, por parte de la Comisión

Europea, de la inclusión de Huelva como parte de este Corredor en el marco del mecanismo *Connecting Europe Facility* (CEF), esto es, como nodo logístico destacado de la RTE-T. Según destaca la propia nota institucional publicada por el Puerto de Huelva (2021), la terminal portuaria onubense enlazará, a partir de ahora, con el Corredor Atlántico a través de la línea Huelva-Sevilla.

Ello demuestra cómo el desarrollo de este trazado puede favorecer la puesta en marcha de estrategias de desarrollo, ampliación y optimización que redunden positivamente en los modelos de negocio. También permite destacar la relevancia que tiene la coordinación entre los distintos nodos de Andalucía, rompiendo así las inercias localistas que aún persisten y que sólo pueden perjudicar al conjunto de la región y a los objetivos de cohesión, convergencia y accesibilidad. Igualmente, la inclusión de Huelva en el Corredor Atlántico supone una revalorización del Puerto de Huelva para las cadenas logísticas internacionales, las cuales son cada vez más conscientes de la importancia de la capital provincial. Una realidad que ejemplifica el potencial de desarrollo que tiene el Corredor Atlántico para el crecimiento del *hinterland* de infraestructuras portuarias como las onubenses, con salida hacia el Atlántico y punto nodal en el comercio transfronterizo con Portugal y con los flujos de mercancías provenientes de la América atlántica.

La reciente incorporación del Puerto de Huelva en el Corredor Atlántico 'contribuirá a la captación de nuevos tráficos, así como a la movilidad inteligente, sostenible y segura, en base a las inversiones ya realizadas dentro del Plan Estratégico del Puerto de Huelva, en el que se establece como principales objetivos la mejora de la conectividad y de la capacidad intermodal, algo que sitúa al Puerto onubense como uno de los puertos de referencia del Sur-Atlántico Europeo y nodo de referencia también en la conexión de las líneas ferroviarias europeas con las líneas internacionales de West África, Iberoamérica y Caribe' (Puerto de Huelva, 2021).

### 3.3 Síntesis de resultados

En definitiva, a partir de la investigación realizada, se pueden deducir los siguientes resultados:

- Andalucía goza de una especial ubicación geográfica para implementar un mayor potencial económico y logístico. Una localización que, sin embargo, todavía no se está aprovechando lo suficiente.
- El Corredor Atlántico debe suponer para la Comunidad andaluza una serie de efectos multiplicadores muy positivos a nivel económico y en relación con su cohesión territorial y accesibilidad a las redes logísticas y de transporte, así como la mejora de la interoperabilidad y la multimodalidad.
- Las deficiencias y limitaciones de este proyecto, que se traducen en constantes atrasos, tanto respecto a otras infraestructuras de transportes como a nivel interterritorial están mermando de manera considerable la capacidad que puede tener el Corredor Atlántico para posicionar a la región como un polo geográfico y económico más competitivo, eficiente e integrado desde el punto de vista territorial.
- El Corredor Atlántico, con todos sus retrasos e incumplimientos, está suponiendo ya, *de facto*, una mejora considerable de la interoperabilidad y la multimodalidad de las redes logísticas y de transporte en Andalucía.
- El máximo nivel de desarrollo del despliegue de la interoperabilidad y la multimodalidad se debe basar en la mayor prontitud de todas las obras pendientes, en especial las que afecta al estratégico tramo de Bobadilla-Algeciras.
- Uno de los problemas acuciantes que tiene un proyecto como el Corredor Atlántico, según se ha puesto de manifiesto en el presente artículo, es el escaso interés que hasta fechas relativamente recientes ha suscitado una infraestructura tan crítica. Los incumplimientos de las promesas políticas de pleno desarrollo del Corredor Atlántico no son más que una constatación de ello.
- En la dejadez de las administraciones públicas, al menos hasta fechas relativamente recientes, persiste un reto

pendiente de superar, que tiene que ver con los tradicionales desequilibrios internos que han existido en Andalucía. En particular, los que se vinculan con la falta de homogeneidad en el desarrollo de las infraestructuras y con la divergencia de intereses entre distintos nodos. Prueba de ello, son las tensiones existentes entre Sevilla y Málaga, que merma la importancia que tiene realmente para Andalucía su mayor cohesión, pues debería interesar el desarrollo de infraestructuras comunes que redunden muy positivamente en favor de la competitividad, la integración, la cohesión, la accesibilidad y la eficiencia del conjunto del vasto territorio andaluz, con sus 87.599 km<sup>2</sup>.

#### 4. Discusión de resultados

Andalucía disfruta de una especial ubicación geográfica, con un gran potencial a efectos logísticos y económicos, que sin embargo no ha desplegado en su totalidad. En este sentido, planteamientos como los de Fernández *et al.* (2007) enfatizan el hecho de que Andalucía esté integrada en un espacio como la UE, uno de los más cohesionados territorial, económica y logísticamente del mundo, lo que puede acelerar los efectos multiplicadores expuestos a propósito del Corredor Atlántico. De este modo, el beneficio puede ser mutuo, ya que del éxito del Corredor Atlántico en Andalucía saldrán beneficiados tanto la UE como la propia Comunidad andaluza.

A propósito de la mejora que está comportando ya el Corredor Atlántico en Andalucía respecto a la interoperabilidad y la multimodalidad, nuestra línea de investigación coincide con la de Camacho y Melikhova (2010), que han enfatizado la posición privilegiada de la región para desplegar corredores infraestructurales como el Corredor Atlántico, a pesar de todos los problemas mencionados, aspectos ya reflejados en el apartado de Articulación Regional correspondiente al *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía* (POTA, 2006).

Por todo ello, se considera que la presente investigación tiene una implicación también

práctica, pues constituye una prueba de cargo más respecto a la injustificable lentitud de las administraciones públicas de Andalucía y del conjunto español para, de manera más pronta, ágil y eficaz, dar un impulso decidido a la terminación de las obras del Corredor Atlántico. El hecho de que, para el otro gran corredor ferroviario andaluz, el Mediterráneo, haya habido que esperar a repetidas presiones institucionales de la UE es ilustrativo del problema existente a este respecto. Un problema que, no obstante, y como también ha pretendido demostrar este estudio, está en vías de resolverse, si bien llega tarde y a un ritmo más lento de lo deseable para todos los actores directa e indirectamente implicados en los corredores, tanto Atlántico como Mediterráneo.

En cuanto a futuras líneas de investigación, se plantea profundizar en el impulso que el eje territorial Sevilla-Málaga podría aportar al desarrollo del Corredor Atlántico. También puede resultar de gran interés examinar el papel específico de la terminal portuaria de Huelva, única área andaluza con un rasgo neta y exclusivamente atlántico, y donde persiste aún el conflicto con el Puerto de Sevilla a propósito del Área Logística de Majarabique, situada en el municipio sevillano de La Rinconada, la cual debería ser explotada conjuntamente por los puertos de Sevilla y de Huelva, algo que hasta el momento no es así (Ameneiro, 2018). Por último, puede ser material para otro estudio futuro el análisis crítico de las luces y sombras del Año Europeo del Ferrocarril en 2021, para comprobar si durante ese año se ha avanzado suficientemente en estos proyectos, y en particular todo lo relativo al Corredor Atlántico.

#### 5. Conclusiones

El Corredor Atlántico ha comenzado a despegar, pero aún no ha demostrado todo el potencial que puede tener en Andalucía. Asimismo, es claro, en virtud de lo investigado, que la terminación de las obras del Corredor Atlántico en la Comunidad andaluza es una preocupación creciente que ya no se puede postergar mucho más. De ahí los plazos marcados, que, en todo caso, habrá que comprobar en el futuro si se han



vuelto a incumplir o no. Sea como fuere, para el final de esta década deberían estar ya finalizadas las principales obras que afectan a este corredor.

Atendiendo al objetivo y punto de partida de esta investigación, se considera que lo aportado puede resultar un complemento a todas las investigaciones que han expuesto las limitaciones, insuficiencias y deficiencias del desarrollo de las redes logísticas y de transporte en Andalucía en relación con un espacio, el de la UE, cada vez más integrado en el conjunto de la economía y de la logística mundial, todo ello a

pesar de las recientes crisis geopolíticas internacionales.

Con relación a lo anterior, se entiende que lo más novedoso de este trabajo es que explora, a la par, la potencialidad del Corredor Atlántico y las causas que están provocando su insuficiente y tardío despliegue. Por ello, la actual investigación puede resultar de utilidad para dar cuenta de problemas que afectan a otro corredor tan relevante, o más, como es el Mediterráneo.

## 6. Agradecimientos

La investigación llevada a cabo ha sido posible gracias a la financiación facilitada por la Unión Europea-*NextGenerationEU* al autor de correspondencia de este estudio, Dr. Abraham Nuevo, y que se concreta en la concesión de un contrato postdoctoral Margarita Salas en la Universidad de Sevilla.

## 7. Referencias citadas

ADIF. 2022. *Corredores Europeos*. Disponible en: [https://www.adif.es/sobre-adif/red-ferroviaria/corredores-transeuropeos\\_](https://www.adif.es/sobre-adif/red-ferroviaria/corredores-transeuropeos_) [Consulta: octubre, 2022].

ADIF. 2022a. *La presidenta de Adif pone en valor el impulso a los corredores europeos en Andalucía, con inversiones de 9.000 millones*. Disponible en: <https://www.adif.es/> [Consulta: octubre, 2022].

ADIF. 2022b. *Fondos Europeos – Detalle FEDER Programación – Adif- AV - ADIF*. Disponible en: [https://www.adifaltavelocidad.es/es/w/fondos-europeos-detalle-feder-programaci%C3%B3n\\_](https://www.adifaltavelocidad.es/es/w/fondos-europeos-detalle-feder-programaci%C3%B3n_) [Consulta: octubre, 2022].

ADIF. 2022c. *Fondos Europeos–Detalle FEDER. Comunicación-Adif*. Disponible en: [https://www.adif.es/es/-/fondos-europeos-detalle-feder-comunicaci%C3%B3n\\_](https://www.adif.es/es/-/fondos-europeos-detalle-feder-comunicaci%C3%B3n_) [Consulta: octubre, 2022].

AMENEIRO, A. S. 2018. *Majarabique crece sin dar entrada al Puerto de Sevilla*. *Diario de Sevilla*. Disponible en: [https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Majarabique-crece-entrada-Puerto-Sevilla\\_0\\_1218778501.html](https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Majarabique-crece-entrada-Puerto-Sevilla_0_1218778501.html). [Consulta: noviembre, 2022].

ATLANTIC CORRIDOR. 2022. *Performance on track Powering and Empowering European Rail Freight Transportation*. Disponible en: <https://www.atlantic-corridor.eu/> [Consulta: noviembre, 2022].

CAMACHO BALLESTA, J. A. e Y. MELIKHOVA. 2010. "Perspectiva territorial de la Unión Europea: el largo camino hacia la cohesión territorial". *Cuadernos Geográficos*, 47: 169-188. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/>.

CANO GARCÍA, G. y J. VENTURA FERNÁNDEZ. 1997. "Territorio y población". En: J. VALLÉS (coord.), *Economía Andaluza*, pp. 39-79. Ed. Algaída, España.

CARDENETE FLORES, M. A. & R. LÓPEZ CABACO, R. 2017. Environmental Impact in Andalusia of the Mediterranean Rail Corridor: An Estimation with a Dynamic CGE. *International Conference on Regional Science. International Trade and Employment: a regional perspective*, 15, 16, 17 November 2017. Disponible en:

[https://old.reunionesdeestudiosregionales.org/sevilla2017/media/uploads/2017/09/29/Environmental\\_Impact\\_in\\_Andalusia\\_of\\_the\\_Mediterr\\_Rail\\_Corridor\\_An\\_Es\\_hBoKhtF.pdf](https://old.reunionesdeestudiosregionales.org/sevilla2017/media/uploads/2017/09/29/Environmental_Impact_in_Andalusia_of_the_Mediterr_Rail_Corridor_An_Es_hBoKhtF.pdf).

COMISIÓN EUROPEA. 2022. *The Atlantic Corridor*. Disponible en:

[https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/contributing/corridors/atlantic-corridor\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/contributing/corridors/atlantic-corridor_en). [Consulta: octubre, 2022].

CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCÍA. 2022. *CEA y Cámaras de Comercio reclaman la finalización de los corredores ferroviarios en Andalucía, pieza esencial para el crecimiento de la región*. Disponible en: <https://www.cea.es/cea-y-camaras-de-comercio-reclaman-la-finalizacion-de-los-corredores-ferroviarios-en-andalucia/>. [Consulta: noviembre, 2022].

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA. 2022. *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA, 2006)*. Disponible en: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/ordenacion/pota/paginas/plan-pota.html>. [Consulta: octubre, 2022].

DE ANDRÉS, M. & J. M. BARRAGÁN MUÑOZ. 2022. "The limits of coastal and marine areas in Andalusia (Spain). A socio-ecological approach for ecosystem-based management". *Land Use Policy*, 120. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264837722002770>.

DOMÍNGUEZ, M. L. 2021. "Nuevos retos para el Corredor Atlántico". *Revista del Ministerio de Fomento*, 716: 98-109. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8040307>.

JUNTA DE ANDALUCÍA. 2021. *Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía*. Disponible en:

[https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/pitma\\_2021\\_2030\\_vf\\_tras\\_ip\\_nov21.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/pitma_2021_2030_vf_tras_ip_nov21.pdf). [Consulta: octubre, 2022].

LOSA, J. L. 2022. Los empresarios andaluces se rebelan ante la lentitud de las obras del corredor ferroviario. *El Confidencial*. Disponible en: [https://www.elconfidencial.com/espana/andalucia/2022-03-16/empresarios-andaluces-rebelan-lentitud-corredor-ferroviario\\_3392748/](https://www.elconfidencial.com/espana/andalucia/2022-03-16/empresarios-andaluces-rebelan-lentitud-corredor-ferroviario_3392748/). [Consulta: octubre, 2022].

MAFEX. 2014. *ERTMS: todo un sistema de seguridad ferroviaria*. Disponible en:

<https://magazine.mafex.es/ertms-todo-un-sistema-de-seguridad-ferroviaria/>. [Consulta: diciembre, 2022].

MINISTERIO DE TRANSPORTES DEL GOBIERNO DE ESPAÑA. 2005. *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*. Disponible en: <https://www.mitma.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>. [Consulta: octubre, 2022].

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD y AGENDA URBANA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA. 2021. *La Unión Europea aprueba el nuevo Mecanismo Conectar Europa (CEF) 2021-2027 para financiar el desarrollo de las Redes Transeuropeas*. Disponible en: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-08072021-1804>. [Consulta: octubre, 2022].

MUÑIZ, R. 2022. El Corredor Atlántico cumple cuatro años sin un comisionado del gobierno que lo impulse. *El Comercio*. Disponible en: <https://www.elcomercio.es/asturias/corredor-atlantico-cumple-20220828000743-ntvo.html>. [Consulta: noviembre, 2022]

NUEVO LÓPEZ, A. y M. F. MÉRIDA RODRÍGUEZ. 2022. "Andalucía, la red transeuropea de transporte y las políticas de transporte y cohesión territorial". *Revista de Estudios Andaluces (REA)*, 44: 149-171. Disponible en: <https://revistascientificas.us.es/index>.

NUEVO LÓPEZ, A. y M. F. MÉRIDA RODRÍGUEZ. 2020. "Desarrollo logístico en ciudades medias. El caso de Antequera, Málaga, España". *Revista Geográfica Venezolana*, 61(2): 360-378. Disponible en: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/47144/>.

PUERTO DE HUELVA. 2021. *La Comisión Europea anuncia que Huelva formará parte del Corredor Atlántico*. Disponible en: <https://www.puertohuelva.com/la-comision-europea-anuncia-que-huelva-formara-parte-del-corredor-atlantico/>. [Consulta: noviembre, 2022].

PUERTO DE SEVILLA. 2022. *El Puerto*. Disponible en: <https://www.puertodesevilla.com/el-puerto>. [Consulta: octubre, 2022].

PUERTOS DEL ESTADO. 2022. *La Comisión Europea aprueba extender el corredor ferroviario de mercancías Atlántico hasta Zaragoza*. Disponible en: <https://www.puertos.es/es-es/Paginas/Newsletter/CorredorAtlantico2018.aspx>. [Consulta: diciembre, 2022].

PUERTO SECO DE ANTEQUERA. 2022. *Puerto Seco de Antequera*. Disponible en: <https://puertosecodeantequera.es/localizacion/>; <https://puertosecodeantequera.es/accesibilidad/>. [Consulta: noviembre, 2022].

RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA, AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA. 2017. *Logistics Network*. Disponible en: <https://www.puertosdeandalucia.es/la-agencia/documentacion/publicaciones/itemlist/category/354-folletos-divulgativos-logistica>. [Consulta: noviembre, 2022].

SERRA, M. J. 2018. Europa estudia incluir la conexión del Corredor Mediterráneo con los ejes Atlántico y Cantábrico. *El País*. Disponible en: [https://elpais.com/ccaa/2018/07/11/valencia/1531293478\\_772764.html](https://elpais.com/ccaa/2018/07/11/valencia/1531293478_772764.html). [Consulta: noviembre, 2022].

---

Lugar y fecha de finalización del artículo:  
Sevilla, España; diciembre, 2022