Lurralde : invest. espac.	46	2023	p: 35-52	ISSN 0211-5891	ISSN 1697-3070 (e)

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LA COHESIÓN TERRITORIAL DE ANDALUCÍA. BALANCE Y PERSPECTIVAS

DR. ABRAHAM NUEVO LÓPEZ

Dpto. de Geografía – Universidad de Málaga

abraham@uma.es

DR. JESÚS VENTURA FERNÁNDEZ

Dpto. de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional – Universidad de Sevilla

jventura@us.es

DR. ANTONIO GAVIRA NARVÁEZ.

Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales – Universidad Isabel I

antonio.gavira@ui1.es

DR. MATÍAS FRANCISCO MÉRIDA RODRÍGUEZ

Dpto. de Geografía – Universidad de Málaga

mmerida@uma.es

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo principal analizar el papel del Corredor Mediterráneo en relación con la cohesión territorial y el desarrollo de la red de infraestructuras en Andalucía, sobre todo las ferroviarias. Se lleva a cabo un balance acerca de los efectos de este Corredor sobre el territorio andaluz, así como de sus perspectivas de futuro, en particular lo concerniente a carencias y asignaturas pendientes en este campo. Desde el punto de vista metodológico se presenta un artículo crítico, de revisión, que tiene en cuenta tanto la literatura especializada más destacada como los planes y políticas públicas de transportes en el marco de la Unión Europea y su aplicación en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Se concluye que el Corredor Mediterráneo puede tener resultados prometedores en aras a la cohesión territorial de Andalucía, pero para ello hay que resolver tres obstáculos principales: superar el modelo de la España radial; mejorar la convergencia interregional (tanto española como europea); y romper las inercias localistas, dentro de Andalucía, que presionan en contra de la tendencia cohesionadora que alimenta el Corredor Mediterráneo.

Palabras clave: articulación territorial, infraestructuras de transporte, redes logísticas, Corredor Mediterráneo, Andalucía.

Abstract

The main objective of this article is to analyse the role of the Mediterranean Corridor in relation to territorial cohesion and the development of the infrastructure network in Andalusia, especially the railway infrastructure. An assessment is made of the effects of this Corridor on the Andalusian territory, as well as its prospects, regarding the shortcomings and pending issues in this field. From the methodological point of view, a critical review article is presented which considers both the most important specialised literature and the public transport plans and policies within the framework of the European Union and their application in the Autonomous Community of Andalusia. It concludes that the Mediterranean Corridor can have promising results in terms of territorial cohesion in Andalusia, but three main obstacles must be resolved: overcoming the model of radial Spain; improving interregional convergence (both Spanish and European); and breaking the localist inertias within Andalusia that are pushing against the cohesive tendency that feeds the Mediterranean Corridor.

Keywords: territorial articulation, transport infrastructures, logistics networks, Mediterranean Corridor, Andalusia.

Resumé

L'objectif principal de cet article est d'analyser le rôle du corridor méditerranéen par rapport à la cohésion territoriale et au développement du réseau d'infrastructures en Andalousie, notamment le réseau ferroviaire. Une évaluation est faite des effets de ce corridor sur le territoire andalou, ainsi que de ses perspectives, notamment en ce qui concerne les lacunes et les questions en suspens dans ce domaine. D'un point de vue méthodologique, un article de revue critique est présenté qui prend en compte à la fois la littérature spécialisée la plus importante et les plans et politiques de transport public dans le cadre de l'Union européenne et leur application dans la Communauté autonome d'Andalousie. Il conclut que le Corridor méditerranéen peut avoir des résultats prometteurs en termes de cohésion territoriale en Andalousie, mais que trois obstacles principaux doivent être résolus : surmonter le modèle de l'Espagne radiale; améliorer la convergence interrégionale (tant espagnole qu'européenne); et briser les inerties localistes au sein de l'Andalousie qui poussent contre la tendance cohésive qui alimente le Corridor méditerranéen.

Mots-clés: articulation territoriale, infrastructures de transport, réseaux logistiques, Corridor méditerranéen, Andalousie.

Laburpena

Artikulu honen helburu nagusia Mediterraneoko Korridoreak lurralde kohesioarekin eta Andaluziako azpiegituren sarearen garapenarekin, batez ere trenbideekin, duen zeregina aztertzea da. Balantzea egiten da Korridore honek Andaluziako lurraldean dituen eraginei buruz, baita etorkizuneko aurreikuspenei buruz ere, bereziki arlo honetako gabeziei eta

pendiente dauden gaiei dagokienez. Metodologiaren ikuspuntutik, Europar Batasunaren esparruko literatura espezializatu eta garraio publikoko plan eta politika aipagarrienak eta Andaluziako Foru Erkidegoan aplikatzea kontuan hartzen dituen berrikuspen kritikoko artikulu bat aurkezten da. Andaluzian lurralde kohesioaren alde Mediterraneoko Korridoreak emaitza itxaropentsuak izan ditzakeela ondorioztatzen da, baina horretarako hiru oztopo nagusi konpondu behar dira: Espainia erradialaren eredua gainditu; eskualdeen arteko konbergentzia hobetzea (Espainiakoa zein Europakoa); eta apurtu inertzia lokalista, Andaluzia barruan, Mediterraneoko Korridorea elikatzen duen joera kohesionatuari aurre egiten diona.

Gako-hitzak: lurralde-artikulazioa, garraio-azpiegiturak, sare logistikoak, Mediterraneoko korridorea, Andaluzia.

1. Origen y motivación del estudio: el Corredor Mediterráneo y las redes de transportes como elementos cohesionadores del territorio europeo

En el mundo globalizado, y cada vez más interdependiente, los transportes y la logística ocupan un papel preponderante a nivel social y económico. Más importante si cabe es en regiones, como Andalucía, que tienen una posición geográfica periférica y de bisagra entre distintas áreas: Atlántico, Mediterráneo y norte de África (POTA, 2006), y en la que las redes de infraestructuras, logísticas y de transportes pueden contribuir a generar un entorno territorial más cohesionado y convergente respecto a las zonas más desarrolladas de la Unión Europea (UE), una región del mundo que es referente en cuanto a políticas de cohesión territorial (Fernández *et al.*, 2007). El origen y la principal motivación del presente estudio tienen que ver justamente con el papel que un proyecto como el CM puede adoptar como elemento de cohesión del territorio andaluz.

La literatura especializada (Gómez, 2000; Pérez, 2008; Condeço *et al.*, 2011a y Condeço *et al.*, 2011b) ha abundado en la cuestión de cómo el desarrollo de las redes de transporte y logísticas, así como de la intermodalidad de los medios y sus nuevas tecnologías y logística, no redunda solamente en una mejora de la eficiencia en términos económicos, sino también respecto a la cohesión social y territorial, con mayores posibilidades de futuro para la sociedad. En la UE en particular, desde que se aprobó la *Perspectiva del Desarrollo Territorial Europeo* (Potsdam, 1999), documento conocido como *Estrategia Territorial Europea* (ETE) y convertido en marco de referencia en políticas de transportes, logísticas y territoriales de la UE (y en general de la Ordenación del Territorio a escala comunitaria), se ha llevado a cabo un importante esfuerzo para minimizar la situación de aislamiento de las regiones periféricas europeas, entre ellas Andalucía, fundamentalmente mediante dos instrumentos financieros: el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y los Fondos de Cohesión (Camacho y Melikhova, 2010). La mencionada *Perspectiva del Desarrollo Territorial Europeo* fue posteriormente completada por los principios de la XII Conferencia Europea de ministros responsables de la Planificación Territorial (Hannover, 2000). En

dicha conferencia se asentó el principio básico de que para lograr la mayor integración comunitaria es imprescindible que las redes logísticas y de transportes se dinamicen, se hagan más eficientes y sostenibles, implementen un mayor uso de las nuevas tecnologías, y se articulen entre sí gracias a la intermodalidad y la interoperabilidad. Así pues, la cohesión territorial implica no solo desarrollar la diversidad de las distintas regiones de la UE, sino también la cooperación transfronteriza y la coherencia entre las distintas políticas de la UE (Camacho y Melikhova, 2010).

La característica principal de la política de transporte transeuropea, por tanto, se ha definido desde el comienzo por el objetivo supremo de la cohesión del territorio, tanto en lo relativo a la red logística y de transportes como a nivel socioeconómico (convergencia). De ahí que desde los 90 se empezara a promover públicamente el fomento de la interoperabilidad y la interconexión de las redes de transporte de la UE, buscando construir y articular las infraestructuras indispensables para dotar de mayor eficacia y eficiencia al mercado interior comunitario y lograr así los propósitos marcados en la Agenda de Lisboa (2000) para el crecimiento y el empleo, garantizando asimismo la accesibilidad a la red de transportes por parte de todos los ciudadanos, con independencia del territorio en el que vivan. De hecho, una de las aristas de mayor relevancia en esta cuestión es que, tal como la Comisión Europea determina, la cohesión del territorio que persiguen las Redes Transeuropeas de Transportes (RTE-T) —y de las que, como se verá, el CM es uno de sus proyectos más importantes— va más allá de lo puramente económico: se busca, sobre todo, alcanzar el mayor equilibrio y convergencia posible entre las diferentes regiones de la UE.

Asimismo, a escala estatal española, cabe destacar el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* (PEIT), que se aprobó por primera vez en 2005, y supuso un cambio notable en lo relativo a la mayor cohesión territorial, logística y de transportes en un país miembro de la UE como España, lográndose en paralelo otros objetivos como el incremento de la intermodalidad del sistema de transportes, tanto en España como en Andalucía; un aumento de la cooperación a nivel institucional entre Andalucía, España y la UE, cuestión clave para perfilar y mejorar las políticas comunes de transportes; la mejora de la financiación del sistema de transporte y de la tarificación, agilizando y flexibilizando más el sistema de transportes; la aplicación de programas para la mejora de la movilidad urbana, que constituyen un elemento clave para superar los embotellamientos en el tráfico de personas y de mercancías; el mayor equilibrio y accesibilidad a nivel territorial, superando, o intentando superar, los sistemas radiales tradicionales (en este aspecto, el Corredor Mediterráneo [CM] puede ser determinante para resolver dicho modelo radial en España); el aumento de la seguridad, la calidad y la eficiencia en la gestión integrada de los sistemas de transportes de todo el país; la mejora del transporte de mercancías en España y su inserción en los principales ejes de transporte europeos, como el CM (Ministerio de Transportes, 2005).

2. Objetivos y metodología aplicada

El objetivo principal de esta investigación es examinar el impacto que tiene en el presente, y que puede tener en el futuro, el CM en relación con la vertebración y accesibilidad territorial de Andalucía, así como el papel de dicho corredor en la inserción de las redes logísticas y de transporte andaluzas en la cadena logística global. Se ha seleccionado como objeto de estudio al CM por considerar que este es el que más relevancia y proyección puede tener tanto en Andalucía como en el resto de la España mediterránea. Toda la información recopilada se ha seleccionado partiendo de una hipótesis de trabajo según la cual el CM, todavía insuficientemente desarrollado y explotado, puede redundar de forma favorable en el desarrollo de la red de transportes y en la profundización de la cohesión territorial de Andalucía.

El trabajo tiene diferentes destinatarios. En primer lugar, estudiosos y académicos a los que las conclusiones extraídas en el artículo les puedan resultar útiles para abordar futuras líneas de investigación. En segundo, la ciudadanía en general, interesada y preocupada por el impacto que está suponiendo, *de facto*, el CM para empresas, particulares, etc. Y, en último término, autoridades competentes y gestores públicos con responsabilidades para aplicar y modificar las políticas públicas de transporte y logística.

El trabajo hace uso de una metodología cualitativa. Se trata de un artículo de revisión que emplea cuatro fuentes de información principales: primarias, bajo la forma de documentos institucionales, tanto de la Junta de Andalucía como de los distintos ministerios competentes en materia de transportes en España; artículos de revistas especializadas en transportes y logística; fuentes periodísticas que dan cuenta de la evolución del CM, de los conflictos que han ido surgiendo, de los avances logrados y de las insuficiencias detectadas; y, por último, se han tenido en cuenta, para el análisis crítico, las publicaciones de organismos y *think-tanks*[1] del mundo del transporte y la logística, como el Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO).

Partiendo del objetivo principal formulado, la presente investigación se ha desarrollado como un proceso que comienza con la fase de revisión bibliográfica, acudiendo a las clases de fuentes anteriormente mencionadas; y, con posterioridad, se ha seleccionado la información bajo el criterio de centrarse en el problema de la cohesión y la accesibilidad desde el punto de vista territorial, con aplicación al caso del CM en Andalucía.

1 "Los laboratorios de ideas —los llamados think tanks— son grupos de expertos de naturaleza investigadora y carácter multidisciplinar orientados a la reflexión intelectual y a la proposición de ideas referentes a las políticas públicas. Pueden ser independientes o afiliados a una ideología o partido político y suelen actuar de puente entre el mundo académico y político sirviendo, a su vez, al interés público con investigaciones básicas o aplicadas con un lenguaje inteligible tanto para la opinión pública como por para el propio legislador" (Ponsa, 2015, párr. 5.º).

3. El Corredor Mediterráneo. Evolución y perspectivas de desarrollo en Andalucía

3.1. Historia y evolución del Corredor Mediterráneo

Las infraestructuras ferroviarias del CM tienen su origen en la articulación de las RTE-T, desarrolladas a partir de 2014 en el marco de las nuevas políticas de transporte de mercancías, especialmente sensibilizadas con la sostenibilidad, la innovación, la cohesión y la eficiencia. Desde que se puso encima de la mesa la necesidad de construir una red interoperativa en la antigua Comunidad Económica Europea (CEE) por parte del Consejo de las Comunidades Europeas, en 1990[2], y, con posterioridad, desde que se aprobaron los tratados de Maastricht, Ámsterdam y Niza, las RTE-T han devenido en uno de los principales elementos para la cohesión de todo el territorio comunitario, tanto desde el punto de vista social como económico y logístico. Igualmente, en 1993, el Consejo Europeo de Copenhague, así como la cumbre de Essen (1994), también se plantearon como objetivo el impulso de las RTE-T. En documentos tan importantes como el *Libro Blanco sobre los Transportes* de la Unión Europea (Comisión Europea, 2011) se defendió la necesidad de crear un eje, por tren (autopista ferroviaria), que conectara Sevilla, como capital de Andalucía, y toda esta región, con el norte de Europa. Se instituyó, asimismo, el Instrumento Europeo de Conexión, pensado para financiar las importantes obras que desde entonces se iban a acometer en infraestructuras a través de los diversos países de la Unión (Boira, 2007; CETMO, 2020).

En la actualidad, el CM[3] discurre desde el suroeste de España y llega a la frontera de Hungría con Ucrania, tal y como se muestra en la Ilustración 1, donde se recogen las principales líneas ferroviarias que lo conforman, constituyendo el principal eje este-oeste de las RTE-T al sur de los Alpes. Desde el punto de vista de las políticas de transporte y la interoperabilidad, este Corredor se está desplegando como un mecanismo de mejora de la conectividad de toda la península ibérica, y, en especial, de la cuenca mediterránea, con una implementación operacional ferroviaria, portuaria, multimodal y rodada. Se trata, por tanto, de un eje ferroviario, pero orientado igualmente al objetivo supremo de la intermodalidad e interoperabilidad de los transportes, para articular así una red más flexible, competitiva y eficiente. A nivel económico, las regiones de la UE que integran el CM crean en torno

2 Fue en 1990 cuando se delinearon los 14 ejes prioritarios en lo relativo a la alta velocidad en Europa: Hamburgo-Copenhague; Belfast-Dublín-Holyhead-Crewe; Utrecht-Arnhme-Emmerich-Duisburgo; interconexiones en las cercanías de Estrasburgo y Sarrebruck; Londres-túnel; Bruselas-Luxemburgo; Rin-Ródano; Lyon-Turín; Madrid-Barcelona-Perpiñán; Oporto-Lisboa-Madrid y Vitoria-Dax; Milán-Basilea; eje del Brennero; Tarvisio-Viena; y enlaces hacia y en el interior de Grecia (Boira, 2007).

3 Además del CM, por la Red de Adif discurren otros dos corredores ferroviarios: el Corredor Atlántico (anteriormente, denominado *Corredor Ferroviario de Mercancías 4*) y el Corredor Europeo de Mercancías 6, que es parte de los corredores Atlántico y Mediterráneo de la Red RTE-T, respectivamente (Adif, 2022).

al 17% del PIB de toda la Unión. En la actualidad, el Corredor cuenta con un total de 70 nodos principales, incluyendo 12 puertos marítimos de alta competitividad extendidos a lo largo de la costa mediterránea occidental y central. El sistema de puertos del Corredor del Mediterráneo llegó a facturar en 2018 el 12% de toda la carga que transita por los puertos de la Unión; de hecho, entre 2010 y 2017 los puertos marítimos del CM crecieron en mayor medida que los puertos del mar del Norte durante el mismo periodo de referencia. El Corredor también tiene un alto potencial en cuanto al transporte de pasajeros: en 2015, 81 millones de ciudadanos cruzaron por tren la zona que comprende España, Francia e Italia. Desde el punto de vista de la multimodalidad y la interoperabilidad, el Corredor permite conectar cada vez más regiones (mercancías y pasajeros) mediante la red ferroviaria convencional y de alta velocidad, así como las carreteras y puertos marítimos de los distintos puntos que forman la red transeuropea (Comisión Europea, 2018; CETMO, 2020).

Ilustración 1. Nodos del CM

Fuente: Mediterranean Rail Freight Corridor (2022).

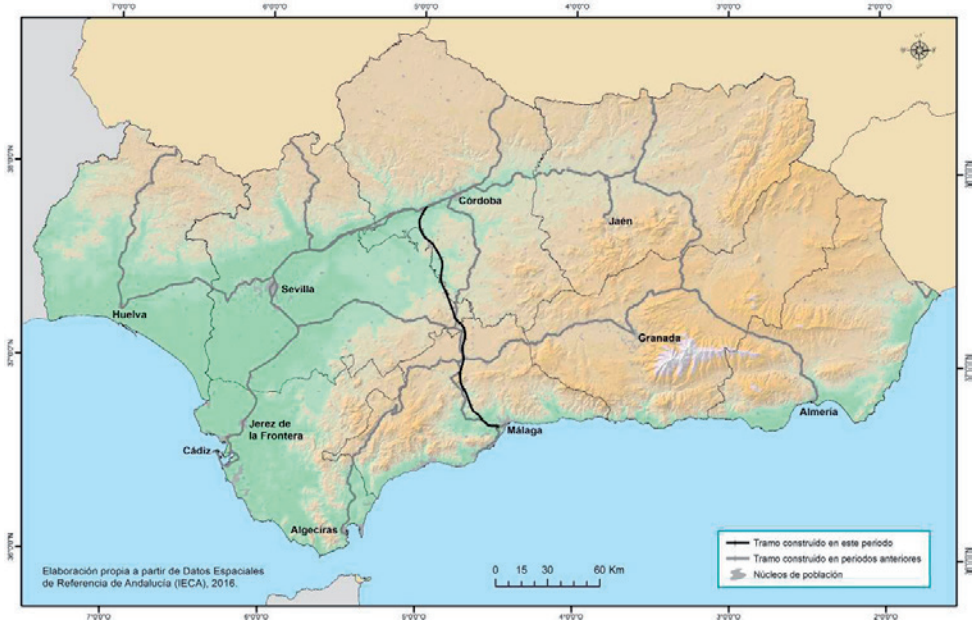
3.2. Resultados del Corredor Mediterráneo en Andalucía. Balance y perspectivas de futuro

Una vez que se proyectó el CM y comenzaron a implementarse las primeras fases de actuación sobre el territorio andaluz, y en concreto sobre su litoral, se pusieron de manifiesto sus carencias desde el punto de vista de las infraestructuras ferroviarias en especial. Se parte de la premisa de que Andalucía ha terminado por convertirse, pese a las limitaciones actuales de su red de transportes y logística, en una zona clave en los flujos de mercancías entre Europa y el norte de África (Salvador, 2002), posición que ha mejorado gracias a los

proyectos de mejora de la red acometidos a lo largo de los últimos años para renovar el trazado y para introducir trenes más modernos (Gavira y Ventura, 2017).

Actualmente, la red ferroviaria de Andalucía está articulada por una serie de redes: la que circula por el valle del Guadalquivir, paralela a la arteria de la A-4, que conecta Cádiz, Sevilla y Córdoba, prosiguiendo hasta Madrid; la que comunica a Huelva con Sevilla; la que conecta a Algeciras con Granada, discurriendo las vías por las depresiones del surco intrabético (Antequera, Ronda); o la línea transversal que une Granada y Sevilla, tal y como muestra la ilustración 2:

Ilustración 2. Red ferroviaria de Andalucía (2001-2016).



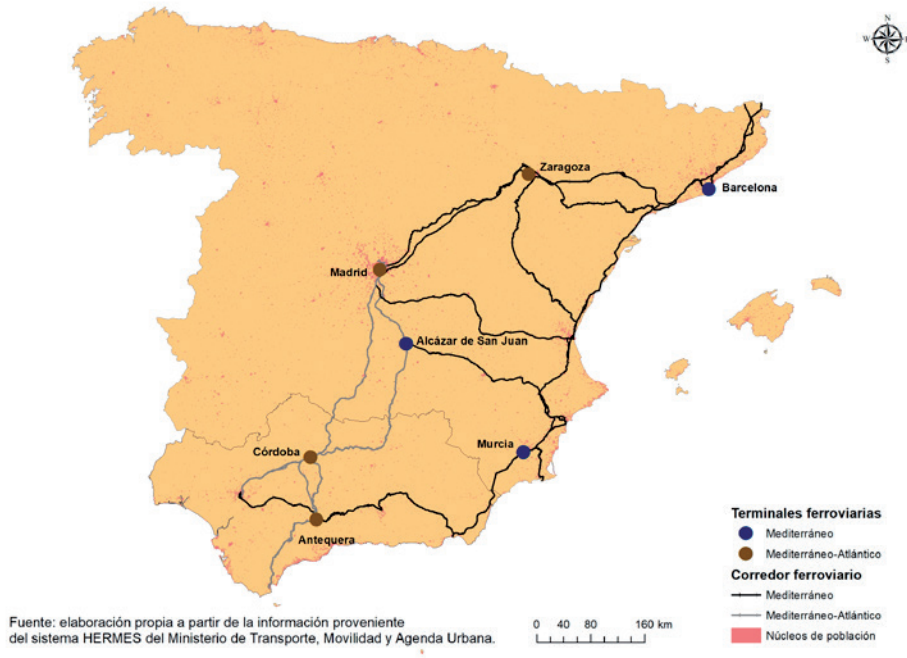
Fuente: Gavira y Ventura (2017).

Asimismo, las más importantes redes ferroviarias de las áreas metropolitanas andaluzas, algunas de las cuales se encuentran en el litoral o próximas a este, se localizan en los centros neurálgicos de la región respecto a la actividad económica, la vitalidad demográfica y el tráfico de mercancías y de pasajeros, destacando en especial la Bahía de Cádiz, Sevilla y Málaga. Entre los vacíos y limitaciones más significativos, cabe destacar las provincias de Granada, Huelva, Almería y, salvo la Bahía de Cádiz, la propia provincia de Cádiz, las cuales tienen una media de km de red ferroviaria por debajo de la media española y andaluza. Desde un comienzo la calidad de los servicios prestados por las infraestructuras ferroviarias en Andalucía ha adolecido de dos limitaciones fundamentales: en primer lugar, la falta de planificación, y, en segundo, la carencia de mantenimiento y de renovación de la

red (Gavira y Ventura, 2013), algo que, como se verá a lo largo del presente artículo, solo ha sido superado en parte por el CM, así como por el Corredor Atlántico en lo relativo a la franja atlántica de la región andaluza. Hoy por hoy, solo Sevilla cuenta con comunicación ferroviaria directa con las restantes capitales provinciales de Andalucía, mientras que Málaga, por ejemplo, únicamente está comunicada directamente con Sevilla y Córdoba, y Huelva con Sevilla, lo cual ha tendido a reproducir un modelo similar al de la España radial tradicional, pero dentro de la propia Andalucía. A ello hay que agregar el hecho de que persisten deficiencias relativas a la contribución y las oportunidades de las ocho provincias en las redes de transporte de mercancías por ferrocarril, fallando, por tanto, el principio de cohesión territorial, además del cuello de botella que se da en la línea sin electrificar que discurre desde Algeciras hasta Bobadilla, la que más significación reviste desde el punto de vista económico para toda la región.

En la ilustración 3 queda recogido el trazado actual que tendrían los corredores Mediterráneo y Mediterráneo-Atlántico, según información proveniente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España. No obstante, al tratarse en algunos casos de una planificación de las infraestructuras que lo van a soportar, pueden incorporarse algunas modificaciones importantes en el trazado final, así como en sus terminales ferroviarias.

Ilustración 3. Red ferroviaria del CM en España



Fuente: elaboración propia a partir de la información proveniente del sistema HERMES del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

En un principio el trazado del CM fue objeto de discusiones y protestas, dado que no discurría por el litoral mediterráneo andaluz, algo que solo se ha empezado a resolver, y parcialmente, en tiempos recientes; de hecho, la costa andaluza sigue careciendo de infraestructuras ferroviarias de ningún tipo, con la salvedad del servicio de cercanías de Málaga-Fuengirola. Por el contrario, habida cuenta de que el CM llega hasta Sevilla, tiene un alto potencial cohesionador y vertebrador de toda la región, no solo de las provincias orientales, más cercanas al eje mediterráneo, lo que se demuestra también por la comunicación que se ha establecido con otros nodos o ejes de transportes como el Corredor Central de Córdoba, los núcleos de Huelva y Cádiz respecto a Sevilla, y, más importante aún, con el Corredor Atlántico, en el cual Huelva ocupa una posición estratégica.

En la actualidad, el CM ha protagonizado significativos avances en lo que respecta a la mayor y mejor conectividad intermodal e interoperable de los distintos nodos europeos, y, en particular, españoles y andaluces. Por ejemplo, a nivel viario, se ha finalizado, a principios de 2020, la construcción de la carretera de circunvalación de Vandellòs (Cataluña), que ha resuelto el problema de embotellamiento provocado por el tramo de vía única entre el citado municipio y la provincia de Tarragona; ello ha supuesto también la reducción del tiempo de viaje entre dos grandes nodos urbanos del Corredor en España: Valencia y Barcelona. Asimismo, también a nivel viario, como impulso del Corredor, entre las provincias catalanas de Barcelona y Tarragona se han iniciado las obras de instalación de un tercer carril viario en las vías convencionales. Por último, se prevé la ampliación de la plataforma que une Castellón y Valencia, en proyecto para aumentar la capacidad de la línea; y respecto a la línea en sí, cabe agregar que las futuras vías de ancho internacional, que se encuentran aún en estudio, harán posible el servicio de alta velocidad, con la consecuencia de que liberarán capacidad adicional en relación con el tráfico de mercancías en las vías ya existentes (CETMO, 2020). También está en proceso de finalización la construcción de una nueva infraestructura que conecte la región de Murcia con la red de alta velocidad. En lo que respecta a Andalucía, el tramo ferroviario entre Almería y Granada se va a electrificar y se va a actualizar el gálibo UIC. No obstante, si bien han comenzado los trabajos de preparación de la línea ferroviaria Antequera-Algeciras, con la construcción de dos subestaciones eléctricas para la adecuada electrificación de la línea (CETMO, 2020; Medina, 2022), lo cierto es que el tramo a Algeciras, además de presentar múltiples limitaciones incluye actuaciones que se pueden considerar como insuficientes, y, además, su renovación es una reivindicación histórica que se ha desatendido en repetidas ocasiones.

La situación provocada por la Covid-19 y la posterior asignación y reparto de fondos por parte de la UE ha provocado igualmente un nuevo choque de intereses entre la Administración Central y la Autonómica. Por ejemplo, en noviembre de 2021 la Junta de Andalucía exigió al Gobierno central el empleo de los fondos europeos para agilizar las obras del CM, argumentando que esta es la forma más eficaz de acabar con los cuellos de botella en el transporte de mercancías. La Junta de Andalucía ha enfatizado la importancia del CM

para una provincia como Granada, en concreto por su conexión con un nodo logístico de relevancia creciente, Motril, así como la conexión del CM con el Corredor Central (*La Vanguardia*, 2022). Sin embargo, más allá de las promesas y declaraciones, Granada continúa siendo la única provincia de España con salida al mar que carece de tren en el litoral, por lo que sigue sin avanzarse en el ramal prometido entre el relevante nodo portuario de Motril y Granada capital (López, 2022*b*). Esta es una realidad que Granada comparte con Málaga, por cuya costa solo discurren los servicios de trenes de cercanías en la actualidad.

En cualquier caso, son varias e importantes las obras aún pendientes del CM en Andalucía. Hay que decir, en primer lugar, que la infraestructura ya cuenta con grandes retrasos que aplazan su finalización al menos hasta 2030. Ello significa que el Corredor se está atascando en Andalucía, fundamentalmente por las carencias previas que tenía la Comunidad en materia de infraestructuras ferroviarias. El problema principal del Corredor que se ha proyectado en Andalucía afecta, sobre todo, al tramo Murcia-Almería (Murcia-Pulpí-Águilas); si bien, por problemas técnicos, el tramo Murcia-Pulpí de la línea se ha tenido que cerrar al tráfico y no se volverá a abrir hasta que finalicen las obras. Si bien el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) se ha propuesto que la Alta Velocidad Española (AVE) llegue a Almería en 2026, lo cierto es que el proyecto se está ralentizando, sobre todo por las dificultades técnicas que entraña el soterramiento de la localidad murciana de Lorca. Respecto al tramo de Almería-Málaga-Algeciras, no se ha proyectado en el CM, lo cual es precisamente una de las críticas más recurrentes con relación al trazado del Corredor. Además, existe el problema de que para poder continuar hacia Almería con ancho ibérico por parte de trenes de ancho internacional, es necesario el cambiador de ancho de ejes en Granada; a ello hay que sumarle que la línea Almería-Granada, en particular, es la única del Corredor que ni siquiera está proyectada, y, si nos atenemos a lo anunciado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las obras de construcción de la adaptación de la línea convencional Almería-Granada a los requisitos técnicos del CM deberían finalizar en 2030. No obstante, se ha producido un notable progreso, puesto que estará en funcionamiento en un plazo corto de tiempo, como se ha indicado previamente, el cambiador de ancho de ejes en Granada para continuar hacia Almería. Por otra parte, téngase presente que la línea Málaga-Algeciras, que conectaría dos significativos nodos logísticos andaluces, fue propuesta en realidad por organizaciones profesionales, sociales y cívicas (Movimiento Quiero Corredor y Ferrmed[4]) y, hasta la fecha, no hay ninguna respuesta institucional ni por parte del Gobierno central ni por parte de la Junta de Andalucía; la realidad es que no forma parte del CM, por lo que no es, por ahora, un plan proyectado en el Corredor.

4 Ferrmed, en particular, se ha opuesto a que se pueda realizar cualquier modificación en el trazado del CM que excluya a Murcia (Alcántara, 2021).

En cuanto al tramo Granada-Antequera, aunque ya está operativo, lo cierto es que el AVE funciona con irregularidades y dificultades, puesto que hay tramos con vía única, tercer carril y otros en los que el tren no sobrepasa los 30 km/h; además, está pendiente de finalización la obra de la variante de Loja (Granada). En lo tocante a la línea Antequera-Algeciras, cabe decir que dicho tramo es el único que comparten los dos corredores mediterráneos (litoral y central), pero se enfrenta a un problema de solución incierta por ahora: carece de la Declaración de Impacto Ambiental. Por último, sí ha habido un pequeño avance con la adjudicación, por parte del MITMA, del estudio funcional de la línea Guadix-Baza-Lorca (Corredor del Mediterráneo, 2022), y que en ningún caso debe confundirse con la rehabilitación de la línea ferroviaria en desuso Guadix-Almendricos como "vía verde" o itinerario no motorizado.

Todos estos problemas se deben, según el coordinador del CM del Gobierno central, Josep Vicent Boira, al enfoque que ha absolutizado el desarrollo de Madrid y la España radial en detrimento del desarrollo del resto de nodos de la red española, además de a la carencia de un proyecto de infraestructuras europeo, que no existió como tal hasta el 2011. En este sentido, el CM constituiría el vector para poder superar el modelo de la España radial que explica gran parte de los problemas acuciantes que afronta el arco mediterráneo español, así como otras zonas periféricas, y en particular Andalucía (Canela, 2021; Rovira, 2021). Problemas que han despertado recientemente las quejas de importantes empresarios del arco mediterráneo, que lamentan los incumplimientos del Gobierno central en su promesa de hacer llegar el Corredor hasta la provincia de Almería, donde la desconexión ferroviaria con el resto de Andalucía y de España queda supeditada a la proyección de que el AVE con Murcia se ejecute antes del ramal con Granada (cuya provincia exigió adelantar las obras a Almería del Corredor, incluyendo en este eje a la localidad granadina de Baza), y que debería estar finalizado antes de 2030. La última propuesta de Adif, en todo caso, no ha contentado a los representantes de los principales implicados de las provincias de Granada y Almería, por lo que el conflicto persiste, pues, pese al plan del Gobierno central de destinar 615 millones de euros a las obras necesarias para integrar ambas provincias en el Corredor; y lo cierto es que no se prevé un comienzo claro de las obras hasta, al menos, 2026. Para el caso de Granada, proyectos excesivamente ambiciosos no invitan a que se cumplan objetivos más básicos que ayudarían a desarrollar mejor la conexión de la provincia con el CM, tal y como puso de manifiesto el anulado por el TSJA *Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía* para dicha provincia (Garrido y Sánchez, 2018; Moreno, 2018; Martínez, 2021; López, 2022*a*; Holgado, 2022*a*; Holgado, 2022*b*).

Otra de las causas de fondo de los retrasos e incidencias en el desarrollo del Corredor del Mediterráneo en Andalucía tiene que ver con la contradicción de intereses entre los dos trazados principales: uno, el central (fundamentalmente, Sevilla, Córdoba y Algeciras), que apuesta por mejorar la conexión con Madrid, lo que acentuaría la mentalidad de la España radial, y otro trazado, el litoral (fundamentalmente, Málaga, Granada y Almería), que pugna

por una mejor conexión con todo el arco mediterráneo, Francia y el resto de Europa. Esta contradicción complica el encaje del proyecto y, por tanto, la propia cohesión territorial de Andalucía (Enguix, 2022). Pero la raíz de la cuestión no es de infraestructuras, sino más bien de intereses económicos y políticos. Algo que tampoco es ajeno a las disputas entre administraciones, como refleja el *Plan de Infraestructuras de Transportes y Movilidad en Andalucía* 2021-2030 (PITMA), presentado en noviembre de 2021 (y pendiente aún de aprobación definitiva), donde el gobierno autonómico regional expone las siguientes quejas:

> "*Los horizontes de puesta en servicio de estos tramos de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) que discurren por Andalucía se van posponiendo en el tiempo, por los bajos ritmos de ejecución o dotación presupuestaria y, además, las soluciones técnicas adoptadas están muy por debajo de los estándares implementados por el Ministerio competente en otros territorios*" (Junta de Andalucía, 2021, pp. 90-91).

4. Conclusiones y líneas futuras de trabajo

Se concluye que el CM está insuficientemente desarrollado en Andalucía (también en el resto de la cuenca mediterránea española), pero sigue siendo un activo económico y de infraestructuras harto prometedor si se cumplen los planes previstos, para lo cual es indispensable solventar problemas, carencias y contradicciones históricas relativas tanto a la naturaleza de la España radial como a la falta de convergencia entre regiones dentro de España y en el conjunto de la UE.

Una de las asignaturas pendientes y más urgentes es la aceleración de las obras sin ejecutar, sobre todo en el tramo que afecta a Almería y a la parte interior de las provincias de Málaga y Granada, relacionado con el avance de las obras del tramo interior en la provincia de Murcia, que sirve de engarce entre el extremo oriental andaluz y la Comunidad Valenciana. Sin obviar el hecho de que es más importante, desde el punto de vista económico, el trazado Algeciras-Bobadilla, es imprescindible que haya una voluntad política compartida entre las distintas administraciones públicas; aunque el equilibrio presupuestario-económico es fundamental, y para ello es necesario que previamente haya acuerdos y decisiones a nivel político que permitan agilizar y dar cumplimiento lo más pronto posible a las obras necesarias para el total despliegue del CM.

Se considera, en todo caso, que uno de los principales escollos a superar está dentro de Andalucía: se trata de saber responder en el futuro a la tarea de aunar esfuerzos conjuntos de sus ocho provincias y de los cuatro dominios territoriales de la región (POTA, 2006), superando las inercias localistas que llevan a que ahora mismo haya dos grandes *almas* dentro del proyecto: una, más volcada hacia la España radial; y otra, que intenta abrirse paso por el arco mediterráneo y el resto de Europa. A este respecto, la excesiva centralidad que ha ejercido tradicionalmente Madrid en el marco de la España radial puede ser en gran medida superada gracias al despliegue del CM, más incluso que con el Corredor Atlántico,

pues el primero puede generar una dinámica diferente, si bien interconectado al Corredor Atlántico y a la capital de España, que lo haga destacar como nudo de comunicaciones de mercancías y de personas por todo el arco mediterráneo hacia el conjunto de la UE. Siguiendo a Nuevo y Mérida (2022), tanto el CM como el Corredor Atlántico constituyen dos proyectos infraestructurales determinantes para Andalucía, que pretenden reforzar los vínculos de toda la red logística y de transportes de la región, y mejorar, de este modo, la posición de competitividad de la Comunidad andaluza.

En cuanto a futuras líneas de trabajo, sería interesante analizar si existen otras regiones de Europa que enfrenten problemas similares a los que afectan a Andalucía en relación con el CM. Asimismo, otra línea de trabajo de interés sería examinar cuál ha sido la evolución de otro de los corredores más importantes de las RTE-T: el Corredor Atlántico, así como la comparación entre los grados de desarrollo de uno y otro, ambos de importancia estratégica para la región andaluza.

5. Agradecimientos y financiación

La investigación llevada a cabo ha sido posible por la financiación obtenida por la Unión Europea-NextGenerationEU y gracias a la que uno de los autores, Abraham Nuevo, disfruta de un contrato postdoctoral Margarita Salas.

Referencias

ADIF, 2022. Corredores Europeos. Disponible en: https://www.adif.es/sobre-adif/red-ferroviaria/corredores-transeuropeos [consulta: 13 de abril de 2022].

ALCÁNTARA, C., 2021. Ferrmed se opone a cualquier modificación del Corredor Mediterráneo que margine a la Región. *Murcia Plaza*. 15 de enero. Disponible en: https://murciaplaza.com/ferrmed-se-opone-a-cualquier-modificacion-del-corredor-mediterraneoque-margine-a-la-region [consulta: 28 de abril de 2022]

BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, 2007. El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): historia de un desencuentro. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, nº 44, pp. 44-57 [consulta: mayo de 2022]. Disponible en: https://raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/103944

CAMACHO BALLESTA, José Antonio y MELIKHOVA, Yulia, 2010. Perspectiva territorial de la Unión Europea: el largo camino hacia la cohesión territorial. *Cuadernos Geográficos*. Granada: Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada, nº 47, pp. 169-188 [consulta: junio de 2022]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3716897

CANELA, Joan, 2021. Entrevista a Josep Vicent Boira. "El retraso en el corredor mediterráneo es consecuencia de una mentalidad que pone la ideología por delante de la realidad". *Público*. 12 de noviembre. Disponible en: https://www.publico.es/entrevistas/entrevista-josep-vicent-boira-retraso-corredor-mediterraneo-consecuencia-mentalidad-pone-ideologia-delante-realidad.html [consulta: 30 de julio de 2022].

CENTRO DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE PARA EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL, 2020. Key Features and Challenges for the Mediterranean Corridor. En: CETMO [en línea]. Disponible en: https://www.cetmo.org/covid-19-impact-logistics-mediterranean-corridor/ [consulta: 7 de septiembre de 2022].

COMISIÓN EUROPEA, 2011. *LIBRO BLANCO. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*. En: Comisión Europea [en línea]. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF [consulta: 23 de abril de 2022]

COMISIÓN EUROPEA, 2018. CEF support to Mediterranean Corridor. En: Comisión Europea [en línea]. Disponible en: https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/201803_corridor_report_med_withcover_0.pdf [consulta: 9 de octubre de 2022].

CONDEÇO MELHORADO, Ana, GUTIÉRREZ PUEBLA, Javier y GARCÍA PALOMARES, Juan Carlos, 2011*a*. Spatial impacts of road pricing: Accessibility, regional spillovers and territorial cohesion. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Elsevier, Science Direct, nº 45, pp. 185-203 [consulta: abril de 2022]. Disponible en: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856410001618

CONDEÇO MELHORADO, Ana, MARTÍN, Juan Carlos y GUTIÉRREZ PUEBLA, Javier, 2011*b*. Regional spillovers of transport infrastructure investment: A territorial cohesion analysis. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, nº 4, pp. 389-404 [consulta: agosto de 2022]. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/267829773_Regional_Spillovers_of_Transport_Infrastructure_Investment_A_Territorial_Cohesion_Analysis

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/fomentoarticulacionde lterritorioyvivienda/areas/ordenacion/pota/paginas/plan-pota.html [consulta: 1 de junio de 2022].

CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO, 2022. Estas son las obras pendientes del Corredor Mediterráneo en Andalucía. Disponible en: https://elcorredormediterraneo.com/obras-andalucia/ [consulta: 2 de agosto de 2022]

ENGUIX, Salvador, 2022. Andalucía quiere los dos trazados del corredor mediterráneo pero prioriza el central. *La Vanguardia*. 6 de junio. Disponible en: https://www.lavanguardia.com/politica/20220606/8314102/andalucia-quiere-dos-trazados-corredor-mediterraneo-sigue-potenciar.html [consulta: 30 de septiembre de 2022].

FERNÁNDEZ TABALES, Alfonso, MENDOZA BONET, Aida, PEDREGAL MATEOS, Belén y ZOIDO NARANJO, Florencio, 2007. Relaciones entre cohesión, diversidad y desarrollo territorial. Aplicaciones en Andalucía. En: *XX Congreso AGE: "La Geografía en la frontera de los conocimientos"* [en línea]. Sevilla [consulta: 12 de octubre de 2022]. Disponible en: https://core.ac.uk/download/pdf/51400964.pdf

GARRIDO CLAVERO, Juan y SÁNCHEZ DEL ÁRBOL, Miguel Ángel, 2018. Evaluación del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía en la provincia de Granada. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada* [en línea]. Granada: Universidad de Granada, nº 1, pp. 110-131 [consulta: marzo de 2022]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6404927.pdf

GAVIRA NARVÁEZ, Antonio y VENTURA FERNÁNDEZ, Jesús, 2013. Procesos actuales y perspectivas para el transporte ferroviario de viajeros en Andalucía. *Investigaciones Geográficas* [en línea]. Alicante: Universitat d'Alacant, nº 59, pp. 25-41 [consulta: abril de 2022]. Disponible en: https://www.investigacionesgeograficas.com/article/view/2013-n59-procesos-actuales-y-perspectivas-para-el-transporte-ferroviario-de-viajeros-en-andalucia

GAVIRA NARVÁEZ, Antonio y VENTURA FERNÁNDEZ, Jesús, 2017. Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Andalucía. *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada* [en línea]. Granada: Universidad de Granada, nº 56, pp. 283-305 [consulta: mayo de 2022]. Disponible en: https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/4866

GÓMEZ PIÑEIRO, Javier, 2000. Redes y sistemas de transporte en relación con la cohesión regional. En: *Las redes transeuropeas (RTE) y el modelo general de la Unión Europea* [en línea]. Bilbao [consulta: enero de 2022]. Disponible en: http://www.ingeba.org/ikerketa/transporte/gomtrans.htm

GÓMEZ, Iván, 2022. La mejora de la línea de tren permitirá reducir el viaje a Granada a poco más de hora y media. *Diario de Almería*. 22 de abril. Disponible en: https://www.diariodealmeria.es/almeria/mejora-linea-Granada-permitira-reducir_0_1676832557.html [consulta: 28 de mayo de 2022].

HOLGADO, Álvaro, 2022*a*. Granada y Almería, condenadas a quedarse atrás en el Corredor Mediterráneo tras la propuesta de Adif. *ABC*. 8 de abril. Disponible en: https://sevilla.abc.es/andalucia/granada/sevi-granada-y-almeria-condenadas-quedarse-atras-corredor-mediterraneo-tras-propuesta-adif-202204082024_noticia.html [consulta: 29 de mayo de 2022].

HOLGADO, Álvaro (2022*b*). El Corredor Mediterráneo evitará un 'agujero negro' entre Granada y Almería con una inversión que se estima en 615 millones de euros. *ABC*. 24 de abril. Disponible en: https://sevilla.abc.es/andalucia/granada/sevi-corredor-mediterraneo-evitara-agujero-negro-entre-granada-y-almeria-inversion-estima-615-millones-euros-202203241612_noticia.html [consulta: 30 de mayo de 2022].

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 [consulta: 23 de septiembre de 2022].

La Vanguardia (2022). La Junta ve prioritarios para Granada los corredores Mediterráneo, Central y la conexión ferroviaria con Motril. *La Vanguardia*. 17 de marzo. Disponible en: https://www.lavanguardia.com/local/sevilla/20220317/8132257/junta-ve-prioritarios-granada-corredores-mediterraneo-central-conexion-ferroviaria-motril.html [consulta: 11 de junio de 2022].

LÓPEZ, Álvaro, 2022*a*. Almería no tendrá tren con el resto de Andalucía durante tres años por las obras del Corredor Mediterráneo. *Eldiario*. 14 de mayo. Disponible en: https://www.eldiario.es/andalucia/almeria/almeria-no-tendra-tren-resto-andalucia-durante-tres-anos-obras-corredor-mediterraneo_1_8961663.html [1 de junio de 2022].

LÓPEZ, Álvaro, 2022*b*. Granada es la única provincia española con salida al mar que no tiene tren en la costa. *Eldiario*. 14 de enero. Disponible en: https://www.eldiario.es/andalucia/granada/granada-unica-provincia-espanola-salida-mar-no-tren-costa_1_8643773.html [consulta: 2 de junio de 2022].

LÓPEZ, Jaime, 2021. El corredor del Mediterráneo y el puerto de Algeciras, cuentas pendientes con Andalucía. *El Confidencial*. 23 de septiembre. Disponible en: https://www.elconfidencial.com/espana/andalucia/2021-09-23/andalucia-investors-day-empresas-junta-de-andalucia-bra_3293451/ [consulta: 4 de junio de 2022].

MARTÍNEZ, Francisco José, 2021. Queremos corredor ferroviario. *Huelva Información*. 25 de noviembre. Disponible en: https://www.huelvainformacion.es/opinion/tribuna/Queremos-corredor-ferroviario_0_1632436743.html [consulta: 7 de julio de 2022].

MEDINA, Juan José, 2022. Granada conocerá su papel en el Corredor Mediterráneo en febrero de 2022. *Granada Hoy*. 16 de noviembre. Disponible en: https://www.granadahoy.com/granada/Granada-Corredor-Mediterraneo-febrero-2022_0_1629437953.html [consulta: 17 de mayo de 2022].

MEDITERRANEAN RAIL FREIGHT CORRIDOR, 2022. Mediterranean Rail Freight Corridor aims at making international rail freight transport more competitive and attractive. Disponible en: https://www.medrfc.eu/ [consulta: 13 de septiembre de 2022].

MINISTERIO DE TRANSPORTES, 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: 3 de marzo de 2022].

MORENO NAVARRO, Jesús Gabriel, 2018. Andalucía en el nuevo corredor mediterráneo. En: MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. y JORDÁ BORRELL, R. M., coords. *Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel de Marco Cano García*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, pp. 629-646. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7217723

NUEVO LÓPEZ, Abraham y MÉRIDA RODRÍGUEZ, Matías Francisco, 2022. Andalucía, la red transeuropea de transporte y las políticas públicas de transporte y cohesión territorial. El eje territorial Málaga-Sevilla. *Revista de Estudios Andaluces (REA)* [en línea]. Sevilla: Universidad de Sevilla, nº 44, pp. 149-171. Disponible en: https://revistascientificas.us.es/index.php/REA/article/download/21564/19040/87819 [consulta: 3 de abril de 2022].

PÉREZ, Gabriel, 2008. The need to establish comprehensive policies for infrastructure, transport and logistics. *Boletín Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y El Caribe* [en línea]. CEPAL, nº 263, pp. 1-5. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36228/1/FAL-263-WEB-ENG_en.pdf [consulta: 6 de mayo de 2022].

PONSA HERRERA, Frances, 2015. Pensando el mundo global. Think Tanks y políticas públicas. *Notes Internacionals CIDOB* [en línea]. Barcelona: Barcelona Centre for International Affairs, nº 114. Disponible en: https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionals/pensando_el_mundo_global_think_tanks_y_politicas_publicas/(language)/esl-ES [consulta: 19 de junio de 2022].

RAMA, Leo, 2021. El fiasco del Corredor Mediterráneo: sin trenes de mercancías entre Algeciras-Alicante. *Vox Populi*. 21 de junio. Disponible en: https://www.vozpopuli.com/espana/corredor-mediterraneo-trenes-mercancias.html [consulta: 22 de marzo de 2022].

ROVIRA, Adrià, 2021. ENTREVISTA. Boira: "El corredor mediterráneo es el vector para acabar con la España radial". *El Nacional*. 17 de octubre. Disponible en: https://www.elnacional.cat/es/economia/entrevista-josep-boira-corredor-mediterraneo_657773_102.html [consulta: 30 de julio de 2022].

SALVADOR GARCÍA, Jesús, 2002. La red ferroviaria andaluza: infraestructura y modelo territorial. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada* [en línea]. Granada: Universidad de Granada, nº 32, pp. 97-124. Disponible en: https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1932 [consulta: 23 de septiembre de 2022].

TROYANO, Rafael, 2022. Granada exige adelantar las obras a Almería del Corredor Mediterráneo incluyendo Baza en este eje. *Cadena Ser*. 27 de mayo. Disponible en: https://cadenaser.com/andalucia/2022/05/27/granada-exige-adelantar-las-obras-a-almeria-del-corredor-mediterraneo-incluyendo-baza-en-este-eje-radio-granada/ [consulta: 8 de abril de 2022].