

Capítulo primero

La Unión Europea, las redes transeuropeas y la necesidad de un corredor central

Carlos R. Fernández Liesa

Introducción

La pregunta básica que aborda este número es la de si las redes transeuropeas que unen a España con el resto de Europa son suficientes o si es necesario impulsar nuevas conexiones. La respuesta a esta pregunta es afirmativa, es la conclusión general a la que llegamos en el grupo de reflexión y de trabajo. En este número incluimos algunas reflexiones de este grupo, que se impulsó por un grupo de académicos y profesionales de la sociedad civil que consideraron la necesidad de impulsar una salida a Europa desde España por el centro de los Pirineos, por motivos geopolíticos, económicos, logísticos, sociales y culturales, entre otros.

Desde el Instituto de Estudios Internacionales y Europeos Francisco de Vitoria de la Universidad Carlos III de Madrid se consideró la idea en colaboración con el Centro de Estudios de Iberoamérica de la Universidad Rey Juan Carlos y se planteó la colaboración a efectos de reflexión del Instituto Español de Estudios Estratégicos, de académicos de diversas universidades (Universidad Rey Juan Carlos, Zaragoza, Extremadura, entre otras) y de profesionales de la sociedad civil y del ámbito académico. Con el grupo

han colaborado representantes de entidades públicas y privadas, como el Círculo Mercantil de Málaga, cámaras de comercio, especialmente aragonesas, así como de expertos. Se han celebrado reuniones del grupo de trabajo desde hace cuatro años en diversas universidades, como la Universidad Rey Juan Carlos, la Universidad de Zaragoza y, fundamentalmente, en el Instituto Español de Estudios Estratégicos, que nos ha acogido con generosidad y que ahora publica este número monográfico.

Un grupo interdisciplinar formado por geógrafos, juristas, historiadores, economistas, empresarios, representantes institucionales, a título personal¹, que he coordinado y del que ha actuado como secretario el coronel José Luis Pontijas Calderón, del IIEE.

¹ Destaca la participación, entre otros, en diversas reuniones, de Cástor M. Díaz Barrado, catedrático de Derecho Internacional y director del Centro de Estudios de Iberoamérica; Diego Artigot Noguer, asesor de empresas en la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza; Marcos Domínguez, exdirector de Consultrans; Ana Escalona Orcao, catedrática acreditada del Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Zaragoza; Carlos R. Fernández Liesa, catedrático de Derecho Internacional Público de la Universidad Carlos III de Madrid; Susana Galera Rodrigo, profesora de Derecho Administrativo de la Universidad Rey Juan Carlos; Yolanda Gamarra, catedrática de Derecho Internacional Público de la Universidad de Zaragoza; Agustín Gámir Orueta, catedrático acreditado de Geografía de la Universidad Carlos III de Madrid, especialista en ordenación del territorio; Montserrat Huguet Santos, catedrática acreditada de Historia Contemporánea de la UC3M, directora del Instituto de Estudios Internacionales y Europeos Francisco de Vitoria; Emilio Larrodé Pellicer, catedrático de Sistemas y Medios de Transporte Sostenible de la Universidad de Zaragoza; Marcelo Liendo, especialista en medio ambiente de la Cámara de Comercio de Zaragoza; Julián Mora Aliseda, catedrático de Geografía y Territorio de la Universidad de Extremadura, experto en ordenación del territorio; Jesús Morales Arruga, subdirector de *20 minutos*, antiguo corresponsal del *Heraldo de Aragón* en Madrid; Sagrario Morán Blanco, catedrática de Relaciones Internacionales de la Universidad Rey Juan Carlos; Manuel Oliete Nicolás, empresario especialista en redes sociales; José Luis Pontijas Calderón, coronel del Ejército y doctor en Economía, miembro del Instituto Español de Estudios Internacionales y Estratégicos; Antonio Pérez Casañ, Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja; José Manuel Rodríguez Barrigón, profesor titular de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad de Extremadura, antiguo consejero del Consejo Económico y Social de Extremadura; Jaime Sanau Villarroya, profesor titular de Economía de la Universidad de Zaragoza, experto en logística; Francisco Luis Serrano, Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón. Las principales actividades han sido las reuniones de reflexión, la elaboración de una página web (<https://corredorcentral.wordpress.com/>), la aprobación de un seminario de verano financiado por la Universidad de Zaragoza en Jaca (luego suspendido por la pandemia), la realización de este estudio colectivo, la aprobación de una declaración institucional a favor del corredor, la realización de reuniones con actores públicos y privados para impulsar el corredor.

En las reuniones ha quedado clara la necesidad de hacer realidad una travesía o red central del Pirineo. Los participantes han impulsado algunas actividades con la idea de influir en las decisiones de las instituciones competentes —nacionales y europeas— en cuanto al desarrollo de corredores ferroviarios y grandes vectores de crecimiento inteligente y sostenible europeos. Se ha pretendido dejar plantada la idea. Habría que influir en las instituciones públicas y privadas nacionales y europeas competentes con el objeto de lograr la inclusión de la dorsal transpirenaica por el centro de los Pirineos como un eje prioritario para la Comisión Europea. Que España y los países fronterizos y las instituciones apoyasen esa red como eje prioritario de la red básica (*core network*) donde se recogen las partes estratégicas más importantes de la red sería lo mejor.

Los estudios abren vías de estudio y reflexión desde perspectivas interdisciplinarias, de las ciencias sociales, la economía, la ingeniería, el derecho, la geografía y la geopolítica que permiten fertilizar desde diferentes fuentes una idea que ha sido objeto de muy escasas aportaciones. Los análisis estratégicos de las redes transeuropeas no han sido objeto apenas de reflexión, cuando son algo crucial, tanto en relación con los gasoductos como, más en general, con las comunicaciones entre países, y forman parte de los intereses vitales del Estado y del núcleo duro e irreductible de las competencias soberanas no transferidas a la Unión Europea, a pesar de que también afectan a los intereses de la Unión en la medida en que pueden contribuir a su fragmentación o a limitar la buena conectividad entre sus territorios.

Las redes también afectan a otras dimensiones sociales, económicas, políticas y culturales, como son el medio ambiente, el equilibrio interterritorial, el desarrollo socioeconómico, la despoblación, etc. Como analiza el periodista Jesús Morales (*20 minutos*), el proyecto de una travesía se plantea en primer lugar por un experto francés (François Pomes) en 1991, y en 2003 entra como un proyecto prioritario hasta 2011, en que se ha visto excluido de las prioridades. Analiza las razones y los hitos básicos desde la creación de la idea hasta su actual situación, mostrando los principales actores y factores que han llevado a la situación actual, donde el proyecto ha dejado de tener el apoyo necesario como para que vuelva a ser incluido entre las prioridades europeas.

En todo caso, este número en su conjunto permite contribuir a la reflexión sobre la necesidad de rescatar el proyecto. Indica el

profesor Agustín Gámir, profesor de Geografía de la Universidad Carlos III de Madrid, que las redes de transporte vertebran el territorio y lo conectan, siendo un elemento para luchar contra la despoblación, que es un fenómeno preocupante para España. Un corredor central sería muy importante, pues atraviesa zonas muy despobladas (la ahora denominada «España vaciada»), unos 14,7 millones de habitantes, lo que no es desdeñable en términos de la Unión Europea, donde hay muchos países con menos población.

Junto a este aspecto de equilibrio territorial, la oportunidad del corredor en términos económicos y logísticos es objeto de análisis por el profesor de economía de la Universidad de Zaragoza Jaime Sanaú, experto en logística, que realiza un interesante examen desde la perspectiva de la logística empresarial, la evolución del comercio de bienes de España en un mundo global y de sus perspectivas, que se ven sin duda muy condicionadas por las infraestructuras. Un corredor sería bueno para que en las próximas décadas no se viese ralentizado el comercio de bienes y servicios de España, concluye.

De igual modo, en términos puramente estratégicos y de seguridad nacional sería conveniente un corredor central, pues la situación actual en la que hay en previsión dos corredores como paso obligado en una frontera tan extensa puede generar vulnerabilidad fisicoeconómica con un impacto disruptivo importante, como aborda el coronel del IEEE José Luis Pontijas en su estudio. En otros países se han planteado cuestiones jurídicas relativas al derecho de paso por el territorio de otro Estado, como recientemente entre Bolivia y Chile, o anteriormente en otros países asiáticos, del mismo modo que se plantea con los gasoductos. En términos de obligaciones internacionales no existe un derecho de paso por el territorio de otro Estado. En términos de seguridad y estratégicos la proliferación de corredores y una mayor diversificación es una apuesta necesaria para evitar el colapso económico consecuencia del efecto botella o derivado de otras circunstancias que pueden producirse en caso de catástrofes naturales o de origen humano y frente a las cuales es conveniente tener alternativas, que por lo demás son actualmente necesarias en términos de sostenibilidad ecológica.

El actual modelo de transporte nacional y europeo no es sostenible en perspectiva *ecológica*, por lo que el modelo de corredores es una opción sostenible. En este sentido, consideramos que la política europea de corredores está inacabada, como anali-

zan Yolanda Gamarra (catedrática de Derecho Internacional de la Universidad de Zaragoza) y Juan Manuel Rodríguez Barrigón (profesor de Derecho Internacional de la Universidad de Extremadura), que, por un lado, exponen con claridad y precisión el marco normativo y, por el otro, consideran que hay un problema de fijación de prioridades, lo que es un tema más político que jurídico, con intereses confrontados en los diferentes niveles de decisión que han dado lugar a priorizar los corredores mediterráneo y atlántico en detrimento del central. Resituar el central en la agenda sería contribuir a más Europa y a menos congestión, y podrían aprovecharse nuevas financiaciones EU con cargo a proyectos europeos, incluido el Next generation EU, el fondo europeo de inversiones estratégicas, o los fondos estructurales, entre otros.

La realización del corredor central es una opción técnicamente posible, como analiza Marcos Domínguez, que fue ingeniero director del proyecto AVE a la Meca y que ha analizado la factibilidad técnica del corredor central. La cuestión no es, por ello, tanto tecnológica o de desarrollo técnico que permita su realización, sino de otra naturaleza. Por otro lado, el corredor central es algo que debe complementarse con otros corredores, también con el del sudoeste ibérico, como analizan Julián Mora Aliseda y Antonio García Salas, catedrático de Análisis Regional de la Universidad de Extremadura y coordinador de la plataforma empresarial Sudoeste Ibérico en Red.

La ausencia del corredor central en el mecanismo Conectar Europa

Entre 2021 y 2027 la Unión Europea va a cofinanciar con 12.500 millones de euros diferentes redes transeuropeas. Las denominadas *redes transeuropeas* conectan a los diferentes Estados de la Unión en los sectores de infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía. Mediante estas redes (Título XVI, arts. 170-172 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, TFUE) se busca garantizar la viabilidad del mercado interior, la participación de los ciudadanos, el beneficio de los operadores económicos y de los entes regionales y locales. Pero también se pretende, como indica el título XVIII del TFUE («Cohesión económica, social y territorial»), contribuir a la realización de un desarrollo armonioso del conjunto de la Unión que contribuya a reforzar la cohesión económica, social y territorial y

a la reducción de las diferencias entre los niveles de desarrollo de las regiones y el retraso de las menos favorecidas.

El 7 de julio de 2021 se ha aprobado el Mecanismo Conectar Europa, que persigue acelerar la inversión en las redes transeuropeas con fondos del sector público y del sector privado. Estas infraestructuras deben contribuir a que se aprovechen las sinergias del sector digital, del transporte y de la energía. Las redes transeuropeas son multimodales, pues conectan diferentes territorios no solo por carretera, sino también por el espacio marítimo (el mar, canales, puertos marítimos, diques, autopistas del mar), el espacio aéreo (espacio aéreo, aeropuertos, conexiones), el espacio digital y el ferroviario (alta velocidad, mercancías, pasajeros, etc.).

El Reglamento 2021/1153 indica que la Unión necesita infraestructuras modernas y multimodales de alto rendimiento en sus sectores digital, del transporte y de la energía que contribuyan a la interconexión y la integración de la Unión y de todos sus territorios insulares y regiones, incluidas sus regiones remotas, ultraperiféricas, periféricas, montañosas y poco pobladas. Se pretende también contribuir a mitigar el cambio climático y a complementar las sinergias de los sectores digital, del transporte y la energía. Sin embargo, al igual que hacía el reglamento de 2013, el corredor central no aparece en la red básica (que debe estar para 2030) ni tampoco en la red global (que es para 2050), donde sí se prevé una conexión por el eje central del Pirineo entre Pau (Francia) y Huesca (España) de menor nivel.

A nuestro juicio, se hubiera debido impulsar la revisión de los corredores actualmente previstos para incluir uno por el centro de los Pirineos que uniese la Península con el resto de Europa. Esta revisión hubiese tenido positivos efectos políticos, económicos, estratégicos y sociales y serviría tanto al interés general de España como al de la Unión Europea.

Si bien la Comisión Europea es la que vela por el interés general de la Unión, son los Estados los que velan por los intereses nacionales, siendo impensable, al margen de otras disquisiciones, que la Unión apruebe un corredor si no lo han apoyado previamente los Estados afectados, aunque esa nueva vía fuese de interés general para unos y otros. Este equilibrio decisorio es un dato a tener en cuenta, pues el corredor central no cuenta por el momento con el apoyo de los países por los que trazaría, España y Francia, por lo que esta es la principal razón de que no se haya incluido en la red básica para el año 2030.

La razón por la cual no lo apoya España es, probablemente, por razones de índole puramente interna y política, de naturaleza subestatal, no europea, ni que tengan relación con el interés general, a mi juicio. En el caso de Francia, se debe a que el vecino del norte no tiene entre sus intereses nacionales el desarrollo de las infraestructuras del vecino del sur. En todo caso, la Unión Europea, en ausencia de apoyo estatal, difícilmente va a conectar Europa por donde geográficamente, políticamente, económicamente, socialmente y estratégicamente es más conveniente.

Rescatar la idea de un corredor central (eje 16) en interés general y europeo

La conexión que uniría España y Francia a través de un corredor de altas prestaciones por el centro del Pirineo ha desaparecido. El denominado en su momento eje 16 desaparece de las prioridades hace una década, cuando el 19 de octubre de 2011 la red transeuropea de transporte es revisada y deja de ser un eje prioritario. La razón de ello fue la presión política interna al Gobierno de España en favor del corredor mediterráneo y en detrimento del central.

Nuestra tesis es que no hay que optar por uno u otro, sino que son necesarios los dos corredores, junto al atlántico, por razones económicas, sociales, políticas y estratégicas. Esta tesis es la que comparten los miembros del grupo de trabajo que han venido reflexionando desde 2017 y que en 2018 realizaron una declaración, al final de este texto. En este número hay reflexiones que esperamos puedan servir para que en un futuro próximo se pueda acabar consolidando la idea de un corredor central. El corredor central formó parte de la red transeuropea, el denominado eje 16, entre 2004 y 2011. El 19 de octubre de 2011 se revisó la red transeuropea de transporte y dejó de ser un eje prioritario. De tal modo que el reglamento de 2013 no lo incluía ni en la red básica (para 2030) ni en la red global (para 2050). Estas decisiones no responden a los objetivos del tratado de la Unión en cuanto a redes transeuropeas ni a motivos de suficiente peso.

En este sentido, el espacio único europeo de transporte que está actualmente diseñado no tiene suficientemente en cuenta la congestión del transporte internacional, la sostenibilidad, ni la necesidad de apoyar a las regiones más desfavorecidas de la España interior. Dos corredores en la frontera terrestre española serán notoriamente insuficientes y ya se prevé un cierto colapso, por lo

que sería un proyecto de interés común impulsar un nuevo corredor de la red básica. Se trató de una decisión que no responde a las necesidades de la Unión ni de sus Estados, ni a los principios en que deben basarse las redes transeuropeas. Además, entre 2011 y 2021 han ocurrido una serie de acontecimientos, tanto internos como internacionales, que aconsejan revisar esa decisión tanto por motivos estratégicos como económicos, sociales y medioambientales, fundamentalmente.

El corredor central debería convertirse nuevamente en un proyecto de interés común apoyado tanto por España como por la Unión Europea, pues es un proyecto que asegura la interconexión europea futura, previendo la fragmentación de la Unión Europea y de sus Estados. Por lo demás, es un proyecto que ya es viable, pues tanto en 2002 como posteriormente se han realizado estudios de viabilidad cuya conclusión es que es factible, barato y necesario. Se haría con túneles de baja cota de unos 40 kilómetros. En todo caso, se podrían revisar e impulsar soluciones que respeten en mayor medida el medio ambiente.

El proyecto crearía un valor añadido europeo y tendría rentabilidad socioeconómica y costes y beneficios sociales, económicos y climáticos, por lo que debería recibir tanto ayuda europea como nacional, pública y privada. Habría que revisar la red básica, para lo que sería necesario que el Estado tomase esta decisión como propia y estratégica. No cabe duda de la importancia de que impulsar un corredor nuevo tiene una decisión estratégica que el Estado debe apoyar.

En la actualidad, como confirma el Reglamento 2021/1153, de 7 de julio, los corredores de la red básica de transporte son el atlántico², el mediterráneo³, el báltico-adriático, el del mar del norte

² Gijón-León-Valladolid; A Coruña-Vigo-Ourense-León; Zaragoza-Pamplona/Logroño-Bilbao; Tenerife/Gran Canaria-Huelva/Sanlúcar de Barrameda-Sevilla-Córdoba; Algeciras-Bobadilla-Madrid; Sines/Lisboa-Madrid-Valladolid; Lisboa, Aveiro .Leixoes/Porto, Río Duero; Sionnainn Faing o Shannon Foynes (Baiule Atha Chiath o Dublín/Corcaigh o Cork - Le Havre - Rouen-París. Aveiro-Valladolid - Vitoria-Gasteiz - Bergara-Bilbao/Bordeaux-Toulouse/Tours-París-Metz-Mannheim/Estrasburgo, etc. Luego, en cuanto a enlaces transfronterizos, hay unos cuantos.

³ Se configura por Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza-Tarragona; Madrid-Valencia-Sagunto-Teruel-Zaragoza; Sevilla-Bobadilla, Murcia; Cartagena, Murcia, Valencia, Tarragona, Palma de Mallorca, Barcelona; Tarragona, Barcelona, Perpignan. Narbonne, Toulouse, Marseille-Genova, Lyon, La Spezia/Torino, Novara Milano, Bologna, Verona, Padova, Venezia, Ravenna, Trieste, Koper, Ljubljana, Budapest, Ljubljana, Rijeka, Zagreb, Budapest, Frontera UA. En cuanto a enlaces fronterizos, Barcelona-Perpignan, Lyon-Torino, Niza-Ventemiglia, Venezia, Trieste, Divaca, Ljubljana, Zagreb, Budapest, etc.

báltico, el del mar del norte mediterráneo y el corredor Rin-Danubio. En España están los corredores atlánticos y mediterráneo. Además, se debate sobre la necesidad de un corredor cantábrico-mediterráneo, de un atlántico marítimo (Elvas, Badajoz, Mérida, Cáceres, Madrid, Valencia), de un corredor cantábrico (es un idea incipiente). La idea del corredor cantábrico-mediterráneo es una vieja idea que une Zaragoza, Santander, Bilbao, Sagunto y Valencia, y ya se han hecho algunas obras.

En cualquier caso, no debieran contraponerse intereses subestatales en relación con el interés general de que haya más corredores que conecten la Península con el resto de Europa. Habría que consensuar la necesidad de un nuevo corredor central por el centro de los Pirineos, pues es necesario tener más corredores que conecten con el resto de Europa. En ocasiones se ha producido el debate en torno a unos u otros corredores. Pero lo mejor sería apoyar conjuntamente nuevos corredores mixtos de mercancías y de pasajeros (así como digitales y multimodales) que conectasen con las líneas de alta velocidad europea y con las grandes redes de transporte.

Lo cierto, sin embargo, es que tanto el corredor mediterráneo como el atlántico ahondan en apoyar un modelo de desarrollo que refuerza a la periferia frente a la España vacía (o vaciada). Esta tensión tampoco es bueno invocarla, pero sin duda que la apuesta por un corredor central tendería a corregir estos agravios históricos.

Junto al apoyo del gobierno, las decisiones de realizar los corredores exigen de un fuerte apoyo de la sociedad civil y de los poderes económicos. En este sentido, cabe destacar la importante labor que hizo Ferrmed, un *lobby* europeo creado el 5 de agosto de 2004 en Bruselas como una asociación sin ánimo de lucro. Era una iniciativa privada cuyo objeto era mejorar la competitividad de las empresas europeas a través de los estándares Ferrmed, la obtención de mejores conexiones entre puertos y aeropuertos, la promoción de grandes ejes ferroviarios. Sus objetivos fundacionales eran influir en la Comisión Europea y que se declarase eje prioritario el corredor mediterráneo español (Algeciras, Valencia, Barcelona, Francia; o bien Algeciras, Madrid, Zaragoza, Barcelona, Portbou), como se hizo finalmente. Era un proyecto europeo concebido desde Cataluña, cuyo impulsor, Joan Amorós, presidente de la asociación, se entregó a la causa e impulsó un *lobby* a escala europea, logrando cambiar las prioridades que la Comisión Europea había establecido en 2003.

Más Europa, más sostenibilidad y más redes transeuropeas

El corredor del Pirineo tiene aspectos positivos que apoyan su construcción desde una perspectiva interdisciplinar: económica, medioambiental, logística, sociológica, demográfica, estratégica y de seguridad, cultural, histórica, así como para impulsar la conexión de "zonas vacías" al norte y sur de los Pirineos centrales, la dinamización económica en el interior de la Unión Europea (Portugal, España y Francia con el resto de Estados miembros) y en relación con la interconexión de continentes (Europa, África y Latinoamérica), competitiva en cuanto a I+D+i, y promover un desarrollo sostenible respetuoso con el medio ambiente. Se trata también de evitar la fragmentación de Europa a través de una mayor conectividad y de evitar el colapso de conexiones.

La dorsal transeuropea iría más allá de las conexiones ferroviarias y de carreteras, incluyendo conexiones *data* y *ciber*. Esta es una demanda, en la actualidad dormida, que beneficiaría al interés general y, en particular, muy especialmente, a diferentes comunidades autónomas desde Andalucía, Extremadura, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Comunidad de Madrid y Aragón, al margen de las regiones francesas y portuguesas afectadas.

Los Alpes tienen la mayor densidad de comunicaciones consideradas importantes por la Unión Europea, cuatro, mientras que los Pirineos tienen dos. La dorsal transeuropea descongestionaría los otros dos ejes pirenaicos absorbiendo aproximadamente un 30 % del tráfico y las comunicaciones, o tal vez más, reduciendo a su vez la vulnerabilidad de todos al reducir el riesgo de bloqueo.

El *leitmotiv* es más Europa. Ello implica facilitar la interconexión de más regiones, evitando el hándicap del desplazamiento geográfico en las ubicaciones/traslados de empresas. El proyectado corredor se uniría con el centro de Francia y los Estados centroeuropeos y del norte de Europa. Así, Toulouse, un potente centro industrial aeronáutico, conectaría mejor con Sevilla y Madrid, otros importantes centros aeronáuticos españoles. Y las ciudades con empresas de automoción (Zaragoza) conectarían con plataformas con tecnología innovadora de Toulouse, París y otras tantas del norte de Europa. Empresas de línea blanca (BSH) o papeleras (SAICA) verían facilitadas las comunicaciones con sus suministradores europeos. Igualmente, la puesta en el mercado de productos agrícolas y cárnicos se facilitaría, de existir un nue-

vo corredor. Otras muchas sinergias económicas peninsulares, europeas y globales se añadirían.

El desarrollo sostenible es una idea central de nuestros días. La declaración de la Conferencia de Naciones Unidas sobre desarrollo sostenible (Río+20), de 22 de junio de 2012, indica que es necesario lograr el desarrollo sostenible, promoviendo un crecimiento sostenido, inclusivo y equitativo, creando mayores oportunidades para todos, reduciendo las desigualdades, mejorando los niveles de vida básicos, fomentando el desarrollo social equitativo y la inclusión y promoviendo la ordenación integrada y sostenible de los recursos naturales y los ecosistemas. Es una noción de sostenibilidad que resulta posteriormente en el documento final de la Cumbre de Naciones Unidas titulado *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible*.

Esta Agenda 2030 se concibe en un triple nivel de sostenibilidad ecológica, pero también social y económica. En este sentido, el corredor central es una apuesta por ese triple plano. En primer lugar, por cuanto que el corredor central es sostenible ecológicamente. A pesar de pasar por el centro de los Pirineos, la sostenibilidad se obtiene por la realización de un túnel de baja cota, a nivel ferroviario, que debiera ser complementado asimismo por un túnel viario y por otras infraestructuras que dotarían a la infraestructura de un nulo impacto ambiental. Aún más, la necesidad de cambiar de cara a 2030 y 2050 la descarbonización exige este tipo de apuestas. En España la realización de una infraestructura europea que conecte con Europa en el transporte de mercancías y multiplicar los esfuerzos en esa dirección es la medida más sostenible que cabe.

A tal efecto cabe, asimismo, reflexionar sobre si el modelo AVE/pasajeros es el más sostenible. España tiene 3.402 km de alta velocidad (y 1.000 en construcción), fruto de la inversión acumulada de 56.000 millones de euros entre 1990 y 2018 (según la AIReF). No vamos a entrar en un debate sobre el AVE que no tiene marcha atrás. Pero de cara al futuro hay que ser conscientes de que la sostenibilidad del transporte pasa por apoyar el transporte de mercancías por ferrocarril, incrementando esa orientación de manera trascendental. La sostenibilidad puede en este caso medirse en términos ecológicos, pero también deben tenerse en cuenta las otras dos patas de dicha sostenibilidad, la económica y la social.

Este triple trípode de análisis es necesario, pues se ha tomado conciencia en el ámbito internacional y europeo de que no es sostenible un modelo económico sin freno, siendo necesario tomar medidas radicales. Hay una percepción de crisis ecológica, social y de modelo basado en un crecimiento ilimitado y en la explotación de recursos no renovables. En este sentido, la inmensa mayoría del transporte de mercancías en España (más del 90 %) es por camión, por carretera, lo que no es sostenible, por lo que la opción por redes europeas ferroviarias es la más sostenible, y el corredor central vendría a complementar los otros corredores que por sí solos una vez concluyan estarán ya colapsados.

Esta reflexión enlaza también con la idea de Rifkin⁴, que afirma que en 2028 se producirá un colapso de los combustibles fósiles, por lo que, indica, la tercera revolución industrial debe basarse en la digitalización, la inversión en renovables, la glocalización (en lugar de *globalización*) y en una sociedad carbono cero, en dos décadas, que cambiará las formas y los modos de vida. Del mismo modo, el secretario general de las Naciones Unidas, Antonio Gutiérrez, en el mensaje al Foro sobre cambio climático (10 de mayo de 2021) alertaba de que con «los compromisos internacionales actuales nos dirigimos a un aumento desastroso de la temperatura de 2,4 grados a final de siglo. Estamos al borde del abismo». Indicó que a más tardar en 2030 hay que abandonar el carbón en los países de la OCDE y, en 2040, para todo el mundo. No es una visión novedosa, pues ya estaba en el *Informe de los límites del crecimiento* (1972) realizado por el Club de Roma.

El corredor central contribuiría a hacer más sostenible la huella humana en Europa. Es una forma de contribuir a la protección del medio ambiente y a un desarrollo sostenible. Esta orientación es también la de la Unión Europea desde los años setenta, en que empieza a adoptar medidas de protección del medio ambiente. Esa preocupación es central desde entonces tanto en la política interior como en la exterior europea. Por ello, uno de los principales objetivos del Mecanismo Conectar Europa era acelerar la inversión en redes, contribuir a la actuación de la Unión contra el cambio climático, mitigando los impactos negativos y contribuyendo a conseguir los objetivos del Acuerdo de París adoptados en la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, en consonancia con los Objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. Este mecanismo se incluye en el

⁴ RIFKIN, J., *The new green deal global*, 2019, p. 11.

objetivo transversal de la Unión Europea de dedicar al menos un 30 % de los gastos del presupuesto de la Unión a respaldar objetivos climáticos, a impulsar la biodiversidad (7,5 % del gasto financiero entre 2021-2026, y el 10 % en 2027). El mecanismo debe contribuir con el 60 % a los objetivos climáticos, mediante gastos en infraestructuras ferroviarias —el 100 %—, infraestructuras de carga, combustibles alternativos y sostenibles, transporte urbano limpio, transporte de electricidad, el 40 % para vías navegables, etc.

Por ello, la Unión Europea está en un proceso de descarbonización de los modos del transporte, buscando combustibles alternativos y una mayor eficiencia energética. Como ha indicado la Comisión Europea en su comunicación (17 de mayo de 2018) *Movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia*, se pretende avanzar en esa línea en el transporte vial, y también en todos los tipos de transporte. Se pretende la descarbonización de todos los modos de transporte estimulando la eficiencia energética y la utilización de combustibles alternativos.

La sostenibilidad se conforma primero en la tensión entre la soberanía territorial y la protección de los ecosistemas globales, en la búsqueda de la conciliación de las exigencias entre el desarrollo y el medio ambiente⁵. Será así definido por la doctrina como un principio general del derecho internacional del medio ambiente, junto a otros como el principio de prevención, el de precaución y la obligación de cooperar. Este sector del derecho internacional ha vivido en el último medio siglo una evolución espectacular. Se ha conformado una telaraña convencional internacional para la protección del medio ambiente, en la que destacan con luz propia convenios como el de la protección del medio ambiente frente a la destrucción de la capa de ozono (convenio de 1985), la protección del clima global (convenio de cambio climático de 1992), la diversidad biológica (Convenio de Nairobi de 1992) o el convenio de lucha contra la desertificación (1994); y se han desarrollado sistemas particulares de protección del medio ultraterrestre, el polar, la atmósfera, los ríos y los lagos, el medio marino, las especies naturales y sus ecosistemas, entre otros.

Estamos ante un orden complejo plagado de particularismos. Pero la noción tiene vocación de integrar economía, ecología y derechos humanos en busca de la sostenibilidad. Es una noción integradora, asimismo, de lo social y lo económico. Desde la pers-

⁵ *Asunto Gabčíkovo-Nagymaros*, TIJ, 25/IX/1997, p. 140, 77-78.

pectiva económica la opción del corredor central es la más rentable, pues es la menos costosa y la más eficiente y sostenible. Esa apuesta es no solo por el tráfico de personas, como el AVE, sino también de mercancías. Además, no se trata de una propuesta cuya rentabilidad económica sea dudosa, no cabe duda de su rentabilidad en términos de que no generaría déficits, pues es necesaria económicamente. El corredor central es sostenible en términos económicos, pero también en términos sociales y territoriales, pues contribuiría a generar una España más equilibrada por el centro peninsular, en la denominada España vacía, sin contraponer o sin tensiones con el resto. En ese sentido, generaría nuevos puestos de trabajo en lugares ahora despoblados, nuevas fuentes de impulso económico.

El corredor central, una apuesta estratégica por la seguridad

Las redes transeuropeas tienen una doble dimensión geopolítica y geoeconómica. Desde la perspectiva de la geoeconómica, los actores (gobiernos, ayuntamientos, comunidades autónomas, actores económicos no estatales, cámaras de comercio, círculos económicos, partidos políticos...) deberían coincidir en que el interés general de España pasa por mejorar la economía del conjunto, lo que debería llevar a apoyar la travesía central, pues es la más eficiente en términos económicos, ayuda a reequilibrar la España vacía (en términos sociales) y complementa otras salidas que ya están colapsadas o lo van a estar en pocos años.

Pero igualmente sucede desde una perspectiva geopolítica. Así, muchas infraestructuras internacionales se han visto malogradas por cuestiones de soberanía. Pero las decisiones sobre el corredor se han adoptado sin haber mirado a todos los elementos en presencia, en nuestra opinión. Esto llevó a que el corredor central, que estaba incluido en las prioridades europeas en 2003, saliese de las mismas en 2011, así como en el marco normativo reglamentario 1316/2013 (con objeto de conectar Europa). No se trata de estar en contra o a favor del corredor mediterráneo, pues consideramos que hace falta más conectividad para evitar la fragmentación europea y porque entendemos que es positivo para el interés general de España. Se trata de sumar y de que en lugar de dos grandes corredores exista al menos uno más, pues va a ser necesario desde todo punto de vista.

En *Panoramas de tendencias geopolíticas. Horizonte 2040* el Instituto Español de Estudios Estratégicos analiza los factores

principales que afectan a la geopolítica, que son el factor físico (espacios comunes globales, ciberespacio, espacio, cambio climático), humano (demografía, desigualdad de género, religiones, educación), económico (recursos, energía, geoeconomía, Objetivos de desarrollo sostenible), sociopolítico y militar.

Es muy relevante la relación entre el espacio, la geografía y la política, entre la geografía y el poder. La geopolítica es la reflexión política o académica orientada a la acción política. Haushofer (1869-1946), uno de los fundadores de la geopolítica, la consideraba una ciencia aplicada⁶. La existencia de más corredores para un país como España es una necesidad geopolítica. Si lo vemos desde la perspectiva de las relaciones con nuestro vecino del norte, Francia, puede que no esté muy proclive a más corredores, pues al fin y al cabo somos un competidor. Si bien ha venido invocando cuestiones medioambientales y de sostenibilidad, lo cierto es que los Pirineos no se verían afectados negativamente por una red transeuropea multimodal, que en la actualidad se podría hacer con el máximo respeto al medio ambiente, es decir, de manera sostenible.

En este sentido, la frontera sigue siendo un elemento esencial de cualquier Estado. Las fronteras de España están consolidadas. En todo caso, cualquier amenaza a la integridad territorial afecta a la geopolítica de un Estado, pues afecta a uno de sus elementos esenciales, transformando de manera revolucionaria su posición geopolítica. Es sin duda un riesgo y una amenaza para la seguridad nacional cualquier cambio abrupto en los elementos esenciales del Estado (población, territorio y gobierno estable y efectivo), por lo que los Estados tienen que fomentar la integridad y prevenir su descomposición

En este sentido, la gobernanza actual debe realizarse desde la toma de conciencia de riesgos posibles, teniendo en cuenta la noción de previsibilidad. Un riesgo es un daño potencial, que todavía no se ha producido, pero que podría producirse. Se ha indicado que vivimos en la sociedad del riesgo mundial⁷. Reflexionar sobre

⁶ Vid. «Sobre los antecedentes y las principales teorías de la geopolítica hasta tiempos recientes» en LOSANO, M., *La geopolítica del noveciento. Dai grandi spazi delle dittature alla decolonizzazione*, Ed. Bruno Mondadori, 2011.

⁷ BECK, U., *La Sociedad del riesgo mundial. En busca de la seguridad perdida*, p. 155, Paidós, Estado y sociedad, 2008 reimpr. ASIMISMO, MOURE, F.; FERNÁNDEZ LIESA, C.; VACAS, F.; ORDAD, G., *Riesgos y amenazas globales a la seguridad nacional e internacional*, Centro universitario de la Guardia Civil, II edición, 2018, pp. 5 y ss.

qué hacer con el riesgo y la amenaza lleva a pensar en la incertidumbre. Vivimos también en la sociedad de la incertidumbre.

En cualquier caso, lo aconsejable ante un riesgo es realizar una gobernanza preventiva. Hay muchos análisis sobre los principales riesgos globales y nacionales, entre los que destacan los conflictos armados, el terrorismo, las ciberamenazas, el crimen organizado, la inestabilidad económica y financiera, la vulnerabilidad energética, la proliferación de armas de destrucción masiva, la vulnerabilidad de los espacios, la ruptura del bienestar económico, etc. Pues bien, muchos riesgos tienen que ver con la existencia de unos presupuestos de estabilidad económica, en las líneas de comunicación, suministros, etc.

Los aspectos geopolíticos que hacen aconsejable un corredor central son variados. De un lado, reduciría la dependencia de la conectividad entre la Península y el resto de Europa a través de los extremos geográficos de la frontera terrestre con Francia, lo cual puede llevar a una situación de dependencia que pondría en peligro la conectividad y supondría un riesgo de fragmentación europea.

Una alteración de las fronteras internas de la Unión Europea como consecuencia de un proceso de separación o fragmentación del Estado conllevaría una crisis sistémica que, en cuanto a las conexiones, sería letal. La frontera sigue siendo un elemento central de cualquier Estado. En el asunto de la plataforma continental del mar Egeo indicó el Tribunal Internacional de Justicia⁸ que establecer los límites entre los Estados vecinos es «trazar la línea exacta de encuentro de espacios en donde se ejercen respectivamente los poderes y los derechos de soberanía de los Estados concernidos».

La apertura internacional de los Estados, la cooperación transfronteriza, los procesos de integración o la globalización no han periclitado la noción jurídica de frontera línea, la frontera separación de soberanías. Esta concepción es la base del sistema internacional y de la conformación de los Estados. El territorio es la base física del Estado. Si un Estado pierde territorio por la razón que sea, eso afecta de manera fundamental, tiene un impacto existencial que todos los Estados tienden a evitar mediante cláusulas de unidad, indivisibilidad o integridad territorial, como por lo demás establecen los artículos 1 y 2 de la Constitución española.

⁸ TIJ, Rec 1978, p. 35, párr. 35.

La elaboración de las redes transeuropeas debe, asimismo, tener en cuenta los riesgos geopolíticos y de integridad territorial, pues podrían alterar y afectar a la propia Unión Europea y a sus Estados miembros. Las redes transeuropeas de España, la conexión de España con el resto de Europa pasa actualmente por territorios que si dejaran de ser de España supondrían una desconexión con Europa, que crearía un colapso. Un buen ejemplo de la relevancia geopolítica de las conexiones viene dada por los gasoductos. La reciente ruptura de las relaciones diplomáticas entre Argelia y Marruecos ha llevado a que el ministro de Justicia argelino, M. Arkab, haya anunciado que desde otoño de 2021 todo el gas que exporta a Europa se enviará por el gasoducto Medgaz (entre España y Argelia), a través del mar de Alborán, para evitar el territorio marroquí. Esto ha permitido que España esté relativamente tranquila en cuanto al abastecimiento de gas por una ruta alternativa, dado nuestra dependencia en este punto de la energía. Si no hubiera habido alternativa, el desastre sería evidente.

De otro lado, el Nord Stream 2, gasoducto que pasa por el mar Báltico en lugar de por Ucrania, ha generado debates en países europeos y en Estados Unidos, pues se ha podido ver como una penetración de Rusia en el espacio europeo, por lo que se considera que no es solo una cuestión que afecta en exclusiva a Rusia y Alemania, y que genera dependencia de Rusia. Por el contrario, los defensores del proyecto consideran que contribuye a la diversificación energética de Europa. Polonia y Lituania, entre otros países, no ven bien el proyecto. Mucho se ha escrito sobre los gasoductos y las implicaciones geopolíticas que tienen, pero nada o casi nada sobre los corredores, que tienen implicaciones también.

La transformación de las fronteras tiene un indudable calado político y sistémico que afecta a la existencia de un Estado. En la aparición de nuevos Estados tiene relevancia la posición de las grandes potencias, como ha indicado Coggins⁹. No es algo nuevo. Ya en el pasado ha habido análisis desde el punto de vista de la relevancia geopolítica del control del Mediterráneo y la aparición de nuevos Estados en fragmentación de los actualmente existentes¹⁰. En todo caso, hay que evitar siempre caer en situaciones

⁹ COGGINS, B., *Power politics and State formation in twentieth century*, Cambridge University Press, 2016, 280 pp.

¹⁰ Vid. PAUSER, F., *Spaniens tor zum Mittelmeer und die Katalanische Frage*, Teubener, Leipzig-Berlín, 1938, 71 pp.

de dependencia que reduzcan la independencia estratégica en la adopción de decisiones y en la soberanía que, indica la constitución española, reside en el pueblo español. Desde esta perspectiva, también es vital asegurar una conectividad que evite la fragmentación de la Unión Europea.

Por lo demás, los problemas de límites y de soberanía en el interior de la Unión Europea son un problema jurídico internacional al que le es aplicable el derecho internacional, más que el derecho de la Unión Europea. Las fronteras son un límite, también un lugar de control y asimismo un espacio de cooperación. La noción de *frontera* es muy tenaz y las controversias sobre las mismas son muy complejas. En todo caso, cualquier cuestión relativa al establecimiento de una frontera es una cuestión nacional, no europea, pues el modelo europeo de fronteras no le afecta en este aspecto. Los corredores europeos deben establecerse para permitir que esas infraestructuras modernas y multimodales de alto rendimiento en el sector digital, del transporte y de la energía contribuyan a la interconexión y a la integración de la Unión Europea, facilitando las conexiones transfronterizas, promoviendo una mayor cohesión económica, social y territorial, lo que se ve favorecido sin duda por una diversificación de corredores en zonas donde hay riesgos para la fragmentación de la Unión Europea. La mayor diversificación de corredores europeos en los Pirineos, mediante un corredor central para la red básica, sería muy positiva desde la perspectiva geoestratégica europea y española.

Se debería por ello rescatar la idea de un corredor central en términos de seguridad nacional, que es la base sobre la cual una sociedad puede desarrollarse, preservar su libertad y su prosperidad y garantizar la estabilidad y buen funcionamiento de sus instituciones. Como se indica en el preámbulo de la ley de seguridad nacional (Ley 36/2015, de 28 de septiembre, de seguridad nacional), los desafíos para la seguridad nacional son de elevada complejidad, que desborda las fronteras de categorías tradicionales como la defensa, la seguridad pública, la acción exterior y la inteligencia, así como de otras más recientemente incorporadas a la preocupación por la seguridad, como el medio ambiente, la energía, los transportes, el ciberespacio y la estabilidad económica. El artículo 4 del TUE excluye de la Unión las cuestiones que afectan a la seguridad nacional. En todo caso, tampoco eso debería impedir, sino todo lo contrario, la realización de una red transeuropea.

Otros elementos: la declaración a favor de un corredor

La realización de un corredor no depende solo ni principalmente de la existencia de intereses objetivos a favor, sino de que haya un *lobby* ante las instituciones europeas y una presión de los actores y de los Estados. En este sentido, el corredor central no ha tenido defensores de suficiente peso ni en la sociedad civil (empresarios, organizaciones no gubernamentales) ni en las instituciones (instituciones representativas, comunidades autónomas, ayuntamientos, etc.). La falta de apoyo político suficiente al corredor, público y privado, no es una razón objetiva para no hacerlo, pero es sin duda la mayor razón de peso. No se ha sabido generar ni la idea ni consensuar entre los actores su realización. Así, ni los partidos políticos, ni los sindicatos, confederaciones empresarias, cámaras de comercio y otros actores económicos e institucionales han sabido o podido articular un impulso que diese lugar a la adopción de una decisión política de apoyo por el Gobierno español, en la última década, a dicho corredor. El que una cosa sea necesaria en términos objetivos no implica que se realice si no tiene el apoyo necesario. Por ello, lo primero que debiera hacerse, si se quiere impulsar la idea, es articular a la sociedad civil, como hizo Ferrmed, con un objeto claro y unos apoyos sociales y económicos que permitan que las ideas puedan convertirse en realidades políticas y, posteriormente, en infraestructuras. Lo que queda por hacer no es tanto estudios de logísticos, empresariales, de infraestructuras, económicos o técnicos, sino conformar una voluntad política consensuada que se base en el interés general de España sobre la base de necesidades objetivas. En el marco del grupo de trabajo se han abordado otras dimensiones favorables al corredor, muchas de las cuales fueron objeto de una declaración del grupo de trabajo aprobada en 2018, que se reproduce a continuación.

Anexo 1. Declaración de 27 de abril de 2018 del grupo de trabajo de redes transeuropeas sobre la necesidad de abrir una travesía transpirenaica¹¹

Ante la necesidad de impulsar una salida a Europa, desde España, por el centro de los Pirineos, por motivos económicos, logísticos, sociales, medioambientales, culturales y geopolíticos, entre

¹¹ Aprobada el 27 de abril de 2018.

otros, un grupo interdisciplinar de profesores de distintas universidades y profesionales de la sociedad civil consideran que es su obligación cívica formular la siguiente declaración:

1. En la era de suministros en cadena a nivel global, la Unión Europea no quiere quedarse atrás. La mayor parte de los suministros se realizan por carretera. El plan de la Unión Europea es interconectar 'más' y 'mejor' los Estados miembros para hacer a Europa más competitiva.
2. El aumento constante y exponencial de los intercambios económicos, tanto en el interior de la península ibérica como de esta con el resto de la Unión Europea y viceversa, hace de estos territorios un área de desarrollo fundamental para el crecimiento económico de la Unión Europea ampliada.
3. La península ibérica es, por su situación y condiciones geográficas, una inmensa plataforma logística y un nodo central para los intercambios de la Unión Europea con el resto del mundo.
4. Los puertos marítimos de España y Portugal son un punto estratégico de primer nivel para la entrada y salida de mercancías hacia el resto de continentes, y que una vez estas mercancías llegan a tierra, necesitan salidas eficaces, eficientes, competitivas y medioambientalmente sostenibles que las canalicen.
5. En la actualidad el transporte transfronterizo de la península ibérica con Francia está alcanzando un nivel de saturación importante y el aumento previsto de los tráficós hace imprescindible la búsqueda de nuevas soluciones.
6. El sector logístico es primordial en la Europa actual para el crecimiento económico de sus territorios, y para ser eficaz debe basarse en la intermodalidad y el uso eficiente de cada modo de transporte.
7. El mercado único de la Unión Europea exige que se eliminen todas las barreras, incluidas las físicas y geográficas, a los intercambios de personas y mercancías en todo el territorio europeo.
8. El transporte actual y futuro debe ser respetuoso con el medio ambiente, según las políticas europeas y nacionales, fomentando la reducción de los agentes contaminantes y aumentando los niveles de seguridad y eficiencia.

9. El desarrollo económico de la península ibérica requiere una red eficaz de transportes que permita todos los enlaces necesarios, así como la continuidad de las conexiones hacia el resto de la Unión Europea.
10. Se manifiesta la necesidad prioritaria de mejorar las conexiones viarias y ferroviarias del sudoeste europeo para canalizar eficazmente todas las mercancías que atraviesan sus territorios, ya sea con origen o destino en la península ibérica o en tránsito, para ser distribuidas posteriormente hacia el resto de Europa. Solo así pueden optimizarse las posibilidades de desarrollo económico existentes.
11. Se considera la urgente construcción de una infraestructura transfronteriza, un corredor ferroviario de gran capacidad y altas prestaciones, que partiendo de los puertos de Sines y Algeciras recorra la península ibérica y el centro de los Pirineos por medio de un túnel ferroviario de baja cota para conectar el suroeste de Europa con el centro y el norte de Europa, distribuyendo las mercancías provenientes de Asia, África y América al conjunto de la Unión Europea, como una pieza clave para hacer realidad la política europea de transportes y como solución óptima a los inminentes problemas de saturación del transporte, la contaminación medioambiental, la accidentabilidad, la vulnerabilidad y los costes crecientes del transporte de mercancías por camión, tanto económicos como medioambientales.
12. Por todo ello, la Alianza por la Conexión Ferroviaria del Suroeste de Europa (SUDOE) se crea con el propósito de llevar a cabo acciones conjuntas que ayuden a la promoción del transporte por ferrocarril de las regiones del suroeste de Europa (Portugal, España y Francia) con el resto de la Unión Europea y apoyar en la consecución de los objetivos y consideraciones que la propia UE establece en los criterios de diseño de la Red Transeuropea de Transporte con el fin de influir en las instituciones, públicas y privadas, nacionales e internacionales competentes al objeto de lograr la construcción de una infraestructura transfronteriza entre Portugal, España y Francia como corredor ferroviario de gran capacidad y altas prestaciones, con un túnel ferroviario de baja cota que una España y Francia.
13. La ejecución de la infraestructura propuesta en el punto anterior supone un avance significativo en el suministro en ca-

dena, además de construir las conexiones ferroviarias y de carreteras, incluir conexiones *data* y *ciber* y armonizar los sistemas de seguridad, permitiendo conectar dos áreas geográficas hasta ahora dotadas de infraestructuras que impiden un desarrollo fluido y sinérgico de sus economías y sociedades. Además, permitirá redistribuir el tráfico de mercancías y personas, disminuyendo así el impacto que un posible corte de comunicaciones pudiera suponer sobre cualquiera de los otros dos grandes ejes de comunicación peninsulares a ambos extremos de los Pirineos, reduciendo así de manera sustantiva la vulnerabilidad de dicha comunicación.

14. Con esta propuesta se pretende evitar la congestión del transporte internacional ferroviario del suroeste de Europa con el resto de la Unión Europea y asegurar la movilidad internacional de pasajeros y mercancías, así como incrementar la capacidad de la Red Transeuropea de Transporte (Trans-European Transport Networks) mediante la optimización de la red actual, la eliminación de los cuellos de botella ya existentes y la ejecución de las infraestructuras necesarias entre los Estados miembros.
15. Esta infraestructura transfronteriza, además de ser una vía de comunicación que dé respuesta a los retos planteados, se concibe como un modelo de progreso socioeconómico que coloque a la población y al territorio como foco principal del desarrollo que genere.

La España interior ha sufrido un fuerte impacto en términos de despoblación, descapitalización humana, económica e impacto ecológico, por efecto de la migración de varias generaciones de habitantes desde el siglo XIX: la España vacía.

16. El proyecto tiene como foco principal el asentamiento y la atracción del capital humano en un territorio que sufre las tasas más bajas de densidad de población de Europa, mediante proyectos vinculados al desarrollo de la infraestructura principal, atracción de empresas logísticas nacionales y transfronterizas, proyectos de desarrollo tecnológico, de la sociedad de la información y de la economía circular.