Plan de Trabajo 2026 del coordinador europeo François Bausch: Red Transeuropea de Transporte

Resumen del Plan:

- Constituye la **Hoja de ruta estratégica** para desarrollar el Corredor de Transporte Atlántico Europeo, identificar las barreras pendientes y fijar prioridades e hitos para completar la red en **2030 y 2040**.
- Es el **primer Plan de Trabajo del nuevo Corredor Europeo de Transporte Atlántico** y el sexto de la alineación atlántica desde el lanzamiento de los corredores de la red central TEN-T en 2013.
- Conecta los **puertos, regiones industriales, plataformas logísticas y nodos urbanos** de Portugal y España con Francia, Irlanda y Alemania, reforzando el comercio internacional y el mercado único.
- Impulsa la **conectividad ferroviaria de alta velocidad**, con proyectos como Lisboa–Madrid, Madrid–París —a través de la **Y vasca y la LNSO**—, Lisboa–Oporto y Burdeos–Toulouse.
- Destaca la necesidad de mejorar la **interoperabilidad del transporte de mercancías y las conexiones entre los puertos y su hinterland**, para lograr cadenas logísticas más eficientes y sostenibles.

1. Una nueva generación de planes de trabajo:

- **Nuevo marco TEN-T:** el Reglamento (UE) 2024/1679 sustituye los antiguos corredores de la red central por los **Corredores Europeos de Transporte**, con mayores exigencias de interoperabilidad, integración multimodal, resiliencia, descarbonización, digitalización y uso dual civil y militar.
- **Nuevas obligaciones:** planes de movilidad urbana sostenible para los nodos urbanos, análisis de mercado y prospectivos para las terminales multimodales de mercancías antes de 2027 y evaluaciones para migrar al ancho ferroviario estándar europeo.
- **Dimensión marítima estratégica:** el Corredor conecta Portugal, España, Francia, Irlanda y Alemania con las rutas comerciales globales. Los enlaces marítimos de Irlanda con Francia y España, junto con la dimensión de Canarias, refuerzan la resiliencia logística y la autonomía estratégica europea.
- **Prioridades ferroviarias:** completar las conexiones de alta velocidad **Lisboa–Madrid y París–Burdeos–Madrid**, modernizar las estaciones y los aeropuertos como nodos multimodales y mejorar las infraestructuras de mercancías y las conexiones entre puertos y su hinterland.
- **Interoperabilidad y ancho europeo:** España y Portugal están preparando sus evaluaciones de migración. El coordinador defiende desarrollar prioritariamente la línea **Lisboa–Madrid en ancho estándar europeo**, facilitando una migración progresiva del resto de la red de alta velocidad.

- **Movilidad militar:** el acceso ferroviario interoperable a los puertos atlánticos de la península ibérica adquiere especial relevancia en el contexto geopolítico actual.
- **Cumplimiento de plazos:** el Plan orienta las inversiones y la coordinación para completar la red central en **2030**. Aunque algunos tramos finalizarán después, el coordinador considera inadmisibles nuevos retrasos, especialmente en la **conexión transfronteriza entre España y Francia**.
- **Gobernanza y cooperación:** la ejecución requiere la participación de los cinco Estados, gestores de infraestructuras, puertos, aeropuertos, operadores y actores regionales, mediante los foros del Corredor, grupos de trabajo y encuentros bilaterales.

2. Una nueva generación de planes de trabajo:

2.1. Trazado del Corredor

- El Corredor atraviesa **cinco Estados miembros —Portugal, España, Francia, Irlanda y Alemania—**, conectando los principales puertos con nodos interiores e incorporando enlaces marítimos con Irlanda y Canarias.
- Su eje vertebrador es un **sistema ferroviario integrado de alta velocidad para viajeros y líneas de mercancías**, apoyado en conexiones multimodales.
- El nuevo trazado se adapta mejor a las necesidades operativas y a la demanda futura, con dos horizontes de ejecución: **red central en 2030 y red central ampliada en 2040**.

2.2. Avances realizados

- **Situación general:** las infraestructuras presentan un buen grado de cumplimiento de los requisitos TEN-T, aunque existen diferencias entre modos de transporte.
- **Interoperabilidad ferroviaria:** coexisten tres anchos de vía —irlandés, ibérico y estándar europeo—, lo que dificulta la interoperabilidad. El Plan evalúa la situación técnica de las redes consideradas «aisladas», sujetas a determinadas exenciones.
- **Transporte ferroviario de viajeros:** avanzan los proyectos de alta velocidad **Lisboa–Oporto**, la primera fase de la **LNSO —Burdeos–Toulouse–Dax—** y la **Y vasca**. Han entrado en servicio el tramo Valladolid–Burgos y el túnel de base de Pajares.
- **Transporte ferroviario de mercancías:** la red cumple íntegramente los requisitos de carga por eje y está electrificada en aproximadamente un **90 %**. A finales de 2024, el **ETCS** estaba operativo en el **14 %** del Corredor y en construcción en otro **9 %**, mientras que el **GSM-R** cubría el **46 %**. A finales de 2025, el **60 % de las terminales multimodales** podía atender trenes de 740 metros.
- **Carreteras:** la red cumple plenamente los requisitos TEN-T y cuenta con un despliegue generalizado de sistemas inteligentes de transporte.
- **Vías navegables y puertos interiores:** presentan un cumplimiento elevado, aunque persisten cuellos de botella en el Tajo y limitaciones para atender trenes de 740 metros en los puertos interiores.

- **Puertos marítimos:** los **20 puertos** disponen de al menos una terminal multimodal de mercancías abierta a todos los usuarios y **16 cuentan con conexión ferroviaria**. Los dos puertos canarios están exentos de este requisito; en Shannon Foynes se trabaja para restablecer la conexión y en Cork no existen planes para desarrollarla.
- **Proyectos finalizados:** desde el anterior Plan de 2023 hasta finales de 2025 se completaron **14 proyectos, con una inversión de 1.200 millones de euros**, destinados a mejoras ferroviarias, navegación interior, conectividad portuaria y seguridad vial.

3. Previsiones de desarrollo del Corredor para 2030-2040:

El Plan reconoce que, pese a los avances realizados, **la red central del Corredor Atlántico no estará completamente finalizada en 2030**. Algunos proyectos estratégicos se completarán antes de 2034, mientras que otros se retrasarán hasta 2040 o más allá, debido a dificultades técnicas, administrativas, financieras y de coordinación.

3.1. Cuellos de botella persistentes

- **Alta velocidad ferroviaria:** los proyectos **Lisboa–Madrid**, **Lisboa–Oporto**, **Y vasca** y **LNSO** constituyen los principales ejes de desarrollo. Se prevé una conexión de alta velocidad prácticamente continua entre Lisboa y París hacia 2034, aunque seguirá pendiente el tramo **Hendaya–Sur de Gironda**.
- **Conexión España–Francia:** la segunda fase de la **LNSO (Dax–frontera española)** no está prevista antes de 2040. Este retraso podría limitar los beneficios de la Y vasca y generar problemas de capacidad en la línea convencional francesa y en la estación de Hendaya.
- T**ransporte de mercancías:** persisten limitaciones para la circulación de trenes de **740 metros**, especialmente en España y Portugal. Se priorizan las mejoras en los ejes **Madrid–Valladolid–Vitoria–Irún** y **Zaragoza–Vitoria**, así como la adaptación de terminales multimodales, incluida la de Bilbao.
- **Interoperabilidad ferroviaria:** el despliegue del **ERTMS** sigue siendo desigual y la coexistencia de anchos ferroviarios dificulta los servicios internacionales. **Vitoria-Gasteiz** tendrá un papel estratégico como nodo de transbordo entre el ancho ibérico y el europeo. España y Portugal consideran económicamente desfavorable una migración generalizada al ancho estándar.
- **Carreteras y transporte marítimo:** la frontera España–Francia constituye el principal cuello de botella viario, con unos **11.000 camiones diarios**. En puertos y vías navegables persisten limitaciones de capacidad y conectividad intermodal que requieren nuevas inversiones.
- **Aeropuertos y nodos urbanos:** se identifican carencias de conectividad ferroviaria en aeropuertos como Dublín, Lisboa y París-Orly, mientras que los nodos urbanos continúan adaptando sus planes de movilidad sostenible.

3.2. Desafíos de ejecución del Corredor para 2030-2040

- **Proyectos de alta velocidad:** la conexión **Lisboa–Madrid** tiene como horizonte 2034 y la línea **Lisboa–Oporto** prevé completar sus principales fases hasta 2032. En Francia, la segunda fase de la **LNSO** se retrasa más allá de 2040, comprometiendo la continuidad de la alta velocidad transfronteriza.
- **Red ferroviaria y conexiones multimodales:** existen riesgos de retraso en determinadas infraestructuras ferroviarias, accesos portuarios y conexiones aeroportuarias. El Plan destaca la necesidad de coordinar las inversiones para evitar nuevos cuellos de botella.
- **Red central ampliada:** destacan los proyectos **Oporto–Vigo, Aveiro–Viseu–Vilar Formoso y Ligne Nouvelle Paris-Normandie**, con horizontes de ejecución hasta 2040 y dificultades para cumplir determinados calendarios.
- **Gobernanza transfronteriza:** el Plan advierte del **desfase entre los avances de la Y vasca y los plazos de las infraestructuras francesas**, que podría limitar la interoperabilidad y los beneficios para viajeros y mercancías. Se reclama una mayor coordinación entre España y Francia, siguiendo experiencias de cooperación bilateral como la desarrollada entre España y Portugal.

4. Perspectivas del coordinador europeo: recomendaciones y prioridades:

4.1. Prioridades del Corredor

- **Alta velocidad**: completar los principales ejes ferroviarios, especialmente **París–Burdeos–Dax–Madrid, Madrid–Lisboa y Lisboa–Oporto**, eliminando los enlaces pendientes y mejorando la conectividad transfronteriza.
- **Transporte de mercancías**: priorizar la circulación de trenes de **740 metros**, la electrificación, la adaptación del gálibo y la interoperabilidad. Destaca el eje **Valladolid–Bilbao–Zaragoza–Vitoria–París/Mannheim** y la necesidad de mejorar las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao.
- **Modernización e interoperabilidad:** reforzar la capacidad y el mantenimiento de las infraestructuras, acelerar el despliegue del **ERTMS**, armonizar las normas técnicas y operativas e impulsar la digitalización.
- **Resiliencia climática:** mejorar la adaptación de las infraestructuras a fenómenos meteorológicos extremos mediante planes de contingencia y una mayor coordinación entre Estados.

4.2. Plan de hitos para eliminar las barreras hasta 2040

- **Eje Madrid–París (Y vasca–LNSO):** inversión indicativa de **19.250 millones de euros**, con el objetivo de garantizar una conexión continua de alta velocidad. La Y vasca y el tercer carril Astigarraga–Irún se sitúan en el horizonte **2030–2032**, mientras que **la conexión francesa Dax–frontera española se prevé más allá de 2040**.

- **Conexiones ferroviarias de Euskadi:** se contempla completar **Burgos–Vitoria en 2032**, avanzar en los enlaces **Zaragoza–Pamplona–Vitoria hasta 2035** y desarrollar la **Variante Sur Ferroviaria de Bilbao**, prevista para 2034 con una inversión indicativa de 1.060 millones de euros.
- **Otros proyectos estratégicos:** el calendario incluye las conexiones **Lisboa–Madrid y Lisboa–Oporto**, mejoras ferroviarias para mercancías y actuaciones en accesos portuarios, aeropuertos y terminales multimodales.

4.3. Conclusiones y perspectivas de futuro

- **Conectividad ferroviaria europea:** el coordinador propone completar la conexión de alta velocidad **Madrid–París hacia 2040**, acelerando especialmente las actuaciones francesas, y reforzar el ancho estándar europeo y el ERTMS para garantizar la interoperabilidad.
- **Papel estratégico de Euskadi:** se prevé que **Vitoria-Gasteiz se convierta en un nodo de transbordo de mercancías** tras la finalización de la Y vasca y el tercer carril, permitiendo la circulación de trenes de hasta 740 metros hacia Francia. Para aprovechar este potencial, será necesario mejorar la capacidad de la red francesa.
- **Transición sostenible:** se recomienda potenciar el transporte ferroviario y marítimo, mejorar las conexiones entre puertos y sus redes terrestres, impulsar la descarbonización y reforzar la integración de aeropuertos y nodos urbanos.
- **Financiación y gobernanza:** el coordinador propone negociar una nueva **Decisión de Ejecución del Corredor**, que establezca calendarios y mecanismos de seguimiento comunes y sirva de referencia para futuras inversiones europeas, incluido el **Mecanismo Conectar Europa (CEF)**. Asimismo, reclama compromisos financieros estables a largo plazo.
- Objetivos de conectividad: entre las metas planteadas figuran reducir el viaje **Madrid–Lisboa a menos de cinco horas en 2030** y alcanzar **tiempos inferiores a cinco horas entre Madrid y Burdeos** y a **siete horas entre Madrid y París antes de 2035**.

5. Principales referencias a Euskadi en los anexos:

Los anexos del Plan identifican la **Y vasca como uno de los proyectos estratégicos de inversión ferroviaria del Corredor Atlántico**, con una inversión estimada de **5.900 millones de euros** y finalización prevista para 2030–2032. También destacan las conexiones **Burgos–Vitoria (1.800 millones)**, **Castejón–Pamplona (892 millones)**, **Zaragoza–Castejón (1.400 millones)** y **Pamplona–Vitoria (1.600–2.800 millones)**, así como la **estación de Bilbao-Abando y sus accesos (Cota 15)**, prevista para 2040 con una inversión de 1.500 millones.

En materia de interoperabilidad, se advierte de la **ausencia de planes para implantar el ETCS en la línea convencional Irún–Hendaya–Dax/Burdeos**, pese a su despliegue en las nuevas líneas de alta velocidad.

Asimismo, el Plan destaca las **medidas de mitigación ambiental de la Y vasca**, como túneles, viaductos, pasos de fauna, barreras acústicas y restauración paisajística. Finalmente, incluye la Y vasca entre las principales inversiones ferroviarias del Corredor, cuyas necesidades globales de financiación ascienden a **90.400 millones de euros**.

Enlace al documento oficial: Atlantic European transport corridor - Publications Office of the EU

Bruselas, 19 octubre 2026