

Comentarios al 6º Plan de trabajos del Coordinador del Corredor Europeo Atlántico

Fechado el 24.9.2026, el **6º Plan de trabajos**¹ se publicó el 30.09.2026 con motivo de las “**Conecting Europe Days 2026**” celebradas en Bruselas del 28.09.2026 al 1.10.2026.

Es preciso conocer el contexto del **Plan de trabajos del Coordinador**. Sus funciones están definidas en los artículos 52 a 54 del Reglamento (UE) 2024/1679 sobre las “**Orientaciones** para el desarrollo de las RTE-T” y su objetivo es de “**coordinación**” entre los gobiernos de los Estados miembros, que son los que tienen que ejecutar las obras a las que se comprometieron al aprobar el Reglamento antes citado.

Los datos del informe del Coordinador europeo los suministra el Ministerio de Transportes de España y más concretamente el Comisionado del Corredor en España, Don José Antonio Sebastián. El borrador de informe fue enviado para revisión del Ministerio, antes de su publicación el 24.09.2026, lo que confirma aun más la implicación del gobierno de España.

Por lo tanto no puede decirse “Europa obliga” o “Europa decide”, sinó que “el Ministerio se compromete” y “el Ministerio decide”.

Análisis de del Plan de trabajos del Coordinador en lo referente a Asturias .Conclusiones y propuestas

El Plan de trabajos da especial importancia a las **secciones transfronterizas** terrestres, principalmente a las conexiones ferroviarias entre países, pero también hace muchas referencias a secciones ferroviarias nacionales poco relevantes en cuanto a tráfico, sin que lo haga al **cuello de botella Pola de Lena-Oviedo-Gijón**.

Por otra parte, en alguna parte del Plan de trabajos se citan rutas marítimas² como **secciones transfronterizas**. En consecuencia, las rutas del “**espacio marítimo europeo**” que parten de Gijón/Avilés, deben considerarse **secciones transfronterizas** y los accesos terrestres a los puertos (carretera y ferrocarril), también. Los puertos son las principales fronteras de España para las mercancías.

El Plan de trabajos da también mucha importancia a la identificación de los **cuellos de botella** y a las **secciones que faltan**. La sección ferroviaria “**Pola de Lena-Oviedo-Gijón**” no ha sido identificada como un **cuello de botella** y ello es un paso atrás, puesto que en otros informes si había sido identificada. Esta sección se encuentra entre las de mayor tráfico de mercancías de España.

¹ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/work-plans-ten-t-european-coordinators-published-2026-09-30_en

² Por ejemplo, en la pag 13 se hace referencia a “*the maritime links on the Corridor between Ireland and France/Spain represent an important **cross-border** route for industry sectors*”

Conclusión: Asturias tiene que defender que las rutas del **espacio marítimo europeo** que parten de Gijón/Avilés , así como los accesos terrestres a los puertos, son **secciones transfronterizas** y además, que la sección ferroviaria **Pola de Lena-Oviedo-Gijón** es un **cuello de botella** que limita la capacidad de la Variante ferroviaria de Pajares , compromete la rentabilidad de la inversión realizada y el desarrollo del área industrial de Asturias, incluidos sus puertos³.

Estado de ejecución del Corredor Europeo Atlántico

Con carácter general, el **6º Programa de trabajo del Coordinador** señala que muchos de los compromisos adquiridos por los Estados miembros para 2030 no se cumplirán. Sin embargo, introduce una **fecha alternativa significativa que es 2034**, que es en la que termina el próximo programa de financiación europea “Conectar Europa III (2028-2034).

Por otra parte, el **6º Programa de trabajo** propone, en base al plan de fechas que incluye (The milestone plan)⁴, una **Decisión de implementación del Corredor**, que comprometa a los Estados miembros en fechas, ejecución y gobernanza. La figura de la “Decisión de implementación” se encuentra en el artículo 55 del Reglamento (UE) 2024/1679 como un Acto de ejecución y es muy importante que se aplique.

Las consecuencias para Asturias son muy importantes. Por un lado es necesario disponer de un auténtico **Plan director**⁵ del Corredor relativo a su extensión a Gijón (nodo urbano) y al puerto de Gijón/Avilés (nodo logístico), que permita solicitar las ayudas que establezca el próximo **Mecanismo Conectar Europa III**, 2028-2034. Hay que recordar que el Ministerio no solicitó proyectos relevantes para Asturias, ni en el MCE 2014-2020 ni en el MCE II, 2021-2027, lo cual significa lo que se ha repetido varias veces y que es la solicitud del Ministerio en 2021 de excluir a Asturias del Corredor Europeo Atlántico⁶, se está cumpliendo.

La segunda conclusión es que los grandes proyectos que faltan en Asturias, como son la adaptación de la línea ferroviaria Pola de Lena-Oviedo-Gijón a la alta velocidad para pasajeros y al transporte eficiente de mercancías, así como la plataforma logística multimodal ZALIA, estén incluidas en la **Decisión de implementación del Corredor**

Perspectivas de ejecución del Corredor Atlántico en Asturias

El **6º Programa de trabajo** confirma de nuevo la dimensión marítima del Corredor Atlántico: *“The Atlantic ETC plays a pivotal role as an Atlantic gateway for the European Union. It connects major maritime ports, industrial regions and urban centres across Portugal, Spain, France, Ireland and Germany, linking the Atlantic façade with the wider European transport network, while also serving as a strategic interface with global trade routes”*. Este principio, es

³ Entre Gijón y Pola de Lena circulan al día, sumando los dos sentidos, entre 66-74 trenes de cercanías (línea C1), entre 8-10 trenes de media y larga distancia y entre 8-12 trenes de mercancías. En total, unos 90 trenes al día

⁴ This milestone plan will serve as the basis for a future **Corridor Implementing Decision**, through which Member States will commit to coordinated timelines, implementation and governance, ensuring that national investments deliver a coherent European transport corridor

⁵ EL Power point presentado por el Comisionado del Ministerio de transportes, no es un plan director del Corredor Europeo Atlántico

⁶ Ver documento de la Comisión TEN-T National Factset, del año 2021

de gran interés para los puertos de Asturias y para la conexión ferroviaria con las principales áreas económicas de la Península Ibérica.

El **6º Programa de trabajo** resalta también la importancia de la red ferroviaria europea de alta velocidad, pero en este caso la prioridad que señala son las conexiones transfronterizas.

El **6º Programa de trabajo** confirma, una vez más, que la sección ferroviaria León-Oviedo-Gijón se encuentra en el alineamiento del Corredor

Figure 2-2: ATL Corridor Core (2030) and Extended



Esta confirmación del alineamiento del Corredor en Asturias, contrasta sin embargo, con el capítulo dedicado a su ejecución. En efecto en el **railway passenger network**, solo se hace referencia a la entrada en servicio del **Pajares Base Tunnel**⁷, que ya tenía que haber ocurrido en 2014. En el **railway freight network**, solo se dan algunos porcentajes de ejecución, sin referencias concretas.

Previsión del desarrollo del Corredor a 2030-2040

Dado que el alineamiento del Corredor en Asturias pertenece a la **red básica**, el horizonte de ejecución es **2030**. Como antes se señaló, el informe llama la atención sobre la fecha de 2034 de finalización del MFM 2028-2034.

⁷ see Annex 3, Chapter 7 for more detail

El apartado 3.1 sobre los “**persistentes cuellos de botella**” es alarmante para Asturias, puesto que en el mapa que refleja Pola de Lena- Gijón, aparece un trazo negro difícil de identificar. Puede significar “*no cumplimiento del ancho UIC por no ser obligatorio*” , o bien que no se va a hacer nada. En cualquier caso, no tiene sentido que se haya instalado el ancho UIC (tercer carril en vía este y traviesa polivalente en la vía oeste) hasta Pola de Lena y que lo que resta hasta Gijón no se declare necesario. Veremos mas tarde, que la única obra prevista en el Plan de trabajos del Coordinador es la variante de Villabona.

Asturias debe solicitar aclaración al Ministerio de los planes para la sección ferroviaria Pola de Lena-Oviedo-Gijón y para el cumplimiento de los requerimientos del Corredor Atlántico.

Figure 3-1: Rail compliance and technical progress in t



Previsión de desarrollo de la red de alta velocidad

En el tramo Pola de Lena-Oviedo-Gijón se observa una línea negra que no parece significar que en el año 2030 estarán en operación los servicios AVE a velocidad superior a 160 Km/h. Aun cuando para las líneas existentes adaptadas a la alta velocidad se exigen velocidades > 200 km/h, opinamos que los 160 km/h sería un gran logro, pero que no es creíble vistas las licitaciones actuales para mejorar los servicios de cercanías y por el hecho de que, como veremos, no se asigna presupuesto a la mejora de estas secciones, ni figuran en las fechas para

completar las obras, tanto antes de 2035 como después. Asturias debe ser informada sobre los planes del Ministerio para esta sección ferroviaria

Figure 3-2: ATL Corridor high-speed passenger rail



Previsión de desarrollo de las líneas de mercancías y de terminales multimodales de mercancías

Este capítulo es especialmente importante para Asturias. El informe del Coordinador dice : *The objective of this chapter is to identify interoperability investments that should be prioritised on major freight origin-destination routes, hence helping operators to get improvement on their operations as soon as possible.* Es evidente que la sección ferroviaria Pola de Lena-Gijón , debe estar en esta prioridad. **La sección Galicia/Gijón-Valladolid** aparece identificada como una de las secciones críticas para circulación de trenes de 740 m , tema del que en Asturias no hay noticias. Se cita León como Terminal multimodal de mercancías y la ZALIA, aunque no se cite como tal, se supone que está asociada al puerto de Gijón⁸.

En cuanto a la implantación de **ERTMS**, se dice que la sección **Oviedo-Gijón** es una de las pocas excepciones de funcionamiento en 2030 en todo el Corredor. Asturias necesita una explicación.

En cuanto a los **Terminales Multimodales de Mercancías (TMM)**, se recuerda que España tiene que presentar antes del 19.07.2027 un análisis de mercado y un análisis prospectivo de sus TMM . Asturias tiene que impulsar definitivamente la **ZALIA** y tal como dice el Reglamento (UE) 2024/1679, en el marco de una estrategia conjunta con sus puertos.

⁸ La Comisión europea respondió a una pregunta que la ZALIA está asociada al puerto de Gijón, según el Reglamento (UE) 2024/1679

Migración del ancho de vía en la Península Ibérica

Este tema ha sido muy debatido. La propuesta que España presentó a la Comisión en julio de 2026 es *“The conclusion of the evaluation is that the migration is highly unfavourable, as the benefits generated are far lower than the investments required to carry out the measure. In addition, the works would entail a very high number of service disruptions, possible incidents and delays on the Spanish railway network over a very prolonged period of time”*.

Esta conclusión es incoherente y discriminatoria con Asturias, puesto que en el Corredor Mediterráneo y en las secciones del País vasco del Corredor Atlántico, se está instalando ampliamente la tecnología del tercer carril. Por lo tanto, la propuesta de España de que la migración es muy desfavorable, no es cierta para Asturias, donde el tercer carril está instalado hasta Pola de Lena.

En algunas partes del informe del Coordinador, parece intuirse que España propone un gran intercambiador de mercancías en la estación de Vitoria.

Asturias debe solicitar al Ministerio de Transportes el Plan de migración del ancho de vía presentado en Julio 2026 a la Comisión europea y analizarlo con vistas a la futura conexión de su área industrial con el resto de la península ibérica y con Francia.

Si el plan del Ministerio dificulta la conexión ferroviaria con Francia, es otra razón importante para reforzar la conexión marítima y el eje ferroviario Valladolid-León-Gijón/Avilés.

Puertos marítimos

El informe dice: *In Gijón, a project to study alternatives for an intermodal station is ongoing*. También remarca la importancia de la conexión con los puertos, que tiene plena aplicación para solucionar el acceso de vehículos pesados al puerto de Gijón.

Retos de la implementación del Corredor para 2030 (red básica)-2040 (red básica ampliada)

Con carácter general, se señala *“el aumento de los problemas de los **cueillos de botella** cuando se producen retrasos en las inversiones”*. Es el caso de la sección ferroviaria **Pola de Lena-Oviedo-Gijón**

Red ferroviaria convencional

No se hace referencia a la línea convencional de mercancías León-Gijón y su conexión con el puerto de Gijón/Avilés, pero sin embargo se hace referencia a la estrategia de acceso ferroviario al puerto de Sines, que es el gran competidor de los puertos asturianos para las mercancías con origen/ destino el centro de España.

España está promocionando la conexión del “eje de Puertollano” con la frontera de Portugal, Evora y Sines ¿Tiene sentido? **¿No debería España promover estos tráficos hacia los puertos de Gijón/Avilés? Lo mismo ocurre con el eje Aveiro-Salamanca-Valladolid ¿Tiene sentido que el Ministerio promueva los puertos de Portugal?**

Recomendaciones y prioridades del Coordinador

Los principales ejes que, en 2026, deben ser priorizados de forma realista para alcanzar los objetivos del **Corredor Europeo Atlántico**, se resumen en el cuadro siguiente

Freight priorities	Passenger priorities
Main traffic flows freight axes where improvements are required to ensure 740 m train operations, electrification, loading gauge (rail transport of semi-trailers) and track gauge interoperability where necessary. Particular attention is given to missing links that will progressively close these gaps, although several are nearing operational readiness (e.g. Évora–Caia (2027), third rail Astigarraga–Irún (2029)).	Main passenger flows and missing links in HSR service connectivity. Track gauge electrification relevant issue. High-speed rail nodes, with more than 10 million per year is a reliable end-to-end role of airports contributing to
1. Sines/Lisbon – Badajoz – Puertollano – Madrid – border 2. Leixões – Boira Alta line – Salamanca	1. Paris – Madrid 2. Madrid –

Es llamativo que en lo referente a las mercancías, se alinee Gijón con Santander. No obstante, hay que recordar que el puerto de Santander casi duplica al de Gijón en tráfico de mercancía general (contenedores) y en rutas marítimas. Por lo tanto, el puerto de Gijón tiene que poner en marcha una estrategia para pasar de ser puerto granelero a puerto de mercancía general (intermodal) y Ro-Ro.

En cuanto al tráfico de pasajeros, la línea Gijón- Madrid está en las prioridades del Coordinador, pero veremos más adelante que el Ministerio no presenta planes ni presupuesto para completarla hasta Gijón.

Etapas (Milestone) principales para eliminar barreras

En este apartado, se han recogido del informe del Coordinador algunas acciones concretas. En el primer cuadro, puede verse que el único proyecto previsto en Asturias es la **Variante de Villabona**. Los datos que aporta no son correctos, pues no está prevista alcanzar la velocidad de 200 km/h, tal como ha denunciado la demarcación noroeste del Colegio de Ingenieros de Caminos en sus alegaciones a la consulta pública.

En el segundo cuadro, se constata que no se preve acción alguna en la sección León-Oviedo: Gijón. Ni tan siquiera las obras de mejora de las secciones ferroviarias Pola de Lena-Oviedo y Oviedo-Gijón en fase de licitación. Ello podría ser lógico, puesto que el coordinador conoce que estas inversiones son para mejorar el tráfico de cercanías, sin cumplir los requerimientos de la red básica.

La inversión prevista hasta el año 2040 en el Corredor Atlántico en Asturias, son € 253 millones ,correspondientes a la Variante de Villabona.Se presupuesta también la mejora de la estacion del ferrocarril de Oviedo, pero dentro del capítulo de “nodos urbanos”.

Project name	Mode	Project description	Track gauge	KPI	MS	Project end dates	Indicative Costs	Impact on the Corridor
HSL Gijón-Madrid	Rail	Construction of the Villabona bypass in the F-SL Oviedo-Gijón	1601	Speed >200 km/h	ES	2034	EUR 253 M	The construction of the route variation in the line Venta de Baños-Gijón Sanz Crespo, from Lugo de Llanera to the Gerín area, allows for improved travel times between Oviedo and Gijón (long-distance and commuter trains), increased capacity, and greater flexibility in rail operations and for direct services between Gijón and Avilés that do not require reversing at Villabona station.

Project name	Mode	Project description	Track gauge	KPI	MS	Project end dates	Indicative Costs	Impact on the Corridor
Santander-Palencia (extended core network)	Rail	Renewal and improvement of the conventional line between Palencia and Santander	1 668	740 m	ES	2034	EUR 217.8 M	Improvement of conventional line in accordance with TEN-T requirements (train length, speed)
A Coruña – Redondela / Gijón – León / Santander – Venta de Baños	Rail	Project involves the implementation of the actions:						This project targets to assure a continuous and interoperable freight service from A Coruña to Valladolid and León.
		Upgrade of line between Redondela-A Coruña to allow freight trains of 740 m	1 668	740 m	ES	N/A	N/A	
		Monforte de Lemos – León	1 668	740 m	ES	2034	EUR 300 M	Upgrade of the conventional line with TEN-T requirements
		Upgrade of the conventional line between Palencia – León	1 668	740 m		2034	EUR 258 M	

CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS DEL CORREDOR ATLANTICO

El **6º Plan de trabajos del Coordinador** incluye varios Anexos que deben ser analizados para extraer conclusiones cara al desarrollo futuro del Corredor Atlántico en Asturias.

En el Anexo 3 se detallan los proyectos que serán completados en 2030-2032, en 2033-2035 y después de 2035. Analiza el cumplimiento de los KPIs. **En esta relación de proyectos que serán completados antes de 2035 y después, ninguno concierne a Asturias.**

A continuación se hacen copia de algunos mapas de los Anexos en los que se comprueba que **Asturias está excluida del Corredor**, que nuestros puertos están perdiendo posiciones y que se requiere un **PLAN DIRECTOR** del desarrollo del Corredor Europeo Atlántico, tal como la sociedad civil viene reclamando a las autoridades públicas desde, al menos, el año 2018.

Figure 6-1: Rail infrastructure status of the paramete
2025)



Figure 6-2: Rail infrastructure status of the parameter 'i'
network (December 2025)



Figure 6-4: ERTMS status of the Atlantic ET



Figure 6-7: ATL Multimodal Freight Terminal technic

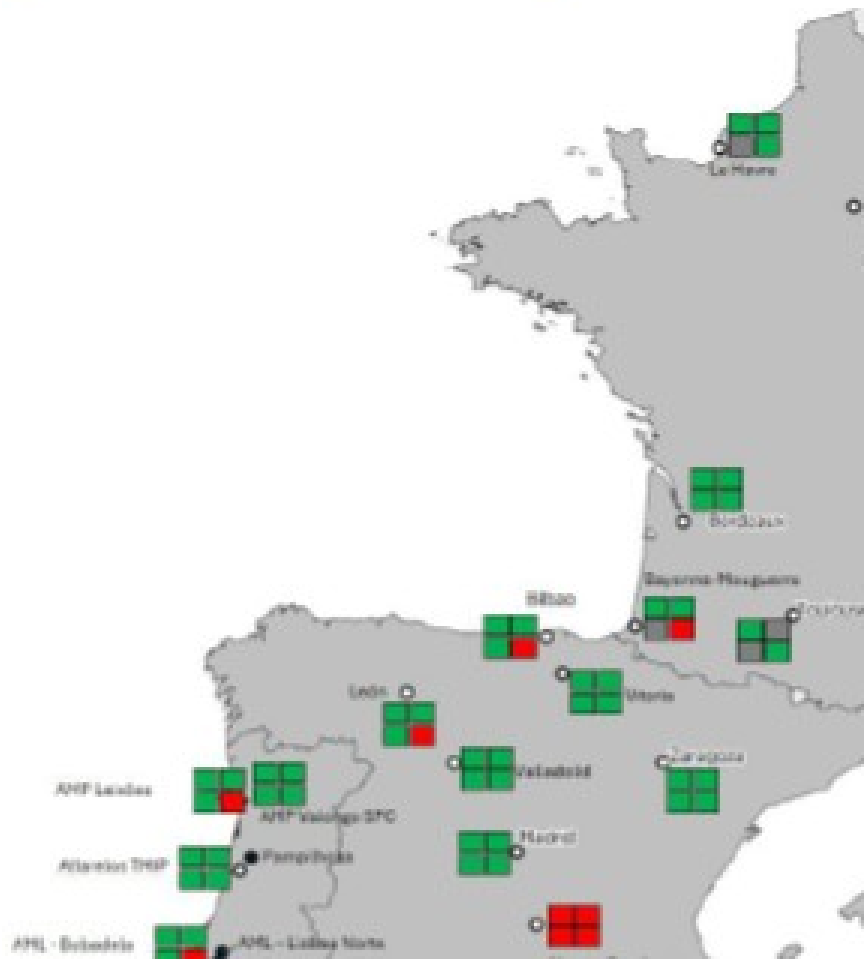


Figure 6-13: Maritime Ports on the Atlantic Corridor

