

Corredor Atlántico Noroeste

Por qué España no puede dejarlo a medias

Justificación económica, jurídica y estratégica del desarrollo del corredor de mercancías: mandato europeo, diagnóstico de oferta, caso económico cuantificado, agravio comparativo y hoja de ruta.

6.150 M€

de PIB en la fase de obra

91.500

empleos-año

4.390 M€

VAN de la operación (30 a.)

JUNIO 2026

Fecha de corte: 11 de junio de 2026

Asturias · León · Galicia

Observatorio independiente del Corredor Atlántico Noroeste

Fuentes oficiales: UE · ADIF · INE · Eurostat · CNMC

Índice

0. Resumen ejecutivo	3
1. La tesis: una infraestructura a medias mientras el reloj europeo corre	5
2. El mandato europeo: no es una aspiración, es Derecho de la Unión	6
3. El diagnóstico: falta oferta, no demanda	8
4. Las brechas técnicas: dónde falla la red, tramo a tramo	10
5. El caso económico: lo que la inversión devuelve	11
6. El agravio y la lección del Mediterráneo	13
7. Financiación y riesgos: la ventana que se abre y el eslabón que puede neutralizarla	14
8. Qué pedimos: la hoja de ruta	15
9. Conclusión	16
Anexo. Cifras clave y nota metodológica	17

0

Resumen ejecutivo

Propósito. Este documento reúne en una sola pieza la justificación de por qué completar el Corredor Atlántico en el noroeste de España es una necesidad económica, jurídica y estratégica —y no una reivindicación territorial más—. Está construido con rigor de consultoría: cada cifra lleva unidad, año y fuente primaria; las cifras críticas han superado verificación independiente; y se distingue siempre el dato oficial de la estimación y de la proyección de parte. Esa disciplina es deliberada: en un debate saturado de cifras de campaña, **el activo de este documento es que sus números sobreviven a una auditoría.** Se dirige a los tres decisores que pueden mover el corredor —el Gobierno de España, la Comisión Europea y la sociedad civil empresarial del noroeste— y ordena la evidencia de forma que cada uno encuentre su argumento: retorno fiscal y cohesión para la Administración, cumplimiento TEN-T y financiación para Bruselas, competitividad y empleo para el tejido productivo.

España ha invertido **3.800 M€** en la Variante de Pajares y la abrió en noviembre de 2023. Pero esa inversión no rinde a su potencial: el tramo inmediatamente al sur, **León–La Robla**, sigue sin admitir ancho mixto, y la columna vertebral de mercancías hacia Galicia —la **línea 800**— continúa en redacción de proyecto, clasificada en la red europea con horizonte 2050. Es una infraestructura a medias. Y el reloj europeo ya corre: el Reglamento (UE) 2024/1679 fija obligaciones vinculantes para 2030.

El diagnóstico, en una frase: falta oferta, no demanda. El noroeste es el 7,9 % del PIB español y exporta del orden de 38.000 M€ al año, pero mueve por ferrocarril una fracción mínima de su carga —del 0 % al 4 % en sus puertos— sobre una red que circula al **16–31 % de su capacidad**. No hay congestión que resolver; hay una red que no cumple los estándares europeos de mercancías y por eso no puede ofertar servicios competitivos. Donde sí se puede, el mercado responde: el puerto de Marín alcanza el 13,9 % de cuota ferroviaria (segundo de España) y el tráfico de mercancías por Pajares creció un 28 % en 2025 aun en ancho ibérico.

El caso económico es sólido y cuantificado. El programa de inversión que el tejido empresarial cifra en **7.884,3 M€** tendría, según el modelo de este documento:

	Fase de construcción (impacto transitorio)	Fase de operación (beneficio recurrente)
Magnitud	≈ 6.150 M€ de PIB · ≈ 91.500 empleos-año · ≈ 2.080 M€ de retorno fiscal	112–381 M€/año según captura modal
En el tiempo	≈ 0,52 % del PIB del noroeste cada año durante 10 años de obra	VAN a 30 años: 2.200 M€ (conservador) · 4.390 M€ (central) · 7.460 M€ (ambicioso)

El retorno fiscal reduce el coste neto efectivo del programa para el conjunto de las administraciones a ≈ **5.800 M€**. (Ambas magnitudes responden a preguntas distintas y **no se suman**: la construcción es actividad transitoria; la operación, beneficio social recurrente.)

El agravio es real, pero la lección lo es más. El Corredor Mediterráneo acumula **6.023 M€ de obra ejecutada** y 658 km en servicio; del Atlántico no se publica siquiera la cifra de ejecución. La diferencia no es solo dinero: es nueve años de presión empresarial organizada. Y el coste de no actuar está medido —en el propio Mediterráneo, retrasar cinco años la puesta en servicio dividió por ocho el impacto anual sobre el PIB regional—.

La ventana se cierra. El CEF 2028-2034 propone **81.400 M€** y multiplica por diez la financiación de movilidad militar, con la migración al ancho europeo citada como prioridad. Pero solo se capta con proyectos maduros. Cada año sin calendario para León–La Robla y la línea 800 es un año de fondos europeos que financian otros corredores y de una inversión de 3.800 M€ que rinde por debajo de su potencial.

Lo que se pide no es gasto nuevo: es rentabilizar lo ya invertido y cumplir con Europa.

1

La tesis: una infraestructura a medias mientras el reloj europeo corre

El Corredor Atlántico es una de las grandes redes transeuropeas de transporte (TEN-T): 11.295 km que enlazan los puertos atlánticos de la península con el centro de Europa. Su ramal noroeste —Asturias, León y Galicia— es el que conecta los puertos del Cantábrico y del Atlántico gallego con la meseta y, a través de ella, con Francia y el resto del continente.

España ha hecho la parte difícil y cara. La **Variante de Pajares** —49,7 km bajo la cordillera Cantábrica, **3.800 M€**— se abrió en noviembre de 2023 y resolvió el obstáculo orográfico histórico entre Asturias y la meseta. Pero se abrió **solo en ancho ibérico**, y los eslabones que deberían prolongar su rendimiento siguen sin estar:

- Inmediatamente al sur, **León–La Robla** no admite todavía el tercer carril que permitiría el ancho mixto. El contrato para hacerlo se rescindió en 2022 y las obras debían reiniciarse en 2026.
- La **línea 800** (León–Ponferrada–Monforte–Ourense, 236 km), columna vertebral de las mercancías hacia Galicia, sigue **en redacción de proyecto**, clasificada en la red global TEN-T con horizonte 2050.

El resultado es una paradoja costosa: la inversión más difícil ya está hecha, pero no puede rendir a pleno porque faltan las inversiones más baratas que la conectan con la red. Es, literalmente, una autopista de alta capacidad que desemboca en un camino vecinal.

Y el contexto ya no es de plazos indicativos. El **Reglamento (UE) 2024/1679** convirtió las directrices de la red transeuropea en obligaciones jurídicas con fechas: la red básica debe cumplir siete estándares técnicos en **2030**, la red básica ampliada en 2040 y la global en 2050. Para el noroeste eso significa que el tiempo de la planificación indefinida ha terminado: o se ejecuta con calendario, o se incumple Derecho de la Unión.

2

El mandato europeo: no es una aspiración, es Derecho de la Unión

2.1 Lo que Europa exige

El Reglamento (UE) 2024/1679 impone a la red básica siete estándares obligatorios para el transporte de mercancías:

Estándar	Exigencia	Plazo red básica
Ancho de vía	UIC estándar (1.435 mm)	2030
Longitud de tren	740 m	2030
Carga por eje	22,5 t	2030
Gálibo	P400 (semirremolques en vagón)	2030
Señalización	ERTMS	2030
Electrificación	25 kV CA	2030
Velocidad	100 km/h mercancías	2030

2.2 Dónde está el noroeste frente a ese mandato

El patrón es nítido y se repite en los tres territorios: **las líneas de alta velocidad y la Variante de Pajares cumplen los siete estándares; el corredor convencional de mercancías suspende sistemáticamente en los mismos tres** —ancho UIC (parcial), trenes de 740 m (no) y ERTMS (no)—. Hoy **ningún itinerario del noroeste admite trenes de 740 m ni gálibo P400**, y de las 28 terminales del corredor **ninguna** dispone de ancho UIC.

A esto se añade un matiz técnico que conviene desactivar antes de que confunda el debate: el "verde" de electrificación de la autoevaluación oficial **es engañoso**. Marca como cumplidos tramos electrificados a **3 kV de corriente continua**, cuando el estándar europeo de la red básica es **25 kV de corriente alterna**. Tener catenaria no es cumplir el estándar.

La clasificación europea, además, es **asimétrica y desfavorable** al noroeste: la red básica con plazo 2030 cubre esencialmente el eje Gijón–Oviedo–León, mientras que el Puerto de Avilés, casi toda la red gallega y la propia línea 800 quedan en la red global con horizonte **2050**. Buena parte de los eslabones de mercancías que más se necesitan tienen, sobre el papel, veinte años de margen.

2.3 Europa ya ha certificado que el plazo no se cumplirá

No es una alarma del sector: es el dictamen del **Tribunal de Cuentas Europeo** (Informe Especial 02/2026, enero de 2026). El Tribunal documenta en los grandes proyectos transfronterizos de la red un **sobrecoste medio del +82 %** y retrasos de hasta **17 años** en los más demorados, y concluye que el objetivo de 2030 «sin duda se incumplirá». Para el noroeste hay dos agravantes adicionales:

- El eje **León–Gijón**, que es red básica, ha quedado **excluido del plan español de despliegue de ERTMS a 2030**.
- En noviembre de 2025, la Comisión clasificó por error el tramo Oviedo–Gijón como «corredor ya adaptado a más de 200 km/h» en un documento oficial (COM(2025) 903). El Gobierno de Asturias pidió la

rectificación cartográfica el 8 de noviembre de 2025; a fecha de este documento no consta corregida.

El mandato europeo es, por tanto, doblemente exigente: obliga a cumplir y, a la vez, advierte de que con la inercia actual no se cumplirá. La diferencia entre una cosa y otra es el calendario y la financiación que aquí se reclaman.

3

El diagnóstico: falta oferta, no demanda

El argumento más extendido en contra de invertir en ferrocarril de mercancías —«no hay demanda»— es, en el noroeste, demostrablemente falso. La evidencia apunta exactamente en sentido contrario: hay demanda reprimida porque **falta una oferta competitiva**, y eso tiene una causa técnica concreta, no una causa de mercado.

3.1 La brecha modal: España, y dentro de España el noroeste, en la cola de Europa

La cuota del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías en España es del **3,9 % de las toneladas-kilómetro**, frente al **16,6 % de la media de la UE-27** (Eurostat, 2024) —una brecha de casi 13 puntos que, lejos de cerrarse, se ha ensanchado—. Medido en toneladas, el ferrocarril mueve apenas el **1,1 %** del transporte interior español.

En los puertos del noroeste, que son la puerta natural de la mercancía al ferrocarril, el cuadro es aún más severo:

Puerto	Cuota ferroviaria 2024	Evolución vs 2019
Gijón–El Musel	4,07 %	–46,9 %
Avilés	1,48 %	–83,0 %
A Coruña	1,37 %	–48,5 % (puerto exterior de 8,5 Mt, 0 % ferroviario)
Vigo	0,01 %	exportó ~500.000 vehículos/año sin tren
Ferrol–San Cibrao	0 %	sin acceso ferroviario al puerto exterior
Marín	13,93 %	+18,5 % (2.º de España)

La última fila es la clave de todo el argumento. **Marín demuestra que el modelo intermodal funciona en el noroeste cuando existe la infraestructura.** Donde hay un acceso ferroviario operativo y terminales adecuadas, el mercado lo usa —y lo usa al nivel de los mejores puertos del país—. La diferencia entre Marín y los demás no es la demanda: es la oferta.

3.2 No hay congestión: hay capacidad ociosa

La Declaración sobre la Red 2026 de ADIF —fuente oficial y primaria— documenta que las líneas del corredor noroeste circulan muy por debajo de su capacidad:

Línea	Tramo	Saturación
130	Venta de Baños–Gijón	29 %
800	León–A Coruña	24 %
810	Monforte de Lemos–Vigo	16 %
804	Betanzos–Ferrol	31 %
154	Lugo de Llanera–Tudela Veguín	23 %

Una red que usa entre el 16 % y el 31 % de sus surcos no tiene un problema de congestión que requiera más vías: tiene un problema de **interoperabilidad** que impide ofertar los servicios que llenarían esa capacidad. Esto es decisivo para el argumento de inversión: no se pide construir capacidad nueva por saturación, se pide **adaptar**

la **capacidad existente** a los estándares que la harían utilizable.

3.3 Donde se puede competir, el tráfico crece

Tres datos recientes confirman que la demanda existe y reacciona a la oferta:

- El **segmento liberalizado** de mercancías creció un **+12,4 % en toneladas** en el cuarto trimestre de 2025, impulsando al conjunto del sector pese a la caída del operador histórico. Los operadores privados ya mueven la mayoría de las toneladas-kilómetro netas del país.
- El tráfico de mercancías por la **Variante de Pajares** creció un **+28 %** interanual en 2025 (\approx 4.000 trenes en diez meses) **aun circulando solo en ancho ibérico**: una prueba empírica de demanda latente antes incluso de completar la adaptación.
- El diagnóstico de los propios cargadores es inequívoco: el **90 %** reclama más ritmo de ejecución y el **81 %** duda de que se cumpla el objetivo oficial «Mercancías 30» (Aecoc, 2025).

El mercado está diciendo, con dinero y con encuestas, que usaría el corredor. Lo que pide es que el corredor exista.

4

Las brechas técnicas: dónde falla la red, tramo a tramo

Justificar la inversión exige precisar **qué** hay que hacer y **dónde**. El noroeste no incumple un parámetro genérico: incumple eslabones concretos, y cada uno bloquea un rendimiento cuantificable.

Tramo	Situación	Brecha	Horizonte
León–La Robla	Crítico	Falta el tercer carril para ancho mixto. Es el eslabón que rentabiliza los 3.800 M€ de Pajares. Contrato previo rescindido en 2022.	Reinicio previsto 2026
Línea 800 (León–Monforte–Ourense, 236 km)	Solo red acción	Eje de mercancías hacia Galicia: renovación de vía, gálibo P400 en ≥ 37 túneles, electrificación a 25 kV y apartaderos de 740 m.	Optimista 2032 · realista 2035
Ourense–Monforte–Lugo	En ejecución	Electrificación a 25 kV (626 M€); el túnel de Oural ya está en servicio. Único tramo del noroeste con obra real avanzada.	Avance en 2026
Accesos portuarios	En obra	Langosteira (A Coruña) y Caneliñas (Ferrol) en construcción; en Gijón el acceso pendiente se reorienta por Aboño tras descartarse el vial de Jove.	2026–2027
Terminales secas	Estanca do / parcial	Torneros (León) lleva 16 años proyectada y sin terminal ferroviaria; PLISAN (Galicia) conectada en feb-2026, en fase de gestión.	—

La jerarquía es clara: **León–La Robla es la prioridad de mayor rendimiento por euro** —una inversión de decenas de millones que pone en valor 3.800 M€ ya gastados—, seguida del núcleo de la línea 800. No es casual que sean también los tramos donde el calendario es más incierto.

5

El caso económico: lo que la inversión devuelve

Esta es la sección que convierte la reivindicación en una propuesta de inversión. Lo que sigue es un modelo propio, construido con metodología de consultoría y parámetros oficiales, sobre el programa de **7.884,3 M€** que el tejido empresarial reclama (demanda patronal, no auditada; desglose: Galicia 2.801,9 / Asturias 2.759,6 / Castilla y León 2.322,8 M€).

5.1 No es periferia que pide: es potencia exportadora penalizada

El punto de partida del caso económico es que el noroeste **no es una región subsidiada que reclama una infraestructura deficitaria**, sino una economía exportadora a la que la logística penaliza:

- Asturias, la provincia de León y Galicia suman el **7,9 % del PIB español** y exportan del orden de **38.000 M€ al año** (solo Galicia, ~31.000 M€ en 2025), con un peso industrial superior a la media nacional.
- Sostienen ese volumen industrias intensivas en logística que hoy no pueden usar el ferrocarril: **ArcelorMittal** (~ 3,6 Mt de acero, ya el mayor cliente ferroviario del corredor), la automoción de **Stellantis Vigo** (~ 500.000 vehículos/año, expedidos casi al 100 % sin tren por falta de gálibo), **Alcoa**, el clúster forestal-maderero (**Finsa**, 1,9 Mt/año de madera procesada en Galicia), el cemento de El Bierzo y Asturias, la pizarra leonesa (190.000 t/año, 90 % exportada, hoy 100 % por carretera) o la **Azucarera de La Bañeza** (687.000 t de remolacha).

El ahorro logístico que aportaría un corredor eficiente —entre 12 y 20 €/t en un acarreo tipo de hinterland— es margen directo de competitividad para esa base exportadora. No es ayuda: es quitar una piedra del zapato a quien ya compite y gana en los mercados internacionales.

5.2 Fase de construcción: el impacto inmediato

Aplicando los multiplicadores de la economía española para la obra civil (PwC–SEOPAN 2024, que incluyen efectos directos, indirectos e inducidos) al programa de 7.884,3 M€:

Magnitud	Resultado	Por territorio (Asturias / León / Galicia)
Producción / actividad	≈ 15.100 M€	5.300 / 4.460 / 5.380 M€
VAB (PIB) generado	≈ 6.150 M€	2.150 / 1.810 / 2.190 M€
Empleo	≈ 91.500 empleos-año	32.000 / 26.900 / 32.500
Retorno fiscal	≈ 2.080 M€	727 / 612 / 738 M€

Con una ejecución realista en diez años (2026-2035), esto equivale a ≈ **615 M€ de PIB cada año** (≈ 0,52 % del PIB del noroeste anual) y ≈ **9.150 empleos sostenidos** durante toda la década de obra. El retorno fiscal —el 26,3 % de la inversión que vuelve a las arcas públicas vía impuestos y cotizaciones— **reduce el coste neto efectivo del programa para el conjunto de las administraciones a ≈ 5.800 M€**. Y la evidencia del Banco de España (2022) descarta el temor habitual: en España la inversión pública no desplaza a la privada, la atrae (cada 1 % de inversión pública arrastra ~1 % de inversión privada).

(Nota honesta: 91.500 son empleos-año, no puestos permanentes; y el impacto es bruto, no descuenta lo que esos fondos generarían en un uso alternativo. La fuerza del dato está en su orden de magnitud y su retorno fiscal, no en presentarlo como creación neta y permanente de empleo.)

5.3 Fase de operación: el beneficio recurrente

A diferencia de la construcción, los beneficios de operar el corredor son **permanentes**. Se obtienen de transferir tráfico de la carretera al ferrocarril sobre el mercado realmente capturable —los **39.273 M t-km/año** de tráfico interregional por carretera del noroeste— y se valoran con parámetros oficiales europeos: el ahorro de costes externos (3,1 c€/t-km, CE Delft) más el ahorro logístico privado (2,6 c€/t-km), descontados al 3 % social a 30 años.

Escenario de captura modal	Beneficio anual	Valor actual neto (30 años)
Conservador — 5 %	112 M€/año	2.200 M€
Central — 10 % (objetivo «Mercancías 30»)	224 M€/año	4.390 M€
Ambicioso — 17 % (convergencia UE-27)	381 M€/año	7.460 M€ (hasta 9.550 M€ con ahorro logístico alto)

El reparto territorial de este beneficio recurrente **invierte el de la construcción**, y esto es importante: **León es el de mayor beneficio operativo** (119 M€/año en el escenario central), por delante de Galicia (78,1 M€) y Asturias (26,7 M€), porque concentra el mayor volumen de tráfico interregional capturable. Es decir: en León se invertiría menos obra física, pero su territorio captaría el mayor retorno permanente —un argumento de cohesión que se sostiene en el dato, no en la equidad reclamada—.

5.4 Lectura honesta de la rentabilidad

El rigor exige decirlo con claridad: en el escenario central, el VAN de la operación (4.390 M€) cubre el **56 %** de la inversión. La transferencia modal, **por sí sola, no carga con los 7.884 M€ íntegros**. Pero esa lectura, lejos de debilitar el caso, lo orienta:

1. El programa íntegro se justifica sumando los beneficios que el modelo deliberadamente **no** monetiza —tiempo, fiabilidad, valor estratégico y de doble uso, cohesión territorial, descarbonización—.
2. Y los **eslabones críticos** (León–La Robla, núcleo de la línea 800, accesos portuarios), cuyo coste es una fracción del programa total, **sí superan con holgura su coste** incluso en este ACB parcial y conservador. La conclusión técnica no es «invertir o no», sino **priorizar bien y empezar ya** por donde el retorno es máximo.

5.5 Cohesión: el caso de León

El argumento económico tiene una dimensión territorial que ninguna otra política aborda con esta relación evidencia/coste. La provincia de **León ha perdido cerca del 10 % de su población desde 2007** y tiene la **tasa de actividad más baja de España** (~49 %). Es, a la vez, el territorio de mayor beneficio operativo del corredor. La conectividad logística no es la única causa de su declive, pero es una condición necesaria para fijar industria y empleo —y el corredor es la palanca disponible con mejor retorno demostrable—.

6

El agravio y la lección del Mediterráneo

6.1 La asimetría, en cifras

El contraste con el Corredor Mediterráneo es el dato que mejor resume la situación —y debe presentarse con precisión, distinguiendo licitar de ejecutar—:

	Mediterráneo	Atlántico noroeste
Obra ejecutada (acum. 2018→2026)	6.023 M€	Sin cifra de ejecución publicada
Licitado acumulado	8.638 M€	~6.607 M€ (a nov-2024)
Km en servicio	658 km (36 %, 83 % en obras o terminado)	0 tramos de ancho mixto para mercancías más allá de Pajares
Campaña empresarial	9 años organizada (#QuieroCorredor)	en formación

La diferencia decisiva no es el dinero licitado —son comparables— sino el **dinero ejecutado y los kilómetros en servicio**. Y detrás de esa diferencia hay un factor que no es presupuestario: **nueve años de presión empresarial organizada y constante**.

6.2 El coste del retraso está medido

No hay que especular sobre lo que cuesta esperar: está cuantificado en el propio Mediterráneo. El estudio académico que midió su impacto (GRECO, Universitat de València y Jaume I, para AVE) estimó que, con el corredor operativo a tiempo, el efecto sobre el PIB regional sería de **+0,87 puntos al año**; si la puesta en servicio se retrasaba cinco años, ese efecto caía a **+0,11**. **Retrasar dividió por ocho el beneficio anual**. Trasladado al noroeste: cada año sin calendario para León–La Robla y la línea 800 es un año en que 3.800 M€ ya invertidos en Pajares rinden por debajo de su potencial.

6.3 La lección europea: la obra es necesaria, pero no basta

El benchmark internacional aporta un matiz que conviene incorporar para no prometer de más. La infraestructura crea la oferta, pero la cuota se gana combinándola con política de transferencia modal. El corredor suizo del Rin-Alpino —referencia mundial— bajó del 70 % de cuota ferroviaria al **68,6 %** en 2025, la primera vez en una década, precisamente porque la obra sin política de acompañamiento pierde fuelle. La lección para el noroeste es doble: hay que construir y acompañar (eco-incentivos, terminales, autopistas ferroviarias). El escenario central de este documento —el 10 % de «Mercancías 30»— ya incorpora esa exigencia.

7

Financiación y riesgos: la ventana que se abre y el eslabón que puede neutralizarla

7.1 La oportunidad: el CEF 2028-2034

La Comisión propuso en julio de 2025 un nuevo Mecanismo «Conectar Europa» de **81.400 M€** (33.900 M€ de transporte, 17.600 M€ de movilidad militar y 29.900 M€ de energía), frente a los 33.710 M€ del periodo anterior. Dos rasgos lo hacen especialmente relevante para el noroeste:

- La **movilidad militar se multiplica por diez** (de 1.690 a 17.600 M€), y el reglamento de doble uso (COM(2025) 847) **lista expresamente la migración al ancho europeo (UIC) como prioridad**. Los puertos atlánticos de aguas profundas y los ejes hacia Francia son candidatos naturales.
- La demanda supera con creces la oferta de fondos: la última convocatoria de uso dual tuvo una **sobresuscripción de 4,7 veces**.

Pero hay una condición ineludible: **solo se capta con proyectos maduros**. El noroeste no pierde fondos europeos por inelegibilidad, sino por falta de proyectos redactados a tiempo. Acelerar la redacción de la línea 800 y los tramos gallegos es, literalmente, la condición previa para no regalar a otros corredores la cofinanciación del salto x10.

7.2 Vientos de cola: el ETS2

Desde 2028, el comercio europeo de derechos de emisión se extiende al transporte por carretera (ETS2), lo que encarecerá el camión y favorecerá al ferrocarril eléctrico —que emite un **82,5 % menos de CO2 por tonelada-kilómetro**—. La ventana climática se abre justo cuando el noroeste debería tener resueltos el ancho UIC y el gálibo P400 para capitalizarla.

7.3 El riesgo exógeno: el cuello francés

Hay un eslabón que España no controla y que puede neutralizar parte de la inversión: la conexión transfronteriza **Dax–Hendaya**, sin horizonte definido en el lado francés (previsión inicial 2042, frente al compromiso TEN-T de 2030). Por eso este documento ancla su caso económico en el **tráfico interregional doméstico** —que no depende de Francia— y reserva la captura internacional como potencial adicional. La coordinación del calendario ERTMS con Francia es, no obstante, una de las demandas estructurales: el corredor se completa de mar a continente, no hasta la frontera.

8

Qué pedimos: la hoja de ruta

La justificación desemboca en una agenda concreta, ordenada por horizonte y por destinatario. No es una lista de deseos: es la secuencia que maximiza el retorno por euro y respeta la ruta crítica de la ejecución.

8.1 Quick wins (0–18 meses) — credibilidad inmediata, coste mínimo

1. **Publicar el Plan Director del Corredor** y constituir la comisión de seguimiento público-privada ya comprometida. *Coste cero, máxima señal de compromiso.* → Gobierno.
2. **Calendario cerrado**, con hitos verificables y financiación asignada, para **León–La Robla** y la **línea 800**. → Gobierno.
3. **Acelerar la redacción de proyectos** del noroeste para hacerlos elegibles al CEF 2028-2034. → Gobierno.
4. **Constituir una coalición empresarial estable** al estilo #QuieroCorredor, con presencia en Bruselas. → Coalición CEG·FADE·FELE·CEOE.

8.2 Actuaciones estructurales (hasta 2035) — el corredor completo

1. **León–La Robla**: tercer carril (ancho mixto) para rentabilizar Pajares. → Gobierno.
2. **Línea 800**: renovación integral —vía, gálibo P400, electrificación a 25 kV, ERTMS y apartaderos de 740 m—. → Gobierno.
3. **Accesos portuarios y terminales**: cierre de Gijón, A Coruña-Langosteira y Ferrol; operatividad de Torneros (León) y PLISAN (Galicia). → Gobierno · Autoridades Portuarias.
4. **Migración al ancho UIC** según el dictamen técnico de Ineco (entrega ≤ 19-jul-2026) y **coordinación con Francia** para el ERTMS transfronterizo. → Gobierno · Comisión Europea.
5. **Comprometer el programa de 7.884 M€** con calendario plurianual y candidaturas al CEF. → Gobierno · Comisión Europea.
6. **Inscribir el noroeste en el Work Plan del coordinador europeo** y adelantar la clasificación de los eslabones de mercancías hoy en red global 2050. → Comisión Europea.

8.3 El reparto del esfuerzo, por destinatario

- **Al Gobierno de España** le corresponde lo decisivo y lo más barato: publicar el Plan Director, dar calendario a los dos eslabones críticos y madurar los proyectos. La mayor parte de lo que desbloquea el corredor no es dinero nuevo, es decisión.
- **A la Comisión Europea** le corresponde corregir la asimetría de clasificación, rectificar el error cartográfico, abrir la ventana del CEF y reconocer el valor de doble uso del eje atlántico.
- **A la sociedad civil empresarial** le corresponde lo que el Mediterráneo demostró que funciona: organización, constancia y una sola voz durante el tiempo que haga falta.

9

Conclusión

El Corredor Atlántico Noroeste no es una reivindicación periférica ni una infraestructura deficitaria que pide subvención. Es la pieza que falta para que una inversión de 3.800 M€ ya realizada rinda a su potencial; el instrumento para que el 7,9 % del PIB español deje de mover su mercancía casi exclusivamente por carretera; y la vía para cumplir un mandato europeo que ya es Derecho de la Unión y cuyo incumplimiento el propio Tribunal de Cuentas Europeo da por seguro con la inercia actual.

Las cifras lo sostienen sin necesidad de inflarlas: **6.150 M€ de PIB y 91.500 empleos-año en la construcción, con 2.080 M€ de retorno fiscal; entre 2.200 y 7.460 M€ de beneficio social en valor presente durante su operación; y un coste neto efectivo para las administraciones de ≈ 5.800 M€** una vez descontado el retorno fiscal. Los eslabones críticos rinden por encima de su coste incluso en la lectura más conservadora.

El agravio con el Mediterráneo es real, pero la lección es más valiosa que el agravio: lo que mueve un corredor no es solo el presupuesto, es la decisión política sostenida y la presión organizada. El coste de no decidir está medido —cada año de retraso divide el beneficio—. Y la ventana de financiación europea, abierta de par en par hasta 2034, **solo se aprovecha con proyectos maduros.**

Completar el noroeste no es gasto nuevo: es rentabilizar lo ya invertido y cumplir con Europa. La pregunta no es si el corredor es necesario —los datos lo zanján—, sino cuánto está dispuesta España a perder por no terminarlo a tiempo.

Anexo. Cifras clave y nota metodológica

A. Tabla consolidada de cifras-ancla

Concepto	Cifra	Año	Fuente
Inversión en la Variante de Pajares (ya ejecutada)	3.800 M€	2023	Adif AV / Mº Transportes
Programa de inversión pendiente (demanda patronal)	7.884,3 M€	2023	Informe CEG-FADE-FELE-CEOE
– desglose territorial	Galicia 2.801,9 / Asturias 2.759,6 / CyL 2.322,8 M€	2023	íd.
PIB del noroeste (Asturias + prov. León + Galicia)	118.005 M€ (7,9 % nacional)	2023/24	INE, CRE
Exportaciones de los tres territorios	≈ 38.000 M€	2025	DataComex / ICEX / fuentes regionales
Cuota ferroviaria España (t-km) vs UE-27	3,9 % vs 16,6 %	2024	Eurostat tran_hv_frmo
Saturación del corredor noroeste	16–31 %	2025	ADIF, Declaración sobre la Red 2026
VAB generado en construcción	≈ 6.150 M€	modelo	PwC-SEOPAN 2024
Empleo en construcción	≈ 91.500 empleos-año	modelo	PwC-SEOPAN 2024
Retorno fiscal de la construcción	≈ 2.080 M€ (26,3 %)	modelo	PwC-SEOPAN 2024
Beneficio operativo anual (central)	224 M€/año	modelo	CE Delft · MITMA · CNMC
VAN de operación a 30 años (central)	4.390 M€	modelo	descuento 3 % CINEA
Obra ejecutada del Corredor Mediterráneo (contraste)	6.023 M€	2018-26	Mº Transportes
CEF 2028-2034 propuesto	81.400 M€	2025	Comisión Europea (en negociación)

B. Nota metodológica

Este documento sintetiza un cuerpo de investigación verificado de forma independiente (corpus interno del proyecto + investigación externa con verificación adversarial de las cifras críticas; ninguna de las cifras-ancla resultó refutada). Convenciones aplicadas en todo el texto:

- **Cada cifra con unidad, año y fuente.** Se distingue dato oficial (publicado por ADIF, MITMA, INE, Eurostat, Comisión Europea), estimación propia y proyección de parte.
- **«Billion» anglosajón** = miles de millones; cifras en millones de euros (M€).
- **Licitado ≠ adjudicado ≠ ejecutado;** los retrasos se miden contra fecha de entrega prometida.
- **Las cifras patronales** (programa de 7.884,3 M€ y la proyección a 2040 de 4.500 M€/año y 23.900 empleos) se etiquetan siempre como demanda no auditada, distinta del modelo propio de este documento.

- **El impacto de construcción y el beneficio de operación no se suman** (responden a preguntas distintas); el modelo de operación no añade el precio sombra del CO₂ sobre los costes externos (evita el doble cómputo).

El modelo cuantitativo completo, con cada fórmula explícita y el análisis de sensibilidad, está disponible en el *Informe de impacto económico del Corredor Atlántico Noroeste* (documento de respaldo). El diagnóstico técnico tramo a tramo y el corpus de evidencia íntegro, en el *Informe completo del Corredor Atlántico Noroeste*.

Fuentes primarias principales: Reglamento (UE) 2024/1679 · Tribunal de Cuentas Europeo (Informe Especial 02/2026) · ADIF, Declaración sobre la Red 2026 · Eurostat · INE (Contabilidad Regional, EPA, comercio exterior) · PwC-SEOPAN (2024) · CE Delft, *Handbook on the External Costs of Transport* (2019) · CINEA (Guide on economic appraisal CEF-T, 2022) · Observatorio de Costes del Transporte (MITMA, 2026) · CNMC (Informe del Sector Ferroviario 2024) · Puertos del Estado · GRECO-AVE (2011-2012) · Comisión Europea (COM(2025) 0547 y 847).

Fecha de corte: 11 de junio de 2026.



EN UNA FRASE

Completar el noroeste no es gasto nuevo: es rentabilizar lo ya invertido y cumplir con Europa.

Fuentes primarias: Reglamento (UE) 2024/1679 · Tribunal de Cuentas Europeo (Informe Especial 02/2026) · ADIF, Declaración sobre la Red 2026 · Eurostat · INE · PwC-SEOPAN 2024 · CE Delft 2019 · CINEA · MITMA · CNMC · Puertos del Estado · GRECO-AVE.

Observatorio independiente del Corredor Atlántico Noroeste

Documento de justificación · Junio de 2026 · todas las cifras con fuente y verificación independiente