

Bruselas, 30.10.2025
C(2025) 7130 final

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 30.10.2025

**sobre la ejecución de la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid en el
corredor europeo de transporte Atlántico, en aplicación del Reglamento (UE) 2024/1679
del Parlamento Europeo y del Consejo**

(Los textos en lenguas española y portuguesa son los únicos auténticos)

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 30.10.2025

sobre la ejecución de la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid en el corredor europeo de transporte Atlántico, en aplicación del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Los textos en lenguas española y portuguesa son los únicos auténticos)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013¹, y en particular su artículo 55, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) La descarbonización del transporte, especialmente por lo que se refiere a crear las condiciones adecuadas para que se produzca un cambio modal ambicioso del tráfico de pasajeros de larga distancia a unos modos de transporte energéticamente eficientes, constituye un objetivo estratégico clave de la Unión. En su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente², la Comisión ha fijado específicamente el objetivo de duplicar el tráfico ferroviario de alta velocidad de aquí a 2030.
- (2) La conexión ferroviaria de alta velocidad de la red básica entre Lisboa y Madrid debe estar concluida para finales de 2030, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, y con el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1679.
- (3) Una vez concluida la conexión ferroviaria de alta velocidad entre Lisboa y Madrid, los operadores ferroviarios deben tener la posibilidad de ofrecer servicios directos entre las dos capitales en unas tres horas. Con la ambición de integrar plenamente la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid en la red más amplia de alta velocidad de España y Francia, adoptar el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm constituye un paso clave. De este modo, se reforzará la competitividad del tráfico de pasajeros de larga distancia. Al conectar Portugal y España, y prolongarse hasta Francia, la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid tiene una clara dimensión transfronteriza y de la Unión.
- (4) El proyecto de conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid forma parte del corredor europeo de transporte Atlántico. El 5.º Plan de trabajo del Corredor Atlántico (julio de 2022) hace hincapié en la importancia de acelerar la finalización de esta

¹ DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final].

conexión ferroviaria transfronteriza de alta velocidad para ofrecer una alternativa viable a los cuarenta vuelos diarios en ambas direcciones entre Lisboa y Madrid.

- (5) La conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa–Madrid es un proyecto transfronterizo complejo en el que participan Portugal y España, y que requiere la construcción de nuevos tramos de infraestructuras. Todos los elementos de infraestructura de la conexión son esenciales para asegurar que los trenes directos de alta velocidad puedan realizar el viaje en un tiempo aproximado de tres horas. Entre ellos se encuentran el tercer puente sobre el río Tajo en Lisboa, así como los tramos de línea de alta velocidad «Lisboa–Évora», «Évora–Caia», «Caia–Badajoz», «Badajoz–Talayuela» y «Talayuela–Madrid».
- (6) Es esencial, por tanto, una buena coordinación entre España y Portugal. Para respaldar la ejecución coordinada y oportuna del proyecto, es preciso adoptar disposiciones que describan las acciones necesarias y el calendario para su ejecución.
- (7) También es importante identificar con claridad las actuaciones necesarias para completar la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa–Madrid y el calendario de ejecución de estas, a fin de planificar y optimizar plenamente la disponibilidad de fondos y financiación de la Unión, nacional y regional, así como de financiación privada. La cofinanciación de la Unión tiene un efecto multiplicador potencialmente alto en la toma de decisiones a nivel nacional y regional para la ejecución de las actuaciones.
- (8) Portugal y España ya han llevado a cabo actuaciones importantes, entre las que caben citar estudios y obras de infraestructura, que contribuyen a la realización de la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa–Madrid. La mayoría de ellos han sido cofinanciados por la Unión en el marco de diversos programas (Fondo de Cohesión, Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Mecanismo «Conectar Europa» o Mecanismo de Recuperación y Resiliencia). Las actividades se han realizado y se llevan a cabo actualmente con arreglo a varios acuerdos de subvención en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).
- (9) De conformidad con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2024/1679, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5, de dicho Reglamento, los Estados miembros deben adoptar las medidas adecuadas para desarrollar la red básica a más tardar el 31 de diciembre de 2030. Además, el artículo 8, apartado 5, establece que la ejecución de los proyectos de interés común depende de su grado de madurez, del cumplimiento de los procedimientos jurídicos nacionales y de la Unión y de la disponibilidad de recursos financieros, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.
- (10) España y Portugal hicieron todo lo posible por ajustarse al plazo relativo a la red básica que se fijó para 2030, como demuestran los avances importantes que se han realizado en los tramos Évora–Mérida y Mérida–Plasencia. España también se ha comprometido a hacer todo lo posible para finalizar el nuevo tramo de línea de alta velocidad entre Talayuela y Madrid de aquí a 2030. Sin embargo, debido a las limitaciones técnicas y financieras a las que se enfrenta Portugal, la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa–Madrid no concluirá antes de finales de 2030. Debería estar plenamente terminada antes de finales de 2034.

- (11) Teniendo en cuenta que está prevista la puesta en servicio del nuevo tramo de alta velocidad Évora-Elvas a mediados de 2026, así como el objetivo de completar toda la conexión de alta velocidad para finales de 2034, es necesario prever una fase intermedia para conectar Lisboa y Madrid con un tiempo de viaje adecuado para los servicios directos de trenes de alta velocidad de unas cinco horas a más tardar en 2030.
- (12) Dado que los resultados de los estudios relativos a la construcción de los tramos necesarios para alcanzar el tiempo de desplazamiento de tres horas de aquí a 2034 no estarán disponibles hasta finales de 2027, se acordarán en una fase posterior el calendario y las etapas correspondientes de construcción de estos tramos, incluida la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y su autorización en cada uno de ellos.
- (13) La dimensión transfronteriza del proyecto exigía crear estructuras de gobernanza específicas. El 26 de enero de 2001 se creó la agrupación europea de interés económico «Alta Velocidad(e) España Portugal» (AEIE AVEP). Su objeto social incluye la realización de cualquier tarea en el ámbito de las conexiones ferroviarias España-Portugal que le confíen el Gobierno español o el Gobierno portugués o sus sociedades de gestión de infraestructuras respectivas, es decir, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e Infraestruturas de Portugal S.A. (IP).
- (14) Para seguir los avances en la ejecución, cada uno de los Estados miembros interesados debe presentar a la Comisión informes periódicos relativos a los tramos situados en sus territorios respectivos, incluidos los compromisos financieros que se hayan contraído en los planes presupuestarios nacionales, y notificarle cualquier retraso significativo que se produzca.
- (15) La Decisión de Ejecución de la Comisión C(2018) 2356, de 24 de abril de 2018, relativa a la conexión ferroviaria transfronteriza Évora-Mérida en el Corredor Atlántico de la Red Básica afecta a un tramo de la línea a la que se aplica la presente Decisión. Por consiguiente, es preciso derogarla. Las actuaciones que seguían pendientes de finalización en aplicación de esa Decisión anterior se incorporan a la presente Decisión.
- (16) El calendario de ejecución que expone la presente Decisión debe entenderse sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos definidos en el Derecho internacional y de la Unión, en especial las disposiciones para proteger el medio ambiente y la salud humana. Este calendario ha de permitir a todas las partes planificar y optimizar plenamente la disponibilidad de financiación, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión. En ningún caso debe ir en menoscabo de las normas estrictas de la Unión en materia de protección del medio ambiente y participación pública.
- (17) Portugal y España han aprobado las medidas previstas en la presente Decisión.
- (18) Las medidas reguladas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité contemplado en el artículo 61 del Reglamento (UE) 2024/1679.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objeto

La presente Decisión establece las prioridades, actuaciones y el calendario de ejecución del proyecto de conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa–Madrid, así como las disposiciones de gobernanza conexas.

Artículo 2

Actuaciones y calendario

- 1) Portugal y España velarán por que se apliquen las siguientes medidas para hacer posibles, a más tardar a finales de 2030, unos servicios directos de trenes de alta velocidad entre Lisboa y Madrid con un tiempo de viaje de unas cinco horas (aproximadamente tres horas de Madrid a la frontera y dos horas de la frontera a Lisboa):
 - a) las obras de construcción en la segunda vía del tramo de línea convencional de Poceirão a Bombel comenzarán en el primer semestre de 2026, y este tramo se pondrá en servicio a finales de 2029;
 - b) las obras de construcción de la nueva línea de alta velocidad entre Évora y Caia se completarán a finales de 2025, y este tramo se pondrá en servicio a mediados de 2026;
 - c) el tramo de la línea de alta velocidad Plasencia–Talayuela se pondrá en servicio a finales de 2028;
 - d) el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) se implantará entre Évora y Elvas a finales de 2027;
 - e) el ERTMS se implantará entre Badajoz y Plasencia a mediados de 2026, y entre Plasencia y Talayuela a finales de 2028;
 - f) el ERTMS se implantará de forma concertada en la infraestructura existente entre Elvas y Badajoz a finales de 2028;
 - g) la construcción y puesta en servicio graduales del tramo de línea de alta velocidad Talayuela–Madrid, junto con la electrificación progresiva del tramo de línea convencional Talayuela–Humanes como medida facilitadora necesaria, garantizarán que el tiempo de viaje entre Madrid y la frontera —sin paradas intermedias— pueda situarse por debajo de las tres horas a finales de 2030.
- 2) Portugal y España velarán por la aplicación oportuna de las siguientes medidas para hacer posibles, a más tardar a finales de 2034, unos servicios directos de alta velocidad entre Lisboa y Madrid con un tiempo de viaje de unas tres horas, dividido aproximadamente en dos horas de Madrid a la frontera y en torno a una hora de la frontera a Lisboa:
 - a) Los estudios del nuevo tramo de alta velocidad Lisboa–Évora, que incluyen un nuevo cruce del río Tajo en Lisboa y se iniciaron en el segundo semestre de 2024, terminarán a finales de 2027;
 - b) Sobre la base de los resultados de los estudios contemplados en la letra a), la construcción de los siguientes tramos y la implantación y la autorización del

ERTMS en cada uno de ellos comenzarán en una fecha que garantice su finalización y puesta en servicio a más tardar en 2034:

- i) el nuevo tramo de alta velocidad Lisboa–Évora, incluido el tercer puente sobre el río Tajo en Lisboa,
 - ii) la doble vía en el tramo de alta velocidad Évora–Caia, dependiendo de que se confirme su justificación.
- c) La AEIE AVEP encargará los estudios del tramo de alta velocidad entre Caia y Badajoz. Estos estudios se iniciarán en el segundo semestre de 2025 y terminarán a finales de 2027.
- d) Partiendo de los resultados de los estudios mencionados en la letra c), España y Portugal adoptarán antes de finales de 2027 una decisión sobre:
- i) la conveniencia de construir el tramo de alta velocidad entre Caia y Badajoz y, en su caso, su calendario de construcción, con entrada en servicio en 2034,
 - ii) y sobre la conveniencia de construir una estación ferroviaria internacional.
- 3) Con el objetivo general de integrar la conexión ferroviaria de alta velocidad Lisboa–Madrid en las redes más amplias de alta velocidad de España y Francia, que operan con el ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm, Portugal y España emprenderán las acciones siguientes:
- a) cada país elaborará un plan coordinado para la implantación del ancho de vía nominal estándar europeo de 1 435 mm en la línea de alta velocidad entre Lisboa y Madrid de aquí a finales de 2027, de conformidad con el artículo 17 del Reglamento (UE) 2024/1679;
 - b) ambos países coordinarán y completarán la migración del ancho de vía entre Lisboa y Madrid de conformidad con el plan al que se refiere la letra a) y con el Reglamento (UE) 2024/1679.
- 4) Todas las acciones indicadas en los apartados 1, 2 y 3 se reflejarán en los planes nacionales de inversión de España y Portugal.

Artículo 3 *Gobernanza*

- 1) Se debatirá la finalización de las actuaciones a las que se refiere el artículo 2 al menos una vez al año entre los representantes de Portugal y España en el seno de un grupo de trabajo específico creado con arreglo al artículo 53, apartado 4, del Reglamento (UE) 2024/1679, por invitación del coordinador europeo del corredor europeo de transporte Atlántico.
- 2) En el marco del grupo de trabajo contemplado en el apartado 1, Portugal y España compartirán sus planes en relación con las fases de construcción y puesta en servicio de los distintos tramos de línea a los que se refiere el artículo 2, incluida la implantación del ERTMS, y analizarán conjuntamente su impacto en la explotación de los servicios de transporte ferroviario en la infraestructura en cuestión.
- 3) El coordinador europeo del corredor europeo de transporte Atlántico podrá convocar reuniones con los máximos representantes gubernamentales de ambas partes en caso de que surja cualquier riesgo que pueda obstaculizar la finalización en el plazo

previsto de cualquiera de las actuaciones establecidas en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 2.

Artículo 4 *Elaboración de informes*

Tanto Portugal como España presentarán un informe sobre sus actuaciones respectivas —al menos una vez al año y antes de las reuniones contempladas en el artículo 3, apartado 1— a la Comisión y al coordinador europeo del corredor europeo de transporte Atlántico.

Estos informes expondrán los avances en la ejecución de las actuaciones a las que se refiere el artículo 2, incluidos los compromisos financieros que se hayan contraído en los planes presupuestarios nacionales, e indicarán cualquier retraso significativo que se haya producido, especificando las causas e indicando las medidas correctoras adoptadas. A tal fin, ambos Estados miembros podrán utilizar, cuando proceda, el contenido de los informes de situación anuales que deben presentar conforme a los acuerdos de subvención del Mecanismo «Conectar Europa».

Artículo 5 *Derogación*

Queda derogada la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2018) 2356, de 24 de abril de 2018, relativa a la conexión ferroviaria transfronteriza Évora-Mérida en el Corredor Atlántico de la Red Básica.

Artículo 6 *Destinatarios*

Los destinatarios de la presente Decisión son la República Portuguesa y el Reino de España.
Hecho en Bruselas, el 30.10.2025

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

