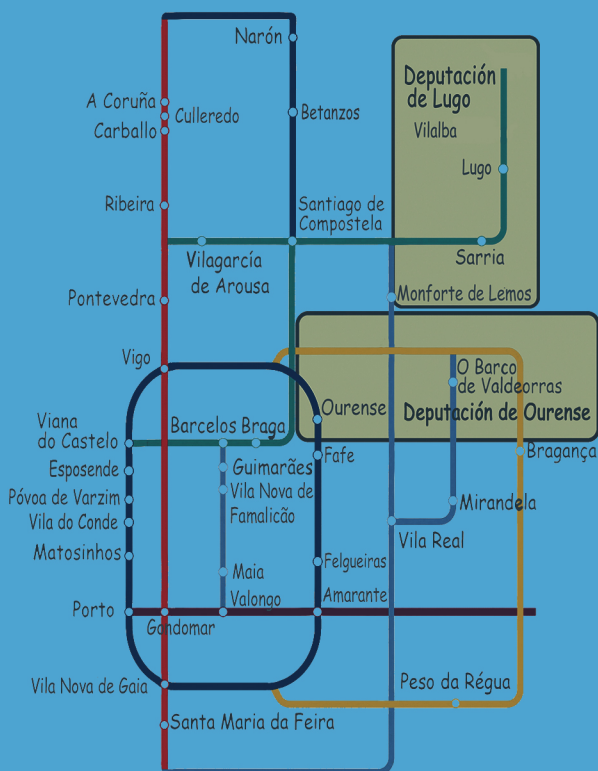




CADERNOS
DE COOPERACIÓN
DO EIXO
ATLÁNTICO

INFRAESTRUTURAS VIARIAS E FERROVIARIAS NA EUORREXIÓN

SITUACIÓN A FEBREIRO DE 2025



Interreg



Cofinanciado por
la Unión Europea
Cofinanciado pela
União Europeia

España – Portugal



**CADERNOS DE COOPERACIÓN
DO EIXO ATLÁNTICO**

**INFRAESTRUTURAS VIARIAS
E FERROVIARIAS NA EUORREXIÓN**

SITUACIÓN A FEBREIRO DE 2025

COLECCIÓN:
Cadernos de Cooperación do Eixo Atlántico

EDITA:
Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular

DIRECTOR:
Xoán Vázquez Mao

AUTOR:
Francisco J. Gil Fernández

IMPRESIÓN:
Rodi Artes Gráficas, S.L.

TRADUCCIÓN:
Globalingua Translation S.L.

MAQUETACIÓN:
María Llauger

ISBN:
Versión impresa: 978-989-9060-99-9
Versión dixital: 978-989-9266-00-1

Año de edición: 2025

Esta publicación foi cofinanciada polo Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional (FEDER) a través do Programa Operacional de Cooperación Transfronteiriza España-Portugal (POCTEP). As opinións son de exclusiva responsabilidade dos autores que as emiten.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
01. INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS DE GALICIA	11
1.1. Eixo Atlántico de Alta Velocidade	13
1.1.1. A Coruña-Ferrol	14
1.1.2. Conexión do Eixo Atlántico con Portugal	17
1.1.3. Redondela-Bifurcación Arcade	18
1.1.4. Saída sur: Vigo-O Porriño	20
1.1.5. O Porriño-Ponte Internacional	21
1.2. Ourense-Lugo	23
1.3. Vigo-Ourense	28
1.4. Ramal Guillarei-Fronteira con Portugal	30
1.5. A Coruña-Lugo	31
1.6. Monforte de Lemos-León (ata Covas)	32
1.7. Conexión ferroviaria Lugo-Santiago	33
02. INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS DE PORTUGAL	37
2.1. Alta velocidade Lisboa-Porto, Porto-Valença	39
2.1.1. Porto-Aveiro	42
2.1.2. Porto-Valença	44
2.2. Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso	47
2.3. Linha do Douro	49
2.4. Linha do Vouga	51
03. INFRAESTRUTURAS VIARIAS DE GALICIA	57
3.1. Autovía A-54 Lugo-Santiago de Compostela	59
3.2. Autovía A-56 Lugo-Ourense	60
3.3. Autovía A-59 Pontevedra-Vigo	62
3.4. Autovía A76 Pongerrada-Ourense	63

04. ACTUACIÓNS EN INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS EN GALICIA	67
05. ACTUACIÓNS EN INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS EN PORTUGAL	73
06. ACTUACIÓNS EN INFRAESTRUTURAS VIARIAS EN GALICIA	77
07. CARTA DA SECRETARÍA XERAL	85
ANEXO I: DOCUMENTO O CORREDOR ATLÁNTICO – 2019	89
ANEXO II: DOCUMENTO O CORREDOR ATLÁNTICO - 2024	111
ANEXO II: DOCUMENTO DE INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL	141

INTRODUCCIÓN

Son catro os factores determinantes no ciclo de desenvolvemento das infraestruturas: a vontade política, a dispoñibilidade orzamentaria, os trámites administrativos e o grao de complexidade das obras. Cando se trata de obras que traspasan fronteiras, engádese un factor adicional: o acordo entre os gobernos dos países polos que discorrerá esa vía férrea, autovía ou estrada.

Os trámites administrativos e a complexidade das obras non adoitan ser os principais obstáculos para a realización exitosa dun proxecto de infraestrutura. Os problemas xorden cando se toman decisións políticas sobre cales son as infraestruturas prioritarias á hora de xestionar o diñeiro público, especialmente cando hai moitas fronteiras nas que actuar e, en moitas ocasións, esta prioridade estará condicionada pola capacidade de presión que pode exercer un territorio para trasladar os seus proxectos do papel á realidade.

Desde a súa creación en 1992, o Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular prestou especial atención ás infraestruturas de transporte como eixe vertebrador do territorio a través das interconexións viarias e ferroviarias das cidades que o integran e destas co resto da Península Ibérica e Europa. Unha das funcións máis importantes que desempeñou ao longo destes 33 anos foi a de servir de plataforma para que as necesidades que presentou individualmente neste ámbito cada un dos concellos que o integran se convertesen, mediante o consenso e a análise, nun conxunto coherente de actuacións para presentar, reivindicar e defender. Un bo exemplo diso son os documentos nos que se recollen as actuacións necesarias para que estas infraestruturas cumpran a súa finalidade en condicións de sustentabilidade e competitividade.

O Plan de Infraestruturas do Eixo Atlántico, publicado en 2000, e o Segundo paquete de infraestruturas do Eixo Atlántico, publicado en 2019, marcaron o camiño a seguir nos últimos vinte e cinco anos. No contido desta segunda publicación detállanse polo miúdo as infraestruturas que desempeñan un papel fundamental nas comunicacións do territorio e que estaban pendentes de planificación, execución ou finalización, propoñendo a súa realización ás administracións competentes de España e Portugal.

O presente documento fai un balance do estado de moitas das infraestruturas analizadas na publicación de 2019 e incorpora outras cuxa planificación é posterior e que o Eixo Atlántico asumiu como prioritarias.

Estas infraestruturas son:

GALICIA

- Eixo Atlántico de Alta Velocidade
 - A Coruña – Ferrol
 - Conexión do Eixo Atlántico coa liña Vigo-Ourense en Redondela
 - Saída Sur de Vigo-O Porriño
 - O Porriño-Ponte Internacional sobre o Miño
- Lugo-Ourense
- Ourense-Vigo
- A Coruña-Lugo
- Ramal Guillarei-Fronteira con Portugal
- Monforte de Lemos-León, ata Covas (Rubiá de Valdeorras)
- Santiago-Lugo
- Autovía Lugo-Santiago A-54
- Autovía Lugo-Ourense A-56
- Autovía Pontevedra-Vigo A-59
- Autovía Ponferrada-Ourense A-76

PORTUGAL

- Nova liña de alta velocidade Lisboa-Fronteira con España
 - Valença-Braga
 - Porto-Aeroporto Sá Carneiro
 - Braga-Aeroporto Sá Carneiro
 - Porto-Oiã (tramo ata Aveiro)
- Linha do Douro
- Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso
- Linha do Vouga

01

**INFRAESTRUTURAS
FERROVIARIAS
DE GALICIA**

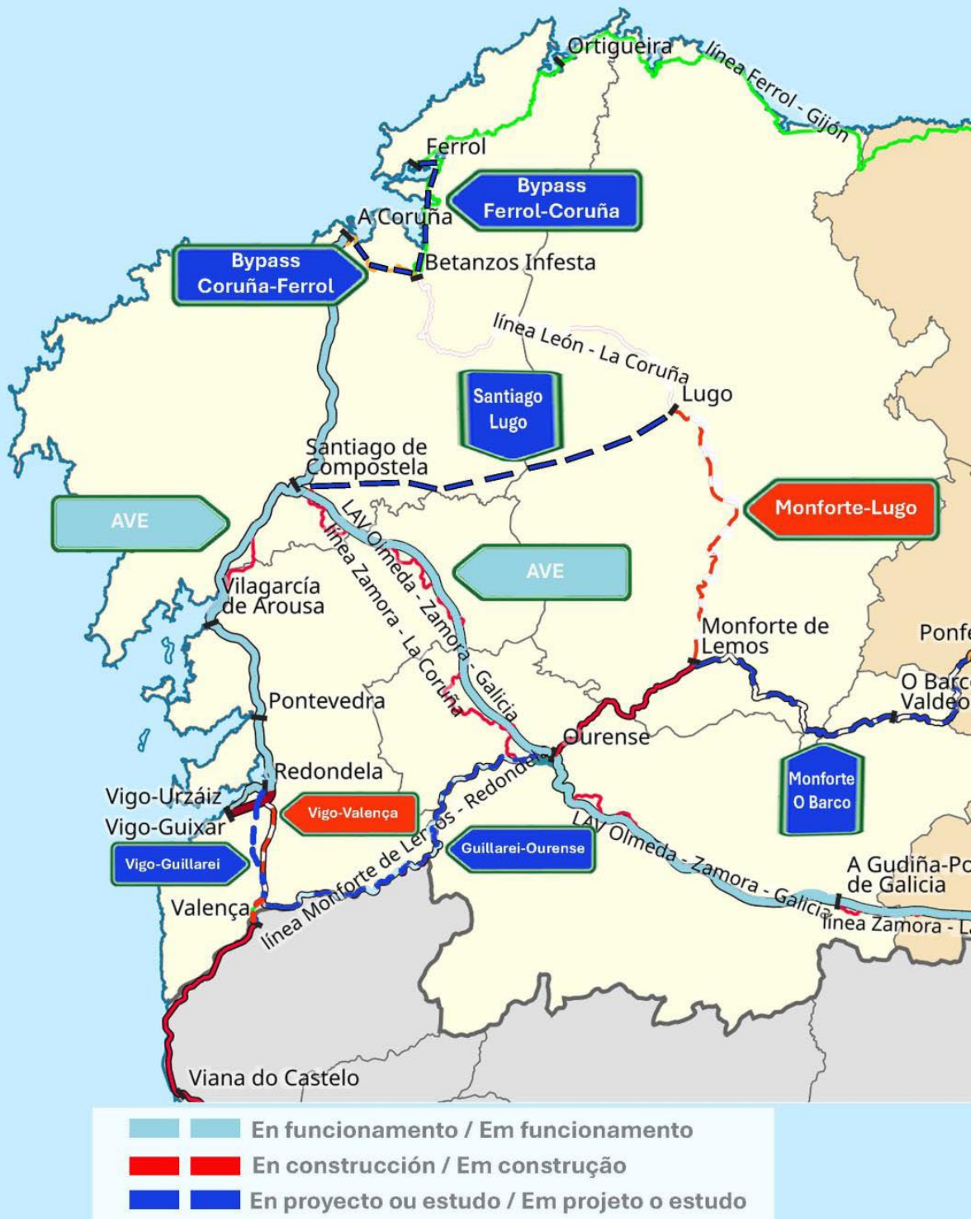
01

01

INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS DE GALICIA

- Eixo Atlántico de Alta Velocidade
 - A Coruña – Ferrol
 - Conexión do Eixo Atlántico coa liña Vigo-Ourense en Redondela
 - Saída Sur de Vigo-O Porriño
 - O Porriño-Ponte Internacional sobre o Miño
- Lugo-Ourense
- Ourense-Vigo
- A Coruña-Lugo
- Ramal Guillarei-Fronteira con Portugal
- Monforte de Lemos-León, ata Covas
- Proxecto de liña Santiago-Lugo

Ferrocarril en Galicia / Ferrocarril em Galiza





EIXO ATLÁNTICO DE ALTA VELOCIDADE

Na súa planificación inicial, o Eixo Atlántico de Alta Velocidade foi concibido como un corredor litoral de 238 quilómetros entre a cidade máis setentrional de Galicia, Ferrol, e a fronteira con Portugal en Tui. O 30 de marzo de 2015 rematou a liña entre A Coruña e Vigo, que comezou a súa actividade comercial en abril dese ano co sistema Asfa Digital, e con ERTMS desde agosto de 2023.

As actuacións pendentes neste corredor refírense aos seus extremos norte e sur: os tramos A Coruña-Ferrol e Vigo-Fronteira con Portugal.



O viaduto sobre o río Ulla é unha das obras singulares do Eixo Atlántico.

A CORUÑA-FERROL

Ferrol foi a cidade galega que se incorporou máis tarde á rede ferroviaria. O tren chegou a Ferrol o 5 de maio de 1913 grazas á construción dun ramal que partía da liña A Coruña-León, na estación de Betanzos Infesta. Trátase dun percorrido sinuoso, cun importante número de curvas de radio igual ou inferior a 300 metros, cunha pendente máxima de 23 milésimas e unha velocidade máxima de 80 quilómetros por hora.

A distancia ferroviaria entre Ferrol e A Coruña é de 68,9 quilómetros, dos cales 42,8 corresponden ao ramal Betanzos Infesta-Ferrol e 26,1 ao tramo A Coruña-Betanzos Infesta da liña A Coruña-León, identificados, respectivamente, cos números 804 e 800 no Catálogo de liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral. O tramo A Coruña-Betanzos Infesta tampouco admite velocidades elevadas, sendo a máxima de 90 km/h. A isto súmase o inconveniente adicional de ter que inverter o sentido da marcha en Betanzos Infesta, dado que a configuración das vías nesta estación non permite unha conexión directa entre ambas as liñas.

A liña Ferrol-Betanzos-A Coruña deseñouse en plataforma de vía única de ancho ibérico. Mantén o mesmo perfil que desde a súa inauguración e non está electrificada.

Na actualidade, Ferrol só conta con cinco servizos ferroviarios de viaxeiros en cada sentido con A Coruña, catro deles atendidos por trens automotores diésel de media distancia e, o quinto, por un tren Alvia da serie 730 que continúa a súa viaxe ata Madrid-Chamartín Clara Campoamor. O tempo de viaxe entre Ferrol e A Coruña varía entre os 68 minutos do tren Alvia e os 83 minutos do tren automotor máis lento. No sentido A Coruña-Ferrol, o tren máis rápido tarda 73 minutos (Alvia) e o máis lento, 96 (MD 594). A falta de actuacións de mellora das infraestruturas fixo que nas últimas décadas apenas se producisen reducións dos tempos de viaxe. En 1984, o tren de media distancia máis rápido tardaba 85 minutos, fronte aos 76 actuais. Os 9 minutos gañados nestes 40 anos non se deben á mellora da infraestrutura, senón á mellora das prestacións do material rodante.

Actuacións planificadas e non executadas

Na primeira década deste século, o Ministerio de Fomento propuxo actuacións encamiñadas á prolongación do Eixo Atlántico de Alta Velocidade ata Ferrol, mediante a construción dun novo trazado máis directo, con vía dobre electrificada, equiparable ao resto do corredor, cuxo obxectivo sería conectar Ferrol e A Coruña en 25 minutos cos trens máis rápidos. A primeira delas foi a licitación (29 de novembro de 2000) e posterior adxudicación (5 de marzo de 2001) dun estudo informativo para o proxecto da liña de alta velocidade A Coruña-Ferrol por un importe de 492 829,92 euros e un prazo de execución de 15 meses. O estudo recibiu a aprobación técnica por parte da Secretaría de Estado de Infraestruturas o 21 de xullo de 2003 e tres días despois foi sometido a información pública.

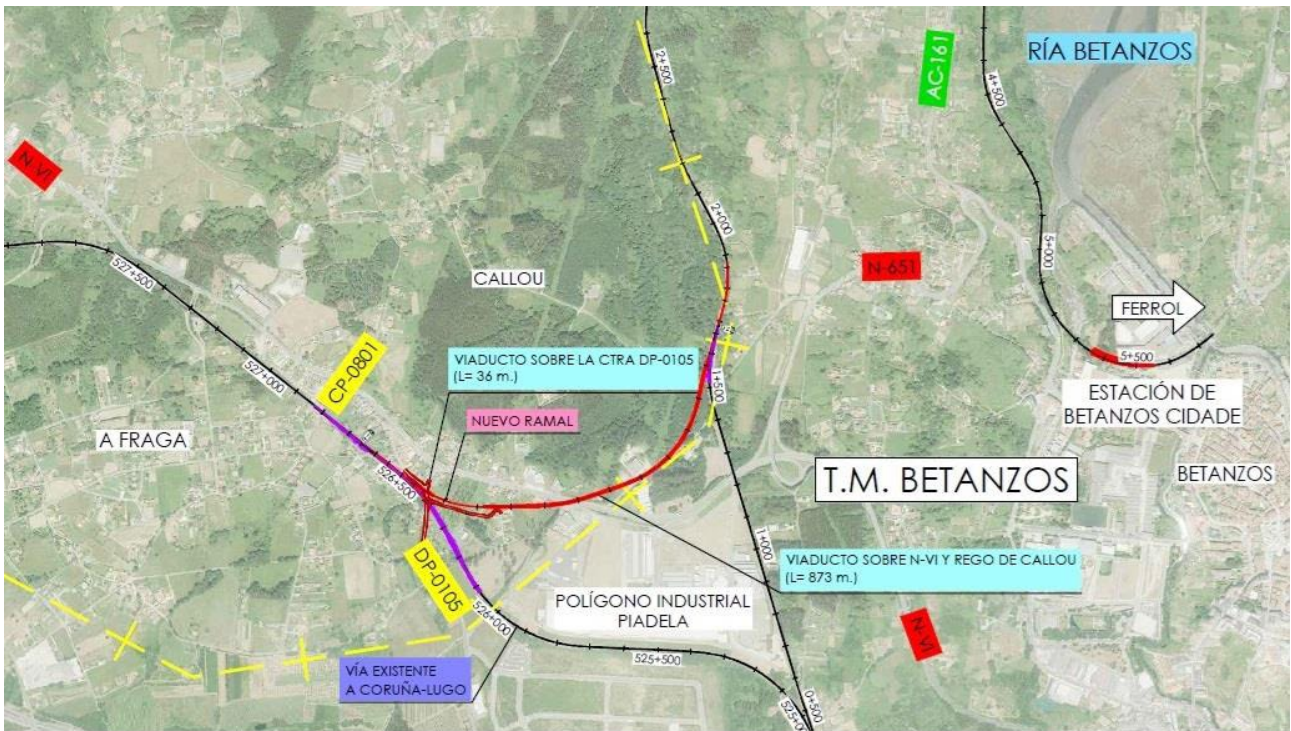
Ante o elevado número de alegacións presentadas, o Ministerio de Fomento paralizou o proxecto, reconducíndoo sobre a base dun novo trazado dividido en dous tramos: A Coruña-Betanzos e Betanzos-Ferrol. O primeiro, redactado por Ineco en 2006, foi aprobado e sometido a información pública o 12 de xaneiro de 2007, cunha nova resposta por parte de varios municipios que presentaron dez mil alegacións polo impacto que o novo trazado presenta nos seus territorios. Cinco meses despois adxudicouse o segundo tramo, pero non chegou a ser sometido a información pública.

Actuacións planificadas e pendentes de materializar

Abandonado o proxecto de prolongación do corredor do Eixo Atlántico ata Ferrol, o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana apostou por unha solución moito menos ambiciosa: a electrificación da liña, a renovación da vía e a construción dun ramal que permita a circulación de trens polo actual trazado entre A Coruña e Ferrol sen necesidade de inverter o sentido da marcha nin parar na estación de Betanzos-Infesta. Esta intervención está definida no Plan Director da Rede Ferroviaria de Galicia (Plan Noroeste 2017-2025), posteriormente convertido no Plan Director para a adecuación e mellora do Corredor Atlántico de mercadorías na zona noroeste e as súas conexións.

A súa primeira presentación pública tivo lugar en febreiro de 2019 polo entón ministro de Transportes, José Luis Ábalos, quen incluíu no plan a liña A Coruña-Ferrol, xunto coa liña A Coruña-Lugo, cun investimento estimado de 117 millóns de euros para actuacións que aínda non están definidas. En maio de 2024, Óscar Puente actualizou a presentación do Plan Director do Corredor Atlántico de Galicia, que inclúe a conexión ferroviaria A Coruña-Ferrol no marco das actuacións complementarias cun importe de 146,5 millóns de euros.

A única actuación proposta que se materializou ata a data foi a relativa ao ramal de conexión ou desvío de Betanzos. En xaneiro de 2019, tras un estudo previo realizado en 2016 sobre a proposta de alternativas para o ramal de conexión entre as liñas León-Coruña e Betanzos-Ferrol, licitouse o contrato para a redacción do estudo informativo específico desta variante e adxudicouse en agosto dese mesmo ano, cun prazo de execución de 24 meses e un orzamento de 183 750 euros.



Ramal de Betanzos proposto no estudo informativo redactado pola UTE Flucrum Y Sers.

A solución adoptada, segundo o citado estudo, consiste nun ramal de 1,61 quilómetros, cuxas obras máis significativas son dous viadutos de 36 e 873 metros de lonxitude. Prevese para plataforma de vía única, para tráfico mixto, inicialmente sen electrificar, aínda que o seu deseño contempla os espazos necesarios para unha electrificación posterior. Segundo o estudo, a súa posta en servizo permitiría aforrar 6 minutos e 30 segundos nas circulacións de viaxeiros.

O 31 de outubro de 2024, a Dirección Xeral do Sector Ferroviario do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible aprobou provisionalmente o estudo informativo, e o 18 de novembro de 2024 anunciouse no BOE o inicio do proceso de información pública. O prazo de presentación de alegacións e contribucións públicas rematou o 3 de xaneiro de 2025.

O valor estimado do contrato para a execución deste ramal ascende, segundo os datos da memoria de estudo informativo actualizada a maio de 2024, a 25 819 460,81 euros, IVE excluído, cun prazo de execución de 24 meses.

Situación actual

Tras a exposición pública, de non existir alegacións que requiran modificación, aínda quedan por tramitar a licitación e adxudicación do proxecto construtivo, as expropiacións e a licitación e adxudicación das obras.

O desvío ou ramal de Betanzos non resolve o problema central das comunicacións ferroviarias de Ferrol. A redución de seis minutos e medio do tempo de viaxe non suporá unha maior adhesión dos usuarios ao ferrocarril nese tramo, tal e como recolle a memoria do estudo informativo na súa conclusión, onde se engade que “a análise da súa rendibilidade amosa resultados negativos tanto para a análise financeira como para a socioeconómica”.

A este respecto, cómpre lembrar que a falta de competitividade da oferta ferroviaria nesta liña foi xa a principal causa da súa decrecente demanda por parte dos viaxeiros, coa correspondente migración aos servizos públicos por estrada e, de xeito máis acusado, ao uso do vehículo particular, a pesar de que na contorna das dúas cidades dos extremos desta liña se concentra unha poboación de máis de medio millón de habitantes.

O último estudo publicado polo Eixo Atlántico que abordou esta cuestión, titulado “Mapa Ferroviario de Galicia” (2021), apuntaba na súa proposta para esta liña reactivar as actuacións que permitan definir un trazado ferroviario entre A Coruña e Ferrol con características semellantes ao corredor entre Vigo e A Coruña: vía dobre, uso mixto viaxeiros-mercancías, electrificado a 25 000 voltios de corrente alterna, dotado de ERTMS, con un tempo de viaxe para os trens máis rápidos de entre 35 e 40 minutos. Nestas condicións, sería altamente competitivo en comparación coas estradas, e tamén ofrecería unha alta rendibilidade socioeconómica e ambiental. Os 146,5 millóns aos que se refire o Plan Director do Corredor Atlántico para Galicia non cobren o investimento necesario para incorporar a Ferrol ás mesmas prestacións que o resto do Eixo Atlántico.

1.1.2 CONEXIÓN DO EIXO ATLÁNTICO CON PORTUGAL

Situación actual

Actualmente non existe conexión directa entre o Eixo Atlántico e Portugal. O corredor bifúrcase en Arcade, cunha liña de vía dobre, alta velocidade ERTMS e electrificación a 25 quilovoltios de corrente alterna ata a terminal Vigo-Urzáiz e outra liña de vía única, sen electrificar ata Redondela (salvo o tramo que conecta coa bifurcación a Redondela AV e que é utilizado polos trens eléctricos que van ao taller de mantemento de Redondela) e ASFA.

Na estación de Redondela conecta coa liña procedente de Vigo-Guixar a Monforte e, en Guillarei, co ramal que leva a Valença. Esta última, ao igual que a liña de Monforte, está electrificada cunha tensión de 3000 voltios de corrente continua, aínda que no tramo Guillarei-Fronteira a electrificación permite a migración a 25 quilovoltios de corrente alterna.

Os trens de mercadorías procedentes do Eixo Atlántico con destino a Portugal ou que realizan ese itinerario en sentido contrario teñen que inverter a marcha en Redondela para poder transitar dunha liña a outra. Para os trens de viaxeiros deste corredor, o final é a estación de Vigo-Guixar para os servizos rexionais e a de Vigo-Urzáiz para os servizos de media distancia e os servizos Alvia, Ave e Avlo que comunican Vigo e Pontevedra con Madrid.

Actuacións en marcha

Para solucionar esta falta de conexión propuxéronse dúas actuacións: A renovación integral do tramo Redondela-Bifurcación Arcade, que inclúe un desvío en Redondela para permitir a circulación directa de trens de mercadorías ou de viaxeiros que non teñan como destino Vigo e a saída sur de Vigo Urzáiz ata O Porriño e a posterior continuación do Eixo Atlántico ata a fronteira en Tui, que se detallan a continuación.

1.1.3 REDONDELA-BIFURCACIÓN ARCADE

O BOE publicou o 1 de xullo de 2020 o anuncio de licitación da redacción do proxecto de renovación integral do tramo Redondela-Bifurcación Arcade, cun prazo de execución de dez meses e un orzamento de licitación de 667 741,68 euros. O contrato foi adjudicado o 12 de novembro dese mesmo ano á UTE Grusamar Geoconsult Ardanuy por un importe de 450 725,63 euros. O obxecto do proxecto comprende:

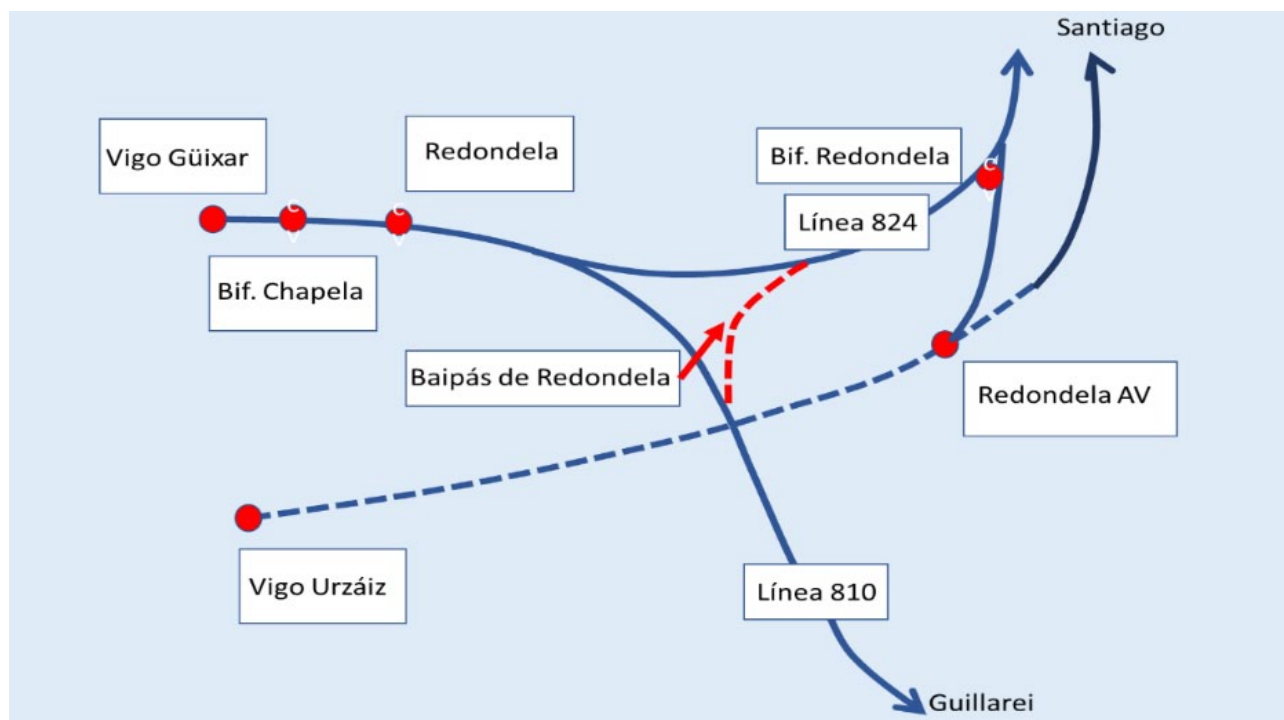
- Obra civil para acometer a electrificación do tramo comprendido entre a bifurcación de Arcade e a bifurcación de Redondela-Redondela AV
- Estudo dos gálidos dos cinco túneles do tramo para avaliar o cumprimento das normas de seguridade vixentes e a idoneidade para unha futura electrificación, indicando nas súas conclusións se é necesaria algunha actuación adicional.
- Renovación da vía, incluída a substitución de travesas por travesas polivalentes e aparatos de vía.
- Estudo da realización dun desvío no entorno da estación de Redondela para permitir a conexión desta liña coa liña 810 (Monforte de Lemos-Bifurcación Chapela).

O 14 de novembro de 2022 publicouse no BOE o anuncio de sometemento a información pública para os efectos de expropiacións e, por omisión dalgúns predios, realizouse un segundo anuncio no BOE do día 30 de xaneiro de 2024 para incluír os predios omitidos no procedemento anterior.

Situación actual

O 23 de febreiro de 2024, Adif-Alta Velocidad, titular deste tramo, publicou no Diario Oficial da Unión Europea (DOUE) o anuncio de información previa á licitación do contrato para as obras de execución do proxecto de construción de renovación integral do tramo Redondela-Bifurcación Arcade por un importe de 17 266 609,36 euros (IVE excluído). O anuncio do DOUE sinalaba, a modo indicativo, o 31 de decembro de 2024 como data posible para o anuncio da citada licitación.

En canto ó desvío de Redondela, a Subdirección Xeral de Planificación Ferroviaria do Ministerio de Transportes aprobou provisionalmente o estudo informativo elaborado por INECO o 31 de outubro de 2024 e no BOE do día 18 de novembro do mesmo ano anunciouse o seu sometemento a información pública, trámite que finalizou o 3 de xaneiro de 2025. Este estudo contempla a realización dun ramal de enlace entre as dúas liñas xa mencionadas anteriormente, con lonxitude suficiente para acoller trens de mercadorías de ata 740 metros de lonxitude, polo que se adoptou unha lonxitude de ramal entre piquetes de 878 metros. O orzamento base de licitación, IVE excluído, é de 13 704 311,72 euros.



Esquema de conexión das liñas 824 e 810 a través do desvío de Redondela. Fonte: Memoria INECO.

1.1.4 SAÍDA SUR: VIGO-O PORRIÑO

Antecedentes

Xa antes da súa construción estaba prevista a transformación de Vigo Urzáiz nunha estación de paso, ampliando o trazado das súas vías en túnel nunha saída sur que conectase coa Liña do Miño (liña 810, Monforte de Lemos-bifurcación de Chapela), na contorna do Porriño e co ramal internacional Guillarei-Tui-Fronteira Portuguesa (liña 814). A primeira actuación destinada a abordar a saída sur de Vigo foi adoptada polo Ministerio de Fomento no ano 2000 coa licitación e posterior adxudicación por algo máis dun millón de euros dun estudo técnico sobre o acceso ferroviario sur a Vigo. O proceso de información pública non se abriu ata 2007.

Mentres, tivo lugar o XIX Cumio Hispano-Portugués de Figueira da Foz, onde se acordou abordar conxuntamente unha conexión de alta velocidade entre as cidades de Porto e Vigo, marcando o seu horizonte para 2009. Para esta nova infraestrutura, a saída sur converteuse nunha actuación prioritaria. Non obstante, este estudo informativo non foi aprobado debido á oposición por parte dalgúns municipios afectados polo seu trazado. No ano 2009 tramitouse un estudo informativo complementario, que se adxudicou no ano 2010 e que tiña un prazo de execución de 15 meses. En 2012, como consecuencia da crise financeira, Portugal paralizou todos os seus proxectos de alta velocidade, incluído o que conectaría Porto con Vigo, polo que tamén o abandonou a parte española e o estudo complementario non chegou a se someter a consulta pública.

Actuación en marcha

En outubro de 2020, o entón primeiro ministro de Portugal, Antonio Costa, presentou o PNI 2030, no que se retoma a construción da conexión de alta velocidade entre as cidades de Porto e Vigo. En maio de 2021, a Subdirección Xeral de Planificación Ferroviaria do Ministerio de Transportes de España sacou a licitación o contrato de servizos para a redacción do estudo informativo de alternativas para a saída sur de Vigo por 335 000 euros (IVE excluído), que se adxudicou a finais de agosto dese mesmo ano a Prointec, por 249 508 euros (IVE excluído) e un prazo de execución e 12 meses.

O 28 de decembro de 2022 anunciouse a licitación para a redacción do estudo informativo da saída sur de Vigo por un valor de 950 000 euros (IVE excluído) e un prazo de execución de 18 meses.

O 5 de marzo de 2023, o Ministerio de Transportes anunciou a finalización do estudo de alternativas e presentou as súas conclusións, nas que se sinalaban dúas alternativas viables. Ambas son viables e non contemplan aspectos ambientais, funcionais ou territoriais que permitan descartar algunha delas.

O estudo non contempla a planificación dunha conexión ferroviaria coa terminal de Bouzas, pero si indica que calquera das dúas alternativas sería compatible cunha futura conexión ferroviaria con Bouzas. As principais características das dúas alternativas son as seguintes:

- Conexión Norte, con saída na liña 810, ao norte do Porriño. Trátase dun trazado de ata 12,3 quilómetros, con lonxitudes de túneles superiores aos 10 km. O custo estimado é de 573,4 millóns de euros e o aforro de tempo comercial sería de 15 minutos.
- Conexión Sur, con saída na mesma liña ao sur do Porriño, unha lonxitude de 14,7 quilómetros e máis de 10 quilómetros en túnel. O aforro de tempo comercial sería de 16 minutos e o investimento estimado sería de 686,6 millóns de euros.

Dous meses despois, o 12 de maio, adxudicouse o contrato para a redacción do estudo informativo á UTE Prointec-Geoconsult, por un importe de 730 750 euros (IVE excluído) e formalizouse o contrato en xuño.

Situación actual

En febreiro de 2025 aínda se agardaba o anuncio da súa aprobación provisional e sometemento a información pública.

Se non se producen alegacións que comprometan a viabilidade do estudo informativo á espera da información pública, aínda quedan importantes trámites por realizar antes do inicio das obras: avaliación ambiental, licitación, adxudicación e execución do proxecto construtivo, e licitación e adxudicación das obras.

1.1.5 O PORRIÑO-PONTE INTERNACIONAL

Antecedentes

O 17 de decembro de 2008, a Dirección Xeral de Ferrocarrís do Ministerio de Fomento aprobou provisionalmente o estudo informativo do tramo O Porriño-Fronteira Portuguesa do Eixo Atlántico de Alta Velocidade. O tramo ten unha lonxitude de 9149 metros e segue os parámetros establecidos para o resto do corredor, que naquel momento estaba previsto na súa totalidade, cunha lonxitude aproximada de 238 quilómetros desde Ferrol ata a fronteira portuguesa, e que neste tramo concretamente está deseñado para unha velocidade máxima de 200 km/h.

O estudo foi sometido a información pública o 13 de xaneiro de 2009. O 24 de decembro de 2010 anunciouse a licitación do proxecto construtivo, cun valor estimado de contrato de 500 000 euros, e o 9 de maio de 2011 adxudicouse o contrato a Proyectos y Servicios S.A. por un importe de 388 000 euros (IVE excluído).

O 26 de setembro de 2011, o Ministerio de Medio Ambiente ditou resolución favorable á declaración de impacto ambiental, e esta resolución publicouse no BOE do día 10 de outubro de 2011.

Como consecuencia da crise financeira e da suspensión por parte das autoridades portuguesas do seu proxecto de alta velocidade entre Porto e Valença, este tramo quedou paralizado, así como a saída sur de Vigo e outros que estaban en proxecto.

Situación actual

Desde o ano 2011 non houbo avances na tramitación deste tramo e superouse o prazo de vixencia da declaración de impacto ambiental. Ademais, o seu trazado estará condicionado polo tramo anterior, concretamente se se opta pola conexión norte ou pola conexión sur.

En febreiro de 2025 aínda se descoñece cando se licitará o estudo informativo que reiniciaría as actuacións sobre este tramo: estudo informativo, avaliación ambiental, proxecto construtivo e execución de obras.

Ponte Internacional sobre o Miño

Dado que o tramo O Porriño-Ponte Internacional do Eixo Atlántico de Alta Velocidade remata na marxe dereita do Miño e a liña de alta velocidade Porto-Valença na esquerda, queda pendente a conexión entre ambas as liñas, unha ponte internacional sobre o río Miño, cuxo proxecto debe ser definido e executado mediante un acordo bilateral entre España e Portugal.

1.2

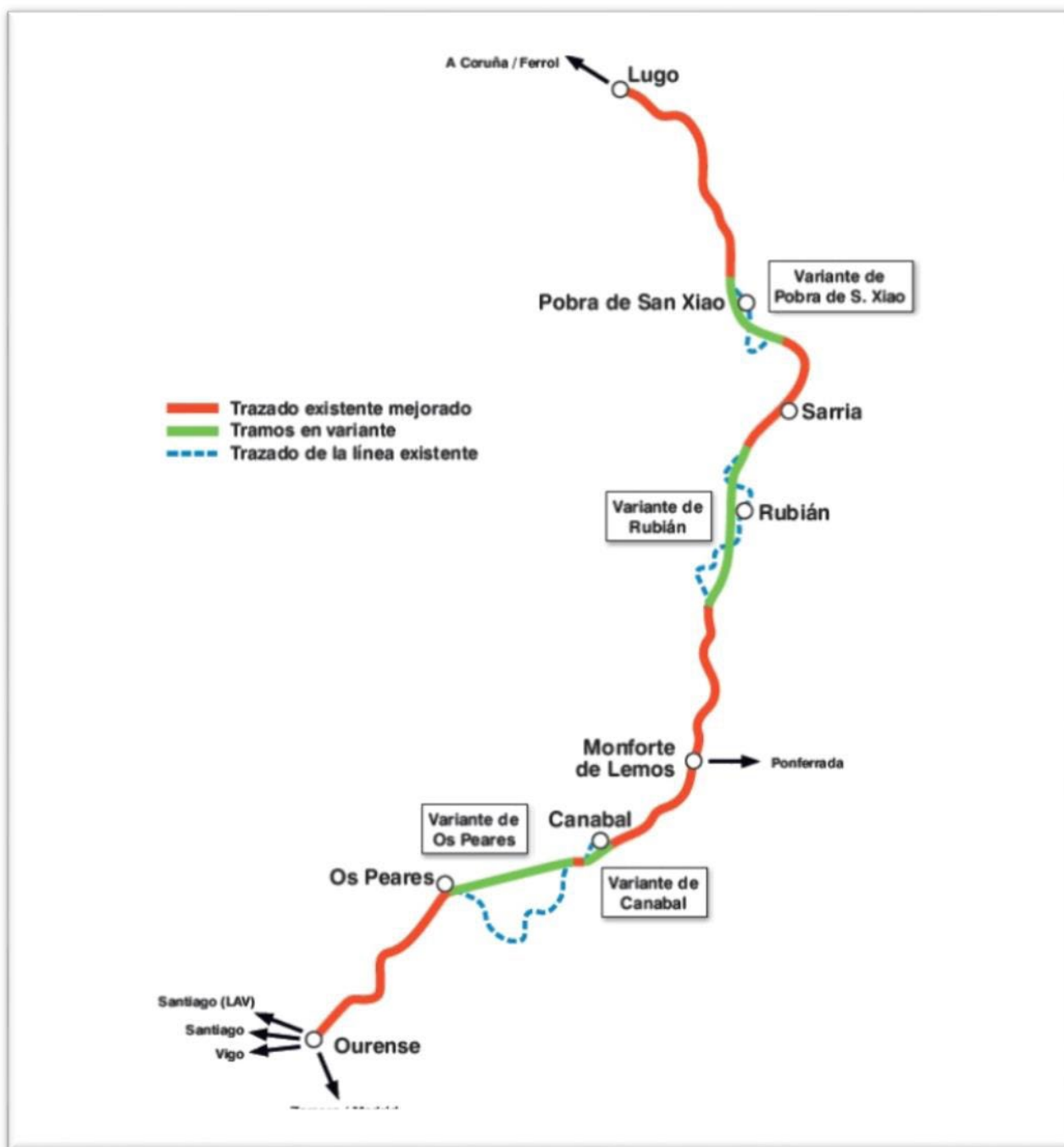
OURENSE-LUGO

A conexión ferroviaria entre Ourense e Lugo está formada por un trazado de vía única de 117 quilómetros integrado en dúas liñas:

- Ourense-Monforte de Lemos. De 46 quilómetros de lonxitude, vía única, electrificada a 3000 voltios de corrente continua, pertence á liña 810 (Monforte de Lemos-Bifurcación Chapela).
- Monforte de Lemos-Lugo. De 71 quilómetros de lonxitude, vía única sen electrificar, pertence á liña 800 (León-A Coruña).

Actuacións planificadas

A primeira actuación planificada para modernizar a conexión ferroviaria entre Ourense e Lugo desenvolveuse no marco do Plan de Infraestruturas 2000-2007, como unha liña de altas prestacións que posteriormente se incorporaría ao Plan Estratégico de Infraestruturas e Transportes 2007-2020.



Trazado coas variantes proposto no estudo informativo adxudicado a INECO no ano 2001.

En decembro do ano 2000 licitouse o estudo informativo, que foi adxudicado cinco meses despois a INECO. O estudo contempla unha liña de vía única de tres carrís, apta para a circulación de trens de ancho ibérico e de ancho estándar, electrificada e cunha lonxitude total de 104,5 quilómetros que discorren, na súa maior parte, seguindo o trazado orixinal, así como a realización de catro variantes en A Pobra de San Xiao, Rubián, Canabal e Os Peares, con plataforma para vía dobre, aínda que só estaba prevista a instalación dunha vía.

As variantes de Canabal e A Pobra de San Xiao recibiron unha Declaración de Impacto Ambiental favorable en 2005. O 22 de decembro de 2008, a Secretaría de Estado de Cambio Climático emitiu a declaración de impacto ambiental favorable para o resto do trazado.

En maio de 2009, José Blanco, quen acababa de ser nomeado ministro de Fomento, anunciou un cambio de paradigma nesta liña ao defender que fose unha liña de vía dobre e de alta velocidade en todo o seu percorrido, con uso mixto de viaxeiros e mercadorías, e descartando a vía única con tres carrís. Como consecuencia desta decisión, o ministerio encargou a INECO a redacción dun novo estudo informativo para o tramo Ourense-Monforte e a realización de estudos complementarios entre as variantes da Pobra de San Xiao e Lugo.

O novo estudo informativo contemplaba un novo trazado entre Ourense e Monforte, a maior parte subterráneo, en 12 túneles dos cales o máis longo sería o túnel dos Peares, con 8,7 quilómetros de lonxitude. O 7 de novembro de 2011, este estudo informativo foi aprobado provisionalmente pola Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias e oito días despois publicouse no BOE o anuncio polo que se someteu a información pública. O proxecto non superou a fase de avaliación de impacto ambiental.

A única actuación que se materializou de todo este proceso foi a variante de San Xiao, de 7,2 quilómetros, que foi adxudicada por 90 436 727 euros o 21 de novembro de 2006, cun prazo de execución de 40 meses, pero que non se rematou ata abril de 2018.

O 7 de maio de 2018, o entón ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, anunciou en Lugo un novo plan de modernización do corredor Ourense-Lugo, cun investimento que estaría ó redor dos 1189,33 e 1674,33 millóns de euros. Este plan contemplaba 283 millóns de euros para a renovación e electrificación do corredor en servizo, como actuación inminente para a súa execución antes de 2021 e o desenvolvemento da tramitación de dúas variantes: Os Peares-Canabal e Rubián, para as que se estimaba un orzamento básico de licitación que oscilaba entre os 433 e os 692 millóns de euros para a primeira e entre os 364 e os 590 millóns de euros para a segunda, en función das alternativas que se considerasen nos respectivos estudos previos.



Túnel de Oural, de 1,9 quilómetros, é a obra máis importante do corredor. (Foto Adif)

Situación actual

A modernización do corredor Ourense-Lugo realízase cun total de 71 licitacións cuxo orzamento inicial, a valor de licitación, ascendía a 546 millóns de euros e que se concretan nos seguintes ámbitos de intervención:

- Infraestrutura: adecuación e reforzo de pontes, pasos elevados, túneles, trincheiras, desmontes, etc., para adecualos á nova normativa de seguridade e ós gálibos necesarios para a catenaria de 25 kV de corrente alterna. Inclúe a construción dun novo túnel en Oural de 1,9 quilómetros e a reconversión do antigo en galería de evacuación, e a ampliación da variante da Pobra de San Xiao cun tramo adicional de 1,6 quilómetros.
- Adaptación de plataformas e outras actuacións en nove estacións.
- Electrificación: Abórdase a renovación da electrificación entre Ourense e Monforte, que xa contaba cunha catenaria de 3000 voltios de corrente continua, por unha catenaria híbrida, a 3000 voltios, transformable a 25 kV de corrente alterna e a electrificación a 25 kV do tramo Monforte-Lugo. Subestación eléctrica de tracción en Oural e outros elementos de electrificación.
- Renovación de vía e aparatos de vía.

- Ampliación de vías de apartadoiro ata os 750 metros nos Peares e Monforte-Porto seco.
- Supresión de 36 pasos a nivel.
- Instalacións de seguridade e telecomunicacións.

As obras xustificanse pola necesidade de adaptar o primeiro tramo (Ourense-Monforte) ás esixencias do Corredor Atlántico e, en ambos tramos, de dar continuidade desde Ourense aos servizos da liña de alta velocidade, ademais de mellorar a seguridade, fiabilidade e velocidade das circulacións de viaxeiros entre ambas as cidades.

Estado das obras

As obras correspondentes á renovación da vía, sinalización, telecomunicacións e electrificación do tramo Ourense-Monforte están case rematadas, con data de finalización prevista para o primeiro trimestre de 2025. A electrificación e renovación de vías do tramo Monforte-Lugo, a construción do túnel do Oural e a ampliación da variante da Pobra de San Xiao seguen en execución, estando prevista a finalización deste tramo no primeiro semestre de 2026, tal e como recolle a Declaración de Rede de Adif para 2025, actualizada o 10 de decembro de 2024. A Declaración de Rede é o documento que recolle as características da infraestrutura e no que figura a situación das obras en marcha ou planificadas.

A supresión dos 35 pasos a nivel prevista no plan é a actuación que máis se atrasou. A maioría deles están situados na provincia de Lugo: 14 no termo municipal de Sarria, 14 no de Lugo, 5 no de Monforte e 1 no de Sober. Os dous restantes están no termo municipal de Ourense. Os proxectos foron licitados en febreiro de 2018 e adxudicáronse en outubro dese mesmo ano. As obras, en troques, atrasáronse na súa tramitación. As licitacións comezaron en 2022 e aínda non concluíron. As máis recentes (16 de decembro de 2024) foron 6 pasos a nivel no termo municipal de Lugo e 4 no de Sarria. Tres días despois, adxudicáronse os 2 pasos a nivel situados no termo municipal de Ourense e 5 no de Sarria.

Perspectiva

A modernización que se está a levar a cabo no corredor Ourense-Lugo supón importantes avances, como a electrificación, que garante a posibilidade de utilizar trens eléctricos, cunhas mellores prestacións en canto a potencia, velocidade e sustentabilidade en comparación cos utilizados ata agora.

A renovación da vía e da infraestrutura, así como os novos sistemas de sinalización, instalacións de seguridade e a supresión de pasos a nivel, garanten unha circulación de trens máis segura e a posibilidade de facelo a maior velocidade naqueles tramos nos que a infraestrutura se atopaba en mal estado ou existían pasos a nivel que obrigaban a reducir a marcha. Pero está lonxe do horizonte establecido dunha liña de altas prestacións, e moito menos dunha liña de alta velocidade, dado que a maior parte do trazado segue sendo o mesmo que o deseñado no século XIX e os tempos de viaxe estarán entre os 80-90 minutos para o tren máis rápido, fronte aos 60 minutos que se acadarán coa incorporación das variantes cuxo prazo de tramitación se descoñece.

1.3

VIGO-OURENSE

A coñecida tradicionalmente como a Liña do Miño, debido a que discorre pola súa marxe dereita, está formada por dúas liñas que se identifican, segundo o Catálogo de Liñas e Tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, cos números 812 (Estación de Guixar-Bifurcación Chapela) e 810 (Bifurcación Chapela-Monforte de Lemos). Ten unha lonxitude de 131 quilómetros con plataforma de vía única, ancho ibérico e electrificación a 3000 voltios de corrente continua, agás o tramo Bifurcación Chapela-Redondela, que conta con vía dobre. En Guillarei conecta coa liña 814 (Guillarei-Fronteira con Portugal), a través dun desvío (liña 816) que facilita o enlace sen necesidade de inverter a marcha nin entrar na estación de Guillarei.

A Liña do Miño é de uso mixto, viaxeiros e mercadorías, e forma parte da extensión a Galicia do Corredor Atlántico. Este feito esixe a posta en marcha de actuacións dirixidas a cumprir os requisitos esixidos pola Unión Europea para os tramos da rede básica.

Actuacións programadas

Adif encomendou o 14 de xaneiro de 2019 a INECO a asistencia técnica para a mellora da infraestrutura e vía nos traxectos da liña Ourense-Vigo e da conexión coa fronteira con Portugal (Expediente 3.18/27507.0245). A acta de inicio do contrato asinouse o 19 de febreiro de 2019. Os proxectos foron elaborados por tramos, ademais dos que respondían a actuacións urxentes dada a situación na que se atopaban algúns elementos.

Os tramos nos que se dividiu a liña para acometer os citados proxectos de renovación integral e infraestrutura son os seguintes:

- Estación de Redondela-Estación de Vigo Guixar
- Estación de Guillarei-Estación de Redondela
- Estación de Ourense-Estación de Ribadavia
- Estación de Ribadavia-Estación de Frieira
- Estación de Frieira-Estación de As Neves
- Estación de As Neves-Estación de Guillarei

Engadíronse outros proxectos e obras, algúns dirixidos a actuacións puntuais en trincheiras, pontes, noiros e outros puntos da infraestrutura. Outros, destinados a mellorar a interoperabilidade e a seguridade, inclúen os seguintes:

- Renovación integral da liña aérea de contacto para substituíla por unha catenaria híbrida de 3000 voltios de corrente continua, convertible en 25 kV de corrente alterna.
- Supresión do paso a nivel do Porriño.
- Ampliación de vías de apartado para adecualas á circulación de trens mercantes de 750 metros en varias estacións (Vigo-Guixar, As Gándaras, Filgueira e Barbantes).

Adif prevé investir 265 millóns de euros.

Situación actual

Á marxe das actuacións en puntos da infraestrutura que requiriron unha intervención urxente e da ampliación ata os 750 metros da vía de apartado da estación das Gándaras, atópanse en marcha as seguintes:

- Obras de execución do proxecto de construción da renovación integral da infraestrutura e da vía do tramo Estación de Redondela-Estación de Vigo-Guixar, por un importe de adjudicación de 27 067 969,56 euros, aos que hai que sumar 10 141 748 euros para subministración e servizos. O prazo de execución é de 15 meses. Estes traballos foron adjudicados o 28 de novembro de 2024. A Declaración de Rede de Adif para 2025 fixa o prazo de finalización das obras (é un prazo estimado) para o terceiro trimestre de 2026.

- Obras de execución do proxecto de construción da renovación integral da infraestrutura e da vía do tramo Estación de Guillarei-Estación de Redondela, por un importe de adxudicación de 40 550 000 euros. O prazo de execución é de 23 meses. Na súa Declaración de Rede, Adif informa que se prevé que as obras estean rematadas no primeiro semestre de 2027.

1.4

RAMAL GUILLAREI-FRONTTEIRA CON PORTUGAL

A conexión ferroviaria entre Galicia e Portugal materializouse coa construción deste ramal de 5,3 quilómetros que conecta a Liña do Miño (Adif 810) coa Liña do Miño de IP, a través da Ponte Internacional de Tui. Froito dos acordos bilaterais entre España e Portugal para mellorar os servizos ferroviarios transfronteirizos, Adif realizou unha serie de intervencións que xa están rematadas e que comezaron coa licitación da electrificación do tramo o 11 de decembro de 2018.

Actuacións realizadas

As principais actuacións realizadas foron:

- Electrificación do ramal e desvío de Guillarei, con catenaria de 3000 voltios de corrente continua, convertible no futuro a 25 kV de corrente alterna. Finalizada o 27 de xullo de 2020 coa posta en tensión do tramo. O investimento foi de 2,5 millóns de euros (IVE excluído).
- Renovación de infraestrutura e vía no mesmo trazado. Licitación publicada no BOE do día 14 de decembro de 2021, cun prazo de execución de dez meses. Completada en 2024. Importe da adxudicación: 8 785 399,75 euros.

1.5

A CORUÑA-LUGO

O 10 de outubro de 1875 chegou a Lugo o primeiro tren procedente da Coruña nunha liña que formaba parte do ferrocarril A Coruña-Palencia, promovido pola Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste de España. Ambas as cidades, A Coruña e Lugo, foron as primeiras de Galicia en ter unha conexión ferroviaria directa co resto de España en 1883. A posición vantaxosa acadada nos albores do ferrocarril galego contrasta coa situación actual na que é, xunto co ramal a Ferrol, a que menos avanzou desde a súa construción.

Forma parte da liña 800 de Adif, A Coruña-León. Ten unha lonxitude de 118,5 quilómetros, plataforma para vía única de ancho ibérico e non está electrificada. Só hai dous servizos de viaxeiros ao día en cada sentido entre ambas as estacións, ademais dos trens de mercadorías.

Actuacións planificadas

En marzo de 2003 licitouse un contrato de consultoría para a redacción dos “Estudios de prognose de tráfico, de demanda e económicos e coordinación dos estudos informativos do proxecto do corredor ferroviario subcantábrico de alta velocidade (León, Ponferrada, Monforte de Lemos, Lugo e A Coruña)”, que se adxudicaría o 4 de xuño dese mesmo ano a Ingeniería Internacional por un importe de 715 737,40 euros. O proxecto impulsaba a creación dunha segunda liña de alta velocidade a Galicia, entrando por Ponferrada e Monforte. Non obstante, nunca foi sometido a exposición pública nin a avaliación de impacto ambiental.

Situación actual

Polo momento, non hai ningunha actuación prevista para mellorar esta liña, máis aló dunha partida de 19,5 millóns de euros reflectida no Plan Director do Corredor Atlántico para Galicia, presentado polo Ministerio de Transportes en maio de 2024, que complementaríase entre Betanzos e Lugo os 146,5 millóns reflectidos no mesmo documento (unha presentación institucional) para a liña A Coruña-Betanzos-Ferrol.

1.6

MONFORTE DE LEMOS-LEÓN (ATA COVAS)

O tramo Monforte-Covas, de 85 quilómetros de lonxitude, forma parte do trazado galego do Corredor Atlántico Monforte-León, como continuación da liña Vigo-Ourense-Monforte. Trátase dunha liña de vía única electrificada e cun alto índice de incidencias pola antigüidade da infraestrutura. Ademais da circulación de trens de mercadorías, hai dous servizos diarios de viaxeiros en cada sentido.

Actuacións en marcha

Entre 2019 e 2020, Adif licitou senllos contratos para a redacción dos proxectos de ampliación de vías de apartado en tres estacións da liña, Pobra do Brollón, Vilamartín de Valdeorras e Quereño (BOE 7-11-2019), e para melloras da infraestrutura e vía (BOE 30-01-2020).

O primeiro deles, referido á ampliación de vías de apartado de 750 metros, foi adxudicado o 26 de decembro de 2020 a TYPESA e formalizouse o 1 de febreiro de 2021 por un importe de 610 574 euros (IVE excluído) e un prazo de execución de 18 meses. Este contrato foi obxecto de dúas modificacións posteriores, a última delas o 28 de outubro de 2024, elevando o seu importe a 914 812,09 euros e o prazo de execución a 50 meses.

O segundo consistía na mellora da infraestrutura mediante a realización de proxectos destinados a intervir en 7 desmontes, 4 terrapléns, 80 pontes e 31 túneles, nos que se debía comprobar se cumprían co gálibo GEC16, ademais da drenaxe e renovación da vía e os aparatos da vía. A adxudicación publicouse o 15 de xaneiro de 2021 por unha contía de 1 857 904,59 euros (IVE excluído) á unión temporal de empresas formada por SERS, Fulcrum e EPTISA, cun prazo de execución de 24 meses. Tamén foi obxecto de modificación do seu importe e prazo o 4 de novembro de 2024. O prazo ampliouse ata os 48 meses e elevouse a contía a 2 475 691,03 euros.

Situación actual

As modificacións de ambos os contratos aprazaron a súa finalización ata 2025. Non hai datos sobre a data de licitación das obras nin o prazo para a súa execución.

1.7

CONEXIÓN FERROVIARIA LUGO-SANTIAGO

O 26 de agosto de 2024, o Ministerio de Transportes anunciou a licitación dun contrato para a redacción dun estudo de viabilidade para mellorar a conexión ferroviaria entre Lugo e Santiago. A licitación publicouse no BOE o 28 de agosto, cun orzamento base de licitación de 350 000 euros (IVE excluído) e un prazo de execución de 18 meses.

Este estudo divídese en dúas fases. A primeira concrétase cun estudo de mobilidade mediante a realización dunha análise das relacións de transporte e das demandas de mobilidade da cidade de Lugo. A segunda fase terá por obxecto definir un corredor ferroviario entre Lugo e Santiago coas mellores prestacións posibles e elaborar unha análise custo-beneficio que axude na toma de decisións sobre esta actuación.

O corredor trazaríase mediante unha variante entre a liña Lugo-A Coruña e o Eixo Atlántico entre A Coruña e Santiago, aínda que o estudo podería indicar un trazado alternativo directo.

O 19 de febreiro de 2025, o Ministerio de Transportes anunciou a adxudicación do estudo por un importe de 357 857,5 euros (IVE incluído) á unión temporal de empresas formada polas consultoras Tema Ingeniería S.L. e Fulcrum, Planificación, Análisis y Proyecto, S.A.U.

02

**INFRAESTRUTURAS
VIARIAS
DE GALICIA**

02

02

INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS DE PORTUGAL

- Novas liñas de alta velocidade Lisboa-Porto, Porto-Fronteira con España
 - Valença-Braga
 - Porto-Aeroporto Sá Carneiro
 - Braga-Aeroporto Sá Carneiro
 - Porto-Oiã (tramo ata Aveiro)
- Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso
- Linha do Douro
- Linha do Vouga

Ferrocarril en Portugal / Ferrocarril em Portugal



2.1

ALTA VELOCIDADE LISBOA-PORTO, PORTO-VALENÇA

Antecedentes

En 1999, o goberno portugués creou un grupo de traballo para definir a estratexia que se debía seguir para introducir a alta velocidade ferroviaria en Portugal. O grupo definiu as principais características dos futuros proxectos de alta velocidade: unha velocidade máxima de deseño da infraestrutura de 350 km/h, ancho estándar, vía dobre e electrificación a 25 kV de corrente alterna, destinada exclusivamente a trens de viaxeiros. Segundo as conclusións do estudo, estas características asegurarían tempos de viaxe dunha hora e media entre Lisboa e Porto e de menos de tres horas entre Lisboa e Madrid, que son as primeiras liñas que se barallaron.

No Cumio Ibérico de Salamanca (xaneiro de 2000), o primeiro ministro portugués, Antonio Guterres, e o presidente do goberno español, José María Aznar, acordaron crear unha comisión mixta para abordar a construción dunha liña de alta velocidade entre Lisboa e Madrid. Ese mesmo ano, Portugal constituíu a empresa pública Rede Ferroviaria de Alta Velocidade, S.A., coñecida polo seu acrónimo RAVE. O Diario Oficial da República do 19 de decembro de 2000 publicou o Decreto-Lei n.º 323-H/2000, que recollía a constitución da nova sociedade e os seus estatutos. En xaneiro de 2001 creouse a Agrupación Europea de Interese Económico Alta Velocidade España-Portugal (AEIE AVEP).

No Cumio Ibérico de Figueira da Foz (7-8 de novembro de 2003) establecéronse catro liñas internacionais de alta velocidade: Lisboa-Madrid, pasando por Évora, Elvas e Badaxoz; Porto-Vigo, que sería o primeiro en estar rematado (2009); Porto-Madrid por Aveiro e Salamanca; e o cuarto, Faro-Sevilla.

Na Decisión 884/2004/CE do Parlamento Europeo e do Consello da Unión Europea sobre as orientacións comunitarias para o desenvolvemento da Rede Transeuropea de Transporte, declaráronse de interese europeo 30 proxectos prioritarios, entre os que se incluían as liñas Lisboa-Porto dentro do proxecto prioritario 3, “eixo ferroviario de alta velocidade do suroeste europeo”, e as liñas Porto-Vigo dentro do proxecto 19 (interoperabilidade ferroviaria de alta velocidade na Península Ibérica), cun prazo que se estendeu ata 2020.

Sobre a futura liña Porto-Vigo realizáronse estudos de diversa índole no marco da AEIE-AVEP, como o “Estudo de viabilidade técnica, económica e medioambiental da conexión hispano-portuguesa de alta velocidade Vigo-Oporto. Demanda actual e prognose”, elaborado por Sener e Ferconsult e presentado en xullo de 2004.

A continuación seguiron os estudos previos dos dous tramos nos que se divide a liña na parte portuguesa: Porto-Aeroporto Sá Carneiro-Braga (lote 1A) e Braga-Valença (1B). Definiuse como unha liña electrificada, de vía dobre, para uso mixto (mercadorías e viaxeiros) e cunha velocidade máxima de proxecto de 250 km/h. Deseñouse para ancho estándar (1435 mm), pero na súa fase inicial funcionaría con ancho ibérico (1668 mm), para o que se montaron os carrís sobre travesas polivalentes, seguindo o mesmo método utilizado no eixo atlántico co que conecta unha vez cruzado o Miño.

O tramo Braga-Valença, punto de partida da construción da liña, someteuse a avaliación de impacto ambiental tras a súa aprobación inicial e exposición pública. O 29 de outubro de 2010 obtivo a aprobación condicional da Agencia Portuguesa do Ambiente.

A proposta de inauguración en 2009 aprazouse, primeiro ata 2013 e despois ata 2015. Non obstante, en xuño de 2011 fíxose pública a suspensión deste proxecto e do resto das liñas de alta velocidade, como consecuencia da crise económica.

Situación actual

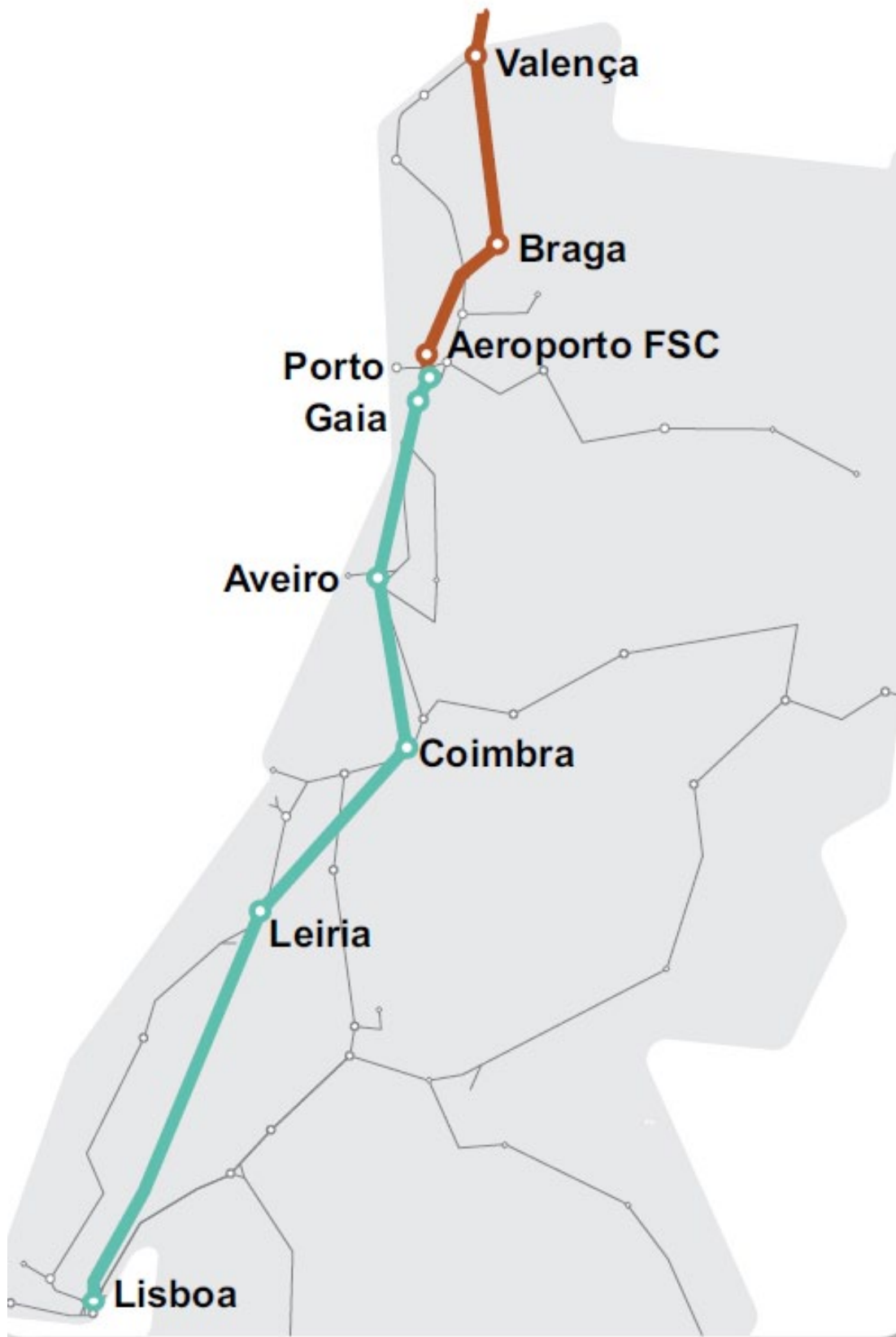
O Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030 presentouse oficialmente en outubro de 2020. En novembro dese mesmo ano, o Goberno encargou ao Laboratorio Nacional de Enxeñería Civil a elaboración do informe ambiental. Sometido a información pública en 2021, completouse en 2022 e en xaneiro de 2023 emitiuse a declaración ambiental. O Diario da República do 26 de decembro de 2023 publicou a resolución 192/2023 do Consello de Ministros pola que se aprobaba o PNI.

O PNI 2030 inclúe a construción de dúas liñas de alta velocidade que percorren a costa atlántica desde Lisboa ata Valença: Lisboa Oriente-Porto Campanha e Porto Campanha-Valença. En ambos os casos trátase de liñas electrificadas, de vía dobre en ancho ibérico con carrís montados sobre travesas polivalentes para a súa posterior transformación a ancho estándar.

Polo que respecta á eurorrexión, este corredor de alta velocidade divídese nos seguintes tramos:

- Porto-Lisboa
 - Porto-Aveiro

- Porto-Valença
 - Valença-Braga
 - Porto-Aeroporto Sa Carneiro
 - Aeroporto Sa Carneiro-Nine



Liñas de alta velocidade Porto-Lisboa e Porto-Valença.

2.1.1 PORTO-AVEIRO

A construción da liña Porto-Lisboa, con vía dobre, electrificada e cunha velocidade máxima de funcionamento de 300 quilómetros por hora, está prevista en tres fases: Porto-Soure, prevista para entrar en servizo en 2030, Soure-Carregado e Carregado-Lisboa. Aínda que se contempla a súa implantación en ancho estándar (1435 mm), entrará en servizo en ancho ibérico (1668 mm) co fin de garantir as melloras nos tempos de viaxe que se conseguirán a medida que entren en funcionamento os tramos das distintas fases.

O tramo Porto-Aveiro (Oiã) é o primeiro lote (lote A) da primeira fase. Ten unha lonxitude de 71 quilómetros, dos que 11,6 quilómetros son en túneles e 12,3 quilómetros son en pontes e viadutos, sendo o máis significativo a nova ponte sobre o Douro, para uso ferroviario. O orzamento de investimento (valor de 2023) é de 1978 millóns de euros.

Actuacións en marcha

- 12 de xaneiro de 2024: lánzase o concurso para a primeira concesión da liña entre Porto e Oiã, xa que o modelo elixido para a construción é o de Parcería Público Privada (PPP) (colaboración público-privada), no que o contrato inclúe o deseño, proxecto construtivo e construción de infraestrutura e superestrutura e o seu mantemento. O prazo é de 5 anos para a fase de proxecto e construción e de 25 anos para a fase de mantemento. Ademais da infraestrutura e superestrutura da liña, inclúe a adecuación da estación de Porto Campanha para o seu uso como terminal de alta velocidade e unha nova estación subterránea en Vila Nova de Gaia, en Santo Ovídio. Unha subestación eléctrica de tracción en Estarreja e un trazado de 17 quilómetros en Aveiro para a conexión coa Linha Norte do ferrocarril convencional.

- 29 de xaneiro de 2024: preséntase a solicitude de financiamento comunitario no marco do programa Connecting Europe Facility for Transport 2 (CEF 2) para a Fase 1 da liña, por un importe total de 875 millóns de euros, dos cales 480 millóns serán para o Lote A.

- 17 de xuño de 2024: Bruxelas aproba a candidatura de financiamento da Fase 1 por un importe total de 813 millóns de euros, o que supón o 93 % da contía solicitada.

- 10 de outubro de 2024: o contrato adxudícase ao consorcio LusoLav.

O calendario publicado por IP indica que o contrato con LusoLav entrará en vigor en xullo de 2025 e que será necesario un prazo de cinco anos para a redacción do proxecto construtivo e a execución das obras. O resto de contratos, relativos á sinalización e ás telecomunicacións, tramitaranse paralelamente.



2.1.2 PORTO-VALENÇA

Do mesmo xeito que a liña Porto-Lisboa, a que unirá Porto e Valença forma parte do Plan Nacional de Investimentos 2030 e seguirá un modelo similar en materia de colaboración público-privada á hora de acometer tanto os proxectos construtivos como a construción e posterior mantemento, a través de Parcerías Público Privadas (PPP).

LINHA AV PORTO • VIGO



A construción da liña está prevista en dúas fases:

- Fase 1:
 - Lote A: Porto-Aeroporto Sa Carneiro
 - Lote B: Braga-Valença
- Fase 2:
 - Aeroporto Sa Carneiro-Nine

A liña ten unha lonxitude aproximada de 115 quilómetros, dado que se barallan diferentes alternativas nos estudos previos. Tanto as declaracións de impacto ambiental como os proxectos construtivos determinarán o trazado definitivo de cada un dos tramos. O deseño previo inclúe un trazado cunha velocidade máxima de deseño de 250 quilómetros por hora, con vía dobre, electrificación a 25 kV de corrente alterna e ERTMS. Non obstante, non se descarta a existencia de tramos de vía única, tal e como se especifica no caderno de encargos dos Estudos Ambientais do tramo Braga-Valença, publicado na Plataforma de Licitación Electrónica o 5 de febreiro de 2024.

A primeira fase da liña inclúe a construción dos tramos Porto-Aeroporto Sá Carneiro (Lote A), de 15 quilómetros de lonxitude aproximadamente, e Braga-Valença (lote B), de 70 quilómetros. A conexión entre o Aeroporto Sá Carneiro e o Ramal de Braga preto de Nine, cunha lonxitude aproximada de 22 quilómetros, está prevista nunha segunda fase.

Actuacións en curso

A diferenza do proxecto anterior, que incluía unha liña de uso mixto para viaxeiros e mercadorías, o proxecto actual contempla un trazado exclusivamente para trens de viaxeiros. Isto non impide tomar como referencia os estudos realizados entre 2004 e 2010. Na fase previa á construción licitáronse dous contratos para a actualización dos traballos xa realizados con anterioridade:

- 5 de febreiro de 2024: Infraestruturas de Portugal publica a invitación e o caderno de encargos para realizar os estudos ambientais do tramo Braga-Valença mediante un procedemento de consulta a tres empresas, cun prazo de execución de 600 días (uns 20 meses aproximadamente) e un prezo base máximo de 425 000 euros (IVE excluído).

- O 4 de abril de 2024 asinouse o contrato con ARQPAIS Consultores de arquitectura paisagista e ambiente Lda, por un importe de 424 915 euros. O caderno de encargos especifica que o adxudicatario disporá dun prazo de 330 días para presentar o estudo de impacto ambiental, que polo tanto debería estar dispoñible na primavera de 2025.

- 18 de xuño de 2024: a AEIE-AVEP saca a concurso a licitación dos servizos de actualización de fluxos de mobilidade de viaxeiros, o estudo funcional e a análise custo-beneficio do Corredor Porto-Vigo, cun orzamento base de 1 100 000 euros e un prazo de execución de 24 meses.

- 17 de outubro de 2024: adxudicouse por 825 000 euros á unión temporal de empresas formada polas consultoras WSPSPAIN-APIA, S.A.U.- A.I.E MULTICRITERI-MCRIT e TRENMO ENGENHARIA S.A, que adoptan o nome UTE Corredor Porto-Vigo. O contrato formalizouse o 17 de decembro de 2024.

Segundo o calendario facilitado por Infraestruturas de Portugal, prevese que os estudos estean rematados entre 2025 e 2026 e que se obteña a avaliación de impacto ambiental da Agencia Portuguesa do Ambiente. Seguiríalle a licitación do concurso dos proxectos construtivos e a construción da Fase 1 e en 2028 comezaría a fase de redacción dos proxectos construtivos e a execución das obras, cun horizonte de finalización fixado para 2032. Non obstante, este prazo está supeditado a que se realicen de xeito coordinado as obras da parte española do corredor de alta velocidade (saída sur de Vigo, tramo O Porriño-Tui) e da común a ambos os países (ponte sobre o Miño).

CRONOGRAMA DO PROXECTO



A Fase 2 (Aeroporto Sá Carneiro-Nine) ten unha liña de tempo máis longa, cun horizonte máis aló de 2032.

Aínda non existe unha estimación do orzamento desta primeira fase, á espera dos detalles concretos que deberán achegar os estudos informativos que se están a redactar na actualidade.

Tempos de viaxe

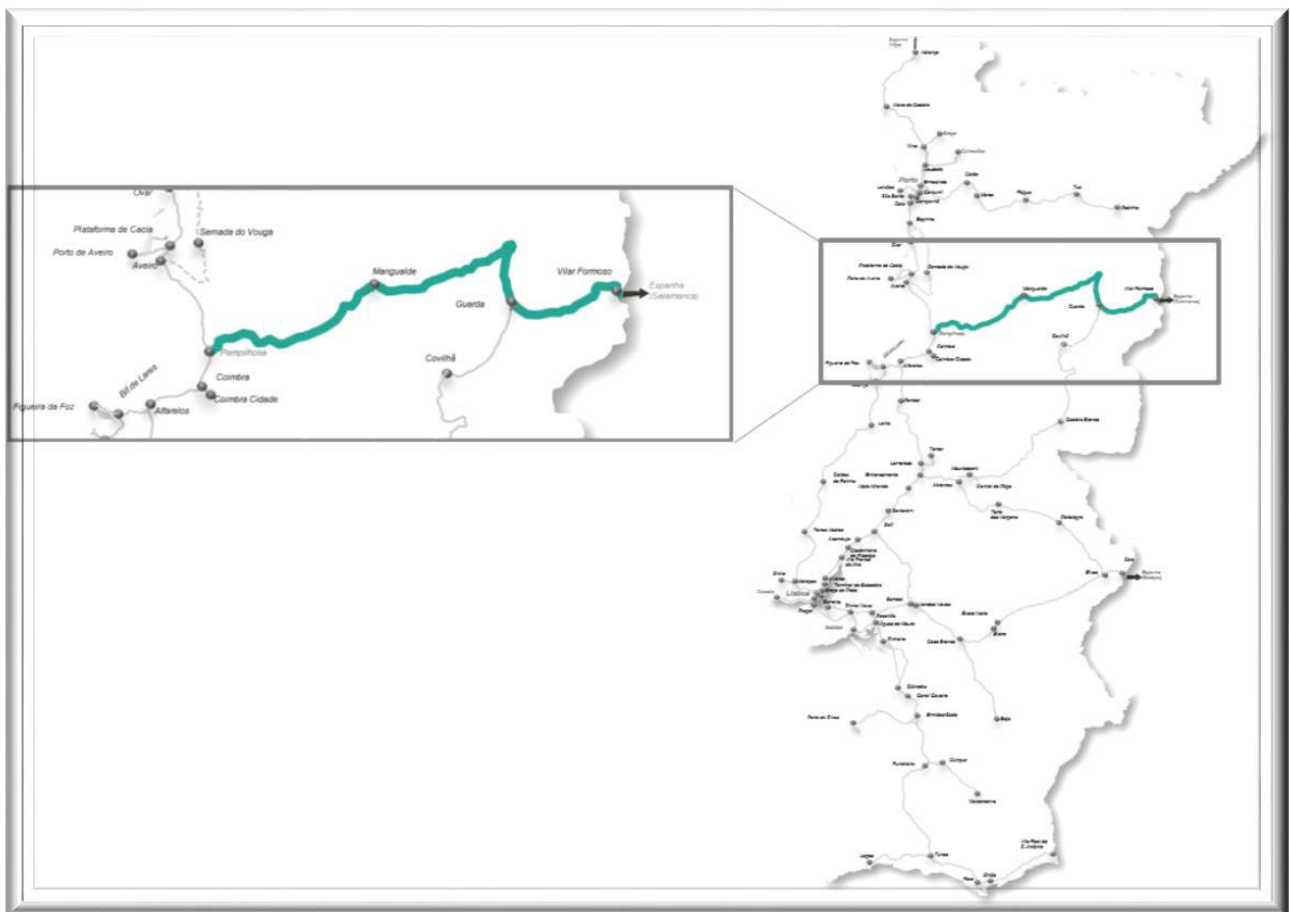
Segundo as estimacións de Infraestruturas de Portugal, o tempo de viaxe directa entre Porto e Vigo será de 60 minutos unha vez rematada a Fase 1 e de 50 minutos coa Fase 2 en funcionamento.

2.2

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE AVEIRO-VILAR FORMOSO

Integrado no Corredor Atlántico, este trazado constitúe a principal saída ferroviaria de mercadorías de Aveiro e Porto, pola Linha do Norte ata Pampilhosa e pola Beira Alta ata Vilar Formoso, onde se cruza a fronteira con Fuentes de Oñoro (Salamanca).

A liña da Beira Alta foi deseñada e construída no século XIX (inaugurada en 1882), o que explica o seu trazado sinuoso. Ten unha lonxitude de 202 quilómetros, dos cales o 97 % son de vía única. Está electrificada desde a década de 1990.



Ámbito de actuación no Corredor Norte Internacional, na liña da Beira Alta.

No marco do plan Ferrovia 2020, Infraestruturas de Portugal deseñou un programa de modernización para este corredor, co obxectivo de duplicar o número de trens en circulación, mellorar as condicións de seguridade e os tempos de viaxe e adaptalo ás esixencias de interoperabilidade do Corredor Atlántico, como a posibilidade de circular trens de 740 metros de lonxitude ou a implantación do sistema de control ferroviario europeo (ETCS-ERTMS), cun investimento de 700 millóns de euros.

Actuacións en marcha

As actuacións previstas inclúen a renovación completa da vía con travesas polivalentes, a mellora de drenaxes, o tratamento en túneles e viadutos, a construción de pequenas variantes, a supresión de todos os pasos a nivel, a instalación de nova sinalización electrónica, a creación de estacións que permitan o cruce de trens de mercadorías de 750 metros e outras intervencións. As obras de renovación da vía distribuíronse en seis tramos:

- Pampilhosa-Santa Comba de Dão. 35,1 km. Data de inicio das obras: 20-01-2021, cun prazo de 810 días segundo contrato. Actualmente está en execución.
 - Comprende o ramal de conexión directa coa Linha do Norte en Mealhada, cunha lonxitude de 3,1 quilómetros dos cales 1250 metros son en viaduto.
 - A ampliación da estación de Mortágua, para permitir o cruce de trens de mercadorías de 750 metros.
- Santa Comba de Dão-Mangualde. 43 km. Data de adxudicación: 23-12-2020, cun prazo de 760 días. En execución.
- Mangualde-Celorico da Beira. 39,4 km. Data de adxudicación: 28-09-2021. Prazo de 760 días. En execución.
- Celorico da Beira-Guarda. 38,4 km. Adxudicado en agosto de 2021 cun prazo de 751 días. En execución.
- Guarda-Cerdeira. 19,6 km. Adxudicado o 26 de xullo de 2019, cun prazo de execución de 294 días. Finalizado.
- Cerdeira-Vilar Formoso. 26,1 km. Inicio das obras: 15-06-2021. Prazo de 729 días. En execución.

Todos os tramos en obras superaron o prazo de execución establecido nos respectivos contratos. IP prevé a finalización de todas as obras para o primeiro trimestre de 2025.

2.3

LINHA DO DOURO

“O Caminho de Ferro foi uma revolução. Se todas fossen assim...” Unha placa con esta inscrición conmemora a chegada do primeiro convoi á estación de Peso da Régua en xullo de 1879. Para Régua e todo o val do río que lle dá nome, a Linha do Douro foi verdadeiramente unha gran revolución económica e social, así como a saída máis rápida para os pasaxeiros e mercadorías desde Porto ata Madrid e Francia durante décadas. Cunha lonxitude total de algo máis de 200 quilómetros, esta liña comezaba o seu itinerario en Ermesinde, onde se unía á Linha do Minho e remataba en Barca D’Alva, onde conectaba coa liña internacional Barca D’Alva-La Fuente de San Esteban (Salamanca) desde a que os trens podían continuar ata Madrid ou París, por Hendaia. O 1 de xaneiro de 1985, o goberno español pechou a liña La Fuente de San Esteban desde La Fregeneda. Tres anos despois, en outubro de 1988, pechouse o tramo Pocinho-Barca D’Alva.

Ademais da súa importancia para o desenvolvemento económico do Val do Douro, esta liña serviu de punto de partida para catro ramais de vía estreita: as liñas de Táboga, Corgo, Túa e Sabor, coas que a rede ferroviaria se estendeu ata Arcos de Baúlhe, Vila Real e Chaves, Bragança e Miranda do Douro, respectivamente.



Estación de Peso da Régua.

Situación actual

A liña ten actualmente unha lonxitude de 164,4 quilómetros, a distancia entre as estacións de Ermesinde e Pocinho. A súa vía é de ancho ibérico e ten vía única durante 126,9 quilómetros e vía dobre durante 37,6 quilómetros. Os primeiros 51,5 quilómetros están electrificados con catenaria a 25 kV, entre Ermesinde e Caíde, e a liña soporta cargas de 22,5 toneladas por eixe agás entre Régua e Pocinho, que ten unha carga máxima autorizada de 18 toneladas por eixe. En canto ás velocidades máximas, salvo os 36,8 quilómetros que teñen límites entre 90 e 120 quilómetros por hora, o resto da infraestrutura está pensada para velocidades máximas entre 50 e 90 quilómetros por hora.

Actuacións previstas

Infraestruturas de Portugal ten en marcha varias actuacións destinadas á modernización da liña, previstas no PNI 2030, cun investimento total de 500 millóns de euros. As principais intervencións son:

- Electrificación e modernización entre Caíde e Pocinho.
- Instalación de sinalización electrónica, incluíndo o sistema de control automático de velocidade ATP.
- Automatización de pasos a nivel.
- Aumento da lonxitude das plataformas ata os 150 metros, salvo en Régua, onde se ampliarán ata os 200 metros.
- Dotar a toda a liña de capacidade para a circulación de trens con cargas máximas de 22,5 toneladas por eixe. Actualmente só se aplica entre Ermesinde e Régua.

Situación actual

O 13 de xaneiro de 2025 asinouse o contrato de electrificación do tramo Caíde-Régua, de 43 quilómetros de lonxitude, onde tamén se inclúen os traballos de adecuación da infraestrutura para a súa implantación, que supoñen o rebaixado da plataforma en túneles, o tratamento de drenaxes, a estabilización de noiros, etc., por un importe de 110 742 152,27 euros e un prazo de execución de 36 meses, o que sitúa a finalización das obras adxudicadas no primeiro semestre de 2028.

2.4

LINHA DO VOUGA

A Linha do Vouga é o único trazado ferroviario de vía métrica que segue en servizo en Portugal, aínda que a súa lonxitude reduciuse significativamente en comparación cos 177,7 quilómetros que tiña cando entrou en servizo en toda a súa lonxitude en 1914. Daquela, ademais da propia liña entre Espinho e Viseu (140 quilómetros), xa estaba integrado nela o ramal de Aveiro, de 37,7 quilómetros.

En 1990 pechouse o tramo de 79 quilómetros entre Sernada do Vouga e Viseu. Tras a crise financeira de 2008, a comezos da década seguinte o goberno considerou o peche total da liña, pero houbo unha gran oposición tanto das cámaras municipais como de diferentes movementos e colectivos sociais, logrando frear o intento.

A falta de mantemento estaba pasando factura a unha liña que non fora deseñada para alcanzar altas velocidades. Na publicación do Eixo Atlántico, “Segundo Paquete de Infraestruturas do Eixo Atlántico” (2019), salientáronse as debilidades dunha liña na que a velocidade comercial oscilaba entre os 32 km/h entre Espinho e Oliveira de Azeméis e os 39 entre Aveiro e Águeda.

Entre Oliveira de Azeméis e Sernada de Vouga a liña foi pechada aos servizos de viaxeiros por problemas de seguridade derivados do seu mal estado en 2013 e substituída por servizos alternativos por estrada.



Tren histórico da Linha do Vouga que circula no verán entre Aveiro e Macinhata do Vouga (Foto CP).

Segundo o Directorio da Rede de Infraestruturas de Portugal, a actual liña do Vouga ten unha lonxitude total operativa de 95,9 quilómetros, cunha velocidade máxima inferior a 50 km/h e carece de sistemas de control de velocidade e de comunicación tren-terra. A xestión da explotación está baseada no SISE (Sistema Informatizado Simplificado de Exploração), sistema que só se utiliza nesta liña e no ramal da Mina de Neves-Corvo, unicamente para servizo de mercadorías, no municipio de Castro Verde.

Para a poboación dos municipios de Santa María da Feira, São João da Madeira e Oliveira de Azeméis, esta liña é a única conexión ferroviaria coa Linha do Norte, aínda que con transbordo, xa que se trata dun trazado en vía métrica fronte ao ancho ibérico da arteria principal que cruza de Porto a Lisboa. Por iso, entre as propostas de mellora da rede ferroviaria da Rexión Norte, o Eixo Atlántico, a través do citado documento de 2019, propuxo un paquete de investimentos dirixido a:

- Mellorar o trazado da liña, especialmente a xeometría da vía no que respecta ao radio das súas curvas, para conseguir unha velocidade comercial máis competitiva.
- Mellorar estacións e apeadoiros (44 en total).
- Instalar sistemas de explotación, sinalización e comunicacións máis modernos.
- Cambiar o ancho da liña de métrico a ibérico.
- Electrificación a 25 kV.

Actuacións en marcha

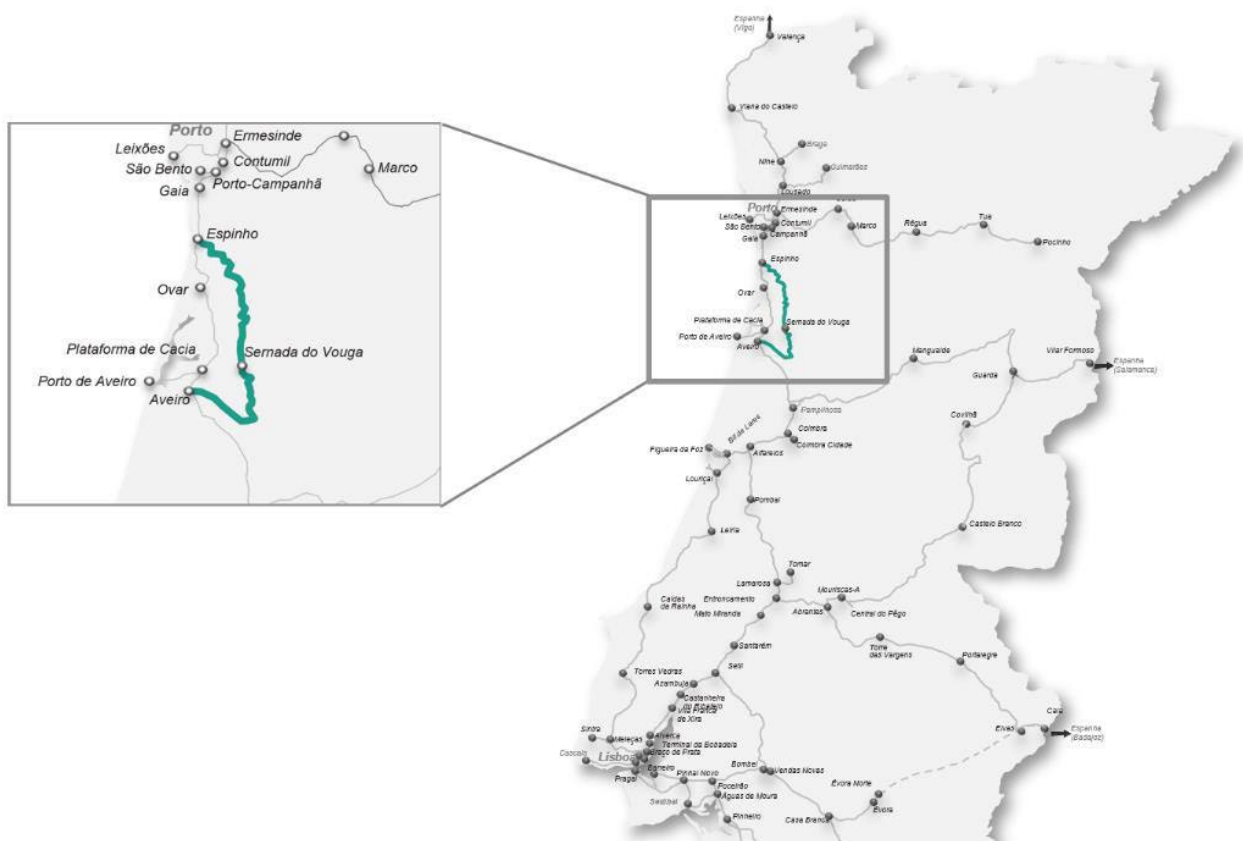
Infraestruturas de Portugal está a acometer unha renovación integral da superestrutura (balastro, travesas e carril, ataque mecánico pesado) da liña e a automatización de todos os pasos a nivel, tal e como recolle o Programa Nacional de Investimentos 2030, cun importe global de 75 millóns de euros. As intervencións dividíronse nos seguintes tramos:

- Espinho-Santa María de Feira. Pendente de adxudicación (outubro de 2024)
- Santa María de Feira-Oliveira de Azeméis. Obras rematadas
- Oliveira de Azeméis-Sernada do Vouga. Adxudicada e en obras (outubro de 2024)
- Sernada do Vouga-Águeda. Obras rematadas
- Águeda-Aveiro. Pendente de adxudicación (outubro de 2024)

As previsións de IP indican que a renovación integral estará rematada no terceiro trimestre de 2026, coa recuperación da circulación ao longo dos 95,9 quilómetros do seu trazado.

No que respecta ao resto de propostas, IP adxudicou a VTM Consultores a realización dun estudo de demanda e análise custo-beneficio ao longo de 30 anos, tendo en conta diferentes escenarios de conexións intramodais coa Linha do Norte. O contrato asinouse o 27 de novembro de 2024, cun prazo de execución de once meses, para determinar as posibles alternativas para o mantemento do actual ancho métrico, a súa transformación a ancho ibérico ou a creación dunha liña de ancho mixto con tres carrís.

IP tamén ten previsto realizar un estudo de viabilidade sobre a electrificación da liña, conxuntamente con Comboios de Portugal (CP).



Trazado da Linha do Vouga e a súa localización na rede nacional (IP).

03

**ACTUACIONES
EN INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS
EN GALICIA**

03

03

INFRAESTRUTURAS VIARIAS DE GALICIA



A comunicación viaria entre as cidades do Eixo Atlántico aínda ten catro autovías pendentes:

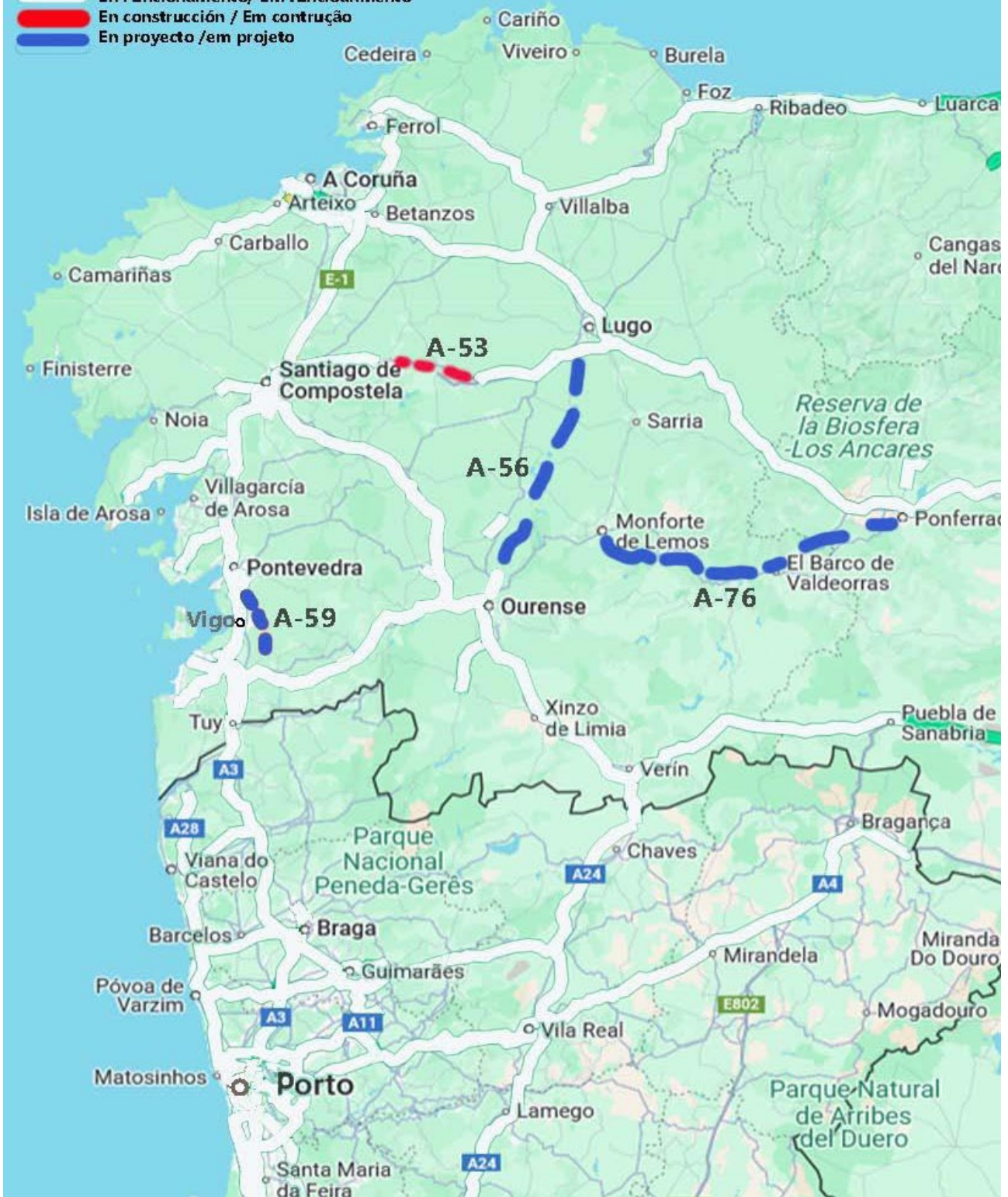
- A-54 Lugo-Santiago
- A-56 Lugo Ourense
- A-59 Pontevedra-Vigo
- A-76 Ponferrada-Ourense



Autovía A-54 Lugo-Santiago, tramo Lavacolla-Arzúa, en servizo desde 2019. (Ministerio de Transportes).

Estradas en Galicia e Norte de Portugal Estradas em Galiza e Norte de Portugal

-  En Funcionamiento/ Em funcionamento
-  En construcción / Em construção
-  En proyecto / em projeto



3.1

AUTOVÍA A-54 LUGO-SANTIAGO DE COMPOSTELA

A construción da autovía Lugo-Santiago foi anunciada en 1992 polo entón ministro de Obras Públicas, Transportes e Medio Ambiente, Josep Borrell. O seu obxectivo era facilitar a comunicación directa entre as dúas cidades, cunha importante redución do tempo de viaxe, case á metade, e mellorando a seguridade ante un percorrido cheo de puntos conflictivos e unha elevada sinistralidade.

Estaba deseñada con dous carrís en cada sentido de 3,5 metros cada un, beiravías exteriores de 2,5 metros, beiravías interiores de 1 metro e unha medianeira de 9 metros. A súa lonxitude aproximada sería de 95 quilómetros, entre o enlace coa A-6 á altura de Nadela polo norte e a autovía de circunvalación de Santiago (SC-20) polo sur. Cando comezou a súa construción, estimouse que estaría rematada en 2010.

O primeiro tramo en entrar en servizo foi o tramo Santiago-Lavacolla, de 9 quilómetros, en 1999. Na década seguinte detivéronse a tramitación e execución das obras. En 2015 inauguráronse os tramos desde Nadela a Palas de Rei, sumando outros 40 quilómetros. En 2019 incorporouse outro tramo de 18,5 quilómetros entre Lavacolla e Arzúa. O tramo Palas de Rei-Melide, de 11,7 quilómetros, inaugurouse o 3 de febreiro de 2025, tras varias modificacións do contrato que incrementaron a súa contía e o prazo de execución de 60 a 92 meses.



Viaduto sobre o río Pambre, tramo Melide-Palas de Rei, de 977 metros de lonxitude. (ACCIONA).

Situación actual

En febreiro de 2025 atópase en obras o último tramo pendente de rematar, de 16,4 quilómetros, entre Arzúa e Melide, que fora licitado en 2016 e adxudicado en 2017, cun prazo de execución de 60 meses. O importe da adxudicación foi de 73 216 407,19 euros (IVE excluído). As obras comezaron en 2018. O contrato foi modificado dúas veces, en xullo de 2022 e en novembro de 2024, aumentando o prazo de execución a 94 meses. A esperada entrada en servizo aprazouse ata finais de 2025.

O Ministerio de Transportes anunciou que as obras da autovía estarán rematadas en 2025, tras un investimento total de algo máis de 700 millóns de euros.

3.2

AUTOVÍA A-56 LUGO-OURENSE

A autovía A-56 é unha infraestrutura viaria en construción deseñada para conectar as cidades de Lugo e Ourense. Comparte os primeiros 23 quilómetros desde Lugo ata Guntín coa A-54 e, desde este municipio lucense, comeza o seu trazado real.

Os primeiros estudos para a construción dunha autovía entre Lugo e Ourense realizáronse na década de 1990 e materializáronse coa redacción dun estudo informativo que foi sometido a información pública en maio de 2003. O Ministerio de Medio Ambiente emitiu declaración de impacto ambiental favorable o 5 de abril de 2006 (publicada no BOE de 10-05-2006) e o Ministerio de Fomento aprobou definitivamente o estudo informativo o 28 de xullo de 2006 (publicado no BOE de 26-09-2006), cun investimento previsto de 525 millóns de euros.

A autovía ten unha lonxitude aproximada de 70 quilómetros, incluíndo a Variante Norte de Ourense que a conecta coa A-52. Deseñouse con dous carrís en cada sentido, cada un de 3,5 metros de ancho, beiravías exteriores de 2,5 metros e interiores de 1 metro, e unha medianeira de 10 metros.



Tramo de autovía en servizo desde 2020 ao seu paso por A Barrela.

Situación actual

Para a súa execución, a A-56 dividiuse nos seguintes tramos, para cada un dos cales se sinala a súa situación actual:

- Guntín-Narón (Portomarín). Proxecto construtivo aprobado o 23-12-2009 (BOE 1-02-2010).
- Narón-Taboada. Proxecto construtivo aprobado o 19-05-2009 (BOE 19-06-2009).
- Taboada-Chantada. Proxecto construtivo aprobado o 08-05-2009 (BOE 02-06-2009).
- Chantada-A Barrela (Carballedo). Proxecto construtivo aprobado o 02-12-2009 (BOE 23-12-2009).
- A Barrela-San Martiño (Vilamarín). En servizo desde o 23-09-2020.
- San Martiño-Cambeo (Coles). A redacción do proxecto quedou paralizada en xullo de 2022 e actualmente atópase en proceso de resolución do contrato para o volver a licitar.
- Cambeo-Casilla (Ourense). Proxecto construtivo aprobado o 06-03-2023 (BOE 30-03-2023).

- Casilla-Eirasvedras (Variante Norte de Ourense coa A-52). Este tramo divídese en dous subtramos:
 - Casilla-Quintela. Proxecto construtivo aprobado provisionalmente o 20-12-2023 (BOE 28-12-2023).
 - Quintela-Eirasvedras. En execución. A acta de reformulación e inicio das obras asinouse o 16-09-2022, cun prazo de execución de 30 meses e finalización, segundo o contrato, en marzo de 2025. Non obstante, permaneceron paralizadas ata o segundo semestre de 2024, polo que non se espera que se completen antes do segundo semestre de 2026.

3.3

AUTOVÍA A-59 PONTEVEDRA-VIGO

A autovía A-59 concibiuse como unha alternativa gratuíta á AP-9 para conectar as cidades de Pontevedra e Vigo. Contaría cunha lonxitude aproximada de 23 quilómetros e un orzamento de licitación de algo máis de 292 millóns de euros (IVE excluído) a valor de 2010.

Esta autovía conectaría coa A-57 de circunvalación de Pontevedra, en Vilaboa, e a AP-9 en Peinador. Sobre o papel, deseñouse como unha vía de dobre carril por calzada de 3,5 metros de ancho cada un, con beiravías exteriores de 2,5 metros e interiores de 1,5 metros. Dividíase en tres tramos:

- Vilaboa-O Viso (Redondela)
- Viso-Arrufana (Mos)
- Arrufana-Peinador

Situación actual

O 20 de decembro de 2010 aprobáronse provisionalmente os proxectos dos tres tramos da autovía (BOE 18-01-2011). Desde entón, non houbo máis actuacións.

3.4

AUTOVÍA A76 PONFERRADA-OURENSE

A primeira proposta de autovía para unir as cidades de Ponferrada e Ourense foi incluída no programa electoral do PSOE durante a campaña das eleccións xerais de 2004. A autovía A-76, que así se pasa a denominar, incluíuse no Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte 2005-2020, dentro do Programa de Actuacións da Rede Básica de Altas Prestacións de Estradas de titularidade estatal. No ano 2005 licitouse o contrato para a redacción do estudo informativo, que foi adxudicado en xaneiro de 2006 á consultora Prointec por 945 629 euros.

Segundo o estudo, a autovía tería 126,07 quilómetros de lonxitude, dos cales 14,04 serían en viaduto e 9,02 en túnel. A plataforma deseñouse con dous carrís por calzada, cada un de 3,5 metros de ancho, máis unha beiravía exterior de 2,5 metros e outra interior de 1,5 metros.

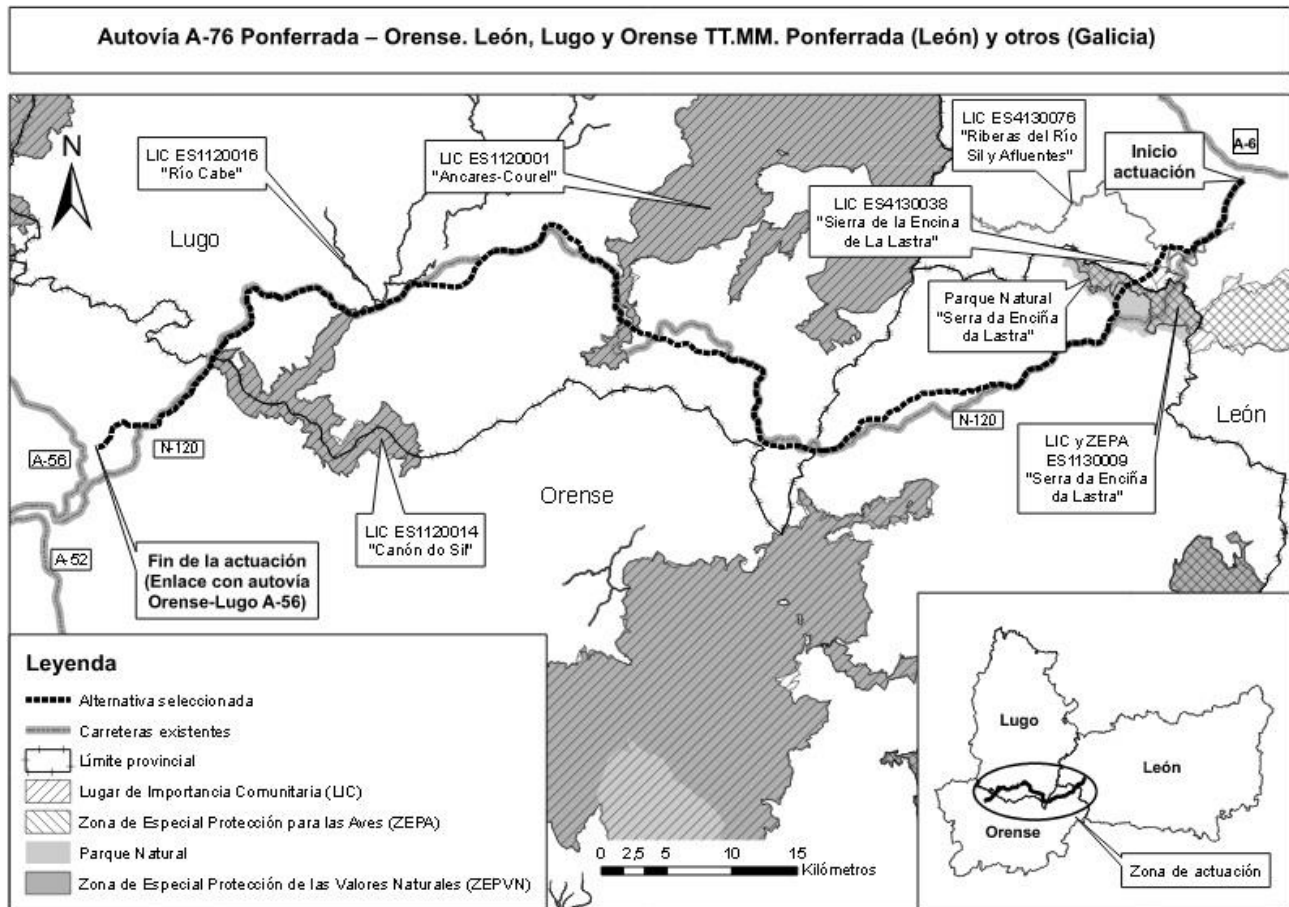


Gráfico da A-76 incluído na declaración de impacto ambiental (BOE, 14 de agosto de 2013).

O 24 de xullo de 2013, o secretario de Estado de Medio Ambiente emitiu declaración de impacto ambiental favorable, que foi publicada no BOE do 14 de agosto.

O 12 de decembro de 2013, o estudo informativo foi aprobado definitivamente e publicado no BOE do 8 de febreiro de 2014, coa alternativa proposta cunha lonxitude total de 125,3 quilómetros e cun orzamento de licitación de 1221,64 millóns de euros no ano 2013 (IVE incluído), cuxa construción estaba dividida en doce tramos, dos cales dez atopábanse de Galicia. En decembro de 2014 iniciouse a redacción do proxecto construtivo do primeiro tramo galego entre A Veiga de Cascallá (Rubiá) e O Barco de Valdeorras, que foi sometido a información pública e aprobado o 25 de abril de 2018. En 2020 foi obxecto dun novo trámite de información pública.

Actuacións realizadas

- Tramo A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras: proxecto construtivo redactado, aprobado provisionalmente o 17 de xullo de 2017. Pendente de aprobación definitiva e licitación das obras.
- Tramo Monforte Este-Babela: redacción do proxecto construtivo adxudicada o 19 de xullo de 2018, cun prazo de execución de 18 meses. Está pendente de aprobación provisional e someterse a información pública.
- O resto de tramos atópanse á espera da redacción dos seus respectivos proxectos construtivos.

Situación actual

Vinte anos despois de que este proxecto fose incluído no Plan Estratégico de Infraestruturas de Transporte 2005-2020, non se construíu nin un só quilómetro desta autovía, que se reivindica reiteradamente non só como conexión entre Galicia e a meseta norte, senón tamén como medio para conseguir unha mellor comunicación entre Valdeorras e a súa capital provincial e o resto de Galicia.

04

**ACTUACIONES
EN INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS
EN GALICIA**

04

04

ACTUACIÓN EN INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS EN GALICIA

TRAMO	ACTUACIÓN E DATA DE INICIO DA SÚA TRAMITACIÓN	ORZAMENTO	SITUACIÓN ACTUAL	DATA DE PUBLICACIÓN DO ÚLTIMO TRÁMITE	DATA DE FINALIZACIÓN DAS ACTUACIÓN
A Coruña Ferrol	Desvío de Betanzos BOE 02-01 2019 : licitación do contrato para a redacción do estudo informativo	25.819.460,81 euros	Aprobación provisional do estudo informativo e información pública	Información pública durante 30 días hábiles desde a súa publicación no BOE do día 18-11-2024 ata o 3 de xaneiro de 2025	Sen concretar. Pendente de aprobación definitiva e licitación das obras
Bifurcación Arcade Redondela	1-Renovación integral e electrificación do tramo. 2-Desvío de conexión coa liña 810 (Monforte-Chapela). BOE 01-07-2020	1-17.266.609,36 euros 2- 13.704.311,72 euros	1-Anuncio no DOUE de información previa de licitación 2-Aprobación provisional e información pública do estudo informativo	1-23-02-2024 anuncio DOUE 2-Información pública BOE 18-11-204 ata o 3 de xaneiro de 2025	Sen concretar. 1. Pendente de licitación das obras 2. Pendente de aprobación definitiva e licitación das obras
Salida Sur Vigo O Porriño	Estudo informativo da saída sur de Vigo. BOE 24-03-2000	730 750 euros (estudo) 688 millóns de euros (construción, segundo as previsións do Ministerio de Transportes)	Pendente de aprobación provisional e información pública	BOE 19-06-2023 Formalización do contrato para a redacción do estudo informativo	Sen concretar

TRAMO	ACTUACIÓNS E DATA DE INICIO DA SÚA TRAMITACIÓN	ORZAMENTO	SITUACIÓN ACTUAL	DATA DE PUBLICACIÓN DO ÚLTIMO TRÁMITE	DATA DE FINALIZACIÓN DAS ACTUACIÓNS
O Porriño Fronteira Portugal	Estudo informativo tramo O Porriño-Fronteira. 17-12-2008 (aprobación provisional)	Sen datos	Pendente de licitación dun novo estudo informativo	Declaración de impacto ambiental favorable, publicada no BOE o 10-10-2011, caducada	Sen concretar
Ourense-Monforte Monforte-Lugo	Electrificación de Monforte-Lugo e renovación eléctrica.Ourense-Monforte. Adaptación de infraestruturas, renovación de vías, vías de apartado de 750 m, nova sinalización e instalación de seguridade e supresión de 36 pasos a nivel. Licitación do proxecto de paso a nivel 08-01-2018	546 millóns de euros repartidos en 71 licitacións de outros tantos contratos	Continúan as obras entre Ourense e Lugo. A supresión dos pasos a nivel está en distintas fases (execución, adxudicación e licitación)	16-12 2024: licitación de 6 pasos a nivel en Lugo e 4 en Sarria. 19-12-2024: adxudicación de 2 pasos a nivel en Ourense e 5 en Sarria (Plataforma de Contratación do Sector Público)	Tramo Ourense-Monforte (excepto pasos a nivel): primeiro trimestre de 2025. Tramo Monforte-Lugo (excepto pasos a nivel): primeiro semestre de 2026, segundo a Declaración de Rede Adif 2025
Vigo-Ourense	Mellora da infraestrutura e da vía da liña entre Vigo Guixar e Ourense, renovación da catenaria, supresión do paso a nivel do Porriño e ampliación de vías de apartado. 14-01-2019: encárgaselle a INECO a redacción dun proxecto de mellora de infraestrutura e vía	265 millóns de euros	Ampliación da vía de apartado das Gándaras, rematada. Adxudicáronse as obras de renovación de infraestrutura e vía entre Vigo e Redondela (1) e entre Guillarei e Redondela (2)	1-Data de adxudicación: 28-11-2024, por 27 067 969,56 euros 2-Data de adxudicación: 28-01-2025, por 40 550 000 euros	1-Terceiro trimestre de 2026 2-Primeiro semestre de 2027 segundo a Declaración de Rede Adif 2025. A Declaración de Rede é o documento que recolle as características da infraestrutura e no que figura a situación das obras en marcha ou planificadas

TRAMO	ACTUACIÓNS E DATA DE INICIO DA SÚA TRAMITACIÓN	ORZAMENTO	SITUACIÓN ACTUAL	DATA DE PUBLICACIÓN DO ÚLTIMO TRÁMITE	DATA DE FINALIZACIÓN DAS ACTUACIÓNS
Ramal Guillarei Fronteira con Portugal	Electrificación do ramal e desvío de Guillarei. Renovación de infraestrutura e vía. 11-12-2018: licitación das obras de electrificación	Electrificación e actuacións complementarias: 2,5 millóns de euros. Renovación de infraestrutura e vía: 8 785 399,75 euros	Obras rematadas		27-07-2020 (electrificación) e 04-03-2024 (renovación de infraestrutura e vía)
A Coruña-Lugo	Sen actuacións en trámite ou execución	Sen orzamento asignado	Aínda non se atopa en tramitación	Non houbo	Sen concretar
Monforte-León (ata Covas)	1-Ampliación de vías de apartado en 3 estacións. BOE 07-11-2019 2-Mellora de infraestrutura e renovación de vía. BOE 30-01-2020	1-(proxecto) 914 812,09 euros 2-(proxecto) 2 475 691,03 euros	Os contratos foron modificados en ambos os proxectos, ampliando o seu prazo a 50 (1) e 48 meses	Modificación de contratos publicados na Plataforma de Contratación do Sector Público 28-10-2024 (1) e 04-11-2024 (2)	Sen concretar. Pendente de finalización de proxectos e licitación de obras
Corredor Lugo-Santiago	Licitación do estudo de viabilidade e definición do corredor ferroviario. BOE 28-08-2024	350 000 euros	Licitación en fase de avaliación, previa á adxudicación	Anuncio de adxudicación do estudo: 19-02-2025	2º semestre de 2026 para a redacción do estudo, segundo o prazo de execución de 18 meses

05

**ACTUACIONES
EN INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS
EN PORTUGAL**

05

05

ACTUACIÓNS EN INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS EN PORTUGAL

TRAMO	ACTUACIÓN E DATA DE INICIO DA SÚA TRAMITACIÓN	ORZAMENTO	SITUACIÓN ACTUAL	DATA DE PUBLICACIÓN DO ÚLTIMO TRÁMITE	DATA DE FINALIZACIÓN DAS ACTUACIÓNS
Liña de Alta Velocidade Porto-Lisboa Tramo Porto-Oiã	Redacción do proxecto construtivo e execución das obras. 12-01-2024: lanzamento do concurso	1978 millóns de euros	Pendente de entrada en vigor do contrato, prevista para xullo de 2025	10-10-2024. Anuncio da adxudicación do contrato	2030, segundo o calendario de Infraestruturas de Portugal. (IP)
Liña de Alta Velocidade Porto-Valença Fase 1 Porto-Aeroporto Sá Carneiro Braga-Valença	1-Redacción dos estudos ambientais, lote B (Braga-Valença). 05-02-2024: publicación do caderno de encargos. 2-Estudo funcional e actualización dos fluxos de mobilidade no corredor Porto-Vigo. 18-06-2024: licitación	1-424.915 euros 2- 825.000 euros	1-Infraestruturas de Portugal adxudica e formaliza o contrato 2-A AEIE-AVEP adxudica e formaliza o contrato.	1. 04-04 2024: data de formalización do contrato 2. 17-12-2024: data de formalización do contrato	Segundo o calendario de IP: Estudos e avaliación ambiental, 2026. Lanzamento do concurso e adxudicación, 2026-2028. Redacción do proxecto e execución de obras, 2028-2032
Liña de Alta Velocidade Porto-Valença Fase 2 Sá Carneiro-Nine	Sen actuacións	Sen concretar	Sen actuacións en marcha	Sen concretar	Segundo o calendario de IP: Despois de 2032

TRAMO	ACTUACIÓN E DATA DE INICIO DA SÚA TRAMITACIÓN	ORZAMENTO	SITUACIÓN ACTUAL	DATA DE PUBLICACIÓN DO ÚLTIMO TRÁMITE	DATA DE FINALIZACIÓN DAS ACTUACIÓN
Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso	Renovación de vía e infraestrutura, nova sinalización, implantación de ETCS e vías de apartado de 750 metros. Ferrovía 2020 Diário da República n.º 162/2015 20-8-2015	700 millóns de euros	Obras en execución en cinco tramos e finalizadas entre Guarda e Cerdeira	28-09-2021: adxudicación do tramo Mangualde-Celorico da Beira	Primeiro trimestre de 2025: segundo a declaración do presidente de IP á Comisión de Obras Públicas da Asemblea da República o 16 de outubro de 2024
Linha do Douro	Electrificación e modernización da vía entre Caíde e Pocinho, automatización de pasos a nivel, aumento da lonxitude de plataformas e aumento a 22,5 toneladas/eixe o peso máximo entre Régua e Pocinho. PNI 2030 Diário da República 161/2019	500 millóns de euros	Adxudicadas as obras de electrificació e acondicionamento da infraestrutura entre Caíde e Régua, por un importe de 110 742 152,27 euros	13-01-2025: data de formalización do contrato	36 meses, segundo o contrato formalizado o 13 de xaneiro para as obras adxudicadas, con data de finalización estimada para o primeiro semestre de 2028
Linha do Vouga	1. Renovación integral de vía e automatización de pasos a nivel. 2. Estudo de demanda e alternativas sobre posible cambio de ancho. PNI 2030 Diário da República 161/2019	75 millóns de euros	Finalizados 2 dos 5 tramos. 1 en obras e 2 pendentes de adxudicación	Formalización do contrato para o estudo de demanda e alternativas ó actual ancho métrico o 27-11-2024	Segundo o calendario de IP En 2026

06

**ACTUACIONES
EN INFRAESTRUCTURAS
VIARIAS
EN GALICIA**

06

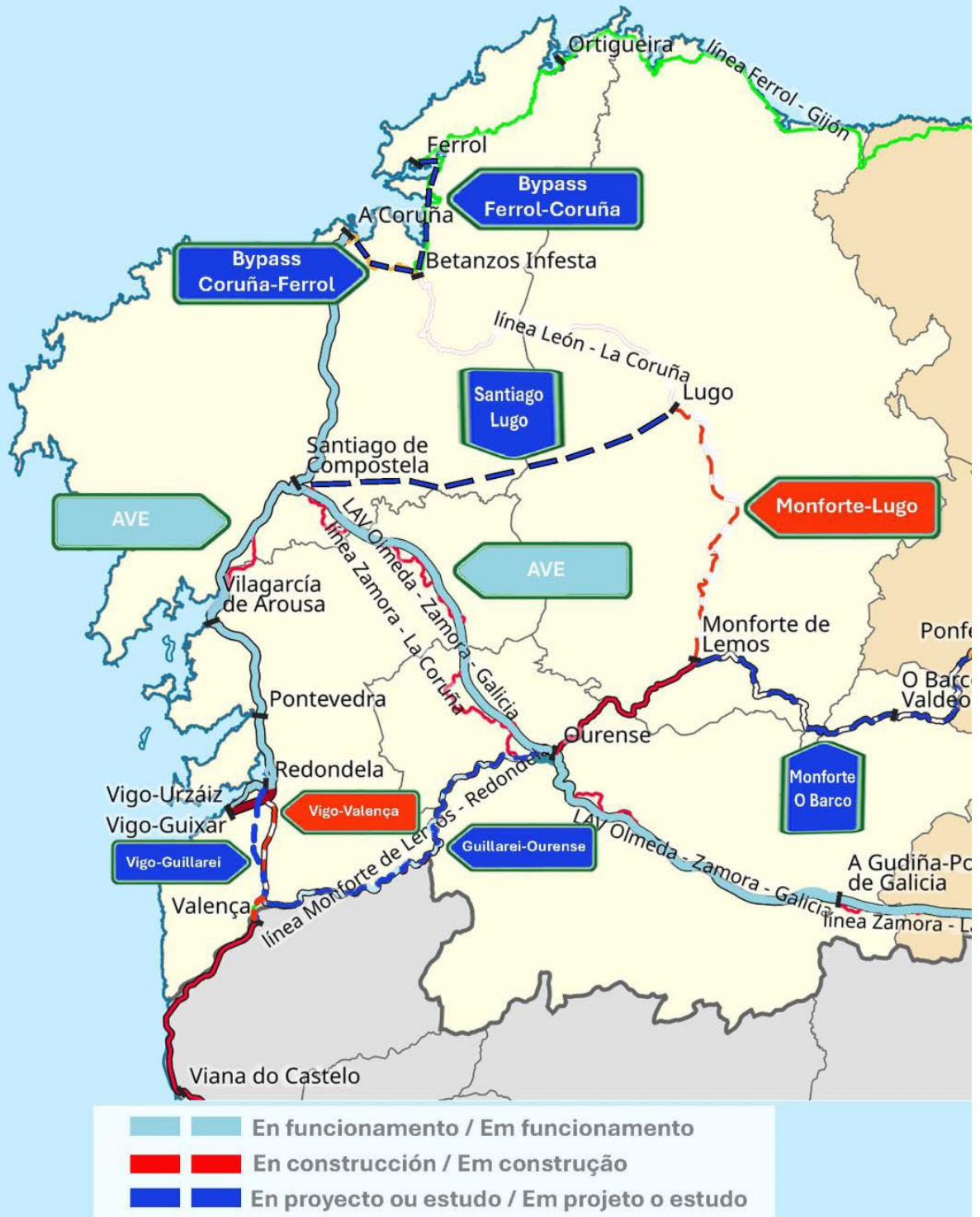
06

ACTUACIÓN EN INFRAESTRUTURAS VIARIAS EN GALICIA




AUTOVÍA	ACTUACIÓN E DATA DE INICIO DA SÚA TRAMITACIÓN	ORZAMENTO	SITUACIÓN ACTUAL	DATA DE PUBLICACIÓN DO ÚLTIMO TRÁMITE	DATA DE FINALIZACIÓN DAS ACTUACIÓN
A-54 Lugo-Santiago	1992: inicio do proxecto. 1996: inicio das obras	700 millóns de euros	1 tramo (Arzúa-Melide) en obras. O resto están en servizo	03-02-2025: Entrada en servizo do tramo Melide-Palas de Rei	Finais de 2025, segundo o calendario do Ministerio de Transportes
A-56 Lugo-Ourense	Segunda metade da década de 1990. Aprobación do estudo informativo. BOE 26-09-2006	525 millóns de euros, segundo un estudo informativo de 2006	En servizo no tramo A Barrela-San Martiño desde 2020. Subtramo Quintela-Eirasvedras en obras. Resto, pendente de licitación de obras agás San Martiño-Cambeo, coa redacción paralizada	Aprobación provisional do proxecto do tramo Casilla-Quintela. BOE 28-12-23	Descoñécese. A maior parte da autovía aínda non pasou á fase de licitación das obras
A-59 Pontevedra-Vigo	Os proxectos dos seus tres tramos foron aprobados provisionalmente o 20-12-2010	292 millóns de euros de 2010	Non houbo avances desde a aprobación provisional dos proxectos dos seus tres tramos	BOE 18-1-2011 Publicación da aprobación provisional	Descoñécese. Aínda non hai proxectos definitivos

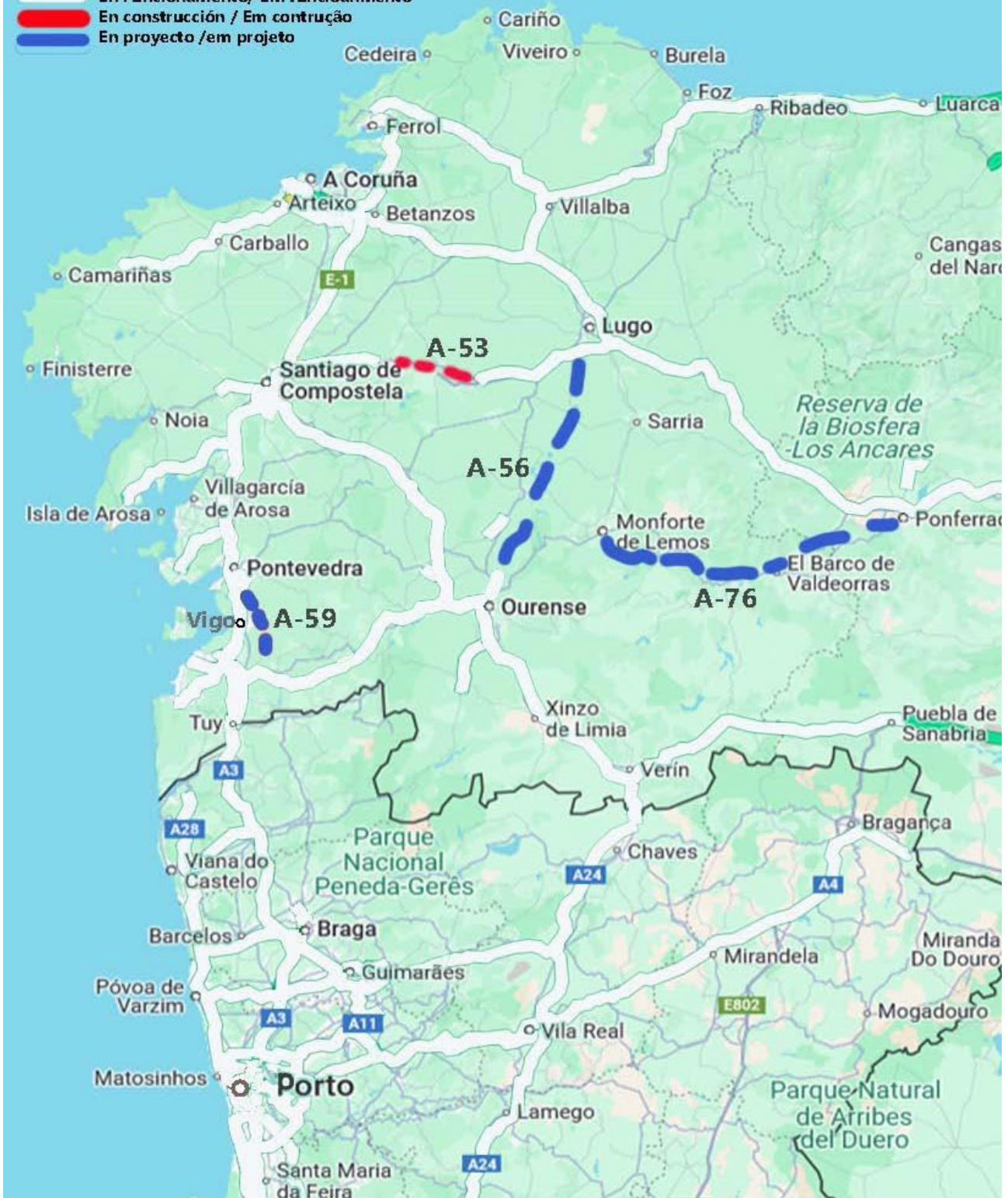
AUTOVÍA	ACTUACIÓN E DATA DE INICIO DA SÚA TRAMITACIÓN	ORZAMENTO	SITUACIÓN ACTUAL	DATA DE PUBLICACIÓN DO ÚLTIMO TRÁMITE	DATA DE FINALIZACIÓN DAS ACTUACIÓN
A-76 Ponferrada- Ourense	2005: inclusión no PEIT 2005-2020 e licitación do estudo informativo	1221,64 millóns de euros (de 2013, segundo o estudo informativo aprobado definitivamente o 12-12-2013)	Proxecto construtivo redactado e pendente de aprobación definitiva no tramo A Veiga de Cascallá-O Barco. O proxecto do tramo Monforte Este-Babela está pendente de información pública. O resto están pendentes de redacción	19 de xullo de 2018: Adxudicación da redacción do proxecto Monforte-Babela	Sen concretar. Non hai ningún tramo con obras licitadas en Galicia

Ferrocarril en Galicia / Ferrocarril em Galiza



Estradas en Galicia e Norte de Portugal Estradas em Galiza e Norte de Portugal

-  En Funcionamiento/ Em funcionamento
-  En construcción / Em construção
-  En proyecto / em projeto



Ferrocarril en Portugal / Ferrocarril em Portugal



07

**CARTA DA
SECRETARÍA XERAL**

07



MINISTERIO
DE FOMENTO

El Secretario de Estado
de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Madrid, 12 de julio de 2017

Sr. D.
Xoan Vázquez Mao
Secretario General del Eixo Atlántico
Sede Vigo
c/ Bolivia nº 4
36203-VIGO-PONTEVEDRA

SALIDA	
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Secretaría Particular	
NÚMERO	166
FECHA	18-7-17

En relación a tu carta del 3 de julio de 2017 solicitando información sobre los temas planteados en nuestra última reunión, te informo lo siguiente:

Respecto a la autovía A-76 Ponferrada-Ourense, la situación de los proyectos es:

- Tramo: A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras: está previsto la aprobación provisional del Proyecto y que se incoe el preceptivo procedimiento de información pública durante el mes de julio de 2017. Posteriormente, está previsto que la redacción del Proyecto de Construcción se realice durante el primer semestre del año 2018.
- Tramo Requejo-A Veiga de Cascallá se encuentra en redacción de proyecto tras su reciente adjudicación en 2017.
- Tramo Vimartín de la Abadía-Requejo, está previsto que se inicie el trámite de información pública en el mes de septiembre.

En cuanto a la Modernización de la línea Lugo-Ourense, para el Ministerio de Fomento ésta es una línea prioritaria, actualmente se están estudiando el alcance de los trabajos para retomar los Estudios Informativos del Ourense-Monforte de Lemos-Lugo en la línea del estudio informativo realizado en el 2003 con mejoras puntuales en el trayecto, con algunas variantes y rectificaciones de línea.

Respecto a la Salida Sur de Vigo, se trata de una actuación de gran envergadura que ha sido objeto de diversos estudios desde el año 2006, el horizonte temporal para el desarrollo de esta actuación debe planificarse con el Gobierno Portugués para asegurar la continuidad de esta línea.

EIXO ATLANTICO DO NOROESTE PENINSULAR	
20 JUL. 2017	
ENTRADA	66



Por último, la línea Monforte – Palencia en relación con el Corredor Atlántico Ferroviario Internacional de Mercancías, se está analizando si este itinerario cumple con los parámetros y condiciones exigidas en el Reglamento (UE) 913/2010 que los regula, en cuyo caso solicitaremos su inclusión.

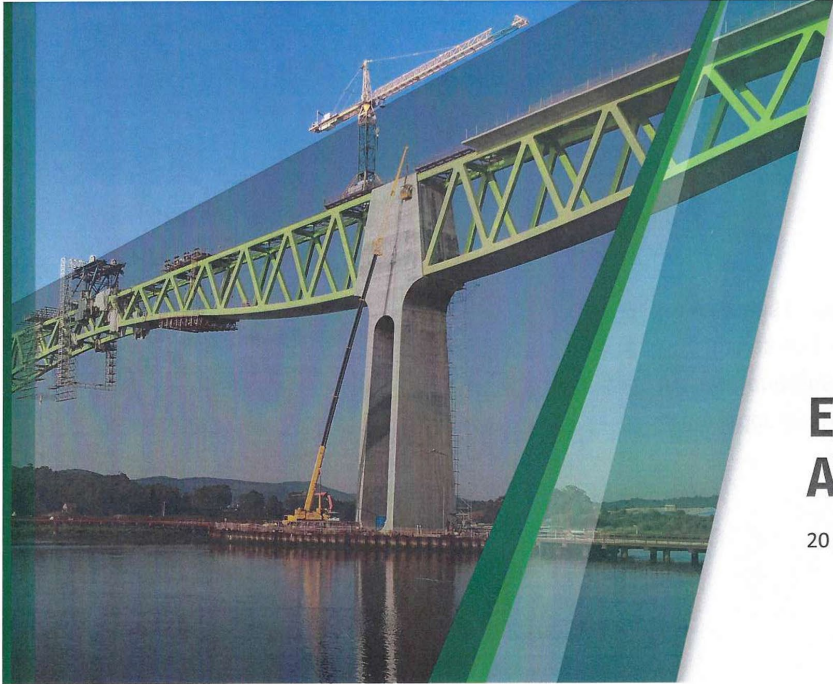
Espero haber aclarado tus cuestiones, desde el Ministerio de Fomento seguimos trabajando en la mejora de las infraestructuras de Galicia.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Julio Gómez-Pomar Rodríguez'.

-Julio Gómez-Pomar Rodríguez-

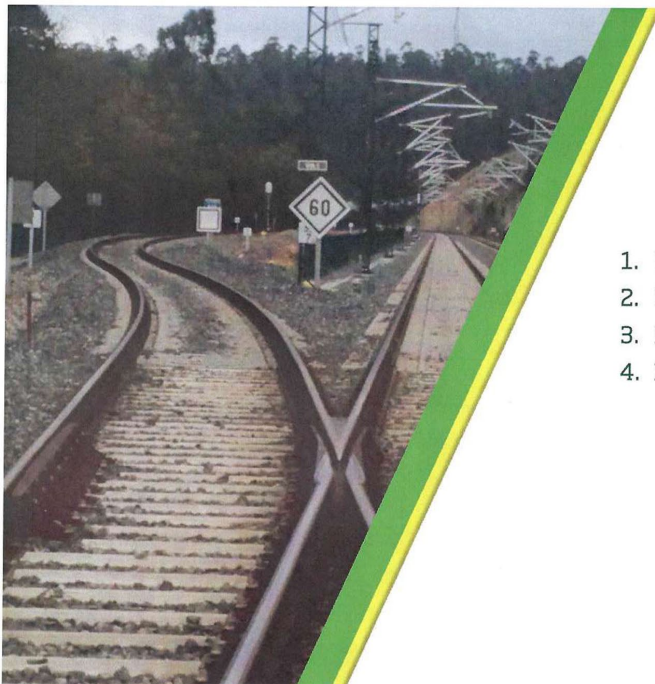
**ANEXO I
DOCUMENTO
O CORREDOR ATLÁNTICO – 2019**

ANEXO I
DOCUMENTO O CORREDOR ATLÁNTICO – 2019

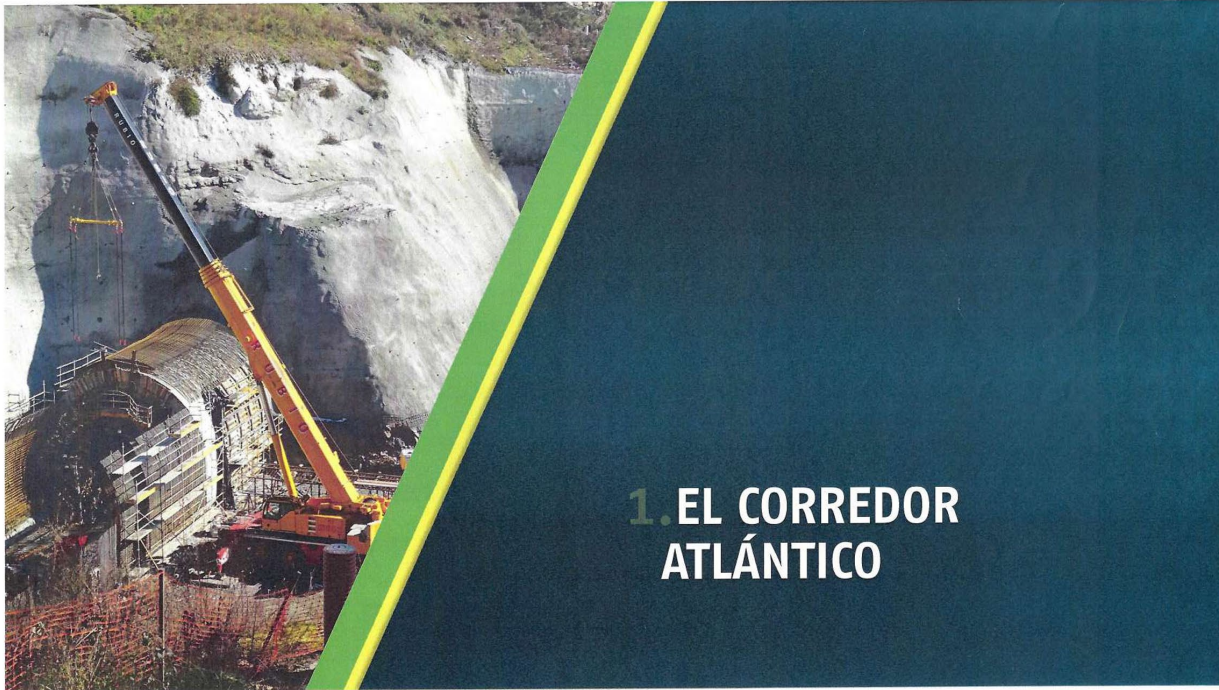


EL CORREDOR ATLÁNTICO

20 de febrero de 2019



1. El Corredor Atlántico
2. Instalaciones logísticas y conexiones con puertos
3. Principales trayectos a desarrollar
4. Inversiones previstas en el Corredor Atlántico



1. EL CORREDOR ATLÁNTICO

Los corredores de la Red Básica

INSTRUMENTO PARA LA COORDINACIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Se centran en:



INTEGRACIÓN MODAL



INTEROPERABILIDAD



DESARROLLO COORDINADO DE INFRAESTRUCTURAS

incluyendo los tramos transfronterizos y los cuellos de botella

- ✓ Permiten un enfoque coordinado y sincronizado de **inversiones en infraestructura**.
- ✓ Abarcan los **flujos de larga distancia más importantes** de la red básica y están destinados a mejorar los **enlaces transfronterizos europeos**.
- ✓ Son **multimodales** y cruzan al menos **dos fronteras**.

REGLAMENTO 1315/2013 Orientaciones Desarrollo RTE

4

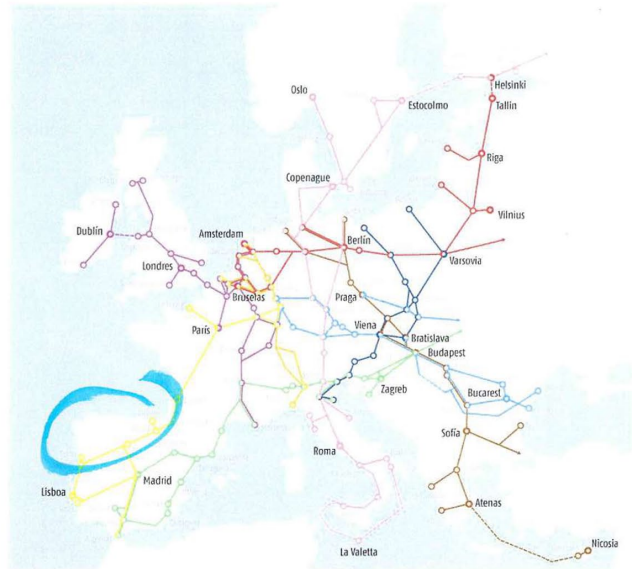


Los corredores de la Red Básica

9
Corredores
definidos en la
Unión Europea

2
Corredores en
los que participa
España

**Corredor
Atlántico
y
Corredor
Mediterráneo**



REGLAMENTO UE 1316/2013 MECANISMO CONECTAR EUROPA

5



El Corredor Atlántico de la Red Básica

Principales **nodos** del Corredor Atlántico en España:

- **Algeciras, Bobadilla, Madrid, Valladolid, Vitoria y Bilbao**
- Conexiones con Portugal: con **Sines/Lisboa y Porto/Aveiro**
- Conexiones con Francia: con **Burdeos**



6

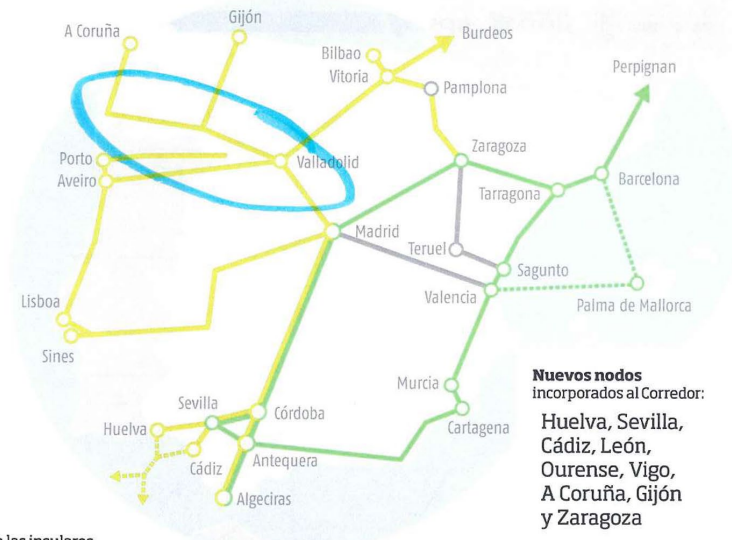


Propuesta de modificación del Corredor Atlántico de la Red Básica

Las Comunidades Autónomas* por las que no discurren corredores suponen:



* Navarra, Rioja, Cantabria, Asturias y Galicia, además de las insulares



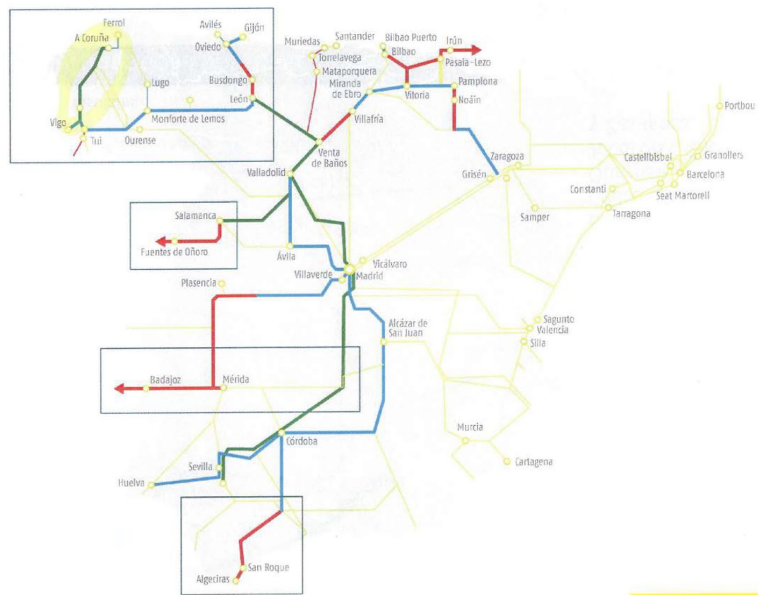
Actualmente se está definiendo la postura común sobre la modificación

7



Situación del Corredor Atlántico y áreas de actuación

- Obras
- Servicio
- Estudios / Proyectos
- Otros
- Áreas de actuación para mercancías a corto plazo



8



La red ferroviaria en el Corredor Atlántico

Los **requisitos** de las infraestructuras:



ELECTRIFICACIÓN



Para los trayectos de mercancías:

CARGA POR EJE DE 22,5 TONELADAS

VELOCIDAD DE LÍNEA MÍNIMA DE 100 KM/H

LONGITUD DE TRENES DE 750 M



AÑO 2030



IMPLANTACIÓN ÍNTEGRA DEL ERTMS

9

La red ferroviaria en el Corredor Atlántico

Diagnóstico de la red:

- ✓ Electrificación
- ✗ Implantación íntegra del ERTMS
- ✓ Carga por eje de 22,5 toneladas
- ✓ Velocidad de línea mínima de 100 Km/h
- ✗ Longitud de trenes de 740 m



PLAN NACIONAL DE DESPLIEGUE DE ERTMS



PLAN DE ADECUACIÓN DE APARTADEROS

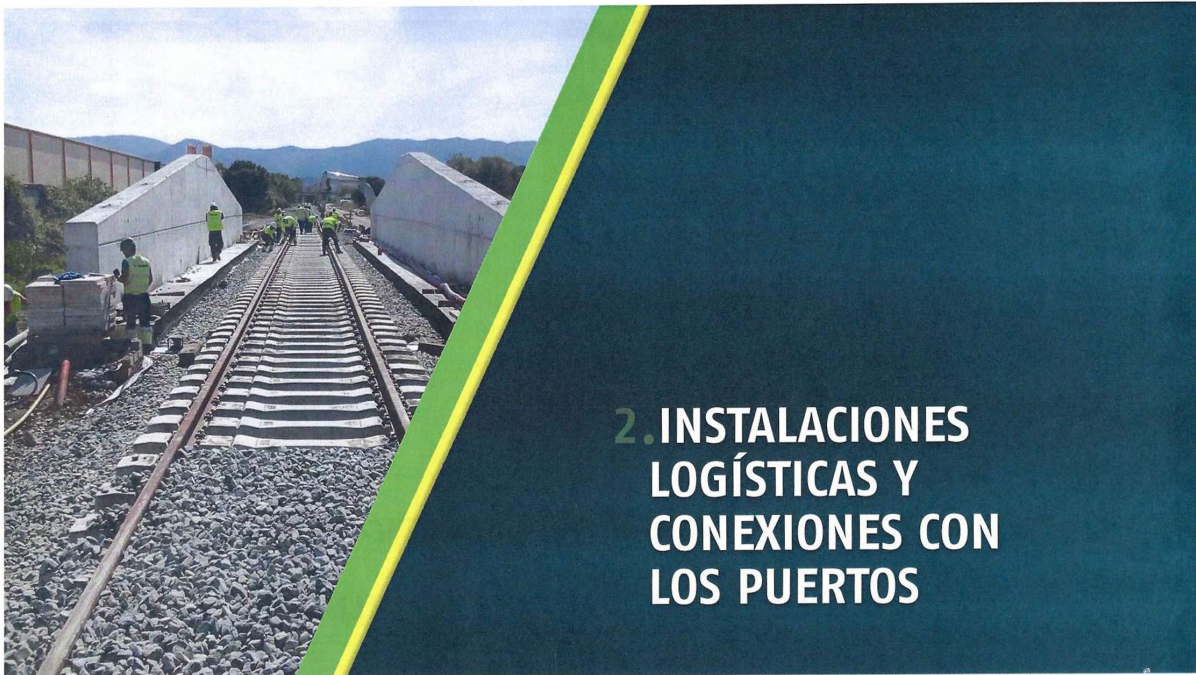
10

La red ferroviaria en el Corredor Atlántico

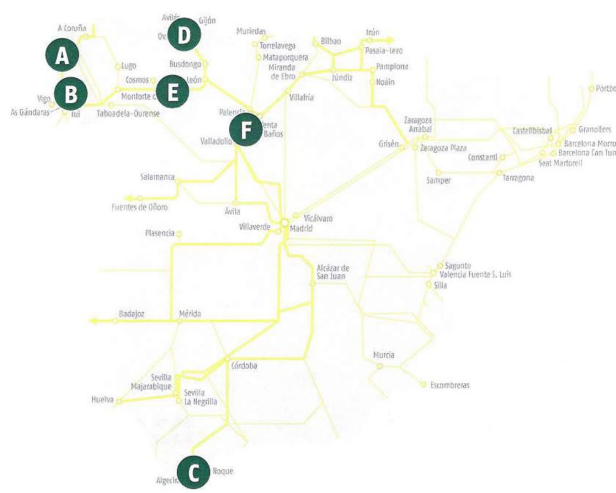
La implantación del **ancho estándar europeo**:

- **No es un requisito de la red básica ferroviaria**, si bien se prevé el despliegue progresivo del mismo a medio y largo plazo
- En una **primera etapa**, solo se prevé para:
 - Las nuevas infraestructuras especialmente construidas para **servicios de viajeros en alta velocidad**
 - Para **mercancías**, desde Vitoria hacia Francia a través de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco ("Y vasca")

11



Corredor Atlántico y algunos ejemplos de las industrias que generan tráfico de mercancías

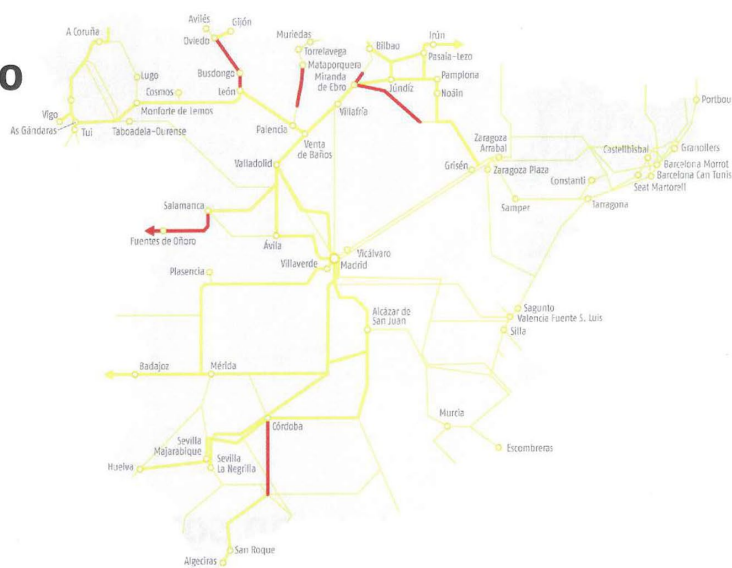


13



Tramos en el ámbito del Corredor Atlántico con tráfico de mercancías significativos

Hasta **seis** líneas principales en el ámbito del Corredor Atlántico tienen tráfico mayoritario de mercancías.



14



Infraestructura logística. Modelo de promoción

- Los Nodos de **León** y **Monforte de Lemos** son propiedad de ADIF. Tienen una **doble función**:

- HUB para las empresas ferroviarias
- Terminal Intermodal

- ADIF propone un **Modelo Colaborativo de promoción/gestión/explotación**

PROMOCIÓN:
Colaboración pública

EXPLOTACIÓN:
Iniciativa privada



EL DESARROLLO DE ESTOS NODOS SE AJUSTARÁ AL INTERÉS EMPRESARIAL Y LA DEMANDA DEL TRANSPORTE

17



Infraestructura logística portuaria. Modelo de desarrollo

- Canalizan los tráficos marítimos de importación y exportación.



En **2018** movieron **62 millones de toneladas** de todo tipo de productos.

- Modelo basado en la autosuficiencia económica con una amplia participación privada en la inversión y en la prestación de servicios.

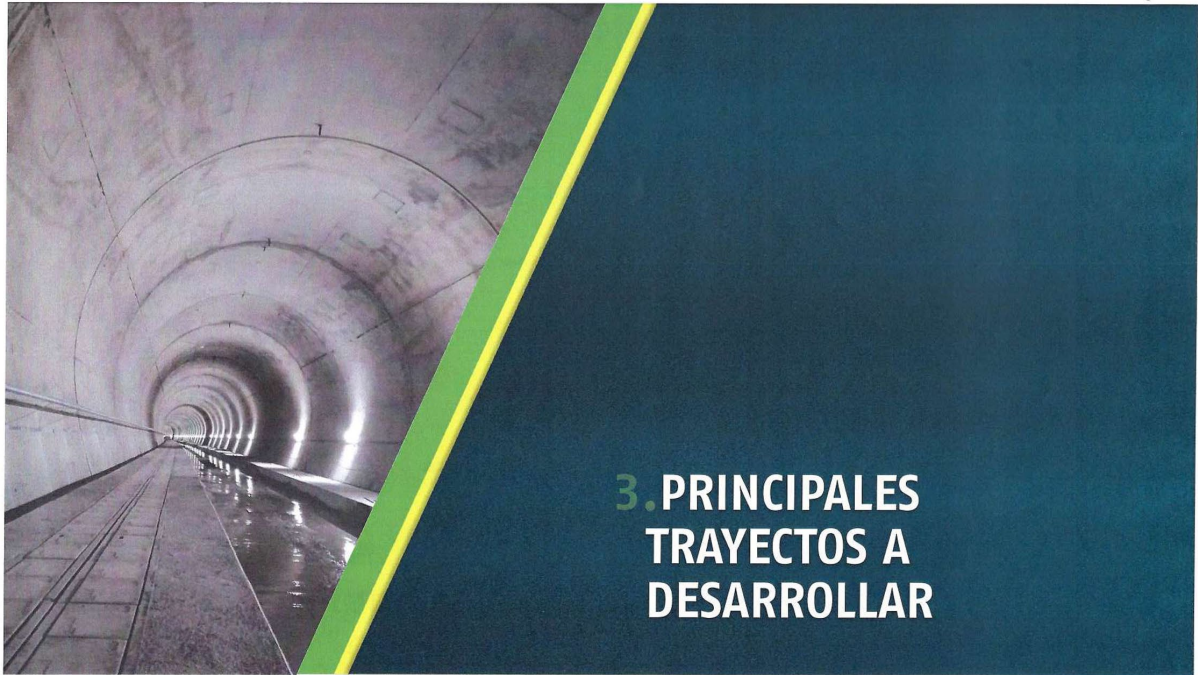
- Las Autoridades Portuarias contribuyen a invertir en accesos terrestres a los puertos en la medida de sus posibilidades.



EL DESARROLLO DE ESTOS NODOS SE AJUSTARÁ AL INTERÉS EMPRESARIAL Y LA DEMANDA DEL TRANSPORTE

18





3. PRINCIPALES TRAYECTOS A DESARROLLAR

Líneas en el ámbito del Corredor Atlántico: principales funcionalidades identificadas para su mejora



Zona noroeste

- 1 Electrificación de conexión con Portugal en Tui y tramos antiguos del Eje Atlántico
- 2 Eje León-Vigo: aumento de longitud de trenes y adecuación de gálibos
- 3 Eje Monforte-Ferrol/Coruña: aumento longitud trenes, adecuación de gálibos y electrificación

Conexión Asturias y Cantabria

- 4 Acceso Meseta-Asturias: aumento de carga y capacidad
- 5 Acceso Meseta-Cantabria: aumento de longitud

Conexión Meseta-Portugal

- 6 Acceso Salamanca-Fuentes de Oñoro: electrificación
- 7 Acceso Mérida-Puertollano: adecuación general, electrificación y nuevas instalaciones

Conexión Algeciras

- 8 Tramo Algeciras-Bobadilla: electrificación, aumento longitud y nuevas instalaciones

Otros

- 9 LAV Burgos-Vitoria (en estudio informativo): liberará capacidad en red convencional para mercancías.
- 10 LAV Madrid-Extremadura (en estudio informativo la conexión Madrid-Toledo-Talavera-Navalmoral): resolverá tráficos de mercancías a Madrid

Prioridades 2019-2025

Zona noroeste

- León - Vigo
- Vigo - A Coruña
- Actuaciones complementarias

Conexión con Asturias y Cantabria

- León - Pola de Lena
- Pola de Lena - Ciudades asturianas
- Palencia - Santander

Castilla y León

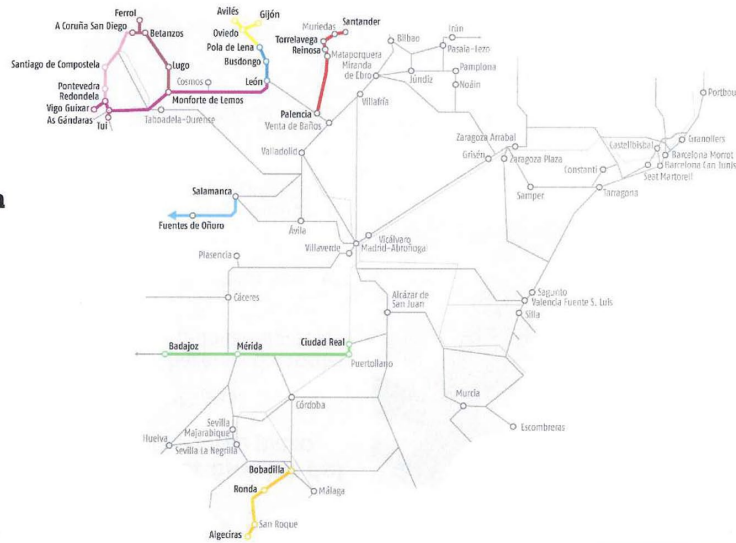
- Salamanca - Fuentes de Oñoro

Extremadura

- Mérida - Puertollano

Andalucía

- Bobadilla - Algeciras



21

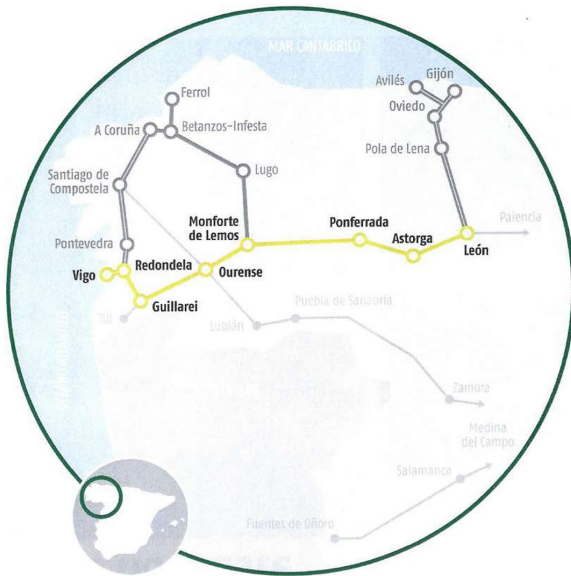
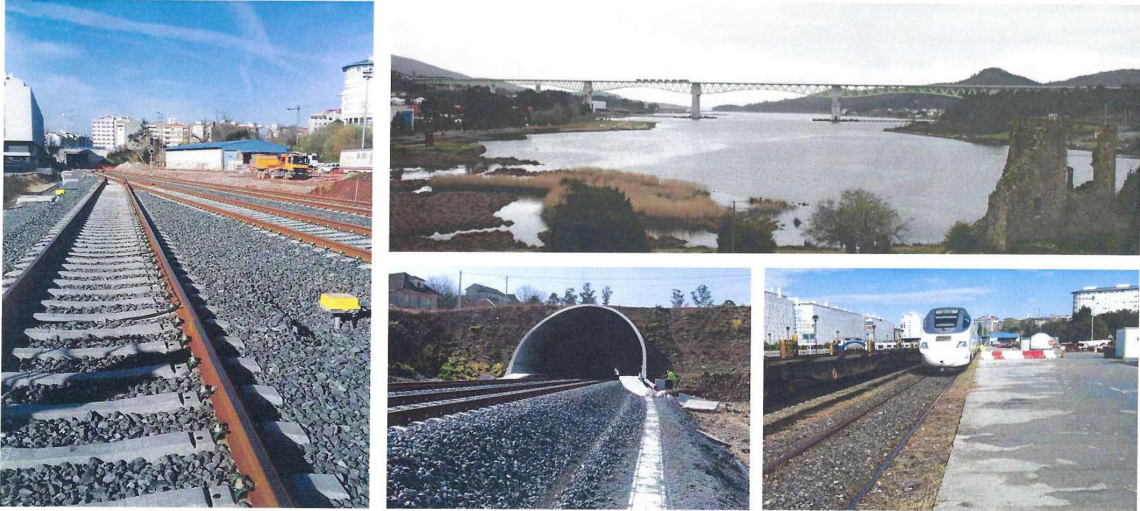


Migración del ancho ibérico al estándar UIC

- La **implantación del ancho estándar UIC en el ámbito del Corredor Atlántico** es uno de los objetivos a medio/largo plazo
- Para lograr este objetivo es necesario trabajar por etapas:
 - En líneas existentes el cambio de ancho debe hacerse de forma progresiva para evitar dejar tramos aislados, iniciando la migración desde la frontera francesa
 - Las nuevas líneas se diseñan, por lo general, teniendo en consideración el ancho estándar
- En una primera fase, está garantizado el itinerario desde la frontera francesa hasta Jándiz (Vitoria) en ancho estándar UIC:
 - Tercer carril desde frontera francesa hasta Hernani
 - Plataforma de nueva construcción con ancho estándar UIC desde Hernani hasta Jándiz



Zona noroeste



León - Vigo

Principal **Eje del Corredor Atlántico de Mercancías** en la zona Noroeste.

Supone una de las dos conexiones ferroviarias de Galicia con el centro peninsular, y conecta con Ponferrada, Astorga y León.

- | | |
|---|--|
| 420,2 km | 650 M€ |
| | IVA INC. |
|  Renovación de superestructura |  Adecuación de gálibos |
|  Racionalización de estaciones |  Modernización de las instalaciones de seguridad y comunicaciones |
|  Ampliación de vías de apartado a 750m | |

El objetivo para 2025 sería contar con un moderno corredor de mercancías apto para trenes de 600-750 m





Vigo – A Coruña

Principal eje de transporte ferroviario de viajeros y mercancías en Galicia . Está formado por:

- El Eje Atlántico, de reciente inauguración
- Tramos en explotación del trazado antiguo

210,7 km **70 M€**
IVA INC.

-  Mejora de las instalaciones de protección civil
-  Renovación y electrificación de los tramos de antiguo trazado que dan servicios de proximidad

Con esta actuación se conseguirá una homogeneidad de la explotación en el eje Atlántico ya que no se precisaría ya material diésel en Galicia.

25



Actuaciones complementarias al corredor

Conexión del Puerto de Ferrol y uso como red de proximidad del área metropolitana A Coruña - Ferrol conectada a la línea de altas prestaciones Eje Atlántico

245 km **296 M€**
IVA INC.

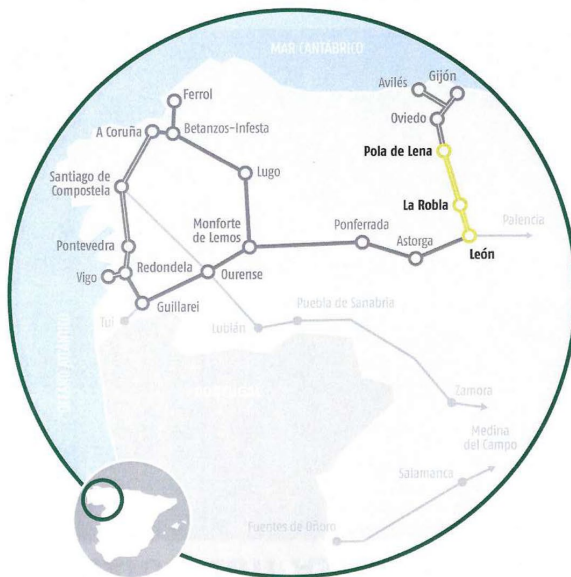
-  Renovación de infraestructura
-  Adecuación de gálibos
-  Racionalización de estaciones
-  Modernización de las instalaciones de seguridad y comunicaciones
-  Ampliación de vías de apartado a 750m
-  Electrificación

Galicia puede convertirse en la primera Comunidad Autónoma de España con todas sus líneas electrificadas a 25 kv, lo que representa una ventaja funcional considerable

26



Conexión con Asturias y Cantabria



León - Pola de Lena

Adif trabaja con la voluntad de poner en marcha la Variante de Pajares con un planteamiento definitivo, poniendo en servicio los dos tubos simultáneamente.

69,9 km

3.750 M€

IVA INC.



Renovación de la línea en ancho mixto en el tramo León - La Robla



Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros



Supresión de pasos a nivel

Incremento de la velocidad

Reducción de la distancia en 37 km

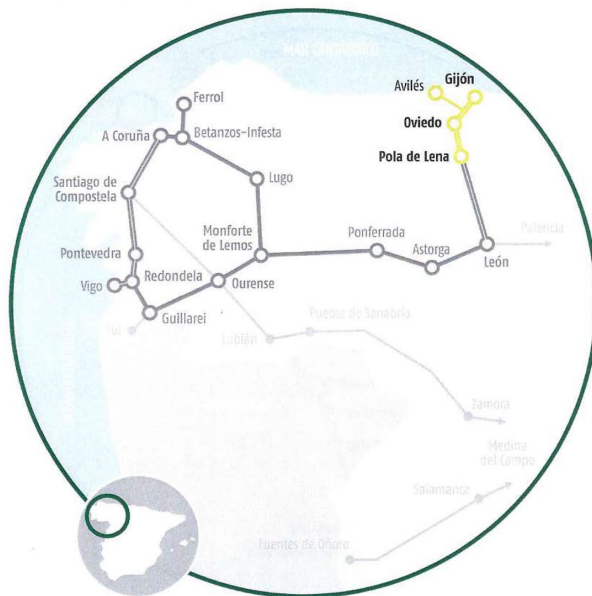
Aumento de la capacidad por vía doble

Reducción de la rampa con aumento de carga del 15%

Aumento de la longitud autorizada

Menor vulnerabilidad a la meteorología

Permite ancho estándar



Pola de Lena - Ciudades asturianas

62 km **276 M€**

IVA INC.

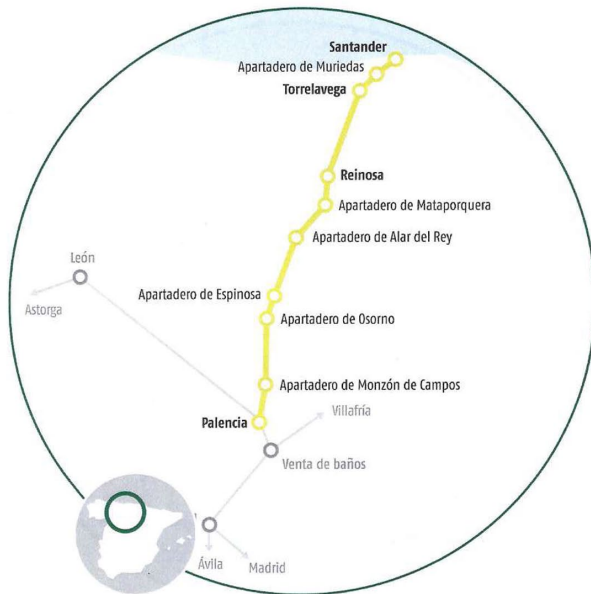
Renovación integral de vía y tratamiento de trincheras

Estudio informativo nudo de Villabona

Mediante esta actuación se conseguirá, una adecuación general de la infraestructura así como un incremento de capacidad en el tramo más saturado de la red asturiana, que es el tramo Villabona-Lugo de Llanera.

Las renovaciones se efectuarán con travías de ancho mixto para facilitar la implantación futura del ancho estándar en las líneas asturianas que se requiera.

29



Palencia - Santander (Tramo complementario al corredor)

Finalizada la renovación Palencia-Santander en 2018, Adif trabaja en la actualidad en los proyectos de Duplicación Torrelavega-Santander, en los proyectos de los nuevos tramos de alta velocidad desde Palencia hacia Cantabria y en la mejora de los apartaderos para trenes de 750 m

217 km **440 M€**

IVA INC.

Renovación de la línea Palencia-Santander (ya realizada)

Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros

Mejora de las IISCC Mataporquera-Bárcena

Mejora de apartaderos con la adaptación a 750 m

Doble vía Santander-Torrelavega

LAV Palencia-Reinosa

Adecuación general de la infraestructura

- Aumento de la capacidad por la vía doble entre Torrelavega y Santander
- Aumento de longitud de trenes de mercancías

30



Castilla y León



Medina del Campo – Salamanca – Fuentes de Oñoro

123,3 km

148,13 M€

IVA INC.

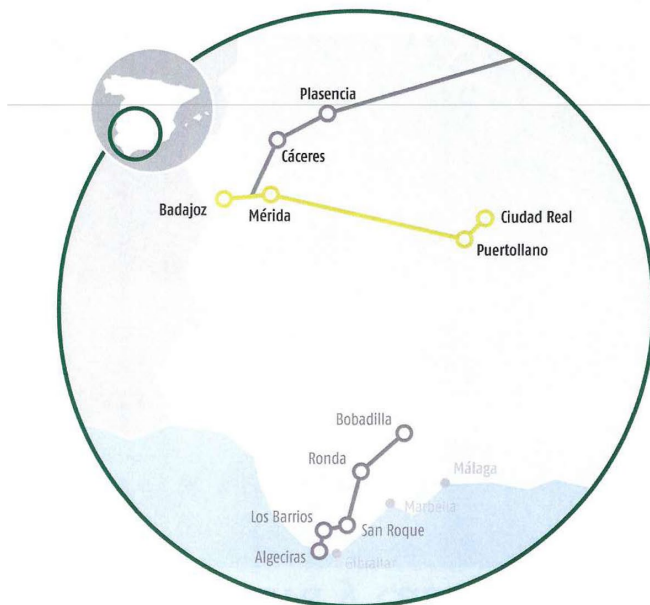


Electrificación del tramo pendiente de red convencional entre Salamanca y Fuentes de Oñoro



Permitirá dar continuidad a las locomotoras en Portugal, cuya línea está asimismo electrificada a 25 kv

Extremadura y Castilla La Mancha





Mérida - Puertollano

239 km

462 M€

IVA INC.

 Renovación de la superestructura existente

 Modernización de instalaciones de seguridad y comunicaciones

 Electrificación

 Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros

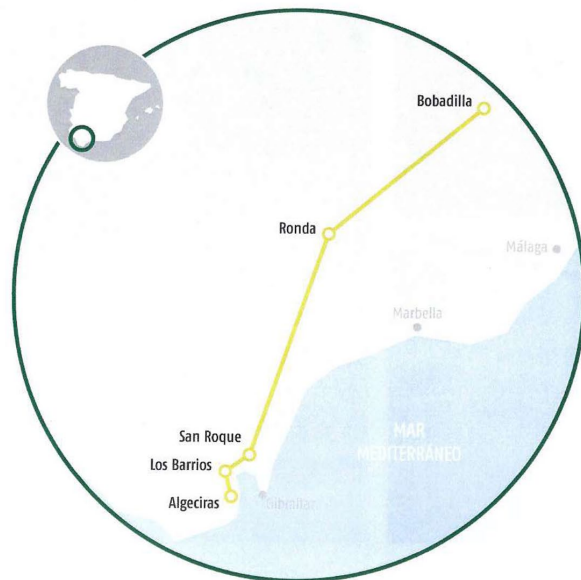
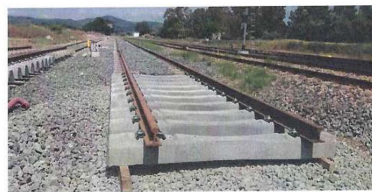
Adecuación general de la infraestructura

Electrificación: Supresión de tracción diésel

LAV-Madrid Extremadura. En estudio informativo la conexión Madrid-Toledo-Talavera-Navalmoral; resolverá tráficos de mercancías a Madrid



Andalucía



Bobadilla - Algeciras

176,2 km

460 M€



Renovación de la superestructura existente



Modernización de señalización, seguridad y telemando



Electrificación



Supresión de pasos a nivel



Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros



CRONOLOGÍA DE LA ACTUACIÓN: **2019-2021**

Adecuación general de la infraestructura

Electrificación: Supresión de tracción diésel





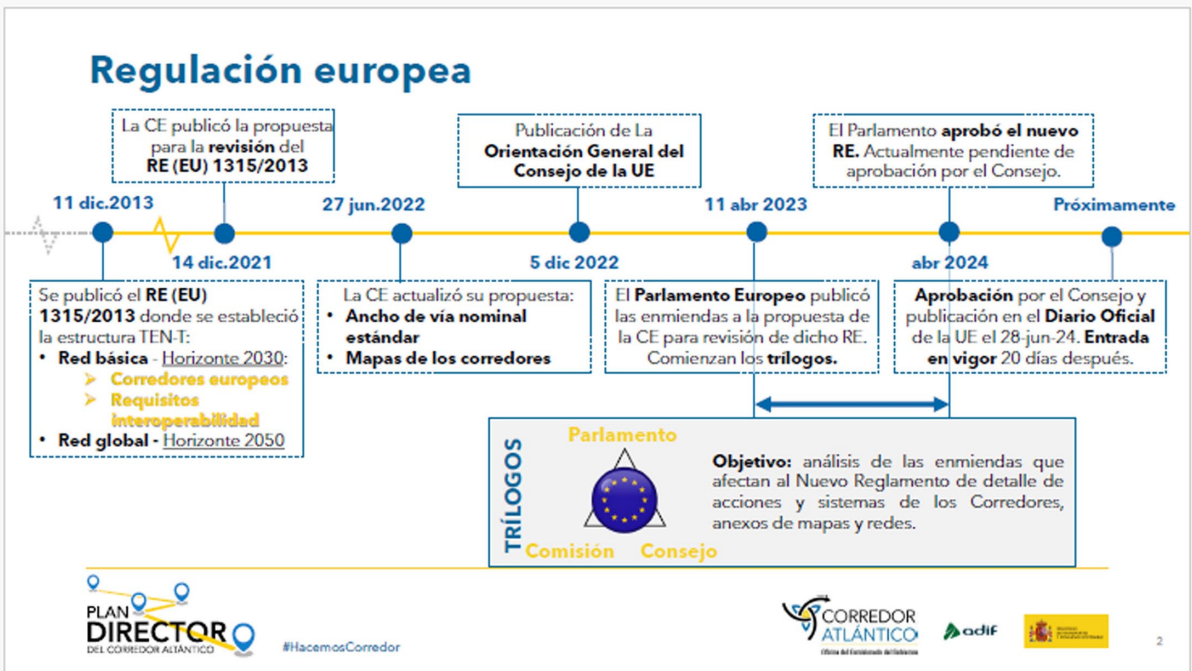
4. INVERSIONES PREVISTAS EN EL CORREDOR ATLÁNTICO

Resumen de inversiones





**ANEXO II
DOCUMENTO
O CORREDOR ATLÁNTICO – 2024**


ANEXO II
DOCUMENTO O CORREDOR ATLÁNTICO – 2024

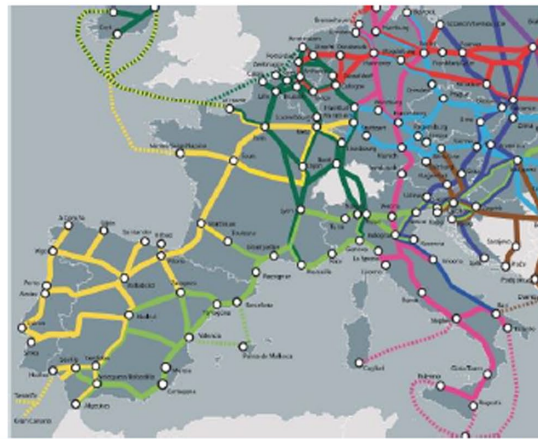


Corredores europeos


 Conectar los **27 países de la Unión Europea**, a partir de unir los principales nodos urbanos, puertos, aeropuertos y nodos intermodales.


 La red básica de la TEN-T se articula en torno a **9 corredores** que cruzan Europa generando una verdadera **RED ÚNICA EUROPEA**, a semejanza de como el Euro representó una moneda única.


 Por la península ibérica discurren **2 de los 9 Corredores Europeos**, el **Corredor Mediterráneo** y el **Corredor Atlántico**.

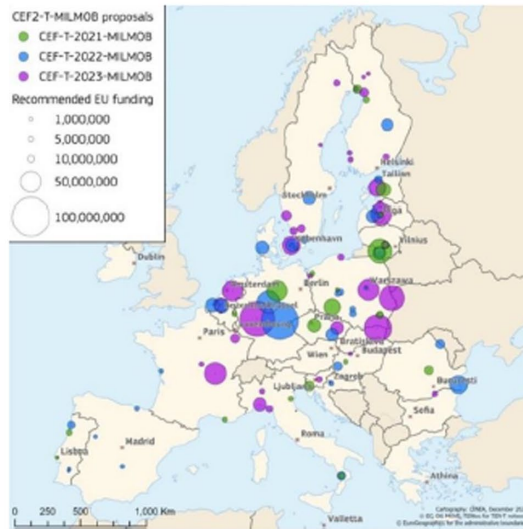


Movilidad Militar

 Conectar los **27 países de la Unión Europea**, en una política de doble movilidad civil - militar, lo que se denomina **DUAL MODE**.

 Se van a destinar mayores fondos de los actuales a convocatoria de **DUAL MODE**, por valor **5.700 M€** en los periodos de gestión de ayudas CEF a estas actuaciones

 En el Corredor Atlántico ya tenemos varias actuaciones, aunque muy iniciales de gestión de fondos de este tipo en el Puerto de Bilbao (muelles) o en la línea Salamanca - Fuentes de Oñoro (electrificación)-



Corredores europeos



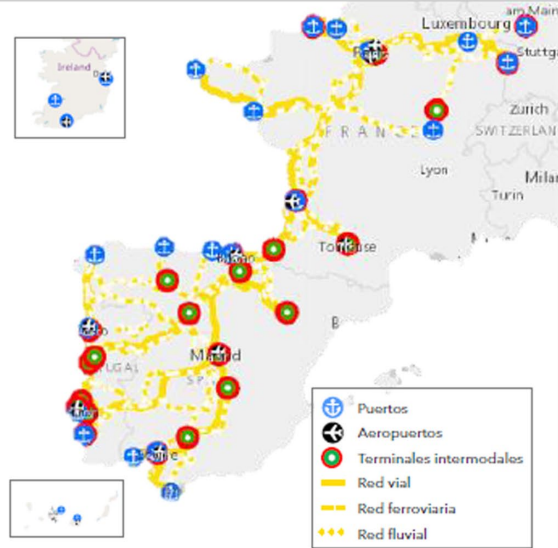
Requisitos de interoperabilidad - Principales KPIs



Corredor Atlántico

Conexión MULTIMODAL de Portugal, España, Francia, Alemania e Irlanda.

		
 Red carreteras (km)	5.790	2.560
 Red ferroviaria (km)	13.551	6.044
 Puertos	25	9
 Aeropuertos	13	5
 Terminales intermodales	27	9
 Nodos urbanos	59	30



PLAN DIRECTOR
DEL CORREDOR ATLÁNTICO

#HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO
Oficina del Corredor Atlántico

adif



7

Corredor Atlántico en España



Red básica



13/40
CCAA/Provin.

65,1%
POBLACIÓN

66,1%
PIB nacional

PLAN DIRECTOR
DEL CORREDOR ATLÁNTICO

#HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO
Oficina del Corredor Atlántico

adif



8

Corredor Atlántico en España

Evolución red básica 2030

Ampliación 2021

- Venta de Baños-Palencia-León-Gijón
- Altsasu/Alsasua-Pamplona-Zaragoza
- León-Ourense-Vigo-A Coruña
- Córdoba-Sevilla-Huelva

Ampliación 2024

Red básica

- Medina del Campo-Zamora-Ourense
- Mérida-Manzanares

Red básica ampliada

- Palencia-Santander
- Vitoria-Irún-Hendaya
- Vitoria-Bilbao
- Tui-Valença do Minho

PLAN DIRECTOR
DEL CORREDOR ATLÁNTICO

#HacemosCorredor

Carreteras

#HacemosCorredor

Red de carreteras



≈ 330 km Red básica

- AC-11 : A Coruña (≈2,96 km)
- AP-9: A Coruña - Vigo (≈159,81 km)
- A-55: Vigo - Tui(≈23,45 km)
- A-6: Betanzos - Baamonde (≈57 km)
- A-8: Baamonde - Ribadeo (≈ 87km)

≈ 781 km Red global

Principales carreteras:

- A-6: A Coruña - Pedrafita do Cabeiro (≈154km)
- A-8: Baamonde - Ribadeo (≈87km)
- N-642: Foz - San Cibrao (≈28km)
- AP-9: A Coruña - Vigo (≈159,81km)
- A-52: O Porriño - L.P. Zamora (≈194km)
- A-54: Santiago - Lugo (≈93 km)
- AC-11: A Coruña (≈93 km)
- A-75: (≈12,7 km)
- A-55: Vigo - Tui (≈31,2 km)
- AP-9F: Ferrol - A Mota (≈31,2km)



11

Red de carreteras



≈ 330 km Red básica

- AC-11 : A Coruña (≈2,96 km)
- AP-9: A Coruña - Vigo (≈159,81 km)
- A-55: Vigo - Tui(≈23,45 km)
- A-6: Betanzos - Baamonde (≈57 km)
- A-8: Baamonde - Ribadeo (≈ 87km)

≈ 781 km Red global

Principales carreteras:

- A-6: A Coruña - Pedrafita do Cabeiro (≈154km)
- A-8: Baamonde - Ribadeo (≈87km)
- N-642: Foz - San Cibrao (≈28km)
- AP-9: A Coruña - Vigo (≈159,81km)
- A-52: O Porriño - L.P. Zamora (≈194km)
- A-54: Santiago - Lugo (≈93 km)
- AC-11: A Coruña (≈93 km)
- A-75: (≈12,7 km)
- A-55: Vigo - Tui (≈31,2 km)
- AP-9F: Ferrol - A Mota (≈31,2km)



11



Aeropuertos



Aeroporto de A Coruña

20,1 M€

Inversión 2022-2026



Aeroporto de Santiago

27,2 M€

Inversión 2022-2026



Aeroporto de Vigo

16,4 M€

Inversión 2022-2026

Nota: M€ con IVA

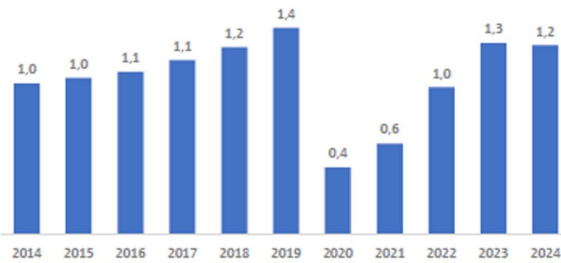


Aeroporto de A Coruña

Red global

El año 2024 en cifras :

1,2 M. Pax. ✈️ 7.246 Ops.



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO adif

15

Aeroporto de A Coruña

Red básica

Principales actuaciones previstas 2022-2026	M€
Incremento de la seguridad operacional	16,8
Inversiones de apoyo y reposición	3,0
...	...

20,1 M€
Inversión 2022-2026

Nota: M€ con IVA



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO adif

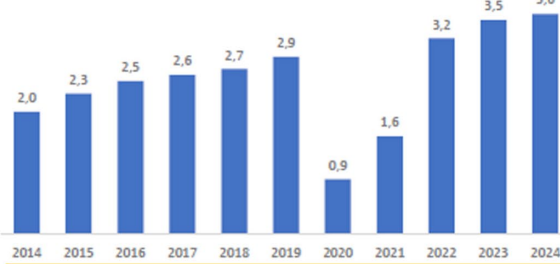
16

Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro

Red global

El año 2024 en cifras :

3,6 M. Pax. ✈️ 26.969 Ops.



#HacemosCorredor



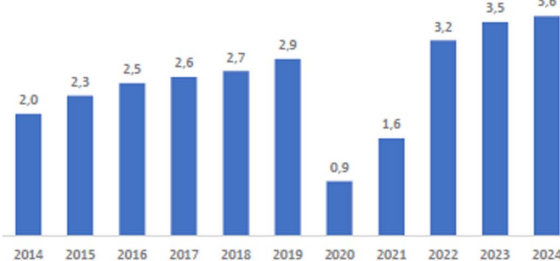
17

Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro

Red global

El año 2024 en cifras :

3,6 M. Pax. ✈️ 26.969 Ops.



#HacemosCorredor



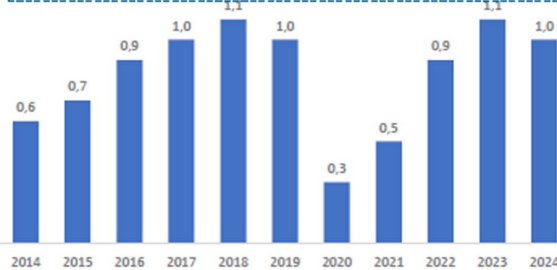
17

Aeroporto de Vigo

Red global

El año 2024 en cifras :

1,0 M. Pax. ✈️ 11.515 Ops.



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Corredor Atlántico adif

Aeroporto de Vigo

Red básica

Principales actuaciones previstas 2022-2026	M€
Incremento de la seguridad operacional	6,0
Desarrollo y mejora ayudas a la navegación	0,9
Mejora de la seguridad de personas e instalaciones	7,1
...	...

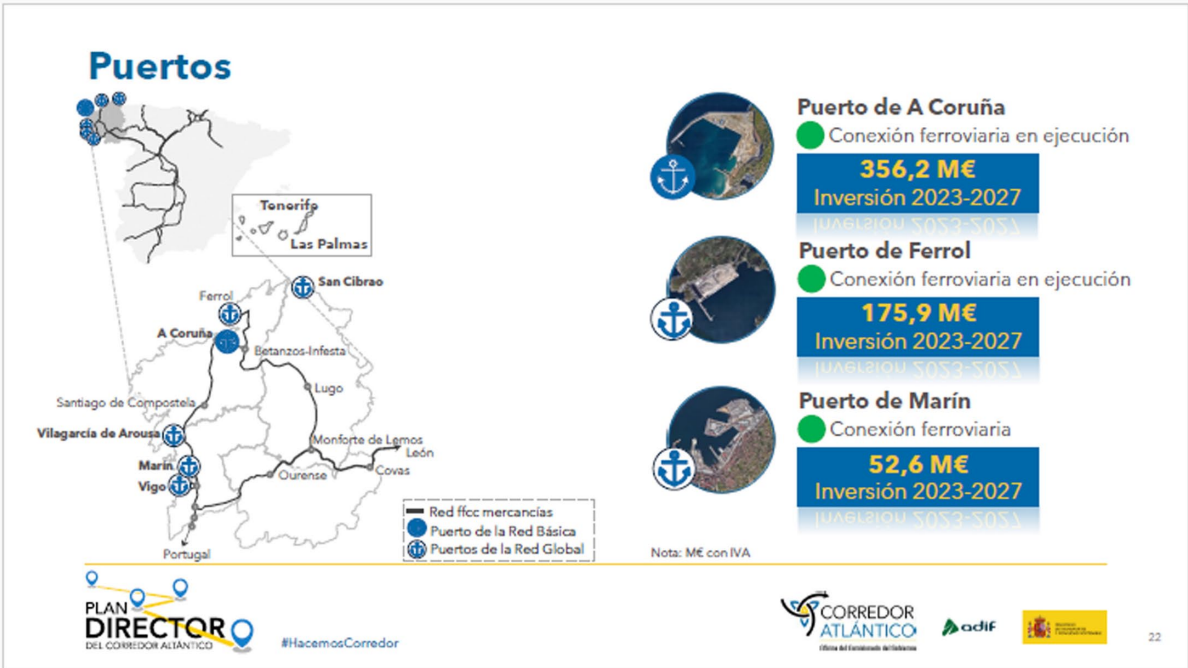


16,4 M€
Inversión 2022-2026

Nota: M€ con IVA

PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Corredor Atlántico adif



Puertos

Puerto de Vigo
● Conexión ferroviaria
188,0 M€
Inversión 2023-2027

Puerto de Vilagarcía de Arousa
● Conexión ferroviaria
20,2 M€
Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA

23

Puerto de A Coruña

Red básica

El puerto de A Coruña es el **puerto de la Red básica** de Galicia.

En el año **2024** se operaron hasta Noviembre:

13 Mton

1.046 Buques

Año	Volumen (Mton)
2013	11,7
2014	12,0
2015	14,2
2016	13,9
2017	15,2
2018	15,7
2019	13,7
2020	10,6
2021	11,9
2022	14,8
2023	13,8

24

Puerto de A Coruña

Red básica

Principales actuaciones previstas 2023-2027

	M€
Asistencia técnica para el diseño Puerto Exterior	0,8
Desarrollo sur del puerto después del 2024	157,5
Obras de prolongación del acceso ferroviario y red interior	22,3
Acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña	117,0
...	...



356,2 M€
Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA



25

Puerto de Ferrol

Red global

Los puertos de Ferrol pertenecen a la Red Global de Galicia.

En el año **2024** se operaron hasta Noviembre:

6,1 Mton **758 Buques**



26

Puerto de Ferrol

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027

	M€
Acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol	102,9
Ramal ferroviario y dotación tercer carril	20,9
Edificio de usos múltiples y urbanización entorno	3,0
Actuaciones puerto ciudad	3,8
...	...

Ejecución



175,9 M€
Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA



27

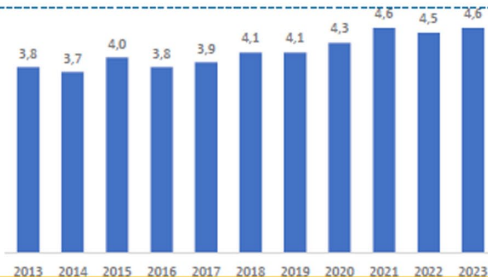
Puerto de Vigo

Red global

El puerto de Vigo pertenece a la Red Global de Galicia.

En el año 2024 se operaron hasta Noviembre:

5,1 Mton **1.756 Buques**



28

Puerto de Vigo

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027

	M €
Humanización y mejora de la movilidad de vial.	3,0
Apartadero ferroviario en plataforma logística PLISAN.	1,4
instalación de elementos de fijación de fauna y flora submarina.	4,4
...	...



188,0 M€
Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA



29

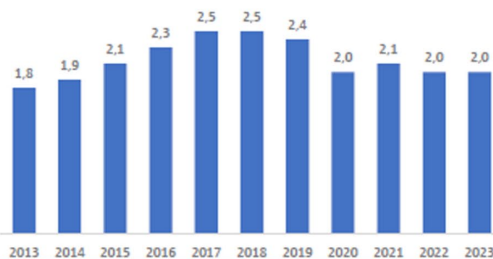
Puerto de Marín

Red global

El puerto de Marín pertenece a la Red Global de Galicia.

En el año **2024** se operaron hasta Noviembre:

2,3 Mton **436 Buques**



30

Puerto de Marín

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027

	M €	Ejecución
Prolongación del Muelle Comercial.	12,1	
Supresión de los pasos a nivel de los p.k. 5+224, 5+295 y 5+359.	7,7	
Renovación y mejora de las instalaciones de la lonja.	3,5	
...	...	



52,6 M€
Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor



31

Puerto de Vilagarcía de Arousa

Red global

El puerto de Vilagarcía de Arousa pertenece a la **Red Global** de Galicia.

En el año **2024** se operaron hasta Noviembre:

1,2 Mton **345 Buques**



#HacemosCorredor



32

Puerto de Vilagarcía de Arousa

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027

Ferrocarril a Ferrazo. Fase 3

M
€

1,4

...

...



20,2 M€
Inversión 2023-2027

INABE/10/1/2023/2023 Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor



33



Red ferroviaria



Red básica
107
ACTUACIONES 2018-2030

4.832 M€
Inversión 2018-2030

Red global
45
ACTUACIONES 2018-2030

541 M€
Inversión 2018-2030

Nota: M€ con IVA

Red ferroviaria

Red básica



4.832 M€
Inversión 2018-2030

Nota: M€ con IVA

Presupuesto actuaciones 2018-2030

(M€ con IVA)

Desarrollo de red	3.065,4
Vía	619,3
Infraestructura	261,0
Electrificación	68,4
Estaciones	459,6
IISS y Telecom	359,0

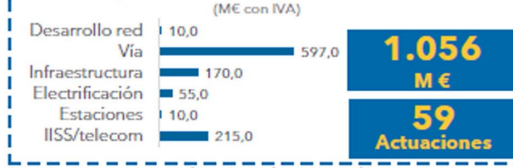


Conexión ferroviaria Vigo Guixar -Monforte-Covas

Red básica



-Presupuesto actuaciones 2018-2030



Actuaciones en estaciones=adecuaciones de estaciones de menor tamaño.

- Criterios técnicos**
- Electrificación
 - Ancho de vía
 - Long. trenes
 - V. máx
 - ERTMS
 - Carga/eje

Principales actuaciones 2018-2030

	Estado	M€
Vía		
Mejora de infra. y vía: Monforte-Covas	Redacción	128,5
Renovación integral varios (La Granja-Covas, Guillarei-Redondela,+)	Varios	318,9
***	***	***
Infraestructura		
Supresión PPNN del tramo Vigo Guixar-Monforte-Covas	Varios	74,9
Puentes, explanaciones y túneles: Ourense-Monforte	Ejecución	63,5
***	***	***



#HacemosCorredor



37

Eje Atlántico

Red básica



-Presupuesto actuaciones 2018-2030



Actuaciones en estaciones=adecuaciones de estaciones de menor tamaño.

- Criterios técnicos**
- Electrificación
 - Ancho de vía
 - Long. trenes
 - V. máx
 - ERTMS
 - Carga/eje

Principales actuaciones 2018-2030

	Estado	M€
Desarrollo de red		
Salida Sur de Vigo	Planificación	687,0
Acceso ferroviario Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira	Ejecución	115,5
***	***	***
IISS y Telecomunicaciones		
Instalación de detectores de caída de objetos	Planificación	38,9
IISS afectadas por la electrificación tramo Vigo-Redondela-Arcade	Proy.aprobad	2,2
***	***	***



#HacemosCorredor



38

Conexión transfronteriza: Guillarei-Tui



- Criterios técnicos**
- Electrificación ●
 - Ancho de vía ●
 - Long. trenes ●
 - V. máx ●
 - ERTMS ●
 - Carga/eje ●

Actuaciones 2018-2030	Subsistema	Estado	M€
Renovación señalización Ourense-Vigo-Tui	IISS/Telecom	Planificación	60,5
Instalaciones de seguridad tramo Guillarei-Tui	IISS/Telecom	Ejecución	21,7
Proyecto mejora infra. y vía conexión frontera PT(Tui)	Vía	Finalizada	3,5
Electrificación Guillarei-Tui	Electrificación	Finalizada	2,9
Instalaciones de seguridad en la estación de Tui	IISS/Telecom	Ejecución	2,4
Mejora accesibilidad Estación de Tui	Estaciones	Redacción	1,8



39

Eje Santiago de Compostela-Ourense-A Gudiña



- Criterios técnicos**
- Electrificación ●
 - Ancho de vía ●
 - Long. trenes ●
 - V. máx ●
 - ERTMS ●
 - Carga/eje ●

Principales actuaciones 2018-2030	Estado	M€
Desarrollo de red		
Pedralba-Taboadela	Ejecución	1.180,0
Olmedo-Zamora-Pedralba	Ejecución	385,3
Nueva plataforma UIC Seixalbo-Ourense	Planificación	290,5
Nueva plataforma UIC Taboadela-Seixalbo	Ejecución	219,3
Zamora-Lubián	Planificación	100,0
Taboadela-Ourense	Ejecución	72,1



40

Actuaciones transversales



Actuaciones 2018-2030

	Estado	M€
IISS y Telecomunicaciones		
Rehabilitación y acondicionamiento edificio para traslado CRC de Ourense a Ourense-San Francisco	Contrat.obra	6,4
Fibra óptica y red IP	Ejecución	5,4
Renovación del sistema CTC Ourense y adecuación del CTC Noroeste	Ejecución	4,7

Estaciones



Actuaciones en estaciones intermodales 2018-2030

	Estado	M€
Estación de Ourense	Ejecución	155,5
Estación de Vigo	Finalizada	134,4
Mejoras en la Estación A Coruña	Ejecución	99,7
Estación de Santiago	Ejecución	46,2

Red ferroviaria

Red global

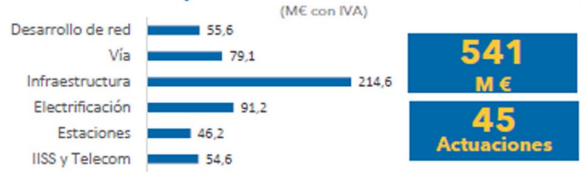


541 M€
Inversión 2018-2030

Nota: M€ con IVA



Presupuesto actuaciones 2018-2030



43

Monforte-Ferrol/A Coruña

Red global



- Criterios técnicos**
- Electrificación
 - Ancho de vía
 - Long. trenes
 - V. máx
 - ERTMS
 - Carga/eje

Principales actuaciones 2018-2030

	Estado	M€
Infraestructura		
Túnel de Oural Monforte-Lugo	Ejecución	63,9
Puentes, terraplenes, trincheras y túneles. Monforte-Lugo	Ejecución	53,4
Supresión PPNN tramo Monforte - Ferrol/A Coruña	Varios	49,1
***	***	***
Estaciones		
Estación de Lugo	Ejecución	35,9
***	***	***



44

Resumen inversiones: Red ferroviaria Galicia 2018-2030

Actuaciones Red Básica



Presupuesto (M€ con IVA) según madurez

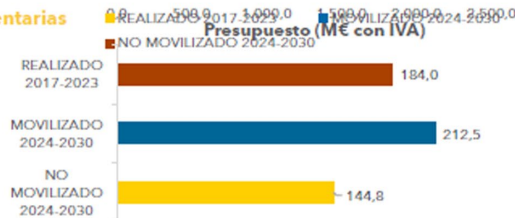


4.832 M€
Red básica



541 M€
Complementarias

Actuaciones Complementarias



5.373
millones de euros



#HacemosCorredor



45

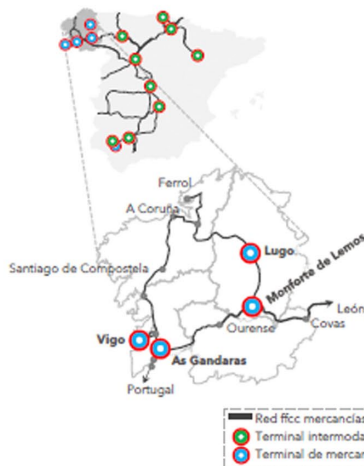


Terminales de Mercancías

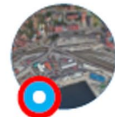


#HacemosCorredor

Terminales de mercancías



Terminales complementarias



Vigo Guixar

32,0 M€

Inversión 2017-2030



Lugo Mercancías

0,5 M€

Inversión 2017-2030



As Gandaras

0 M€

Inversión 2017-2030



Monforte de Lemos

3,0 M€

Inversión 2017-2030

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor



Terminales de mercancías

Terminales complementarias

Terminal Vigo Guixar

≈M€

Remodelación de vía tramo Redondela-Vigo

32,0

32,00 M€

Inversión 2022-2026

Terminal As Gandaras

≈M€

Vía de apartadero de 750m

7,3

0 M€

Inversión N/A

Terminal Lugo Mercancías

≈M€

Ampliación zona este de la terminal

0,5

0,5 M€

Inversión 2026-2030

Terminal Monforte de Lemos

≈M€

Inversiones de apoyo y reposición

3,0

3,0 M€

Inversión 2022-2026

Red básica fcc mercancías Terminal de mercancías complementarias a la TEN-T

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor





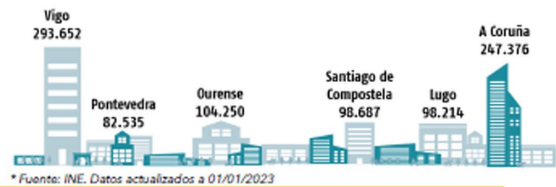
Nodos urbanos



6
NODOS URBANOS

30% DE LOS NODOS NACIONALES DEL CA

>100.000
POBLACIÓN



Resumen de inversiones

PGE 2023

1.648

millones de euros

millones de euros

Plan Recuperación

2.478

millones de euros

(IVA incluido)

Corredor Atlántico Exclusivo	Tramos comunes corredores
1.473 M€	1.005 M€

R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



#HacemosCorredor



51

Resumen de inversiones FERROVIARIAS

Inversión total
CORREDOR

49.785

M€

M€

Total Ejecutado

35.675

M€

M€

Ejecutado desde mayo 24

735

M€

M€

Licitado en
2024

1.406

M€

M€

Adjudicado en
2024

2.038

M€

M€

Pendiente de ejecución

14.110 millones de euros

Inversión pendiente de ejecución	Renovaciones	Nueva construcción
14.110 millones de euros	3.913 millones de euros	12.168 millones de euros

Datos CON IVA - A 30/11/2024



Red Básica 2018-2030

Inversión total

4.832

millones de euros

millones de euros

NO

MOVILIZADO

2024-2030

1.562,1

MOVILIZADO

2024-2030

1.319,4

REALIZADO

2017-2023

1.951,4

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor



52



**ANEXO III
DOCUMENTO DE
INFRAESTRUTURAS
DE PORTUGAL**

ANEXO III
DOCUMENTO DE INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL



CORREDOR PORTO-VIGO

LINHA: Nova Linha Porto – Valença – Vigo
TROÇO: Porto (Campanhã)/Braga

AÇÃO		ESTADO Adjudicação/ Execução	DIA Emissão	PRAZO
Estudo preliminar e estudo prévio	Estudo prévio Porto (Campanhã)/Aeroporto Sá Carneiro (PMO)	Adjudicado Início trabalhos: março 24	na	690 dias
	Estudo Preliminar: Aeroporto Sá Carneiro (PMO)/Braga		na	
Estudo de Impacte Ambiental (EIA)	EIA: Porto (Campanhã)/Aeroporto Sá Carneiro (PMO)	Adjudicado Início trabalhos: março 24	1T 26	600 dias
	Estudo de viabilidade ambiental: Aeroporto Sá Carneiro (PMO)/Braga		na	

LINHA: Nova Linha Porto – Valença – Vigo
TROÇO: Braga /Valença

AÇÃO		ESTADO Adjudicação/ Execução	DIA Emissão	PRAZO
Estudo prévio		Adjudicado Início trabalhos: março 24	na	690 dias
Estudo de Impacte Ambiental (EIA)		Adjudicado Início trabalhos: março 24	1T 26	600 dias

DIA - Declaraçã de Impacto Ambiental
na - Não aplicável

Código de descarga da publicación:

