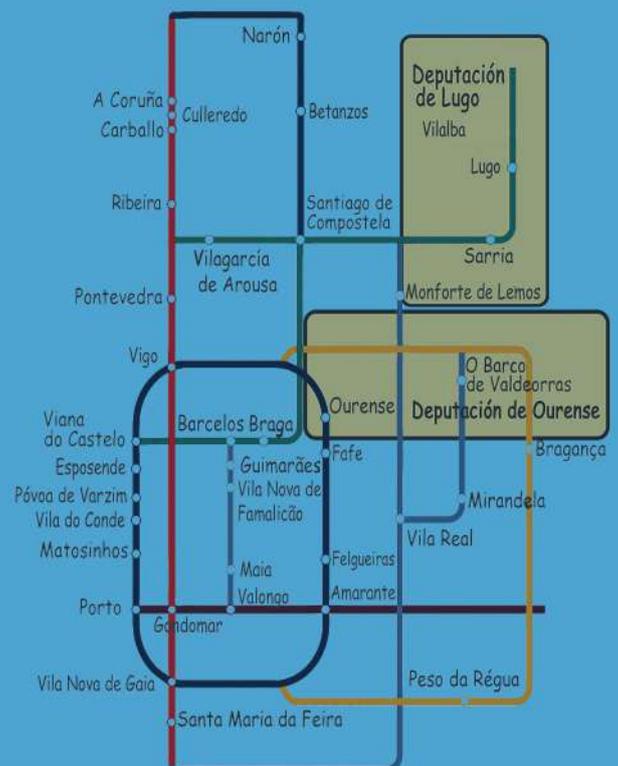




CUADERNOS
DE COOPERACIÓN
DEL EIXO
ATLÁNTICO

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y FERROVIARIAS DE LA EUORRECIÓN

SITUACIÓN A FEBRERO DE 2025



Interreg



Cofinanciado por
la Unión Europea
Cofinanciado pela
União Europeia

España – Portugal



EIXO ATLÁNTICO
DO NOROESTE PENINSULAR

Programa Interreg España-Portugal (POCTEP) 2021-2027

**CUADERNOS DE COOPERACIÓN
DEL EIXO ATLÁNTICO**

**INFRAESTRUCTURAS VIARIAS
Y FERROVIARIAS DE LA
EUROREGIÓN**

SITUACIÓN A FEBRERO DE 2025

COLECCIÓN:
Cuadernos de Cooperación del Eixo Atlántico

EDITA:
Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular

DIRECTOR:
Xoán Vázquez Mao

AUTOR:
Francisco J. Gil Fernández

IMPRESIÓN:
Rodi Artes Gráficas, S.L.

MAQUETACIÓN:
María Llauger

ISBN:
Versión impresa: 978-989-9266-03-2
Versión digital: 978-989-9266-04-9

Año de edición: 2025

Esta publicación fue cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Operacional de Cooperación Transfronteriza España-Portugal (POCTEP). Las opiniones son de exclusiva responsabilidad de los autores que las emiten.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
01. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE GALICIA	11
1.1. Eje Atlántico de Alta Velocidad	13
1.1.1. A Coruña-Ferrol	14
1.1.2. Conexión del Eje Atlántico con Portugal	17
1.1.3. Redondela-Bifurcación Arcade	18
1.1.4. Salida sur: Vigo-O Poriño	20
1.1.5. O Poriño-Puente Internacional	21
1.2. Ourense-Lugo	23
1.3. Vigo-Ourense	28
1.4. Ramal Guillarei-Frontera con Portugal	30
1.5. A Coruña-Lugo	31
1.6. Monforte de Lemos-León (hasta Covas)	32
1.7. Conexión ferroviaria Lugo-Santiago	33
02. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE PORTUGAL	37
2.1. Alta velocidad 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. INFRAESTRUCTURAS 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. ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN GALICIA	67
05. ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN PORTUGAL	73
06. ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN GALICIA	77
07. CARTA DE LA SECRETARÍA GENERAL	85
ANEXO I: DOCUMENTO EL CORREDOR ATLÁNTICO – 2019	89
ANEXO II: DOCUMENTO EL CORREDOR ATLÁNTICO - 2024	111
ANEXO II: DOCUMENTO DE INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL	141

INTRODUCCIÓN

Hay cuatro factores que son determinantes en el ciclo del desarrollo de las infraestructuras: la voluntad política, la disponibilidad presupuestaria, la tramitación administrativa y el grado de complejidad de las obras. Cuando se trata de obras que traspasan fronteras, se añade un factor adicional: el acuerdo entre los gobiernos de los países por los que esa vía de tren, autovía o carretera va a discurrir.

La tramitación administrativa y la complejidad de las obras no suelen ser los principales obstáculos para que una infraestructura llegue a buen fin. Los problemas surgen a la hora de tomar decisiones políticas sobre cuáles son las infraestructuras a las que se les da prioridad a la hora de gestionar el dinero público especialmente cuando hay muchos frentes sobre los que actuar y en no pocas ocasiones esa prioridad va a estar condicionada por la capacidad de presión que pueda ejercer un territorio para que sus proyectos pasen del papel a la realidad.

Desde su constitución, en 1992, el Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular ha prestado especial atención a las infraestructuras del transporte como eje vertebrador del territorio mediante la interconexión viaria y ferroviaria de las ciudades que lo integran y de éstas con el resto de la península Ibérica y Europa. Uno de los papeles más relevantes que ha ejercido a lo largo de estos 33 años ha sido el servir de plataforma para que las necesidades que en esta materia presentaban de manera individual por cada uno de los municipios que lo integran se convirtiesen, por la vía del consenso y el análisis en un conjunto coherente de actuaciones que presentar, reivindicar y defender. Buen ejemplo de ello son los documentos en los que se señalaron las actuaciones necesarias para que esas infraestructuras cumplieran su cometido en condiciones de sostenibilidad y competitividad.

Los que marcaron el camino a seguir en los últimos veinticinco años fueron el “Plan de infraestructuras del Eixo Atlántico”, publicado en 2000 y el “Segundo paquete de infraestructuras del Eixo Atlántico”, de 2019. En el contenido de esta segunda publicación se detallan de forma pormenorizada las infraestructuras que juegan un papel clave en las comunicaciones del territorio y que estaban pendientes de planificar, ejecutar o concluir, planteando su realización a las administraciones competentes de España y Portugal.

En el presente documento se hace un balance del estado de buena parte de las infraestructuras analizadas en la publicación de 2019 y se incorporan otras cuya planificación es posterior y que el Eixo Atlántico ha asumido como prioritarias.

Dichas infraestructuras son:

GALICIA

- Eje Atlántico de Alta Velocidad
 - A Coruña – Ferrol
 - Conexión del Eje Atlántico con la línea Vigo-Ourense en Redondela
 - Salida Sur de Vigo-O Porriño
 - O Porriño-Puente Internacional sobre el Miño
- Lugo-Ourense
- Ourense-Vigo
- A Coruña-Lugo
- Ramal Guillarei-Frontera con Portugal
- Monforte de Lemos-León, hasta 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

- Nueva línea de alta velocidad Lisboa-Frontera con España
 - Valença-Braga
 - Porto-Aeropuerto Sá Carneiro
 - Braga-Aeropuerto Sá Carneiro
 - Porto-Oiã (tramo hasta Aveiro)
- Linha do Douro
- Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso
- Linha do Vouga

01

**INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS
DE GALICIA**

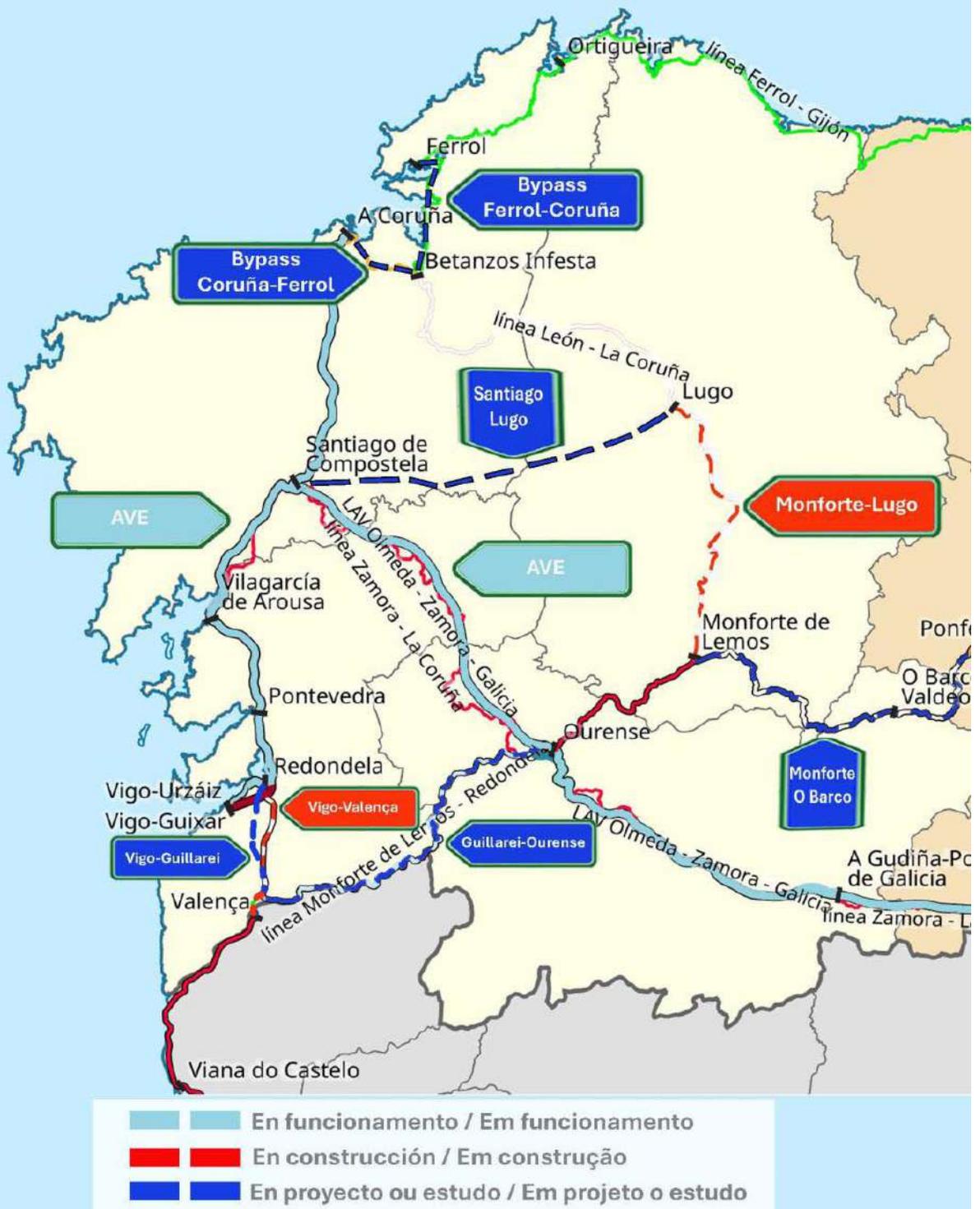
01

01

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE GALICIA

- Eje Atlántico de Alta Velocidad
 - A Coruña – Ferrol
 - Conexión del Eje Atlántico con la línea Vigo-Ourense en Redondela
 - Salida Sur de Vigo-O Porriño
 - O Porriño-Puente Internacional sobre el Miño
- Lugo-Ourense
- Ourense-Vigo
- A Coruña-Lugo
- Ramal Guillarei-Frontera con Portugal
- Monforte de Lemos-León, hasta Covas
- Proyecto de línea Santiago-Lugo

Ferrocarril en Galicia / Ferrocarril em Galiza





EJE ATLÁNTICO DE ALTA VELOCIDAD

En su planificación inicial, el Eje Atlántico de Alta Velocidad se concibió como un corredor litoral de 238 kilómetros entre la ciudad más septentrional de Galicia, Ferrol y la frontera con Portugal en Tui. El 30 de marzo de 2015 se completó la línea entre A Coruña y Vigo, que empezó a operar comercialmente en abril de ese año con el sistema Asfa Digital, y con ERTMS desde agosto de 2023.

Las actuaciones pendientes en este corredor se refieren a sus extremos norte y sur: el tramo A Coruña-Ferrol y Vigo-Frontera con Portugal.



El viaducto sobre el río Ulla es una de las obras singulares del Eje Atlántico.

A CORUÑA-FERROL

Ferrol fue la ciudad gallega que más tardíamente se incorporó a la red ferroviaria. El tren llegó a Ferrol el 5 de mayo de 1913 gracias a la construcción de un ramal que parte de la línea A Coruña-León, en la estación Betanzos Infesta. Se trata de un trazado sinuoso, con un importante número de curvas de radio igual o inferior a 300 metros, una pendiente máxima de 23 milésimas y una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora.

La distancia ferroviaria entre Ferrol y A Coruña es de 68,9 kilómetros, de los que los que 42,8 se corresponden con el ramal Betanzos Infesta-Ferrol y 26,1, con el tramo A Coruña-Betanzos Infesta de la línea A Coruña-León, identificadas, respectivamente, con los números 804 y 800 en el Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General. El tramo A Coruña-Betanzos Infesta tampoco permite desarrollar velocidades elevadas, siendo la máxima de 90 km/h. A este hecho hay que añadir el inconveniente adicional de la necesidad de invertir el sentido de la marcha en Betanzos Infesta, dado que la configuración de las vías de dicha estación no permite la conexión directa entre ambas líneas.

La línea Ferrol-Betanzos-A Coruña fue diseñada en plataforma de vía única de ancho ibérico. Mantiene el mismo perfil que desde su inauguración y no se encuentra electrificada.

En la actualidad Ferrol solamente cuenta con cinco servicios ferroviarios de viajeros por sentido con A Coruña, cuatro de ellos atendidos por trenes automotores diésel de media distancia, y el quinto, por un Alvia de la serie 730 que continúa viaje hasta Madrid-Chamartín Clara Campoamor. El tiempo de viaje entre Ferrol y A Coruña varía desde 68 minutos en el caso del Alvia a 83 minutos el automotor más lento. En sentido A Coruña-Ferrol, el tren más rápido invierte 73 minutos (Alvia) y 96 el más lento (MD 594). La falta de actuaciones encaminadas a mejorar la infraestructura ha supuesto que apenas se hayan producido reducciones en los tiempos de viaje en las últimas décadas. En 1984 el tren de media distancia más rápido invertía 85 minutos frente a los 76 actuales. Los 9 minutos ganados en estos 40 años se deben no a la mejora de la infraestructura sino a las mejores prestaciones del material rodante.

Actuaciones planificadas y no ejecutadas

El Ministerio de Fomento planteó, en la primera década de este siglo actuaciones encaminadas a extender el Eje Atlántico de Alta Velocidad hasta Ferrol, mediante la construcción de un nuevo trazado, más directo, vía doble electrificada, equiparable al resto del corredor, cuyo objetivo sería poder conectar Ferrol y A Coruña en 25 minutos con los trenes más rápidos. La primera de ellas fue la licitación (29 de noviembre de 2000) y posterior adjudicación (5 de marzo de 2001) de un estudio informativo para el proyecto de línea de alta velocidad A Coruña-Ferrol por importe de 492.829,92 euros, y un plazo de ejecución de 15 meses. El estudio recibió la aprobación técnica por parte de la Secretaría de Estado de Infraestructuras el 21 de julio de 2003 y 3 días después fue sometido a información pública.

A la vista del elevado número de alegaciones presentadas, el Ministerio de Fomento paralizó el proyecto, reconduciéndolo sobre la base de un nuevo trazado dividido en dos tramos: A Coruña-Betanzos y Betanzos-Ferrol. El primero, redactado por Ineco en 2006 es aprobado y sometido a información pública el 12 de enero de 2007, con una nueva contestación por parte de varios municipios que presentan diez mil alegaciones por el impacto que el nuevo trazado presenta en sus territorios. Cinco meses después es adjudicado el segundo tramo, pero no llega a ser sometido a información pública.

Actuaciones planificadas y pendientes de materializar

Abandonado el proyecto de prolongar el corredor del Eje Atlántico hasta Ferrol, el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana opta por una solución mucho menos ambiciosa: la electrificación de la línea, renovación de vía y la realización de un ramal que permita la circulación de trenes por la traza actual entre A Coruña y Ferrol sin tener que invertir el sentido de la marcha ni detenerse en la estación Betanzos-Infesta. Esta intervención se define en el Plan Director de la Red Ferroviaria de Galicia (Plan Noroeste 2017-2025), luego convertido en “Plan director para la adecuación y mejora del Corredor Atlántico de Mercancías en la zona noroeste y sus conexiones”.

Su primera presentación pública se produce en febrero de 2019 de manos del entonces ministro de Transportes, José Luis Ábalos, quien incluye en el plan la línea A Coruña-Ferrol, conjuntamente con A Coruña-Lugo con una inversión estimada de 117 millones de euros para actuaciones que todavía no están definidas. En mayo de 2024, Óscar Puente, actualiza la presentación del Plan Director del Corredor Atlántico para Galicia, incluyendo la conexión ferroviaria A Coruña-Ferrol en el marco de las actuaciones complementarias con una cuantía de 146,5 millones de euros.

La única actuación propuesta que se ha materializado hasta la fecha fue la relativa al ramal de conexión o baipás de Betanzos. Tras un estudio previo realizado en 2016 “Planteamiento de alternativas para el ramal de conexión entre las líneas León-Coruña y Betanzos-Ferrol” En enero de 2019 se licita el contrato para la redacción del estudio informativo específico para esta variante y que es adjudicado en agosto de ese mismo año, con un plazo de ejecución de 24 meses y un presupuesto de 183.750 euros.

Situación actual

Tras la exposición pública, de no existir alegaciones que obliguen a modificación, tienen todavía que tramitarse la licitación y adjudicación del proyecto constructivo, expropiaciones y licitación y adjudicación de las obras.

El baipás o ramal de Betanzos no resuelve el problema central de las comunicaciones ferroviarias de Ferrol. Los seis minutos y medio de reducción de tiempo de viaje no implicará una mayor adherencia de usuarios al ferrocarril en ese tramo como recoge la memoria del estudio informativo en su conclusión, en la que añade que “el análisis de su rentabilidad arroja unos resultados negativos tanto para el análisis financiero como para el socioeconómico”.

En este sentido, no está de más recordar que la falta de competitividad de la oferta ferroviaria en esta línea ya era la principal causa de su decreciente demanda de viajeros con la correspondiente migración a los servicios públicos por carretera y de manera más pronunciada al uso del vehículo particular, a pesar de concentrarse en el entorno de las dos ciudades que se encuentran en los extremos de esta línea una población de más de medio millón de habitantes.

El último estudio publicado por el Eixo Atlántico que abordaba esta cuestión, “Mapa Ferroviario de Galicia” (2021), apuntaba en su propuesta para esta línea reactivar las actuaciones que permitan definir un trazado ferroviario entre A Coruña y Ferrol de características similares al corredor entre Vigo y A Coruña: vía doble, uso mixto viajeros-mercancías, electrificada a 25.000 voltios de corriente alterna, dotada de ERTMS, con un tiempo de viaje para los trenes más rápidos de entre 35 y 40 minutos. En esas condiciones, gozaría de una alta competitividad frente a la carretera, a la que añadiría una elevada rentabilidad socioeconómica y ambiental. Los 146,5 millones referidos en el Plan Director del Corredor Atlántico para Galicia no cubren la inversión necesaria para incorporar Ferrol a las mismas prestaciones que el resto del Eje Atlántico.

1.1.2 CONEXIÓN DEL EJE ATLÁNTICO CON PORTUGAL

Situación actual

En la actualidad no existe una conexión directa del Eje Atlántico con Portugal. El corredor se bifurca en Arcade, con una línea de vía doble, alta velocidad ERTMS y electrificación a 25 kilovoltios de corriente alterna hasta la terminal Vigo-Urzaiz y otra de vía única, sin electrificar hasta Redondela (salvo el tramo que conecta con la bifurcación a Redondela AV y que es utilizado por los trenes eléctricos que van al taller de mantenimiento de Redondela) y ASFA.

En la estación de Redondela conecta con la línea procedente de Vigo-Guixar a Monforte y en Guillarei, con el ramal que lleva hasta Valença. Esta última, al igual que la línea de Monforte, está electrificada con tensión de 3.000 voltios de corriente continua, si bien en el tramo Guillarei-Frontera la electrificación admite la migración a 25 kilovoltios de CA.

Los trenes de mercancías que proceden del Eje Atlántico con destino a Portugal o realizan ese itinerario en sentido contrario tienen que invertir la marcha en Redondela para poder transitar de una línea a otra. Para los trenes de viajeros de este corredor el final es la estación de Vigo-Guixar en los servicios regionales y Vigo-Urzaiz para los de media distancia y los Alvia, Ave y Avlo que conectan Vigo y Pontevedra con Madrid.

Actuaciones en marcha

Para dar solución a esa falta de conexión se han planteado dos actuaciones: La renovación integral del tramo Redondela-Bifurcación Arcade, que incluye un bypass en Redondela para permitir la circulación directa de los trenes de mercancías o de viajeros que no tengan como destino Vigo y la salida sur de Vigo Urzaiz hasta O Porriño y la posterior continuación del Eje Atlántico hasta la frontera en Tui, que se detallan a continuación.

1.1.3 REDONDELA-BIFURCACIÓN ARCADE

El 1 de julio de 2020 el BOE publica el anuncio de licitación de la redacción del proyecto de renovación integral del tramo Redondela-Bifurcación Arcade, con un plazo de ejecución de diez meses y un presupuesto de licitación de 667.741,68 euros. El contrato es adjudicado el 12 de noviembre de ese mismo año a la UTE Grusamar Geoconsult Ardanuy por un importe de 450.725,63 euros. El objeto del proyecto comprende:

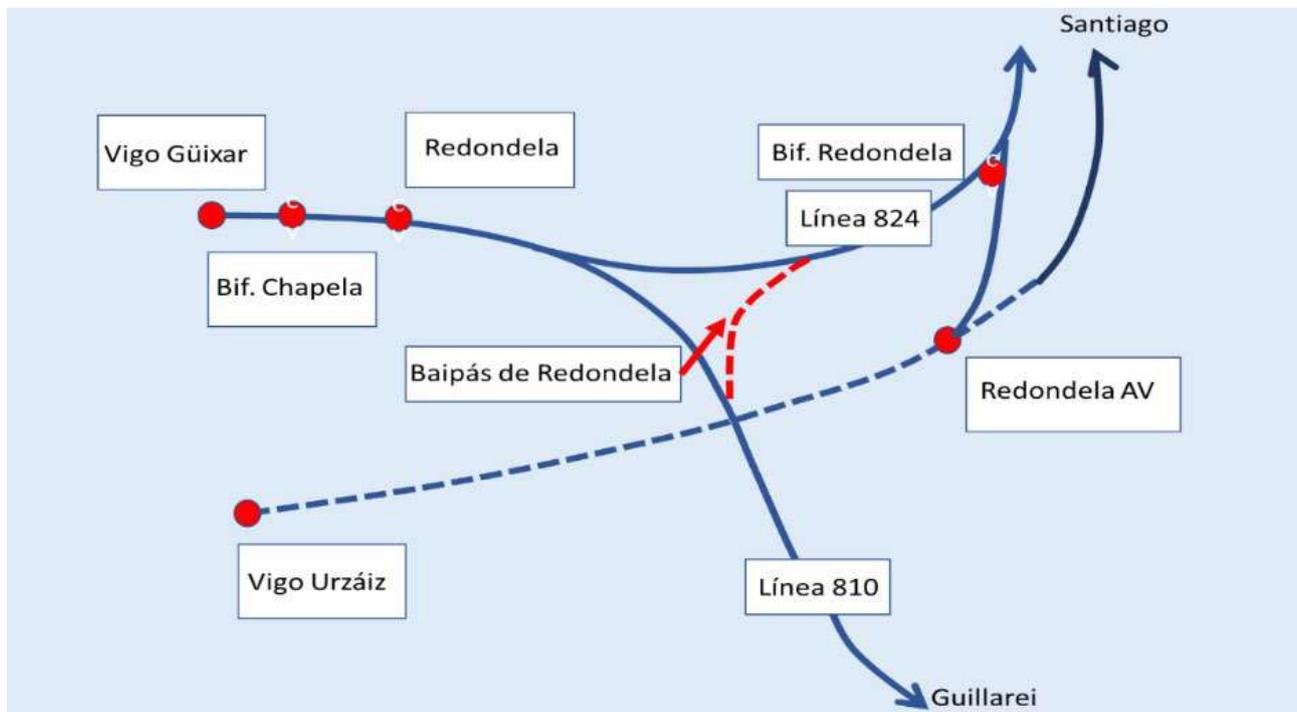
- Obra civil para acometer la electrificación del tramo entre la bifurcación de Arcade y la bifurcación Redondela-Redondela AV.
- Estudio de gálivos de los cinco túneles del tramo para evaluar el cumplimiento de los estándares de seguridad actuales y la adecuación a la futura electrificación, señalando en sus conclusiones si es necesario acometer algún tipo de actuación complementaria.
- Renovación de la vía, incluyendo la sustitución de traviesas por traviesas polivalentes y aparatos de vía.
- Estudio de la realización de un baipás en el entorno de la estación de Redondela que permita la conexión de esta vía con la línea 810 (Monforte de Lemos-Bifurcación Chapela).

El 14 de noviembre de 2022 fue publicado en el BOE el anuncio de sometimiento a información pública a efecto de expropiaciones y por omisión de algunas fincas, se procedió a un segundo anuncio en el BOE del 30 de enero de 2024 para incluir las fincas omitidas en el procedimiento anterior.

Situación actual

El 23 de febrero de 2024 Adif Alta Velocidad, titular de este tramo, publicó un anuncio de información previa a la licitación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), del contrato para las obras de ejecución del proyecto de construcción de renovación integral del tramo Redondela-Bifurcación Arcade por importe de 17.266.609,36 euros (IVA excluido). El anuncio del DOUE señalaba, a título indicativo, el 31 de diciembre de 2024 como fecha posible para el anuncio dicha licitación.

Con respecto al bypass de Redondela, la subdirección general de planificación ferroviaria del Ministerio de Transportes aprobó provisionalmente el estudio informativo elaborado por INECO el 31 de octubre de 2024 y el BOE del 18 de noviembre del mismo año anunció su sometimiento a información pública, trámite que finalizó el 3 de enero de 2025. Dicho estudio contempla la realización de un ramal de enlace entre las dos líneas ya mencionadas anteriormente, con longitud suficiente para albergar trenes de mercancías de hasta 740 metros de longitud, por lo que se adopta una longitud del ramal, entre piquetes de 878 metros. El presupuesto base de licitación, sin IVA ,es de 13.704.311,72 euros.



Esquema de conexión de las líneas 824 y 810 a través del bypass de Redondela. Fuente Memoria INECO.

1.1.4 SALIDA SUR: VIGO-O PORRIÑO

Antecedentes

Ya desde antes de su construcción se planteó la transformación de Vigo Urzaiz a estación pasante, prolongando el trazado de sus vías en túnel en una salida sur que conectase con la línea del Miño (línea 810, Monforte de Lemos-bifurcación de Chapela), en torno a O Porriño y con el ramal internacional Guillarei-Tui-Frontera Portuguesa (línea 814). La primera actuación encaminada a abordar la salida Sur de Vigo fue adoptada por el Ministerio de Fomento en 2000 con la licitación y posterior adjudicación por algo más de un millón de euros de un estudio técnico relativo al acceso ferroviario sur a Vigo. El proceso de información pública no se abrió hasta 2007.

Entre tanto, tuvo lugar la XIX Cumbre Hispano Portuguesa de Figueira da Foz, en la que se acordó abordar conjuntamente una conexión de alta velocidad entre las ciudades de Oporto y Vigo, fijando su horizonte en 2009. Para esa nueva infraestructura la salida sur se convertía en una actuación prioritaria. Sin embargo, ese estudio informativo no llegó a aprobarse ante el rechazo por parte de algunos municipios afectados por su trazado. En 2009 se tramita un estudio informativo complementario que será adjudicado en 2010 y cuenta con un plazo de ejecución de 15 meses. En 2012, como consecuencia de la crisis financiera, Portugal paraliza todos sus proyectos de alta velocidad, incluyendo el que conectaría Oporto con Vigo, razón por la que desde la parte española se abandona también y el estudio complementario no llega a someterse a información pública.

Actuación en marcha

En octubre de 2020, el entonces primer ministro de Portugal, Antonio Costa, presenta el PNI 2030 en el que se retoma la construcción de la conexión en alta velocidad entre las ciudades de Oporto y Vigo. En mayo de 2021, la subdirección general de planificación ferroviaria del Ministerio de Transportes de España licita el contrato de servicios para la redacción del estudio informativo de alternativas de la salida sur de Vigo por 335.000 euros (IVA excluido), que será adjudicado a finales de agosto de ese mismo año a Prointec, por 249.508 (IVA excluido) euros y un plazo de ejecución de 12 meses.

El 28 de diciembre de 2022 se anuncia la licitación de la redacción del estudio informativo de la salida sur de Vigo por un valor de 950.000 euros (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 18 meses.

El 5 de marzo de 2023 el Ministerio de Transportes anuncia la finalización del estudio de alternativas y presenta sus conclusiones en las que se señalan como viables dos alternativas. Ambas son viables y no contemplan aspectos ni ambientales ni funcionales ni territoriales que permita descartar alguna de ellas.

El estudio no contempla la planificación de la conexión ferroviaria con la terminal de Bouzas, pero sí señala que cualquiera de las dos alternativas sería compatible con una futura conexión ferroviaria con Bouzas. Las principales características de las dos alternativas son las siguientes:

- Conexión Norte, con salida en la línea 810, al norte de O Porriño. Se trata de un trazado de hasta 12,3 kilómetros, con longitudes de túnel superiores a los 10 km. El coste estimado es de 573,4 millones de euros y el ahorro de tiempo comercial en sería de 15 minutos.
- Conexión Sur, con salida en la misma línea al sur de O Porriño, una longitud de 14,7 kilómetros y más de diez kilómetros en túnel. El ahorro de tiempo comercial sería de 16 minutos y la inversión estimada de 686,6 millones de euros.

Dos meses más tarde, el 12 de mayo, es adjudicado el contrato para la redacción del estudio informativo a la UTE Prointec-Geoconsult, por importe de 730.750 euros (sin IVA) y en junio se formaliza el contrato.

Situación actual

En febrero de 2025 todavía se estaba a la espera del anuncio de su aprobación provisional y sometimiento a información pública.

Si no se producen alegaciones que comprometan la viabilidad del estudio informativo pendiente de información pública, todavía quedan importantes trámites hasta que comiencen las obras: evaluación ambiental, licitación, adjudicación y ejecución del proyecto constructivo y licitación y adjudicación de las obras.

1.1.5 O PORRIÑO-PUENTE INTERNACIONAL

Antecedentes

El 17 de diciembre de 2008, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento aprueba provisionalmente el estudio informativo del tramo O Porriño-Frontera Portuguesa del Eje Atlántico de Alta Velocidad. El tramo tiene una longitud de 9.149 metros y sigue los parámetros marcados para el resto del corredor que, en aquel momento se contemplaba en su integridad, con una longitud de 238 kilómetros, aproximadamente, desde Ferrol hasta la frontera portuguesa, y en este tramo concretamente, diseñado para una velocidad máxima de 200 km/h.

El 13 de enero de 2009 se somete a información pública dicho estudio. El 24 de diciembre de 2010 anuncia la licitación del proyecto constructivo, con un valor estimado de contrato de 500.000 euros y el 9 de mayo de 2011 es adjudicado el contrato a Proyectos y Servicios S.A. por un importe de 388.000 euros (IVA excluido).

El 26 de septiembre de 2011, el Ministerio de Medio Ambiente resuelve favorablemente la declaración de impacto ambiental, publicándose dicha resolución en el BOE del 10 de octubre de 2011.

Como consecuencia de la crisis financiera y de la paralización por parte de las autoridades portuguesas de su proyecto de alta velocidad entre Oporto y Valença, este tramo fue paralizado, al igual que la salida Sur de Vigo y otros que estaban en proyecto.

Situación actual

Desde 2011 no ha habido ningún avance en la tramitación de este tramo y el plazo de vigencia de la declaración de impacto ambiental se ha excedido. Por otra parte, su trazado va a estar condicionado por el tramo anterior, concretamente de si se opta por la conexión Norte o la conexión Sur.

En febrero de 2025 todavía se desconoce cuándo se licitará el estudio informativo que reiniciaría las actuaciones sobre este tramo: estudio informativo, evaluación ambiental, proyecto constructivo y ejecución de obras.

Puente internacional sobre el Miño

Dado que el tramo O Porriño-Puente Internacional del Eje Atlántico de Alta Velocidad acaba en la margen derecha del Miño y la línea de alta velocidad Porto-Valença en la izquierda, está pendiente el nexo de conexión entre ambas líneas, un puente internacional sobre el río Miño cuyo proyecto tiene que definirse y ejecutarse mediante un acuerdo bilateral España-Portugal.

1.2

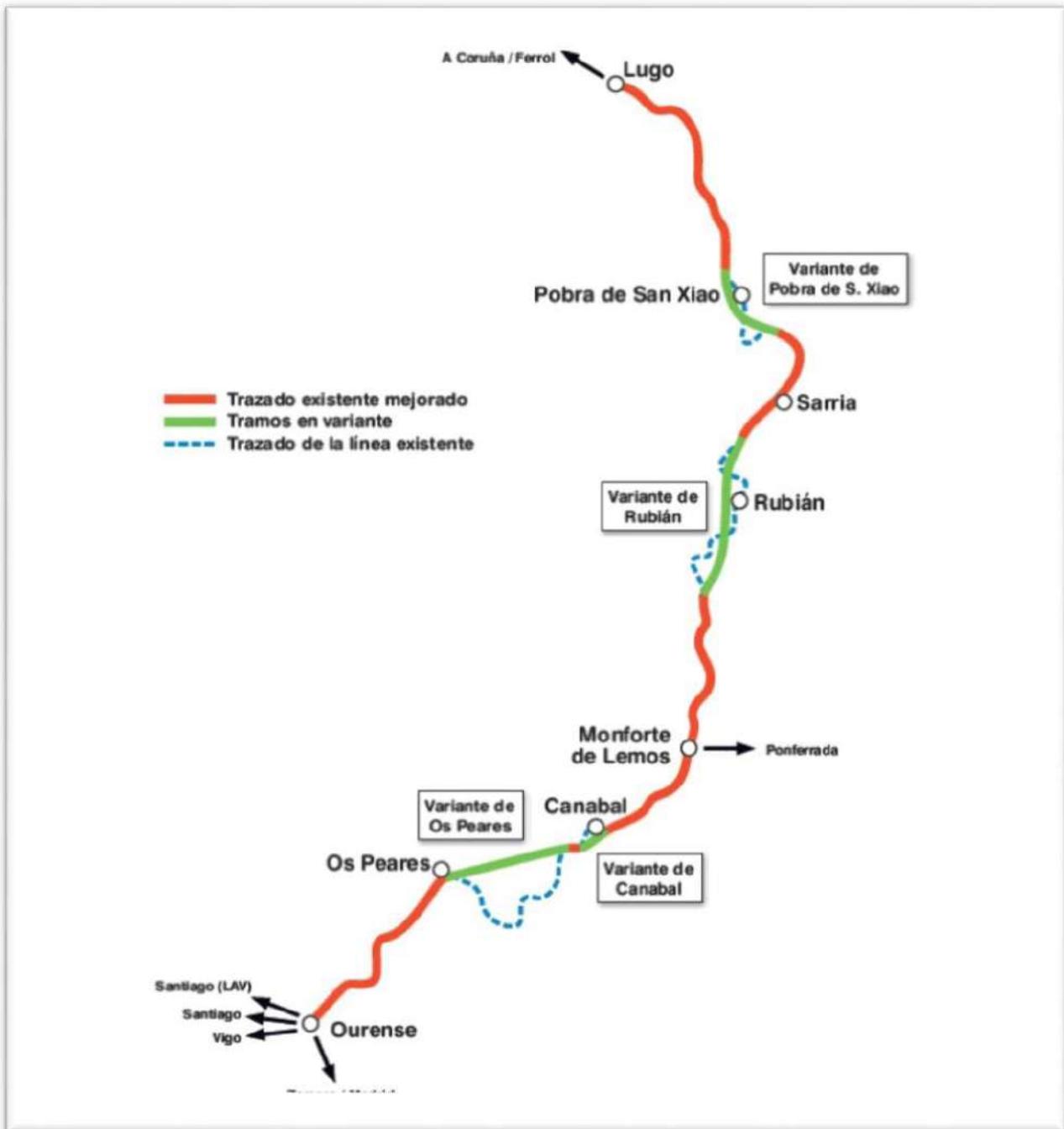
OURENSE-LUGO

La comunicación ferroviaria entre Ourense y Lugo se realiza con un trazado de 117 kilómetros de vía única que está integrado en dos líneas:

- Ourense-Monforte de Lemos. De 46 kilómetros de longitud, vía única, electrificada a 3.000 voltios de corriente continua, pertenece a la línea 810 (Monforte de Lemos-Bifurcación Chapela).
- Monforte de Lemos-Lugo. De 71 kilómetros, vía única sin electrificar, pertenece a la línea 800 (León-A Coruña).

Actuaciones planificadas

La primera actuación planificada para modernizar la conexión ferroviaria entre Ourense y Lugo se desarrolló en el marco del Plan de Infraestructuras 2000-2007, como línea de altas prestaciones que posteriormente se incorporaría al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2007-2020.



Trazado con las variantes propuesto en el estudio informativo adjudicado a INECO en 2001.

En diciembre de 2000 se licita el estudio informativo, que es adjudicado cinco meses después a INECO. Dicho estudio contempla una línea de vía única de tres carriles, apto para la circulación de trenes de ancho ibérico y ancho estándar, electrificada y con una longitud total de 104,5 kilómetros que discurren, en buena parte, siguiendo el trazado original y la realización de cuatro variantes, con plataforma para vía doble, aunque se preveía únicamente el montaje de una vía, en A Pobra de San Xiao, Rubián, Canabal y Os Peares.

Las variantes de Canabal y a Pobra de San Xiao reciben la Declaración de Impacto Ambiental favorable en 2005. El 22 de diciembre de 2008 la Secretaría de Estado de Cambio Climático formula la declaración de impacto ambiental favorable para el resto del trazado.

En mayo de 2009, José Blanco, recién nombrado ministro de Fomento, anuncia un cambio de paradigma en esa línea al defender que sea en todo su recorrido de vía doble y alta velocidad con uso mixto, viajeros y mercancías y descartando la vía única con tres carriles. Como consecuencia de esta decisión, el ministerio encomienda a INECO la redacción de un nuevo estudio informativo para el tramo Ourense-Monforte y la realización de estudios complementarios entre la variante de la Pobra de San Xiao y Lugo.

El nuevo estudio informativo contempla un nuevo trazado entre Ourense y Monforte, la mayor parte bajo tierra, en 12 túneles de los que el más largo sería el de Os Peares, con 8,7 kilómetros de longitud. El 7 de noviembre de 2011, este estudio informativo es aprobado provisionalmente por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y ocho días después se publica en el BOE el anuncio por el que se somete a información pública. El proyecto no superó la fase de evaluación de impacto ambiental.

La única actuación que se materializó de todo este proceso fue la Variante de San Xiao, de 7,2 kilómetros, que fue adjudicada por 90.436.727 euros el 21 de noviembre de 2006, con un plazo de ejecución de 40 meses, pero que no se concluyó hasta abril de 2018.

El 7 de mayo de 2018 el entonces ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, anuncia en Lugo un nuevo plan de modernización del corredor Ourense-Lugo, con inversiones que estarían en torno a los 1.189,33 y 1.674,33 millones de euros. Contempla 283 millones de euros para la renovación y electrificación del corredor en servicio, como actuación inminente para su ejecución antes de 2021 y el desarrollo de la tramitación de dos variantes: Os Peares-Canabal y Rubián, para las que se estima un presupuesto básico de licitación que va de 433 a 692 millones de euros en la primera y de 364 a 590 millones en la segunda, en función de las alternativas barajadas en los respectivos estudios previos



Túnel de Oural, de 1,9 kilómetros es la obra más relevante del corredor. (Foto Adif).

Situación actual

La modernización del corredor Ourense-Lugo se lleva a cabo con un total de 71 licitaciones cuyo presupuesto inicial, a valor de licitación ascendía a 546 millones de euros y que se concretan en las siguientes áreas de intervención:

- Infraestructura: adecuación y refuerzo de puentes, pasos superiores, túneles, trincheras, desmontes, etcétera, para adaptarla a las nuevas normas de seguridad y a los gálibos necesarios para la catenaria de 25 kV de corriente alterna. Incluye la construcción de un nuevo túnel en Oural, de 1,9 kilómetros y la reconversión del viejo como galería de evacuación, y la prolongación de la variante de Pobra de San Xiao, con un tramo adicional de 1,6 kilómetros.
- Adecuación de andenes y otras actuaciones en nueve estaciones.
- Electrificación: Se aborda la renovación de la electrificación entre Ourense y Monforte, que ya contaba con catenaria de 3.000 voltios de corriente continua, por una catenaria híbrida, a 3.000 voltios, transformable a 25 kV en corriente alterna y la electrificación a 25 kV del tramo Monforte-Lugo. Subestación eléctrica de tracción en Oural y demás elementos de electrificación.
- Renovación de vía y aparatos de vía.

- Ampliación de vías de apartadero hasta 750 metros en Os Peares y Monforte-Puerto Seco.
- Supresión de 36 pasos a nivel.
- Instalaciones de seguridad y telecomunicaciones.

Las obras se justifican por la necesidad de adaptar el primer tramo (Ourense-Monforte) a los requerimientos del Corredor Atlántico, y en ambos tramos, para dar continuidad desde Ourense a los servicios de la línea de alta velocidad, además de mejorar la seguridad, fiabilidad y velocidad de las circulaciones de viajeros entre ambas ciudades.

Estado de las obras

Se encuentran casi finalizadas las obras correspondientes a la renovación de la vía, señalización, telecomunicaciones y electrificación del tramo Ourense-Monforte cuya fecha de conclusión se prevé para el primer trimestre de 2025. Siguen en ejecución, la electrificación y renovación de vía del tramo Monforte-Lugo, la construcción del túnel de Oural y la prolongación de la variante de Pobra de San Xiao, previéndose la finalización de este tramo para el primer semestre de 2026, según consta en la Declaración de Red de Adif para 2025, actualizada a 10 de diciembre de 2024. La Declaración de Red es el documento que expone las características de la infraestructura y en él figura la situación en la que se encuentran las obras en marcha o planificadas.

En lo que se refiere a la supresión de los 35 pasos a nivel previstos en el plan es la actuación que se encuentra más demorada. La mayoría se encuentran en la provincia de Lugo: 14 en el término municipal de Sarria, 14 en el de Lugo y 5 en el de Monforte y 1 en el de Sober. Los dos restantes están en el término municipal de Ourense. Los proyectos fueron licitados en febrero de 2018 y adjudicados en octubre de ese mismo año. Las obras, en cambio, se demoraron en su tramitación. Las licitaciones comenzaron en 2022 y todavía no han concluido. Las más recientes (16 de diciembre de 2024) fueron 6 pasos a nivel en el término municipal de Lugo y 4 en el de Sarria. Tres días después eran adjudicados los 2 pasos a nivel ubicados en el término municipal de Ourense y 5 en el de Sarria.

Perspectiva

La modernización que se está llevando a cabo en el corredor Ourense-Lugo supone avances importantes, como la electrificación que asegura la posibilidad de utilizar trenes eléctricos, con mejores prestaciones en término de potencia, velocidad y sostenibilidad, que los empleados hasta ahora.

La renovación de la vía e infraestructura, así como los nuevos sistemas de señalización, instalaciones de seguridad y la supresión de pasos a nivel, garantizan una circulación más segura de los trenes y la posibilidad de hacerlo a más velocidad en aquellos tramos en los que la infraestructura se encontraba en condiciones deficientes o existían pasos a nivel que obligaban a una reducción de la marcha. Pero queda lejos del horizonte fijado de una línea de altas prestaciones y, mucho menos, de alta velocidad, dado que la mayor parte del trazado sigue siendo el mismo que se diseñó en el siglo XIX y los tiempos de viaje estarán en torno a los 80-90 minutos para el tren más rápido, frente a los 60 minutos que se lograrán con la incorporación de las variantes cuyo plazo de tramitación se desconoce.

1.3

VIGO-OURENSE

Conocida tradicionalmente como la línea del Miño, por discurrir bordeando su margen derecho, está integrada por dos líneas que se identifican según el Catálogo de Líneas y Tramos de la Red Ferroviaria de Interés General, con los números 812 (Estación de Guixar-Bifurcación Chapela) y 810 (Bifurcación Chapela-Monforte de Lemos). Tiene una longitud de 131 kilómetros con plataforma de vía única, ancho ibérico y electrificación a 3.000 voltios de corriente continua, salvo el tramo Bifurcación Chapela-Redondela, que cuenta con vía doble. En Guillarei conecta con la línea 814 (Guillarei-Frontera con Portugal), a través de un baipás (línea 816) que facilita el enlace sin requerir inversión de marcha ni entrar en la estación de Guillarei.

La línea del Miño es de uso mixto, viajeros y mercancías y forma parte de la extensión a Galicia del Corredor Atlántico. Este hecho obliga a la realización de actuaciones encaminadas al cumplimiento de los requisitos exigidos para tramos de la red básica por la Unión Europea.

Actuaciones programadas

Adif encomendó a INECO la asistencia técnica para la mejora de la infraestructura y vía en los trayectos de la línea Ourense-Vigo y la conexión con la frontera con Portugal el 14 de enero de 2019 (Expediente 3.18/27507.0245). El acta del inicio del contrato se firma el 19 de febrero de 2019. Los proyectos fueron redactados por tramos, a mayores de aquellos que obedecían a actuaciones de carácter urgente dada la situación en la que se encontraban algunos elementos.

Los tramos en los que se fraccionó la línea, para acometer los referidos proyectos de renovación integral e infraestructura son los siguientes:

- 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

A mayores se añadieron otros proyectos y obras, unos encaminados a actuaciones puntuales sobre trincheras, puentes, taludes y otros puntos de la infraestructura. Otros, dirigidos a mejorar la interoperabilidad y seguridad, entre los que destacan los siguientes:

- Renovación integral de la línea aérea de contacto para su sustitución por catenaria híbrida de 3000 voltios de corriente continua, convertible a 25 kV de corriente alterna.
- Supresión del paso a nivel de O Porriño.
- Ampliación de vías de apartado para adecuarlas a la circulación de trenes mercantes de 750 metros en varias estaciones (Vigo-Guixar, As Gándaras. Filgueira y Barbantes).

La inversión prevista por Adif es de 265 millones de euros.

Situación actual

Al margen de actuaciones sobre puntos de la infraestructura que requerían una actuación urgente y la ampliación a 750 metros de la vía de apartado de la estación de As Gándaras, se encuentran en marcha las siguientes:

- Obras de ejecución del proyecto de construcción de renovación integral de infraestructura y vía del tramo estación de Redondela - estación de Vigo-Guixar, por un importe de adjudicación de 27.067.969,56 euros, a los que hay que añadir 10.141.748 euros de suministros y servicios. El plazo de ejecución es de 15 meses. Estas obras fueron adjudicadas el 28 de noviembre de 2024. La Declaración de Red de Adif para 2025 fija el plazo de finalización de obras (es un plazo estimado) para el tercer trimestre de 2026.

- Obras de ejecución del proyecto de construcción de renovación integral de infraestructura y vía del tramo estación de Guillarei - estación de Redondela, por un importe de adjudicación de 40.550.000 euros. El plazo de ejecución es de 23 meses. Adif comunica en su Declaración de Red la estimación del final de las obras para el primer semestre de 2027.

1.4

RAMAL GUILLAREI-FRONTERA CON PORTUGAL

La conexión ferroviaria entre Galicia y Portugal se materializó con la construcción de este ramal de 5,3 kilómetros que conecta la Línea del Miño (Adif 810) con la Linha do Minho de IP, a través del Puente Internacional de Tui. Fruto de los acuerdos bilaterales España-Portugal de mejora de los servicios ferroviarios transfronterizos, Adif llevó a cabo una serie de intervenciones que ya están concluidas y que comenzaron con la licitación de la electrificación del tramo el 11 de diciembre de 2018.

Actuaciones llevadas a cabo

Las principales actuaciones llevadas a cabo fueron:

- Electrificación del ramal y del baipás de Guillarei, con catenaria a 3.000 voltios de corriente continua, convertible en el futuro a 25 kV de corriente alterna. Finalizada el 27 de julio de 2020 con la puesta en tensión del tramo. La inversión fue de 2,5 millones de euros (IVA excluido).
- Renovación de infraestructura y vía en el mismo trazado. Licitación publicada en el BOE del 14 de diciembre de 2021, con un plazo de ejecución de diez meses. Finalizada en 2024. Importe de la adjudicación 8.785.399,75 euros.

1.5

A CORUÑA-LUGO

El 10 de octubre de 1875 llegó a Lugo el primer tren procedente de A Coruña en una línea que formaba parte del ferrocarril A Coruña-Palencia, promovido por la Compañía del Ferrocarril del Noroeste. Ambas ciudades, A Coruña y Lugo, serán las primeras de Galicia en tener una conexión ferroviaria directa con el resto de España en 1883. Contrasta la posición de ventaja lograda en los albores del ferrocarril gallego con la situación actual en la que es, con el ramal a Ferrol, la que menos progresos ha logrado desde su construcción.

Forma parte de la línea 800 de Adif, A Coruña-León. Tiene una longitud de 118,5 kilómetros, plataforma para vía única de ancho ibérico y se encuentra sin electrificar. Solo dispone de dos servicios de viajeros cada día por sentido entre ambas estaciones, además de los trenes de mercancías.

Actuaciones planificadas

En marzo de 2003 se licitó un contrato de consultoría para la redacción de los “Estudios de prognosis de tráfico, de demanda y económicos y coordinación de los estudios informativos del proyecto del corredor ferroviario subcantábrico de alta velocidad (León, Ponferrada, Monforte de Lemos, Lugo y A Coruña), que sería adjudicado el 4 de junio de ese mismo año a Ingeniería Idom Internacional por 715.737,40 euros. El proyecto promovía crear una segunda línea de alta velocidad a Galicia, entrando por Ponferrada y Monforte. Sin embargo, nunca llegó a someterse ni a exposición pública ni a evaluación de impacto ambiental.

Situación actual

En la actualidad no existe ninguna actuación planificada, encaminada a la mejora de esta línea, más allá de una partida de 19,5 millones de euros reflejada en el Plan Director del Corredor Atlántico para Galicia, presentado por el Ministerio de Transportes en mayo de 2024, que complementarían entre Betanzos y Lugo los 146,5 millones reflejados en el mismo documento (una presentación institucional) para la línea A Coruña-Betanzos-Ferrol.

1.6

MONFORTE DE LEMOS-LEÓN (HASTA COVAS)

El tramo Monforte-Covas, de 85 kilómetros de longitud forma parte del trazado gallego del Corredor Atlántico Monforte-León, como continuación de la línea Vigo-Ourense-Monforte. Se trata de una línea de vía única, electrificada, con un alto índice de incidencias por la antigüedad de la infraestructura. Además de la circulación de trenes mercantes cuenta con dos servicios diarios de viajeros por sentido.

Actuaciones en marcha

Entre 2019 y 2020 Adif licitó sendos contratos para la redacción de los proyectos de ampliación de vías de apartado en tres estaciones de la línea, Pobra do Brollón, Vilamartín de Valdeorras y Quereño (BOE 7-11-2019), y para mejora de la infraestructura y vía (BOE 30-01-2020).

El primero de ellos, referido a la ampliación de vías de apartado de 750 metros, fue adjudicado el 26 de diciembre de 2020 a TYPESA y formalizado el contrato el 1 de febrero de 2021 por un importe de 610.574 euros (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 18 meses. Dicho contrato fue objeto de dos modificaciones posteriores, la última de ellas el 28 de octubre de 2024, elevando su cuantía a 914.812,09 euros y el plazo de ejecución a 50 meses.

El segundo, contempla la mejora de la infraestructura mediante la realización de proyectos encaminados a la intervención en 7 desmontes, 4 terraplenes 80 puentes y 31 túneles en los que se deberá comprobar si cumplen con el gálibo GEC16, además de drenajes y renovación de vía y aparatos de vía. La adjudicación fue publicada el 15 de enero de 2021 por una cuantía de 1.857.904,59 euros (IVA excluido) a la unión temporal de empresas formada por SERS, Fulcrum y EPTISA, con un plazo de ejecución de 24 meses. También fue objeto de una modificación de su importe y plazo el 4 de noviembre de 2024. El plazo se extendió a 48 meses y la cuantía se elevó a 2.475.691,03 euros.

Situación actual

Los modificados de ambos contratos han diferido su finalización hasta 2025. No hay datos sobre fecha de licitación de obras ni plazo de ejecución de las mismas.

1.7

CONEXIÓN FERROVIARIA LUGO-SANTIAGO

El Ministerio de Transportes anunció el 26 de agosto de 2024 la licitación de un contrato para la redacción de un estudio de viabilidad para mejorar la conexión ferroviaria entre Lugo y Santiago. Dicha licitación es publicada en el BOE del 28 de agosto, con un presupuesto base de licitación de 350.000 euros (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 18 meses.

Dicho estudio se desglosa en dos fases. La primera se concreta con un estudio de movilidad mediante la realización de un análisis de las relaciones de transporte y las demandas de movilidad de la ciudad de Lugo. La segunda fase tendrá por objeto la definición de un corredor ferroviario entre Lugo y Santiago con las mejores prestaciones posibles y en la elaboración de un análisis coste-beneficio que ayude a la toma de decisiones sobre esta actuación.

El corredor se trazaría mediante una variante entre la línea Lugo-A Coruña y el Eje Atlántico entre A Coruña y Santiago, si bien, el estudio podría indicar un trazado alternativo directo.

El 19 de febrero de 2025 el Ministerio de Transportes anunció la adjudicación del estudio por un importe de 357.857,5 euros (IVA incluido) a la unión temporal de empresas formada por las consultoras Tema Ingeniería S.L. y Fulcrum, Planificación, Análisis y Proyecto, S.A.U.

02

**INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS
DE PORTUGAL**

02

02

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE PORTUGAL

- Nuevas líneas de alta velocidad Lisboa-Porto, Porto-Frontera con España
 - Valença-Braga
 - Porto-Aeropuerto Sá Carneiro
 - Braga-Aeropuerto Sá Carneiro
 - Porto-Oiã (tramo hasta Aveiro)
- Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso
- Linha do Douro
- Linha do Vouga

Ferrocarril en Portugal / Ferrocarril em Portugal



2.1

ALTA VELOCIDAD LISBOA-PORTO, PORTO-VALENÇA

Antecedentes

El 1999 el gobierno portugués crea un grupo de trabajo que deberá de definir la estrategia a seguir para introducir la alta velocidad ferroviaria en Portugal. Dicho grupo define como características principales para los futuros proyectos de alta velocidad, una velocidad máxima de diseño de la infraestructura de 350 km/h, ancho estándar, doble vía y electrificación a 25 kV de corriente alterna, destinada en exclusivo a trenes de viajeros. Según las conclusiones de dicho estudio, con esas características se asegurarían tiempos de viaje de hora y media entre Lisboa y Porto y menos de tres horas entre Lisboa y Madrid, que son las primeras líneas que se barajan.

En la Cumbre Ibérica de Salamanca (enero de 2000), el primer ministro Antonio Guterres y el presidente del gobierno José María Aznar, acuerdan crear una comisión mixta para abordar la construcción de una línea de alta velocidad ente Lisboa y Madrid. Ese mismo año, Portugal constituye la empresa pública Rede Ferroviaria de Alta Velocidade, S. A., conocida por su acrónimo RAVE. El Diario Oficial de la República del 19 de diciembre de 2000 publica el Decreto-Lei n.º 323-H/2000 que recoge la constitución de la nueva sociedad y sus estatutos. En enero de 2001 se constituye la Agrupación Europea de Interés Económico Alta Velocidad España-Portugal (AEIE AVEP).

En la Cumbre Ibérica de Figueira da Foz (7-8 de noviembre de 2003) se fijan cuatro líneas internacionales de alta velocidad: Lisboa-Madrid, pasando por Evora, Elvas y Badajoz; Porto-Vigo, que sería el primero en ser concluido (2009); Porto-Madrid por Aveiro y Salamanca y el cuarto, Faro-Sevilla.

En la Decisión 884/2004/CE del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte se declaran de interés europeo 30 proyectos prioritarios en los que se incluyen las líneas Lisboa-Porto, dentro del proyecto prioritario 3, "eje ferroviario de alta velocidad del suroeste europeo" y Porto-Vigo en el proyecto 19 (interoperabilidad ferroviaria de alta velocidad en la Península Ibérica), con un plazo que se extiende hasta 2020.

En la futura línea Porto-Vigo se llevan a cabo estudios de diversa índole en el marco de la AEIE-AVEP, como el " Estudio de Viabilidad técnica, económica y medioambiental de la conexión hispano-lusa en alta velocidad Vigo-Oporto. Demanda actual y prognosis" realizado por Sener y Ferconsult y presentado en julio de 2004.

Le siguen los estudios previos de los dos tramos en los que se fracciona la línea en la parte portuguesa: Porto-Aeroporto Sa Carneiro-Braga (lote 1A) y Braga-Valença (1B). Se define como una línea electrificada, de vía doble, para uso mixto (mercancías y viajeros) y una velocidad máxima de proyecto de 250 km/h. Se diseña para ancho estándar (1.435 mm) pero en su fase inicial operará con ancho ibérico (1.668 mm), para lo cual los carriles se montan sobre traviesas polivalentes, siguiendo el mismo método empleado en el eje atlántico con el que conectará una vez cruzado el Miño.

El tramo Braga-Valença, con el que arrancarían la construcción de la línea, se somete a evaluación de impacto ambiental después de su aprobación inicial y exposición pública. El 29 de octubre de 2010 obtiene la aprobación condicionada por parte de la Agencia Portuguesa do Ambiente.

La propuesta de inauguración para 2009 se retrasó, primero hasta 2013 y luego hasta 2015. Sin embargo, en junio de 2011 se hace pública la suspensión de este proyecto y del resto de las líneas de alta velocidad, como consecuencia de la crisis económica.

Situación actual

El Programa Nacional de Inversiones (PNI) 2030, fue presentado oficialmente en octubre de 2020. El Gobierno encargó en noviembre de ese mismo año la realización del informe ambiental al Laboratorio Nacional de Ingeniería Civil. Sometido a información pública en 2021, se completó en 2022 y fue emitida la declaración ambiental en enero de 2023. El Diario da República del 26 de diciembre de 2023 publica la resolución 192/2023 del Consejo de Ministros por la que se aprueba el PNI.

En el PNI 2030 se recoge la construcción de dos líneas de alta velocidad que discurren por la fachada atlántica desde Lisboa hasta Valença: Lisboa Oriente-Porto Campanha y Porto Campanha-Valença. En ambos casos se trata de líneas electrificadas, de vía doble en ancho ibérico con carriles montados sobre traviesas polivalentes para su posterior transformación a ancho estándar.

En lo que concierne a la euroregión este corredor de alta velocidad se divide en los siguientes tramos:

- Porto-Lisboa
 - Porto-Aveiro

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



Líneas de alta velocidad Porto-Lisboa y Porto-Valença.

2.1.1 PORTO-AVEIRO

La realización de línea Porto-Lisboa, con vía doble, electrificada y una velocidad máxima de operación de 300 kilómetros por hora se ha previsto en tres fases: Porto-Soure, con una previsión de entrada en servicio en 2030, Soure-Carregado y Carregado-Lisboa. Aunque se contempla su implementación en ancho estándar (1.435 mm) su entrada en servicio se realizará en ancho ibérico (1.668 mm) para poder garantizar las mejoras en los tiempos de viaje que se vayan logrando a medida que estén operativos los tramos de las diferentes fases.

El tramo Porto-Aveiro (Oiã) es el primer lote (Lote A) de la primera fase. Tiene una longitud de 71 kilómetros, de los que 11,6 discurren en túnel y 12,3 en puentes y viaductos, siendo el más significativo, el nuevo puente sobre el Douro, de uso rodoferroviario. El presupuesto de inversión (valor de 2023) es de 1.978 millones de euros.

Actuaciones en marcha

- 12 de enero de 2024: se lanza el concurso para la primera concesión de la línea entre Porto y Oiã, ya que el modelo elegido para la construcción es el de la Parcería (colaboración) Público Privada (PPP) mediante la cual el contrato comprende el diseño, proyecto constructivo y construcción de infraestructura y superestructura y su mantenimiento. El plazo es de 5 años para la fase de proyecto y constructiva y 25 para el mantenimiento. Además de infraestructura y superestructura de la línea, incluye la adaptación de la estación Porto Campanha para su implementación para su uso como terminal de alta velocidad y una nueva estación subterránea en Vila Nova de Gaia, en Santo Ovídio. Una subestación eléctrica de tracción en Estarreja y un trazado de 17 kilómetros en Aveiro para la conexión con la Linha Norte del ferrocarril convencional.
- 29 de enero de 2024: se presenta la solicitud de financiación comunitaria en el marco del programa Connecting Europe Facility for Transport 2 (CEF 2) para la Fase 1 de la línea, por un importe total de 875 millones de euros de los que 480 millones serán para el Lote A.
- 17 de junio de 2024: Bruselas aprueba la candidatura de financiación de la Fase 1 con un montante total de 813 millones de euros, lo que representa el 93 por ciento de la cuantía solicitada.
- 10 de octubre de 2024: Es adjudicado el contrato al consorcio LusoLav.

El cronograma publicado por IP señala para julio de 2025 la entrada en vigor del contrato con LusoLav y un plazo de cinco años para la redacción del proyecto constructivo y la ejecución de las obras. En paralelo se tramitarán el resto de los contratos, relativos a la señalización y telecomunicaciones.



2.1.2 PORTO-VALENÇA

Al igual que la línea Porto-Lisboa, la que unirá Porto y Valença forma parte del Plan Nacional de Inversiones 2030 y seguirá un modelo similar en cuanto a la colaboración público privada a la hora de acometer tanto los proyectos constructivos como la construcción y su posterior mantenimiento, mediante Parcerías Público Privadas (PPP).

LINHA AV PORTO • VIGO



La construcción de la línea se prevé en dos fases:

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

La línea tiene una longitud aproximada de 115 kilómetros, dado que en los estudios previos se manejan distintas alternativas. Tanto las declaraciones de impacto ambiental como los proyectos constructivos serán los que determinen el trazado definitivo de cada uno de los tramos. El diseño previo contempla un trazado de velocidad máxima de diseño de 250 kilómetros por hora, con vía doble, electrificación a 25 kV de corriente alterna y ERTMS. Sin embargo, no se descarta la existencia de tramos en vía única, tal como se especifica en el cuaderno de encargos de los Estudios Ambientales del tramo Braga-Valença, publicado en la Plataforma de Licitación Electrónica el 5 de febrero de 2024.

La primera fase de la línea contempla la construcción de los tramos Porto-Aeropuerto Sa Carneiro (Lote A), de 15 kilómetros de longitud aproximada y Braga-Valença (Lote B), de 70 kilómetros. Queda para una segunda fase la conexión entre el Aeropuerto Sa Carneiro y el Ramal de Braga en las proximidades de Nine, con una longitud aproximada de 22 kilómetros.

Actuaciones en curso

A diferencia del proyecto anterior, en el que se abordaba una línea de uso mixto para viajeros y mercancías, el actual contempla un trazado exclusivamente para trenes de viajeros. Esto no impide tomar como referencia los estudios realizados entre 2004 y 2010. En la fase previa a la construcción, se han licitado sendos contratos encaminados a la actualización de aquellos trabajos ya realizados anteriormente:

- 5 de febrero de 2024. Infraestructuras de Portugal publica la invitación y cuaderno de encargos para la realización de los estudios ambientales, del tramo Braga-Valença mediante un procedimiento de consulta a tres empresas, con un plazo de ejecución de 600 días (aproximadamente 20 meses) y un precio base máximo de 425.000 euros (IVA excluido).

- El 4 de abril de 2024 fue firmado el contrato con "ARQPAIS Consultores de arquitectura paisagista e ambiente Lda", por importe de 424.915 euros. El cuaderno de encargos especifica que el adjudicatario tendrá 330 días para presentar el estudio de impacto ambiental, por lo que debería estar disponible para la primavera de 2025.

- 18 de junio de 2024. La AEIE-AVEP saca a concurso la licitación de los servicios para la actualización de los flujos de movilidad de viajeros, el estudio funcional y el análisis coste-beneficio del Corredor Porto-Vigo, con un presupuesto base de 1.100.000 euros y un plazo de ejecución de 24 meses.

- 17 de octubre de 2024. Es adjudicado por 825.000 euros a la unión temporal de empresas formada por las consultoras WSPSPAIN-APIA, S.A.U.- A.I.E MULTICRITERI-MCRIT Y TRENMO ENGENHARIA S.A, que adoptan el nombre de UTE Corredor Porto-Vigo. Se formaliza el contrato el 17 de diciembre de 2024.

De acuerdo con el cronograma facilitado por Infraestructuras de Portugal, se prevé que entre 2025 y 2026 se terminen los estudios y se consiga la evaluación de impacto ambiental de la Agencia Portuguesa do Ambiente. Le seguiría la licitación del concurso de los proyectos constructivos y construcción para la Fase 1 y en 2028 se entraría en la fase de redacción de los proyectos constructivos y ejecución de las obras con un horizonte de finalización marcado para 2032. Sin embargo, este plazo está sujeto a que las obras en la parte española del corredor de alta velocidad (Salida Sur de Vigo, tramo O Porriño-Tui) y la que es común a ambos países (puente sobre el Miño) se desarrollen de manera coordinada.

CRONOGRAMA DO PROJETO



La Fase 2 (Aeropuerto Sa Carneiro-Nine) tiene un cronograma más dilatado en el tiempo, con un horizonte más allá de 2032.

Todavía no existe una cifra estimativa en lo que concierne al presupuesto de esta primera fase, a falta de la concreción que deben de dar los estudios informativos que se encuentran actualmente en fase de redacción.

Tiempos de viaje

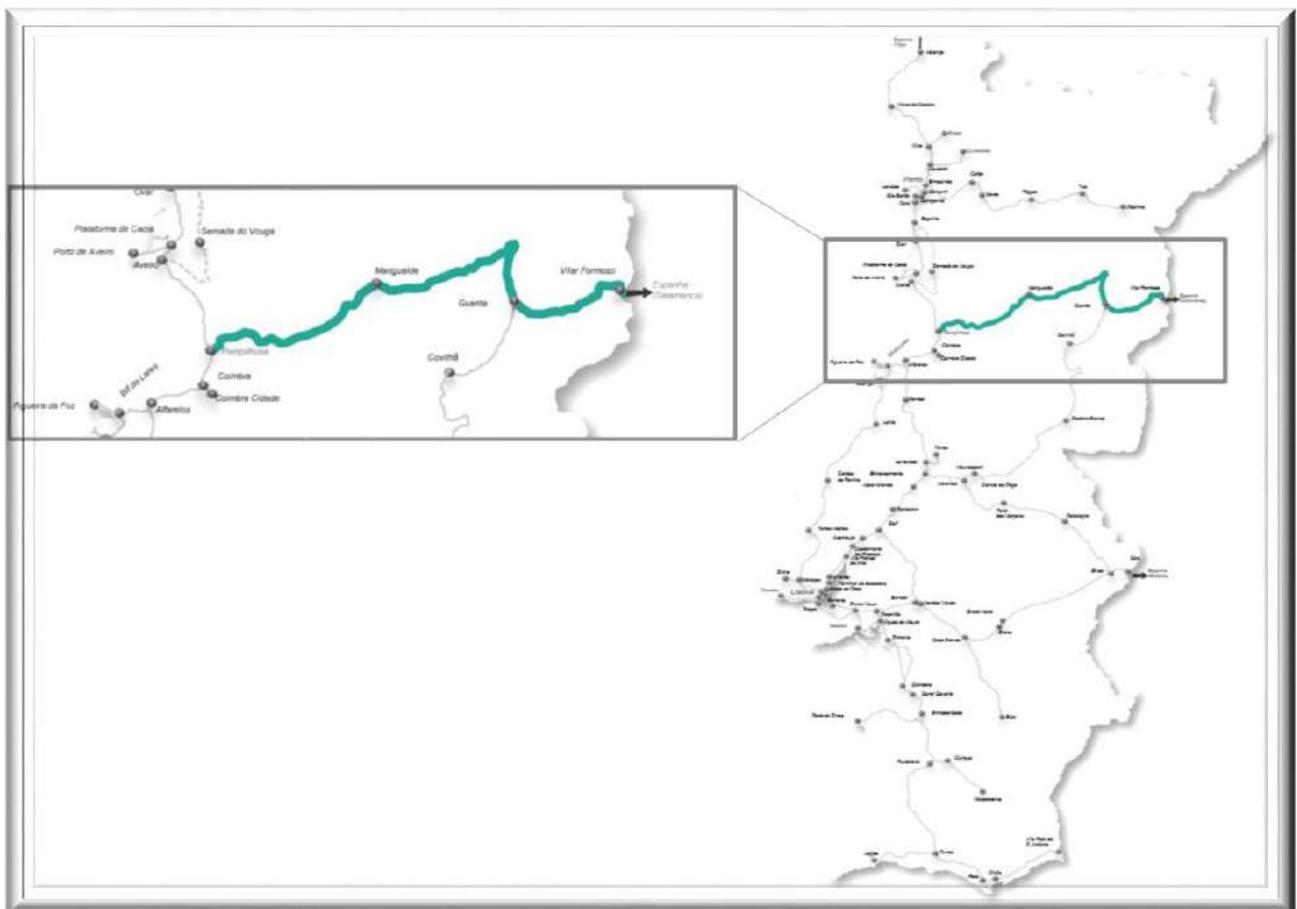
De acuerdo con las estimaciones señaladas por Infraestructuras de Portugal, el tiempo de viaje directo entre Oporto y Vigo será de 60 minutos, una vez concluida la Fase 1 y de 50 minutos, con la Fase 2 en servicio.

2.2

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE AVEIRO-VILAR FORMOSO

Integrado en el Corredor Atlántico, este trazado constituye la principal salida ferroviaria de mercancías de Aveiro y Porto, a través de la Linha do Norte hasta Pampilhosa y la Beira Alta hasta Vilar Formoso, donde se cruza la frontera con Fuentes de Oñoro (Salamanca).

La línea de la Beira Alta fue diseñada y construida en el siglo XIX (Inaugurada en 1882), lo que explica su sinuoso trazado. Tiene una longitud de 202 kilómetros, de los que el 97 por ciento son de vía única. Se encuentra electrificada desde la década de 1990.



Ámbito de las actuaciones en el Corredor Norte Internacional, en la línea de la Beira Alta.

En el marco del plan Ferrovía 2020 Infraestructuras de Portugal diseño para este corredor un programa de modernización, con el objetivo de poder duplicar el número de trenes en circulación, mejorar las condiciones de seguridad, tiempos de viaje y adecuarlo a los requerimientos de interoperabilidad del Corredor Atlántico, como es la posibilidad de circulación de trenes de 740 metros de longitud o la implementación del sistema de control ferroviario europeo (ETCS-ERTMS), con una inversión de 700 millones de euros.

Actuaciones en marcha

Las actuaciones previstas incluyen la renovación integral de la vía con traviesas polivalentes, mejora en drenajes, tratamiento en túneles y viaductos, construcción de pequeñas variantes, supresión de todos los pasos a nivel, instalación de nueva señalización electrónica, creación de estaciones que permitan el cruce de trenes mercantes de 750 metros y otras intervenciones. Las obras de renovación de la vía se han distribuido en seis tramos:

- Pampilhosa-Santa Comba de Dão. 35,1km. Fecha de inicio de obras 20-1-2021, con un plazo de 810 días según contrato. Se encuentra en ejecución.
 - Incluye el ramal de conexión directa con la Linha do Norte en Mealhada, con una longitud de 3,1 kilómetros de los que 1.250 metros son en viaducto.
 - La ampliación de la estación de Mortágua, para permitir el cruce de mercantes de 750 metros.
- Santa Comba de Dão-Mangualde. 43 km. Fecha de adjudicación 23-12-20, con un plazo de 760 días. En ejecución.
- Mangualde-Celorico da Beira. 39,4 km. Fecha de adjudicación, 28-9-2021. Plazo de 760 días. En ejecución.
- Celorico da Beira-Guarda. 38.4 km. Adjudicado en agosto de 2021 con un plazo de 751 días. En ejecución.
- Guarda-Cerdeira. 19,6 km 19,6 km. Adjudicado el 26 de julio de 2019, con un plazo de ejecución de 294 días. Finalizado.
- Cerdeira-Vilar Formoso. 26.1 km. Inicio de las obras 15-6-2021. Plazo de 729 días. En ejecución.

Todos los tramos en obras han excedido el plazo de ejecución que fijaban los respectivos contratos. IP prevé la finalización de todas las obras para el primer trimestre de 2025.

2.3

LINHA DO DOURO

“O Caminho de Ferro foi uma revolução. Se todas fossen assim...” Una placa con esa inscripción conmemora en la estación de Peso da Régua, la llegada del primer convoy a esa ciudad, en julio de 1879. En verdad que para Régua y todo el valle del río que le da nombre la Linha do Douro fue una gran revolución económica y social, además de la salida más rápida para pasajeros y mercancías desde Porto a Madrid y a Francia durante décadas. Con una longitud total de algo más de 200 kilómetros, esta línea inicia su itinerario en Ermesinde, donde entronca con la Linha do Minho y finalizaba en Barca D’Alva, donde conectaba con la línea internacional de Barca D’Alva-La Fuente de San Esteban (Salamanca) desde la que los trenes podían seguir a Madrid o a París, vía Hendaya. El 1 de enero de 1985 el gobierno español cerró la línea de La Fuente de San Esteban desde La Fregeneda. Tres años después, en octubre de 1988, es cerrado el tramo Pocinho-Barca D’Alva.

Además de su importancia para el desarrollo económico del valle del Douro, esta línea servía de punto de partida para cuatro ramales de vía estrecha: las líneas del Tâmega, Corgo, Túa y Sabor, con las que la red ferroviaria se extendía hasta Arcos de Baúlhe, Vila Real y Chaves, Bragança y Miranda do Douro, respectivamente.



Estación de Peso da Régua.

Situación actual

La línea tiene en la actualidad una longitud de 164,4 kilómetros, distancia que media entre las estaciones de Ermesinde y Pocinho. Su vía es de ancho ibérico y cuenta con vía única en 126,9 kilómetros y 37,6 de vía doble. Los primeros 51,5 kilómetros están electrificados con catenaria de 25 kV, entre Ermesinde y Caíde y la línea soporta cargas de 22,5 toneladas por eje salvo entre Régua y Pocinho que tiene una carga máxima autorizada de 18 toneladas por eje. En cuanto a velocidades máximas, salvo 36,8 kilómetro que tienen límites entre 90 y 120 kilómetros por hora, el resto de la infraestructura está grafiada para velocidades máximas entre 50 y 90 kilómetros por hora.

Actuaciones previstas

Infraestructuras de Portugal tiene en marcha diversas actuaciones encaminadas a la modernización de la línea, planificadas en el PNI 2030, con una inversión total de 500 millones de euros. Las principales intervenciones son:

- Electrificación y modernización entre Caíde y Pocinho.
- Instalación de señalización electrónica, incluido el sistema ATP de control automático de velocidad.
- Automatización de pasos a nivel.
- Aumento de la longitud de los andenes a 150 metros, salvo en Régua que se prolongarán hasta los 200 metros.
- Dotar toda la línea de capacidad para la circulación de trenes con cargas máximas de 22,5 toneladas por eje. En la actualidad solo se cumple entre Ermesinde y Régua.

Situación actual

El 13 de enero de 2025 fue firmado el contrato para la electrificación del tramo de 43 kilómetros Caíde-Régua, que incluye además los trabajos de acondicionamiento de la infraestructura para su implementación, lo que implica el rebaje de la plataforma en túneles, tratamiento de drenajes, estabilización de taludes, etcétera, por importe de 110.742.152,27 euros y un plazo de ejecución de 36 meses, lo que sitúa la finalización de las obras adjudicadas en el primer semestre de 2028.

2.4

LINHA DO VOUGA

La Linha do Vouga es el único trazado ferroviario en vía métrica que continua en servicio en Portugal, aunque con una extensión notablemente menguada respecto a los 177,7 kilómetros que tenía cuando entró en servicio en toda su longitud, en 1914. En ese momento, además de la línea propiamente dicha entre Espinho y Viseu (140 kilómetros) ya se había integrado en la misma el ramal de Aveiro, de 37,7 kilómetros.

En 1990 fue cerrado el tramo de 79 kilómetros entre Sernada do Vouga y Viseu. Tras la crisis financiera de 2008, a principios de la década siguiente el gobierno se planteó el cierre total de la línea, pero hubo un gran rechazo tanto por parte de las cámaras municipales como de diferentes movimientos y colectivos sociales, logrando frenar la pretensión.

La falta de mantenimiento le fue pasando factura a una línea que ya de por sí no había sido diseñada para desarrollar grandes velocidades. En la publicación del Eixo Atlántico, “Segundo Paquete de Infraestructuras del Eixo Atlántico” (2019) se manifestaban las debilidades de una línea en la que la velocidad comercial se movía entre los 32 km/h entre Espinho y Oliveira de Azeméis y 39 entre Aveiro y Águeda.

Entre Oliveira de Azeméis y Sernada de Vouga la línea fue cerrada para los servicios de viajeros debido a los problemas de seguridad que genera su deficiente estado en 2013 y sustituidos por servicios alternativos de carretera.



Tren histórico de la Linha do Vouga que circula en verano entre Aveiro y Macinhata do Vouga (Foto CP).

Según el Directorio da Rede de Infraestructuras de Portugal, la actual línea del Vouga cuenta con una longitud total operativa de 95,9 kilómetros, con una velocidad máxima inferior a 50 km/h y carece de sistemas de control de velocidad y de comunicación tren-tierra y la gestión de la explotación se basa en el SISE (Sistema Informatizado Simplificado de Exploração), sistema que únicamente se utiliza en esta línea y en el ramal de la Mina de Neves-Corvo, únicamente para servicio de mercancías, en el municipio de Castro Verde.

Para la población de los municipios de Santa María da Feira, São João da Madeira y Oliveira de Azeméis esta línea es su única conexión ferroviaria con la Linha do Norte, aunque con transbordo ya que se trata de un trazado en vía métrica frente al ancho ibérico de la arteria principal que cruza de Porto a Lisboa. Por ese motivo, entre las propuestas realizadas para mejorar la red ferroviaria de la Región Norte, el Eixo Atlántico a través del documento antes referido de 2019 proponía un paquete de inversiones encaminadas a:

- Mejorar el trazado de la línea, en especial la geometría de vía en lo que concierne al radio de sus curvas para lograr una velocidad comercial más competitiva.
- Mejorar estaciones y apeaderos (en total son 44).
- Instalar sistemas de explotación, señalización y comunicaciones más modernos.
- Cambiar el ancho de la línea de métrico a ibérico.
- Electrificación a 25 kV.

Actuaciones en marcha

Infraestructuras de Portugal está acometiendo la renovación integral de la superestructura (balasto, traviesas y carril, ataque mecánico pesado) de la línea y la automatización de todos los pasos a nivel, tal como se recoge en el Programa Nacional de Inversiones 2030, con un importe global de 75 millones de euros. Las intervenciones fueron fraccionadas en los siguientes tramos:

- Espinho-Santa María de Feira. Pendiente de adjudicación (octubre 2024)
- Santa María de Feira-Oliveira de Azeméis. Obras finalizadas.
- Oliveira de Azeméis-Sernada do Vouga. Adjudicada y en obras (octubre 2024)
- Sernada do Vouga-Águeda. Obras finalizadas
- Águeda-Aveiro. Pendiente de adjudicación (octubre 2024)

03

**INFRAESTRUCTURAS
VIARIAS
DE GALICIA**

03

03

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE GALICIA

La comunicación viaria entre ciudades del Eixo Atlántico todavía tiene pendientes cuatro autovías:

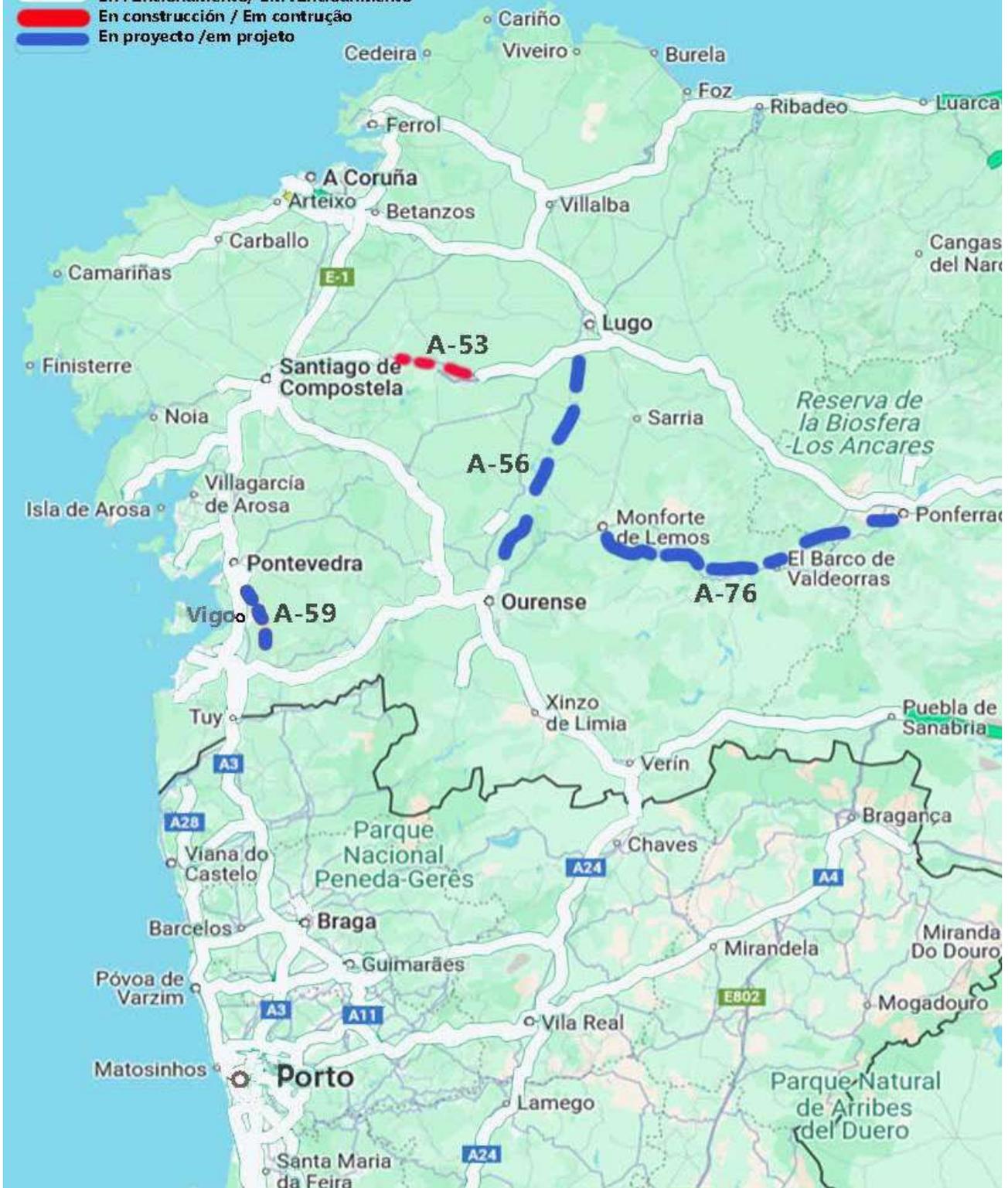
- A-54 Lugo-Santiago
- A-56 Lugo Ourense
- A-59 Pontevedra-Vigo
- A-76 Ponferrada-Ourense



Autovía A-54 Lugo-Santiago, tramo Lavacolla-Arzúa, en servicio 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

La construcción de la autovía Lugo-Santiago fue anunciada en 1992 por el entonces ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Josep Borrell. Su objetivo era facilitar una comunicación directa entre ambas ciudades, con una importante reducción del tiempo de viaje, casi a la mitad y mejorando la seguridad ante un itinerario lleno de puntos conflictivos y una elevada accidentalidad.

Se diseñó con dos carriles por sentido de 3,5 metros cada uno, arcenes exteriores de 2,5 metros, interiores de 1 metro y una mediana de 9 metros. Su longitud aproximada es de 95 kilómetros, entre el enlace con la A-6 a la altura de Nadela por el Norte y la autovía de circunvalación a Santiago (SC-20) por el Sur. Cuando comienza su construcción se estima que estará finalizada en 2010.

El primer tramo que entra en servicio es Santiago-Lavacolla, de 9 kilómetros, en 1999. En la década siguiente se produce un parón en la tramitación y ejecución de las obras. En 2015 son inaugurados los tramos desde Nadela a Palas de Rei, sumando otros 40 kilómetros. En 2019 se incorpora otro tramo de 18,5 kilómetros entre Lavacolla y Arzúa. El 3 de febrero de 2025 se inaugura el tramo Palas de Rei-Melide, de 11,7 kilómetros, tras varias modificaciones en el contrato que elevaron su cuantía y el plazo de ejecución de 60 a 92 meses.



Viaducto sobre el río Pambre, del tramo Melide-Palas de Rei, de 977 metros de longitud (ACCIONA).

Situación actual

En febrero de 2025 encuentra en obras el último tramo pendiente de finalizar, de 16,4 kilómetros entre Arzúa y Melide, que había sido licitado en 2016 y adjudicado en 2017, con un plazo de ejecución de 60 meses. El importe de la adjudicación fue de 73.216.407,19 euros (IVA excluido). Las obras comenzaron en 2018. Fue objeto de dos modificaciones de contrato en julio de 2022 y noviembre de 2024, incrementándose el plazo de ejecución a 94 meses. La previsión de su entrada en servicio se ha diferido hasta finales de 2025.

El ministerio de Transportes anunció que las obras de la autovía estarían terminadas en 2025, tras una inversión total de algo más de 700 millones de euros.

3.2

AUTOVÍA A-56 LUGO-OURENSE

La Autovía A-56 es una infraestructura viaria en construcción diseñada para unir las ciudades de Lugo y Ourense. Comparte los primeros 23 kilómetros desde Lugo hasta Guntín con la A-54 y a partir de dicho municipio lucense comienza su trazado propiamente dicho.

Los primeros estudios para la construcción de una autovía entre Lugo y Ourense se llevaron a cabo en la década de 1990 y se materializaron con la redacción de un estudio informativo que fue sometido a información pública en mayo de 2003. El Ministerio de Medio Ambiente otorga declaración de impacto ambiental favorable el 5 de abril de 2006 (publicada en el BOE del 10-5-2006) y el de Fomento aprueba definitivamente el estudio informativo el 28 de julio de 2006 (publicado en el BOE del 26-9-2006), con una inversión prevista de 525 millones de euros.

La autovía cuenta con una longitud aproximada de 70 kilómetros, incluida la Variante Norte de Ourense que la conecta con la A-52. Se diseña con dos carriles por sentido de 3,5 metros cada uno, arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de 1 metro y una mediana de diez metros.



Tramo de autovía en servicio desde 2020 a su paso por A Barrela.

Situación actual

Para su ejecución, la A 56 fue fraccionada en los siguientes tramos en los que se señala la situación en la que se encuentra cada uno de ellos:

- Guntín-Narón (Portomarín). Proyecto constructivo aprobado el 23-12-2009 (BOE 1-2-2010).
- Narón-Taboada. Proyecto constructivo aprobado el 19-5-2009 (BOE 19-6-2009).
- Taboada-Chantada. Proyecto constructivo aprobado el 8-5-2009 (BOE 2-6-2009).
- Chantada-A Barrela (Carballedo). Proyecto constructivo aprobado el 2-12-2009 (BOE 23-12-2009).
- A Barrela-San Martiño (Vilamarín). En servicio desde el 23-9-2020.
- San Martiño-Cambeo (Coles). Redacción del proyecto paralizada en julio de 2022 se encuentra en trámite de resolución del contrato para licitarlo nuevamente.
- Cambeo-Casilla (Ourense). Proyecto constructivo aprobado el 6-3-2023 (BOE 30-3-2023).

- Casilla-Eiras Vedras (Variante Norte de Ourense con la A-52). Este tramo está fraccionado en dos subtramos:
 - Casilla-Quintela. Proyecto constructivo aprobado provisionalmente el 20-12-2023 (BOE 28-12-2023).
 - Quintela-Eirasvedras. En ejecución. Firmada el acta de replanteo e inicio de obras el 16-9-22, con un plazo de ejecución de 30 meses y finalización, según el contrato en marzo de 2025. Sin embargo, permanecieron paralizadas hasta el segundo semestre de 2024 por lo que no se espera que concluyan antes del segundo semestre de 2026.

3.3

AUTOVÍA A-59 PONTEVEDRA-VIGO

La Autovía A-59 se planteó como alternativa sin peaje a la AP-9 para comunicar las ciudades de Pontevedra y Vigo. Con una longitud aproximada de 23 kilómetros y un presupuesto de licitación de algo más de 292 millones de euros (IVA excluido) a valor de 2010.

Esta autovía conecta con la A-57 de circunvalación de Pontevedra, en Vilaboa, y la AP-9 en Peinador. Sobre el papel se ha diseñado como una vía de doble carril por calzada, de 3,5 metros cada uno, arcones exteriores de 2,5 metros e interiores de 1,5. Está dividida en tres tramos:

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

Situación actual

El 20 de diciembre de 2010 fueron aprobados provisionalmente los proyectos de los tres tramos de la autovía (BOE 18-1-2011). Desde entonces no ha habido ninguna otra actuación.

3.4

AUTOVÍA A76 PONFERRADA-OURENSE

La primera propuesta de una autovía que una las ciudades de Ponferrada y Ourense se hace en el programa electoral del PSOE en la campaña de las elecciones generales de 2004. La autovía A76, que así pasa a denominarse es incluida en el el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020, dentro del Programa de Actuaciones de la Red Básica de Altas Prestaciones de Carreteras de titularidad del Estado. En 2005 se licita el contrato para la redacción de su estudio informativo que será adjudicado en enero de 2006 a la consultora Prointec por 945.629 euros.

De acuerdo con dicho estudio informativo, la autovía tendrá una longitud de 126,07 kilómetros, de los que 14,04 discurren en viaducto y 9,02 en túnel. La plataforma tiene dos carriles por calzada de 3,5 metros cada uno, además de un arcén exterior de 2,5 metros y uno interior de 1,5.

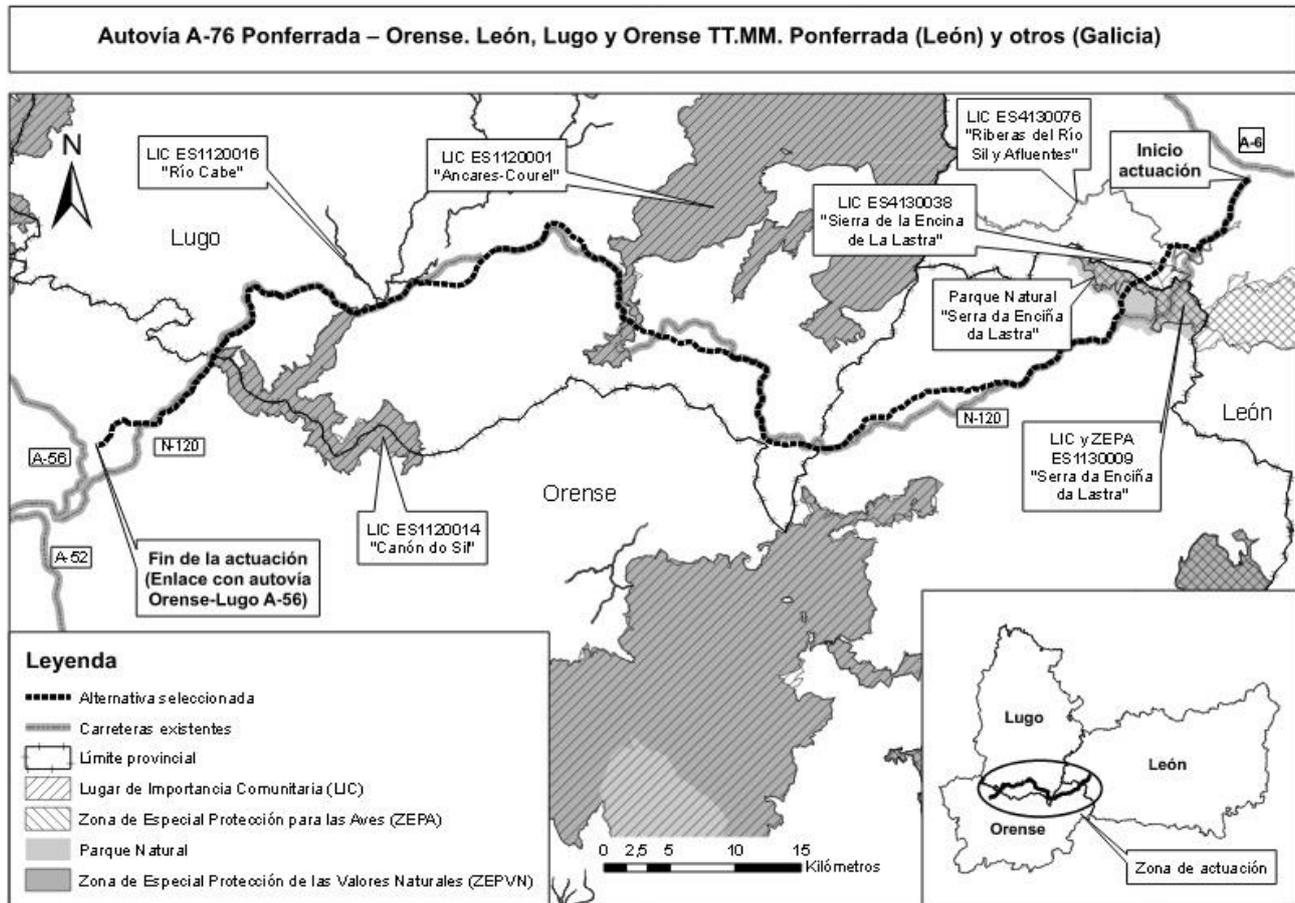


Gráfico de la A76 recogido en la declaración de impacto ambiental (BOE 14 de agosto de 2013).

El 24 de julio de 2013, el secretario de estado de Medio Ambiente formula declaración de impacto ambiental favorable, que será publicada en el BOE del 14 de agosto siguiente.

El 12 de diciembre de 2013 el estudio informativo, con la alternativa propuesta con una longitud total de 125,3 kilómetros es aprobado definitivamente y se publica en el BOE del 8 de febrero de 2014, con un presupuesto de licitación de 1.221,64 millones de euros de 2013 (IVA incluido), cuya construcción se reparte en doce tramos de los que diez se encuentran en Galicia. El diciembre de 2014 comienza la redacción del proyecto constructivo del primer tramo gallego entre A Veiga de Cascallá (Rubiá) y O Barco de Valdeorras, que es sometido a información pública y aprobado el 25 de abril de 2018. En 2020 es sometido a un nuevo trámite de información pública.

Actuaciones llevadas a cabo

- Tramo A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, proyecto constructivo redactado, aprobado provisionalmente el 17 de julio de 2017. Pendiente de aprobación definitiva y licitación de las obras.
- Tramo Monforte Este-Babela. Redacción del proyecto constructivo adjudicada el 19 de julio de 2018, con un plazo de ejecución de 18 meses. Se encuentra pendiente de aprobación provisional y ser sometido a información pública.
- El resto de los tramos están pendientes de la redacción de sus respectivos proyectos constructivos.

Situación actual

Veinte años después de la inclusión de este proyecto en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte 2005-2020 no se ha materializado ni un solo kilómetro de esta autovía que es reiteradamente reivindicada no solo como conexión de Galicia con la meseta norte sino también como medio para lograr una mejor comunicación de Valdeorras con su capital de provincia y el resto de Galicia.

04

**ACTUACIONES
EN INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS
EN GALICIA**

04

04

ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN GALICIA

TRAMO	ACTUACIONES Y FECHA DE INICIO DE SU TRAMITACIÓN	PRESUPUESTO	SITUACIÓN ACTUAL	FECHA DE PUBLICACIÓN DEL ÚLTIMO TRÁMITE	FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES
A Coruña Ferrol	Baipás de Betanzos BOE 2-1-2019: licitación del contrato para la redacción del estudio informativo	25.819.460,81 euros	Aprobación provisional del Estudio informativo e información pública	Información pública de 30 días hábiles desde su publicación en el BOE 18-11-2024 hasta el 3 de enero de 2025	Sin concretar. Pendiente de aprobación definitiva y licitación de obras
Bifurcación Arcade Redondela	1-Renovación integral y electrificación del tramo 2-Baipás de conexión con la línea 810 (Monforte-Chapela) BOE 1-7-2020	1-17.266.609,36 euros 2- 13.704.311,72 euros	1-Anuncio en el DOUE de información previa de licitación 2-Aprobación provisional e información pública del estudio informativo	1-23-2-2024 anuncio DOUE 2-Información pública BOE 18-11-2024 hasta el 3 de enero 2025	Sin concretar. 1. Pendiente de licitación de obras 2. Pendiente de aprobación definitiva y licitación de obras
Salida Sur Vigo O Porriño	Estudio informativo de la salida Sur de Vigo BOE 24-3-2000	730.750 euros (estudio) 688 millones de euros (construcción, según previsiones del M de Transportes)	Pendiente de aprobación provisional e información pública	BOE 19-6-2023 Formalización del contrato para la redacción del estudio informativo	Sin concretar

TRAMO	ACTUACIONES Y FECHA DE INICIO DE SU TRAMITACIÓN	PRESUPUESTO	SITUACIÓN ACTUAL	FECHA DE PUBLICACIÓN DEL ÚLTIMO TRÁMITE	FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES
O Porriño Frontera Portugal	Estudio informativo tramo Porriño-Frontera. 17-12-2008 (aprobación provisional)	Sin datos	Pendiente de licitación de un nuevo estudio informativo	Declaración de Impacto Ambiental favorable, publicada en el BOE el 10-10-2011, caducada	Sin concretar
Ourense-Monforte Monforte-Lugo	Electrificación Monforte Lugo y renovación elect. Ourense-Monforte. Adecuación infraestructura, renovación vía, vías de apartado 750 m. nueva señalización e instalac. de seguridad y supresión 36 pasos a nivel Licitación proyecto pasos a nivel 8-1-2018	546 millones de euros repartidos en 71 licitaciones de otros tantos contratos	Siguen en ejecución las obras entre Ourense y Lugo. La supresión de pasos a nivel está en distintas fases, (ejecución, adjudicación y licitación)	16-12 2024, licitación de 6 pasos a nivel en Lugo y 4 en Sarria. 19-12-2024, adjudicación de 2 pasos a nivel en Ourense y 5 en Sarria (Plataforma de Contratación del Sector Público)	Tramo Ourense-Monforte (salvo pasos a nivel), primer trimestre de 2025, Tramo Monforte-Lugo (salvo pasos a nivel) primer semestre 2026 según Declaración de Red Adif 2025
Vigo-Ourense	Mejora de infraestructura y vía de la línea entre Vigo Guixar y Ourense, renovación catenaria, supresión del paso a nivel de O Porriño y ampliación de vías de apartado. 14-1-2019 Encomienda a INECO redacción proyecto de mejora de infraestructura y vía	265 millones de euros	Ampliación de vía de apartado en As Gándaras, concluida. Adjudicadas las obras de renovación de infraestructura y vía entre Vigo y Redondela (1) y entre Guillarei y Redondela (2)	1-Fecha de adjudicación, 28-11-2024 por 27.067.969,56 euros 2-Fecha de adjudicación 28-1-2025 por 40.550.000 euros	1-Tercer trimestre 2026, 2- Primer semestre de 2027, según Declaración de Red Adif 2025. La Declaración de Red es el documento que expone las características de la infraestructura y en él figura la situación en la que se encuentran las obras en marcha o planificadas

TRAMO	ACTUACIONES Y FECHA DE INICIO DE SU TRAMITACIÓN	PRESUPUESTO	SITUACIÓN ACTUAL	FECHA DE PUBLICACIÓN DEL ÚLTIMO TRÁMITE	FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES
Ramal Guillarei Frontera con Portugal	Electrificación del ramal y baipás de Guillarei Renovación de infraestructura y vía 11-12-2018 licitación de obras de electrificación	Electrificación y actuaciones complementarias, 2,5 millones de euros. Renovación de infraestructura y vía 8.785.399,75 euros	Obras finalizadas		27-7-2020 (electrificación) y 4-3-2024 (renovación de infraestructura y vía)
A Coruña-Lugo	Sin actuaciones en trámite o ejecución	Sin presupuesto consignado	No se encuentra en tramitación, todavía	No hubo	Sin concretar
Monforte-León (hasta Covas)	1- Ampliación de vías de apartado en 3 estaciones. BOE 7-11-2019 2- Mejora de infraestructura y renovación de vía BOE 30-01-2020	1- (proyecto) 914.812,09 euros. 2- (proyecto) 2.475.691,03 euros	Los contratos fueron modificados en ambos proyectos ampliando su plazo a 50 (1) y 48 meses	Modificación de contratos publicados en la Plataforma de Contratación del Sector Público 28-10-24 (1) y 4-11-24 (2)	Sin concretar. Pendiente de finalización de proyectos y licitación de obras
Corredor Lugo-Santiago	Licitación de Estudio de viabilidad y definición del corredor ferroviario BOE 28-8-2024	350.000 euros	Licitación en fase de evaluación, previa a la adjudicación	Anuncio de adjudicación del estudio: 19-2-25	2º semestre de 2026 para la redacción del estudio, según plazo de ejecución de 18 meses

05

**ACTUACIONES
EN INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS
EN PORTUGAL**

05

05

ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN PORTUGAL

TRAMO	ACTUACIONES Y FECHA DE INICIO DE SU TRAMITACIÓN	PRESUPUESTO	SITUACIÓN ACTUAL	FECHA DE PUBLICACIÓN DEL ÚLTIMO TRÁMITE	FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES
Línea Alta Velocidad Porto-Lisboa Tramo Porto-Oiã	Redacción del proyecto constructivo y ejecución de obras 12-1-2024 Lanzamiento del concurso	1.978 millones de euros	Pendiente de entrada en vigor del contrato, prevista para julio de 2025	10-10-2024. Anuncio de la adjudicación del contrato	2030, según cronograma de Infraestructuras de Portugal. (IP)
Línea Alta Velocidad Porto-Valença Fase 1 Porto-Aeroporto Sa Carneiro Braga-Valença	1-Redacción de Estudios Ambientales lote B (Braga-Valença) 5-2-2024 publicación de cuaderno de encargos. 2-Estudio funcional y actualización de flujos de movilidad corredor Porto-Vigo 18-6-24 licitación	1-424.915 euros 2- 825.000 euros	1- Infraestructuras de Portugal adjudica y formaliza el contrato 2-La AEIE-AVEP adjudica y formaliza el contrato	1. 4-4-2024 fecha de formalización del contrato 2. 17-12-2024 fecha de formalización del contrato	Según el cronograma de IP Estudios y evaluación ambiental 2026. Lanzamiento de concurso y adjudicación 2026-2028 Redacción proyecto y ejecución de obras 2028-2032
Línea Alta Velocidad Porto-Valença Fase 2 Sa Carneiro-Nine	Sin actuaciones	Sin concretar	Sin actuaciones en marcha	Sin concretar	Según el cronograma de IP Después de 2032

TRAMO	ACTUACIONES Y FECHA DE INICIO DE SU TRAMITACIÓN	PRESUPUESTO	SITUACIÓN ACTUAL	FECHA DE PUBLICACIÓN DEL ÚLTIMO TRÁMITE	FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES
Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso	Renovación de vía e infraestructura, nueva señalización, implantación ETCS y vías de apartado de 750 metros Ferrovía 2020 Diário da República n.º 162/2015 20-8-2015	700 millones de euros	Obras en ejecución en cinco tramos y finalizadas entre Guarda y Cerdeira	28-9-2021, adjudicación del tramo Mangualde-Celorico da Beira	Primer trimestre de 2025, según declaración del presidente de IP en la Comisión de Obras Públicas de la Asamblea de la República el 16 de octubre de 2024
Linha do Douro	Electrificación y modernización de vía entre Caíde y Pocinho, automatización de pasos a nivel aumento de longitud de andenes y ampliar a 22,5 toneladas/eje el peso máximo entre Régua y Pocinho. PNI 2030 Diário da República 161/2019	500 millones de euros	Adjudicadas las obras de la electrificación y acondicionamiento de la infraestructura entre Caíde y Régua, por importe de 110.742.152,27 euros	13-1-2025 fecha de formalización del contrato	36 meses, según contrato formalizado el 13 de enero para las obras adjudicadas, con una estimación de finalización para el primer semestre de 2028
Linha do Vouga	1. Renovación integral de vía y automatización de pasos a nivel. 2. Estudio de demanda y alternativas sobre posible cambio de ancho PNI 2030 Diário da República 161/2019	75 millones de euros	Finalizados 2 de los 5 tramos. 1 en obras y 2 pendientes de adjudicación	Formalización del contrato del estudio de demanda y alternativas al actual ancho métrico el 27-11-2024	Según el cronograma de IP en 2026

06

**ACTUACIONES
EN INFRAESTRUCTURAS
VIARIAS
EN GALICIA**

06

ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN GALICIA

AUTOVÍA	ACTUACIONES Y FECHA DE INICIO DE SU TRAMITACIÓN	PRESUPUESTO	SITUACIÓN ACTUAL	FECHA DE PUBLICACIÓN DEL ÚLTIMO TRÁMITE	FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES
A-54 Lugo-Santiago	1992, inicio del proyecto. 1996, inicio de las obras	700 millones de euros	1 tramo (Arzúa-Melide) en obras. El resto se encuentra en servicio	3-2-2025. Entrada en servicio del tramo Melide-Palas de Rei	Finales 2025, según cronograma Ministerio de Transportes
A-56 Lugo Ourense	Segunda mitad de la década de 1990. Aprobación del estudio informativo BOE 26-9-2006	525 millones de euros, según estudio informativo de 2006	En servicio el tramo A Barrela-San Martiño desde 2020. En obras subtramo Quintela-Eirasvedras. Resto, pendiente de licitación de obras salvo San Martiño-Cambeo, con redacción paralizada	Aprobación provisional del proyecto del tramo Casilla-Quintela BOE 28-12-23	Se desconoce. La mayor parte de la autovía no ha pasado a la fase de licitación de las obras
A-59 Pontevedra-Vigo	Se aprueban provisionalmente los proyectos de sus tres tramos el 20-12-2010	292 millones de euros de 2010	No ha habido avances desde la aprobación provisional de los proyectos de sus tres tramos	BOE 18-1-2011 Publicación de la aprobación provisional	Se desconoce. Todavía no hay proyectos definitivos

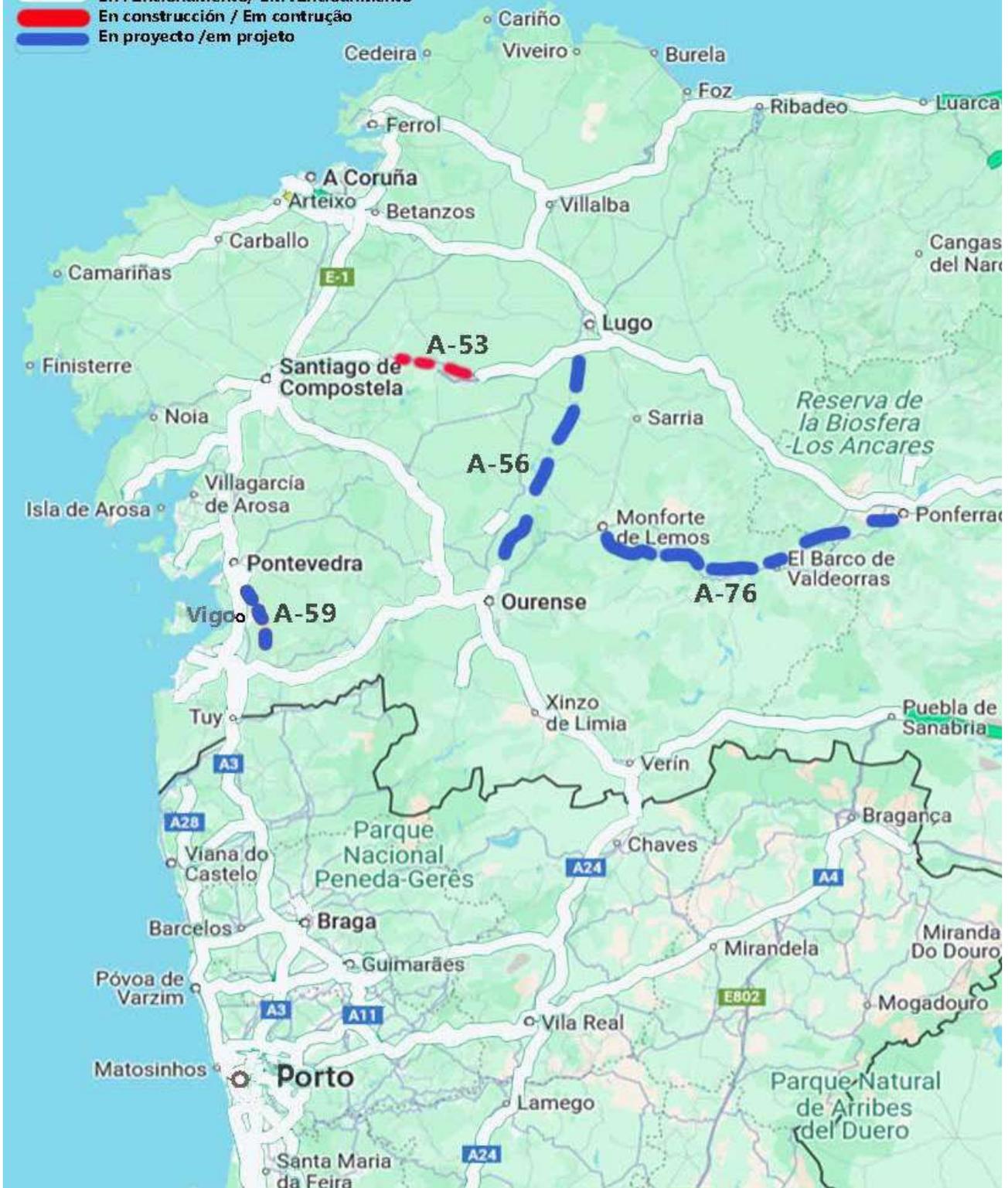
AUTOVÍA	ACTUACIONES Y FECHA DE INICIO DE SU TRAMITACIÓN	PRESUPUESTO	SITUACIÓN ACTUAL	FECHA DE PUBLICACIÓN DEL ÚLTIMO TRÁMITE	FECHA DE FINALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES
<p>A-76 Ponferrada-Ourense</p>	<p>2005 inclusión en el PEIT 2005-2020 y licitación del estudio informativo</p>	<p>1.221,64 millones de euros (de 2013 según estudio informativo aprobado definitivamente el 12-12-2013)</p>	<p>Proyecto constructivo redactado y pendiente aprobación definitiva en el tramo A Veiga de Cascallá-O Barco. Pendiente de información pública el proyecto del tramo Monforte Este-Babela. El resto están pendientes de redacción</p>	<p>19 de julio de 2018 Adjudicación de la redacción del proyecto Monforte-Babela</p>	<p>Sin concretar. No hay ningún tramo con obras licitadas en Galicia</p>

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 DE LA
SECRETARÍA GENERAL**

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.

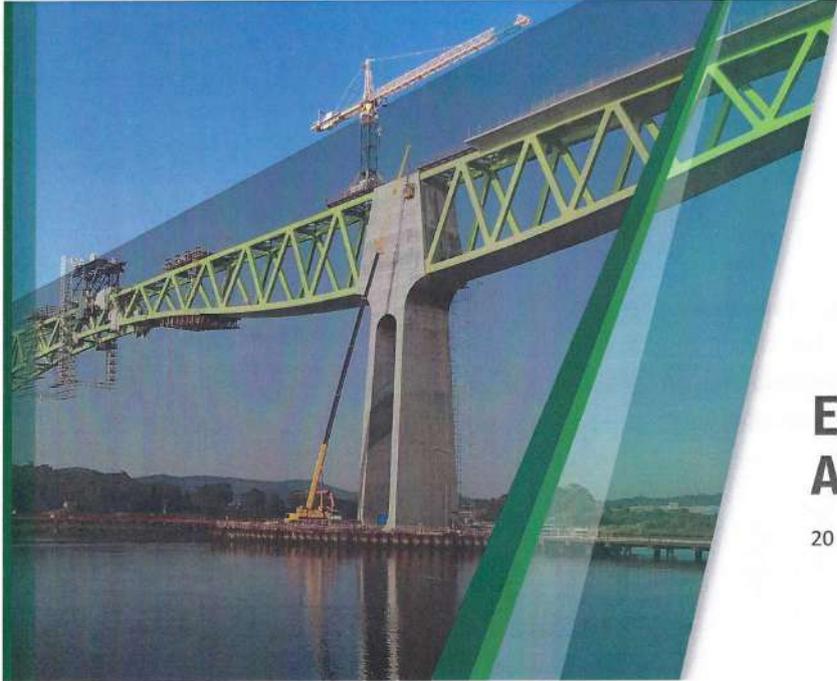
Espero haber aclarado tus cuestiones, desde el Ministerio de Fomento seguimos trabajando en la mejora de las infraestructuras de Galicia.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by a large loop and a long horizontal stroke.

-Julio Gómez-Pomar Rodríguez-

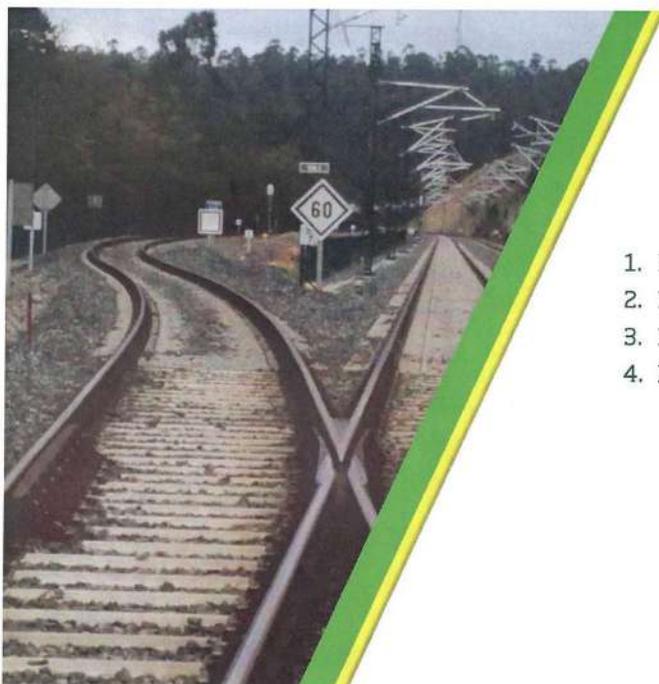
**ANEXO I
DOCUMENTO
EL CORREDOR ATLÁNTICO – 2019**

ANEXO I
DOCUMENTO EL CORREDOR ATLÁNTICO – 2019

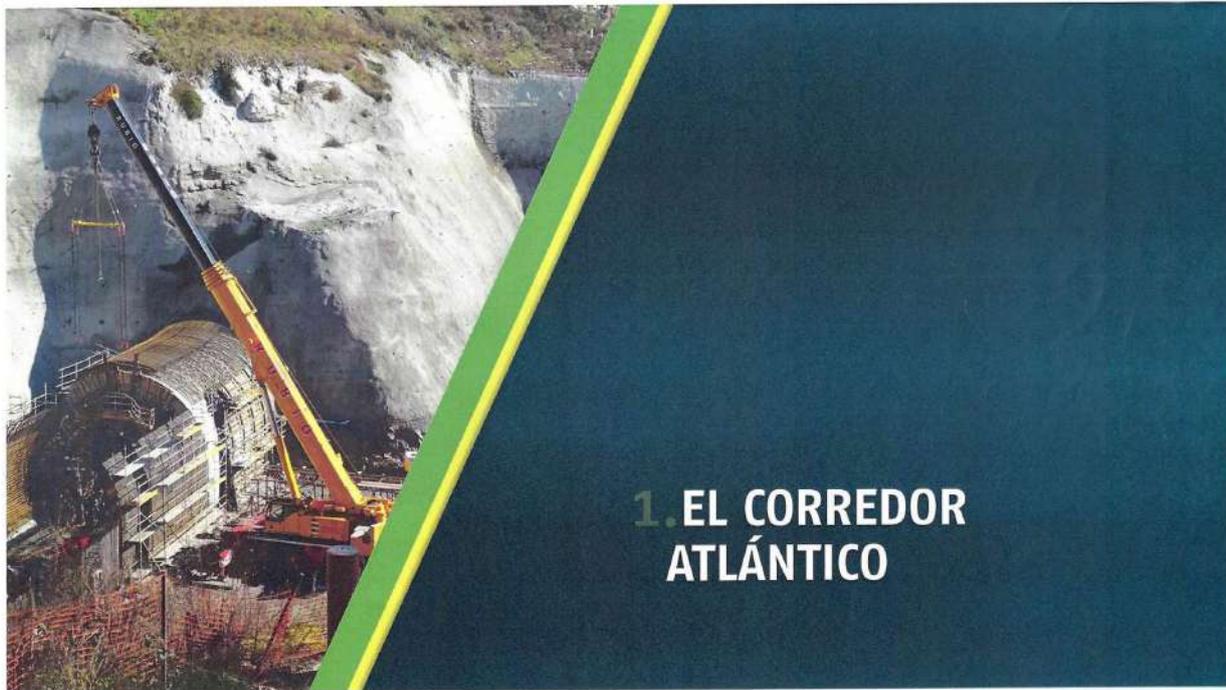


EL CORREDOR ATLÁNTICO

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



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

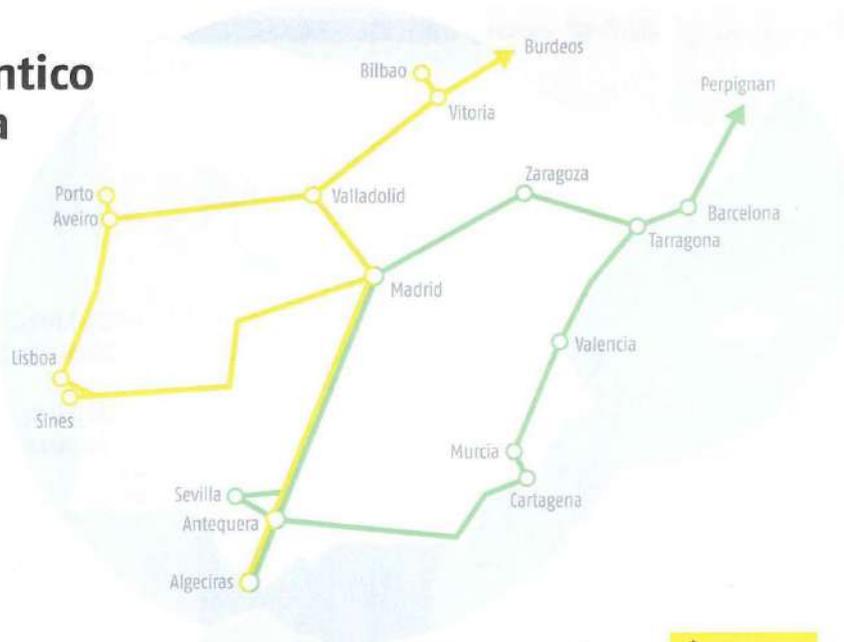
5



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

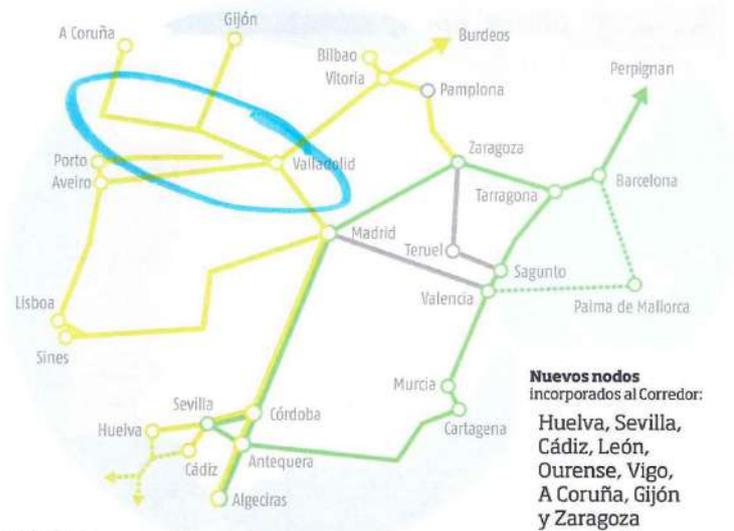


Propuesta de modificación del Corredor Atlántico de la Red Básica

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



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



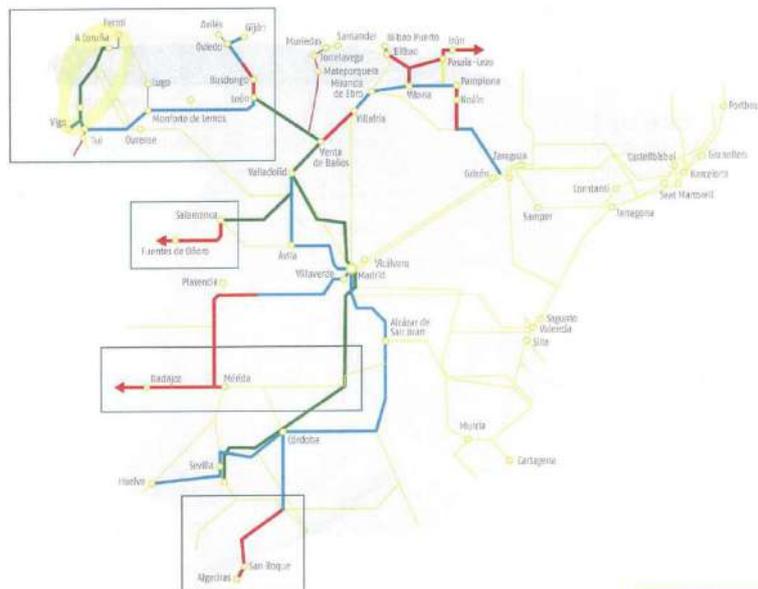
Actualmente se está definiendo la postura común sobre la modificación

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

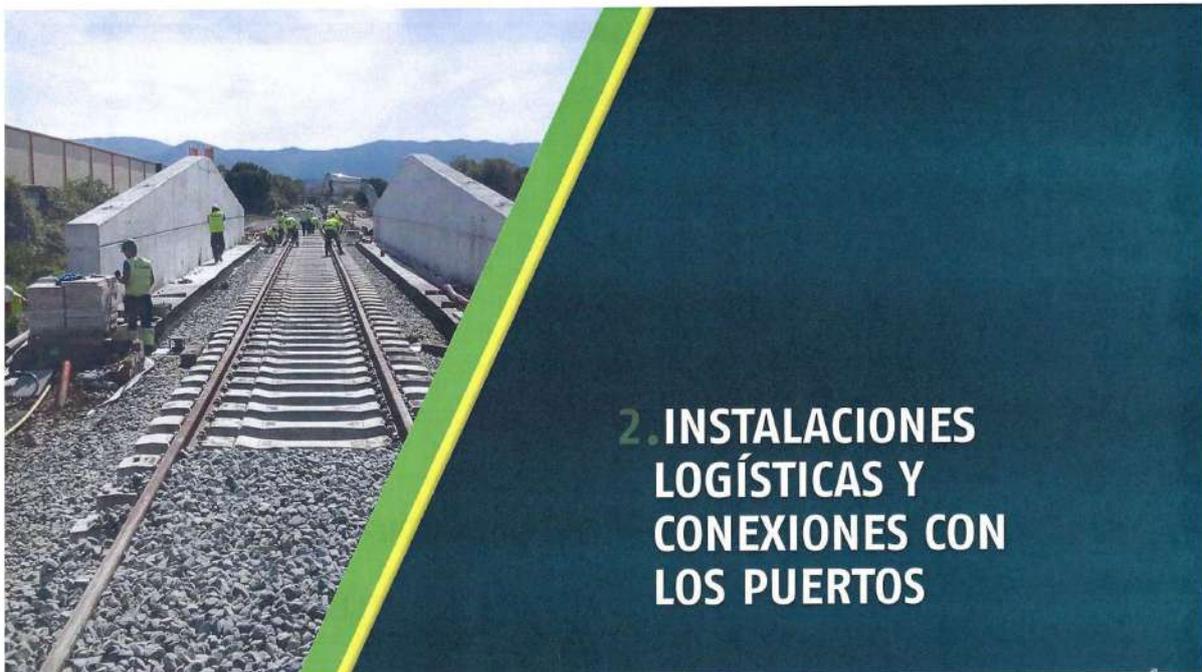
10

La red ferroviaria en el Corredor Atlántico

La implantación del **ancho estándar europeo**:

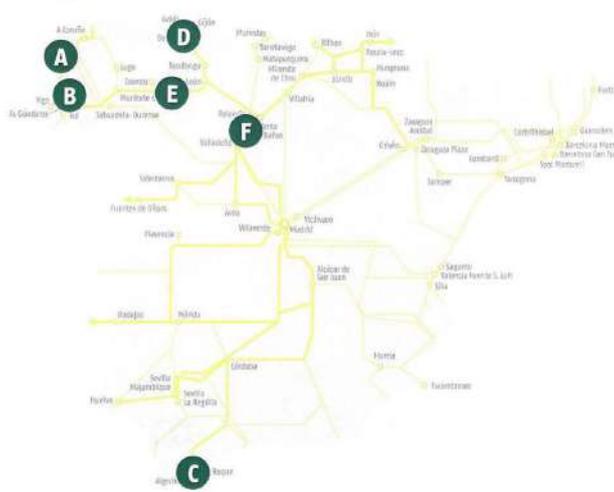
- **No es un requisito de la red básica ferroviaria**, si bien se prevé el despliegue progresivo del mismo a medio y largo plazo
- En una **primera etapa**, solo se prevé para:
 - Las nuevas infraestructuras especialmente construidas para **servicios de viajeros en alta velocidad**
 - Para **mercancías**,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

11



2. INSTALACIONES LOGÍSTICAS Y CONEXIONES CON LOS PUERTOS

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

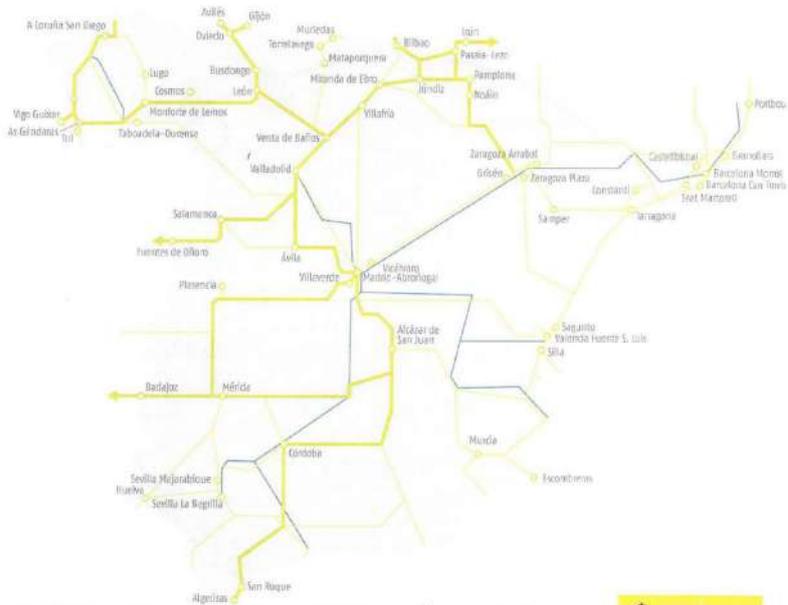
Hasta **seis líneas** principales en el ámbito del Corredor Atlántico tienen tráfico mayoritario de mercancías.



14



Terminales de transporte de mercancías de Adif

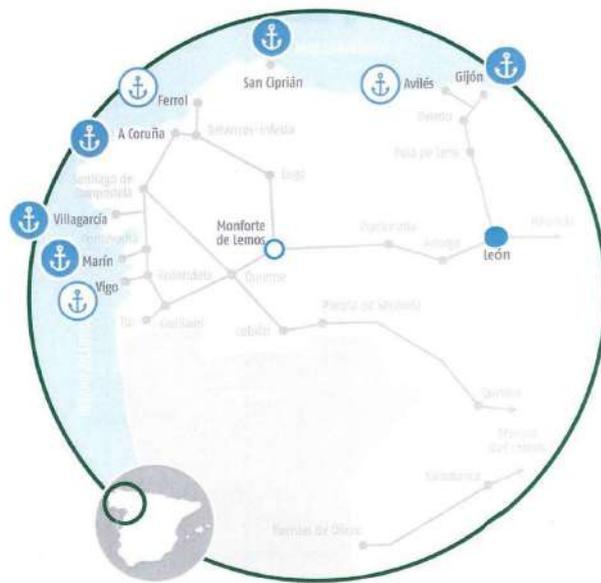


15



Zona Noroeste. Infraestructura logística

-  Red TEN-T Global
- 
-  Red TEN-T Básica
- 



16



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.

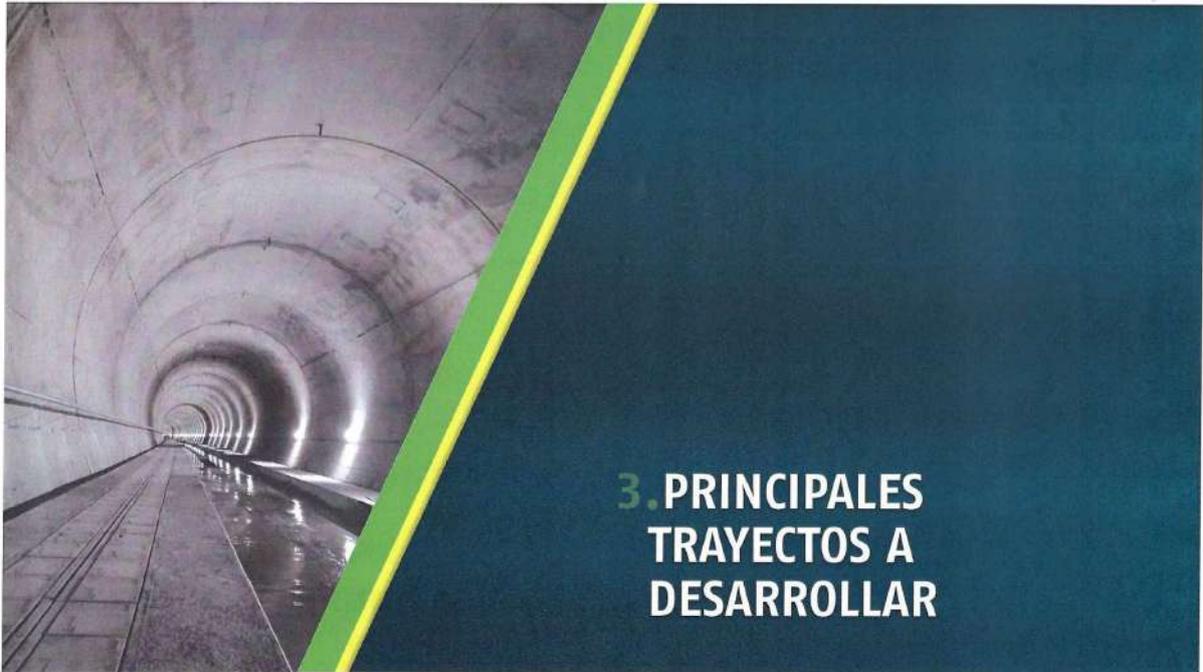
- Las Autoridades Portuarias contribuyen a invertir en accesos terrestres a los puertos en la medida de sus posibilidades.



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 gálbos
- 3 Eje Monforte-Ferrol/Coruña: aumento longitud trenes, adecuación de gálbos 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

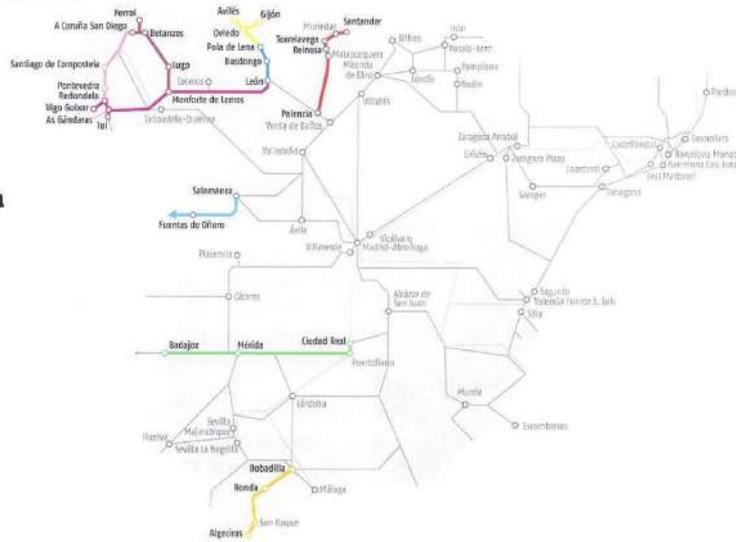
- Salamanca - Fuentes de Oñoro

Extremadura

- Mérida - Puertollano

Andalucía

- Bobadilla - Algeciras



21

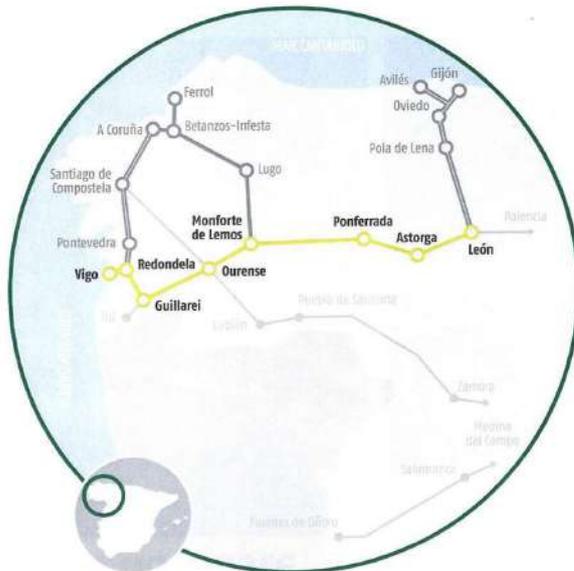
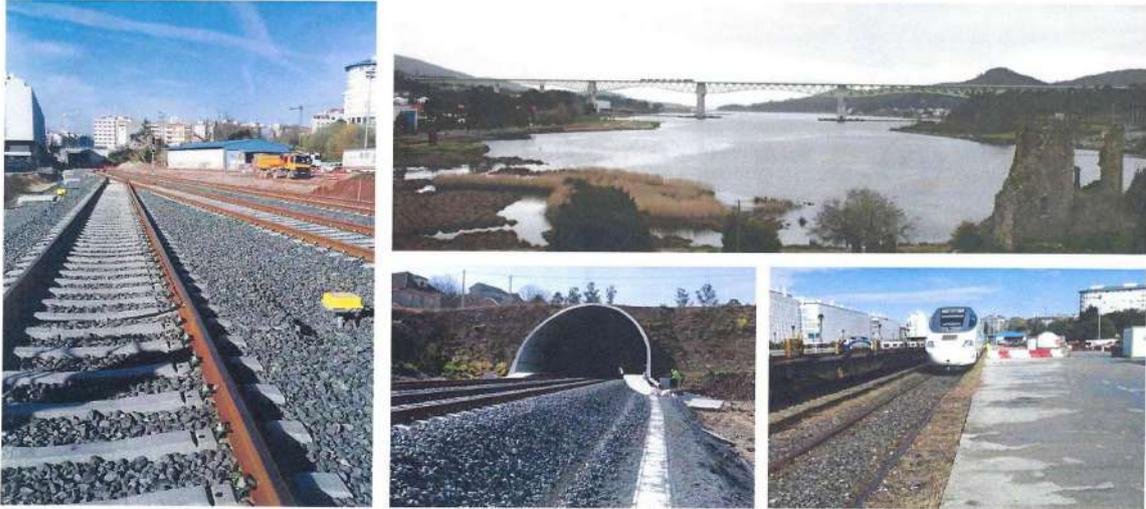


Migración del ancho ibérico al estándar UIC

- 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.

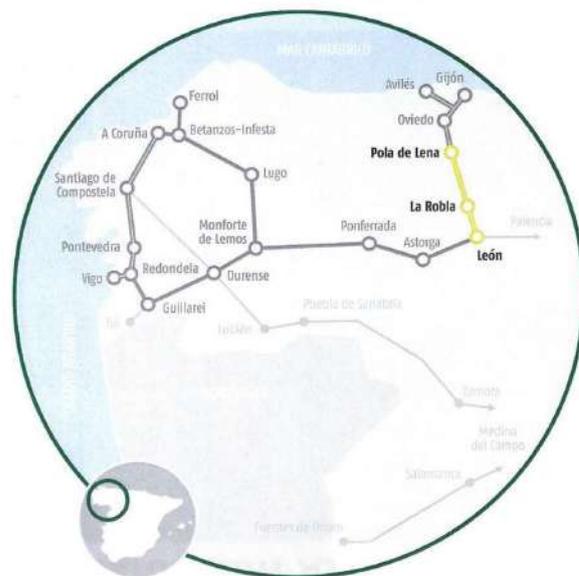
Supone una de las dos conexiones ferroviarias de Galicia con el centro peninsular, y conecta con Ponferrada, Astorga y León.

- | | |
|---|--|
| 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



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

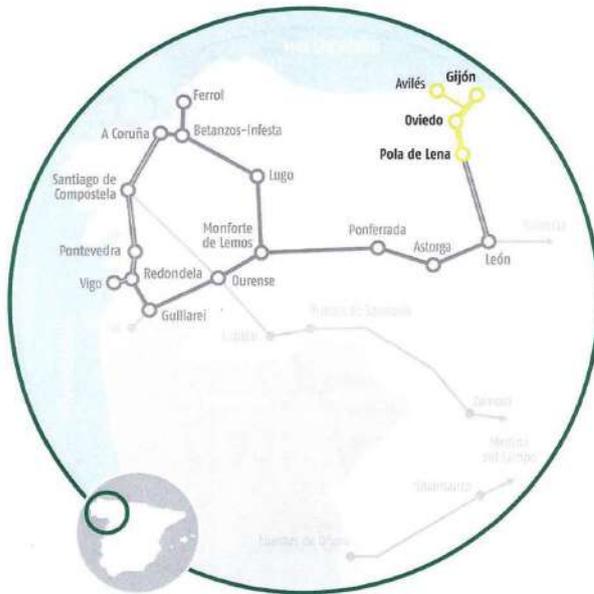
Aumento de la capacidad por vía doble

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.

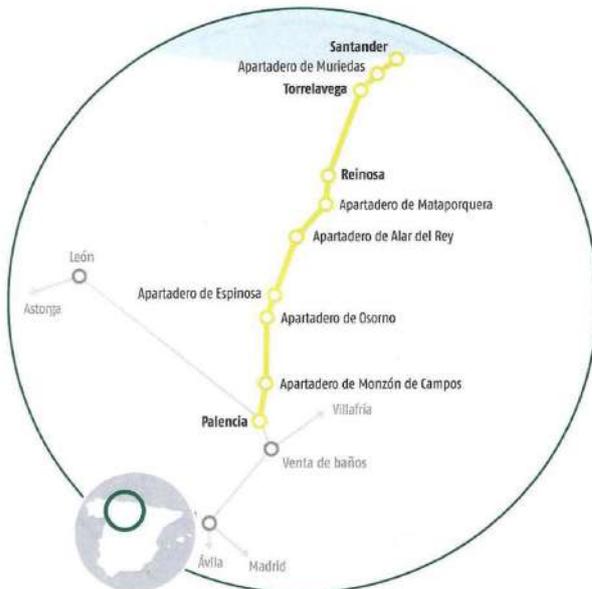
Renovación integral de vía y tratamiento de trincheras

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 Lianera.

Las renovaciones se efectuarán con traviesas 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.

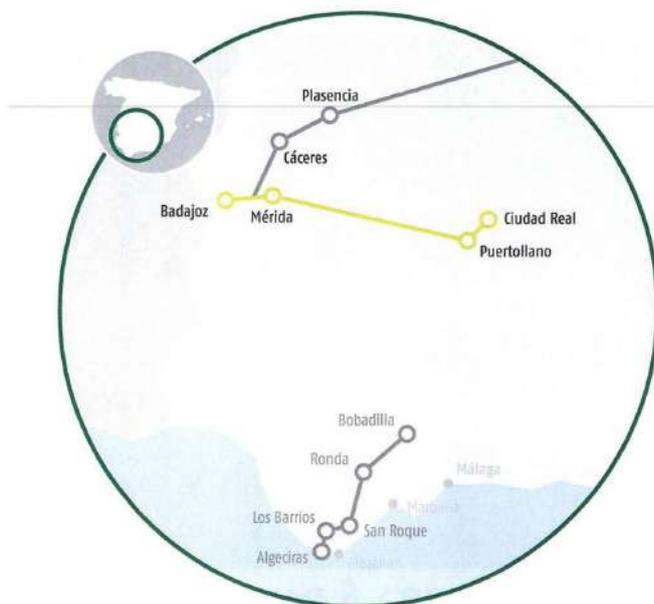
 Electrificación del tramo pendiente de red convencional entre Salamanca y Fuentes de Oñoro



Permitirá dar continuidad a las locomotoras en Portugal, cuyas líneas están asimismo electrificadas 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

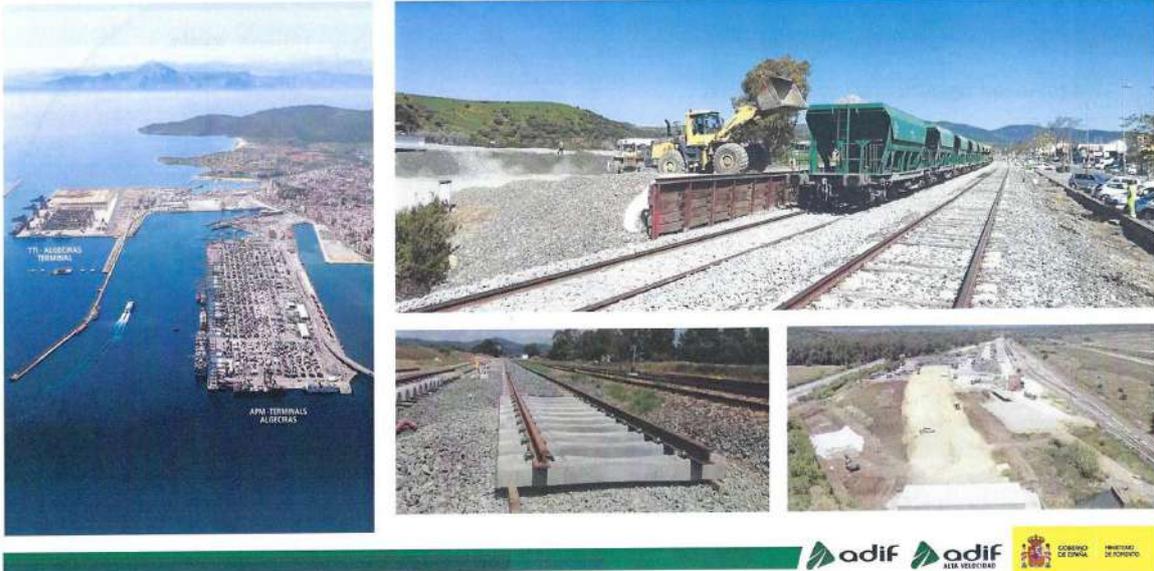
 Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros

Adecuación general de la infraestructura

Electrificación: Supresión de tracción diésel

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

Andalucía



Bobadilla - Algeciras

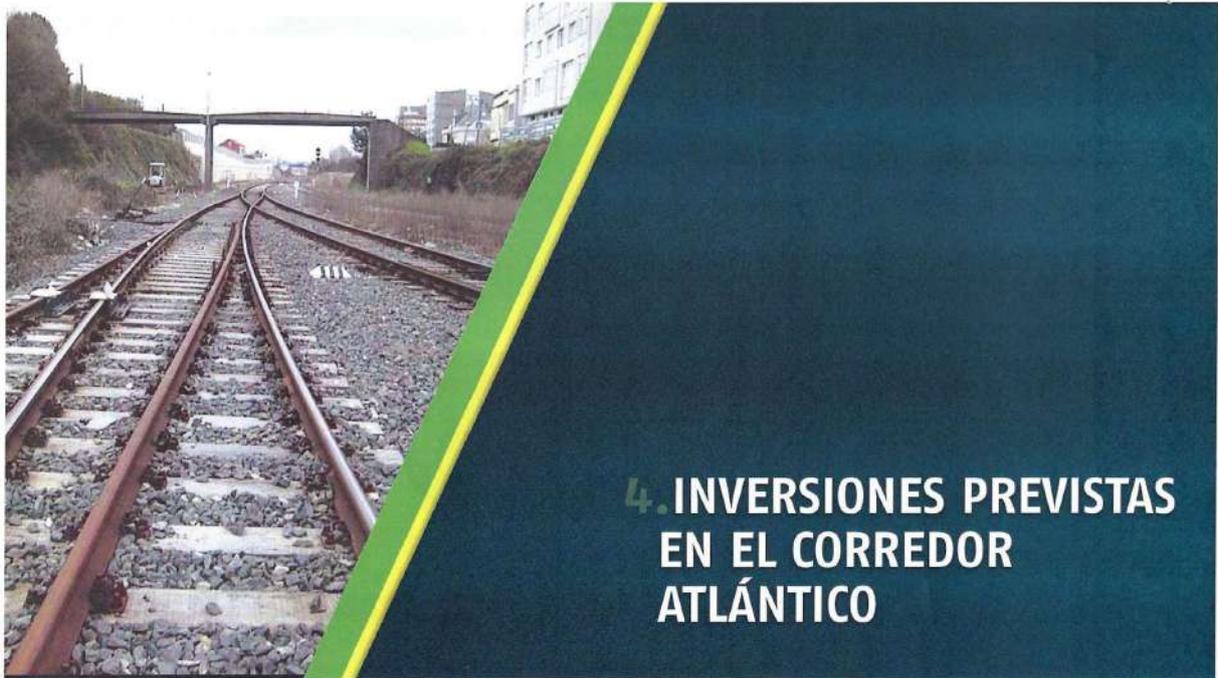
176,2 km **460 M€**

- Renovación de la superestructura existente
- Electrificación
- Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros
- Modernización de señalización, seguridad y telemando
- Supresión de pasos a nivel

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



Inversión pendiente de ejecución

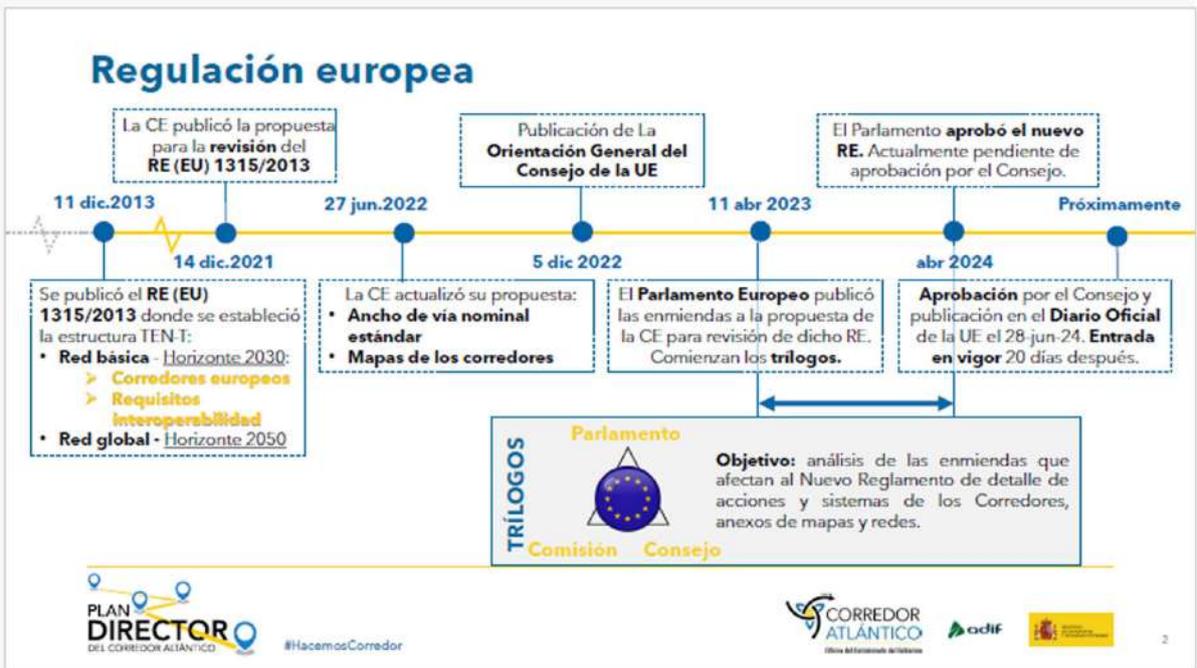


Inversión por ejecutar en la zona Noroeste



**ANEXO II
DOCUMENTO
EL CORREDOR ATLÁNTICO - 2024**

ANEXO II
DOCUMENTO EL CORREDOR ATLÁNTICO - 2024

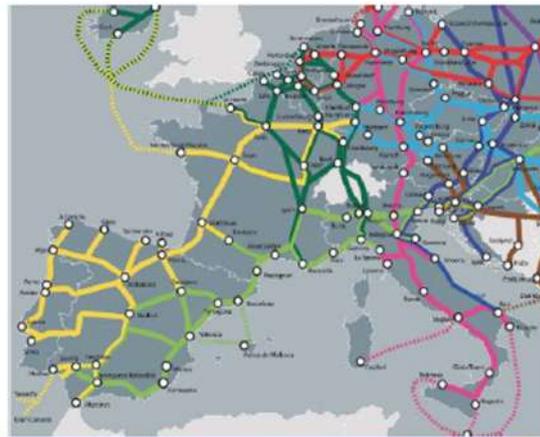


Corredores europeos

 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**.

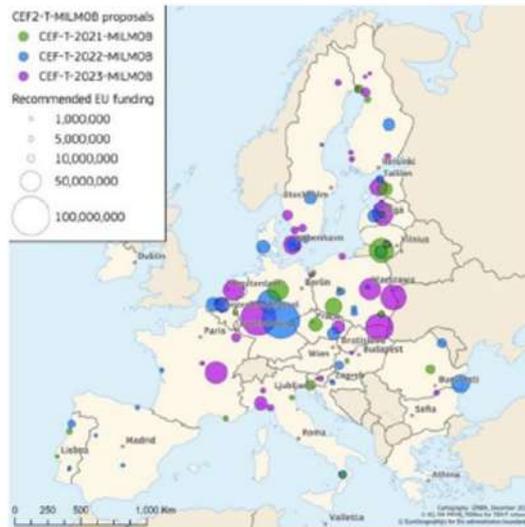


Movilidad Militar

 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



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO adif

Requisitos de interoperabilidad - Principales KPIs



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO adif

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

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

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

CORREDOR ATLÁNTICO

adif



Carreteras

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)

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)

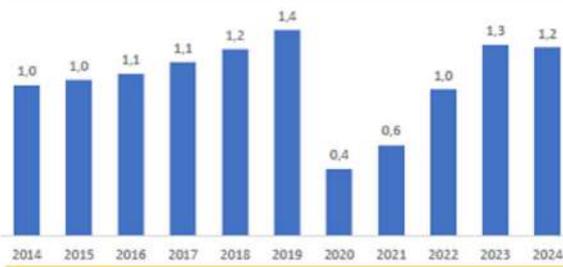


Aeropuerto de A Coruña

Red global

El año 2024 en cifras :

1,2 M. Pax. ✈️ **7.246 Ops.**



15

Aeropuerto 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



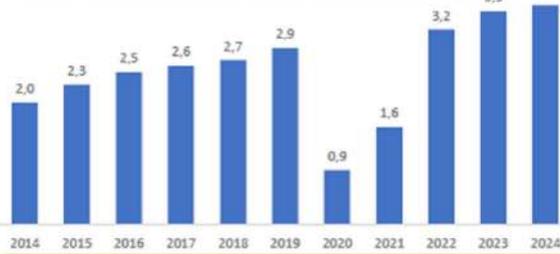
16

Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro

Red global

El año 2024 en cifras :

3,6 M. Pax. ✈️ 26.969 Ops.



#HacemosCorredor



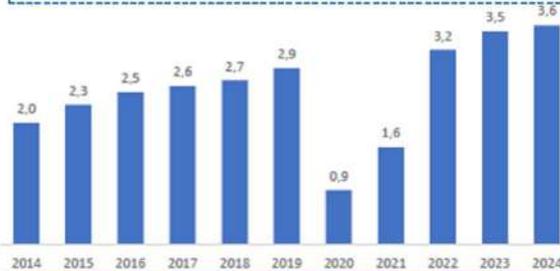
17

Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro

Red global

El año 2024 en cifras :

3,6 M. Pax. ✈️ 26.969 Ops.



#HacemosCorredor

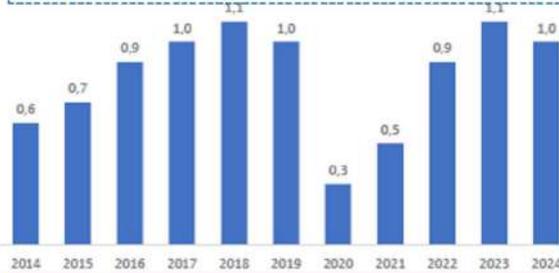


17

Aeropuerto de Vigo

Red global

El año 2024 en cifras :



19

Aeropuerto 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
...	...

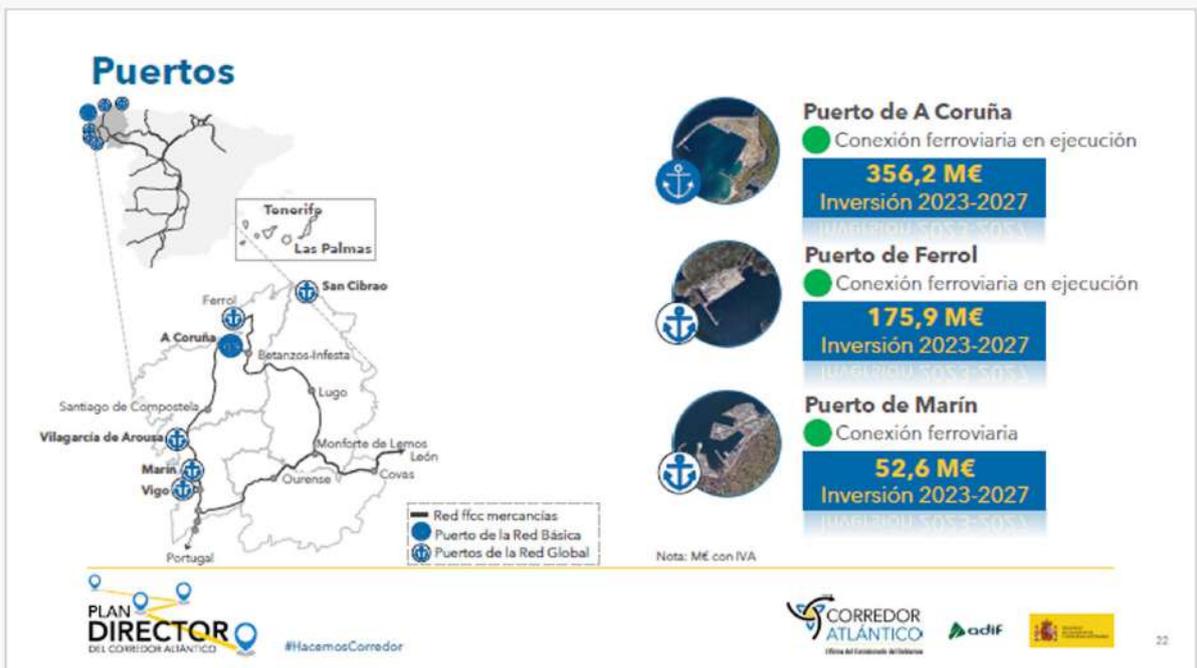


16,4 M€
Inversión 2022-2026

Nota: M€ con IVA



20



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

#HacemosCorredor

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

#HacemosCorredor

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



#HacemosCorredor



25

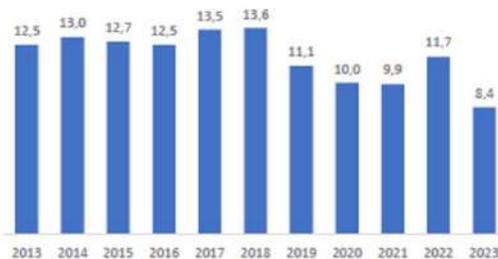
Puerto de Ferrol

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**



#HacemosCorredor



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



#HacemosCorredor



27

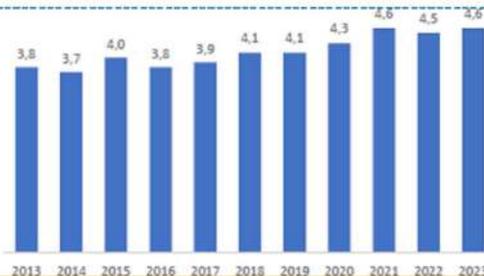
Puerto de Vigo

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**



#HacemosCorredor



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.



#HacemosCorredor



29

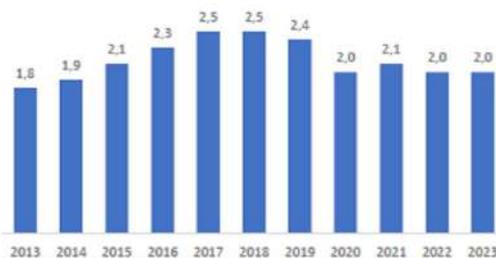
Puerto de Marín

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**



#HacemosCorredor



30

Puerto de Marín

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027	M €	
Prolongación del Muelle Comercial.	12,1	Ejecución
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

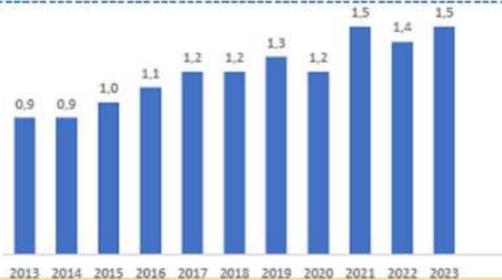
Puerto de Vilagarcía de Arousa

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

	M €
Ferrocarril a Ferrazo. Fase 3	1,4
...	...



20,2 M€
Inversión 2023-2027

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



#HacemosCorredor



35

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
IIS y Telecom	359,0



Planificación
1.562,0 M€

Proyecto
429,1 M€

Ejecución o fin.
2.841,7 M€

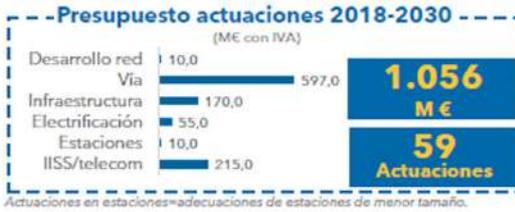


#HacemosCorredor



36

Conexión ferroviaria Vigo Guixar -Monforte-Covas



- 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
***	***	***

PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Corredor Atlántico

adif

37

Eje Atlántico



- 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
***	***	***

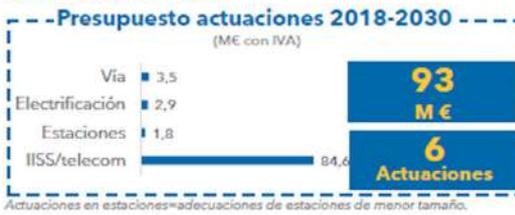
PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Corredor Atlántico

adif

38

Conexión transfronteriza: Guillarei-Tui



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

Eje Santiago de Compostela-Ourense-A Gudiña



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

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

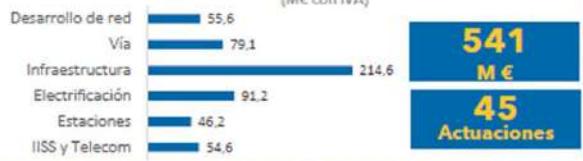
Red global



541 M€
Inversión 2018-2030

Nota: M€ con IVA

Presupuesto actuaciones 2018-2030

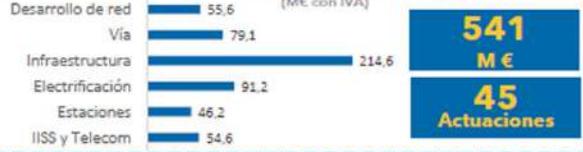


Monforte-Ferrol/A Coruña

Red global



Presupuesto actuaciones 2018-2030



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
***	***	***



Resumen inversiones: Red ferroviaria Galicia 2018-2030

Actuaciones Red Básica



Presupuesto (M€ con IVA) según madurez

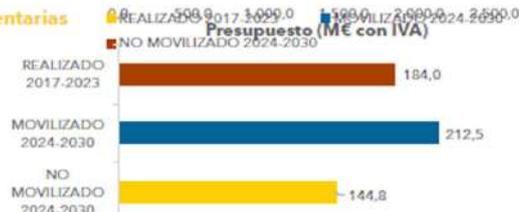


4.832 M€
Red básica



541 M€
Complementarias

Actuaciones Complementarias



5.373
millones de euros



#HacemosCorredor



45



Terminales de Mercancías



#HacemosCorredor

Terminales de mercancías



— Red fcc mercancías
● Terminal intermodal y logística de la TEN-T (red básica)
● Terminal de mercancías complementarias a la TEN-T

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



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

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor



48



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

1.473 M€

Tramos comunes corredores

1.005 M€

R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



#HacemosCorredor



51

Resumen de inversiones FERROVIARIAS

Inversión total CORREDOR

49.785

M€

WE

Total Ejecutado

35.675

M€

WE

Ejecutado desde mayo 24

735

M€

WE

Licitado en 2024

1.406

M€

WE

Adjudicado en 2024

2.038

M€

WE

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 de la publicación:

