

**CADERNOS DE COOPERAÇÃO
DO EIXO ATLÂNTICO**

**INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS
E FERROVIÁRIAS NA
EUROREGIÃO**

SITUAÇÃO EM FEVEREIRO DE 2025

COLECÇÃO:
Cadernos de Cooperação do Eixo Atlântico

EDITA:
Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular

DIRETOR:
Xoán Vázquez Mao

AUTOR:
Francisco J. Gil Fernández

IMPRESSÃO:
Rodi Artes Gráficas, S.L.

TRADUÇÃO:
Kriterorbis Tradução, Marketing e Serviços Lda.

MAQUETAÇÃO:
María Llauger

ISBN:
Versão impressa: 978-989-9266-01-8
Versão digital: 978-989-9266-02-5

Ano de edição: 2025

Esta publicação foi cofinanciada pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) através do Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal (POCTEP). As opiniões são da exclusiva responsabilidade dos autores que as emitem.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	7
01. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS NA GALIZA	11
1.1. Eixo Atlântico de Alta Velocidade	13
1.1.1. A Coruña-Ferrol	14
1.1.2. Ligar o Eixo Atlântico a Portugal.....	17
1.1.3. Redondela – Bifurcação de Arcade.....	18
1.1.4. Saída Sul: Vigo – O Poriño	20
1.1.5. O Poriño – Ponte Internacional.....	21
1.2. Ourense-Lugo	23
1.3. Vigo-Ourense	28
1.4. Ramal Guillarei - Fronteira com Portugal	30
1.5. A Coruña-Lugo	31
1.6. Monforte de Lemos - León (até Covas)	32
1.7. Ligação ferroviária Lugo - Santiago	33
02. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL	37
2.1. Alta velocidade Lisboa-Porto, Porto-Valença	39
2.1.1. Porto-Aveiro	42
2.1.2. Porto-Valença.....	44
2.2. Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso	47
2.3. Linha do Douro	49
2.4. Linha do Vouga	51
03. INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS NA GALIZA	57
3.1. Autoestrada A-54 Lugo - Santiago de Compostela	59
3.2. Autoestrada A-56 Lugo-Ourense	60
3.3. Autoestrada A-59 Pontevedra-Vigo	62
3.4. Autoestrada A76 Ponferrada-Ourense	63

04. AÇÕES EM INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS NA GALIZA	67
05. AÇÕES EM INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL	73
06. AÇÕES EM MATÉRIA DE INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS NA GALIZA	77
07. CARTA DA SECRETARÍA-GERAL	85
ANEXO I: DOCUMENTO O CORREDOR ATLÂNTICO - 2019	89
ANEXO II: DOCUMENTO O CORREDOR ATLÂNTICO - 2024	111
ANEXO II: DOCUMENTO DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL	141

INTRODUÇÃO

Há quatro fatores que são determinantes no ciclo de desenvolvimento das infraestruturas: a vontade política, a disponibilidade orçamental, a tramitação administrativa e o grau de complexidade das obras. Quando se trata de obras que atravessam fronteiras, acrescenta-se um fator adicional: o acordo entre os governos dos países por onde esse comboio, autoestrada ou estrada vai passar.

A tramitação administrativa e a complexidade das obras não são, normalmente, os principais obstáculos ao êxito da realização de uma infraestrutura. Os problemas surgem na hora da tomada de decisões políticas sobre quais as infraestruturas serão prioritárias na gestão dos dinheiros públicos, sobretudo quando há muitas frentes de atuação. Em muitas ocasiões essa prioridade será condicionada pela capacidade de pressão que um território possa exercer para que os seus projetos passem do papel à realidade.

Desde a sua constituição, em 1992, o Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular tem dado especial atenção às infraestruturas de transportes como a coluna vertebral do território através da interligação rodoviária e ferroviária das cidades que o compõem e destas com o resto da Península Ibérica e da Europa. Um dos papéis mais relevantes que tem desempenhado ao longo destes 33 anos tem sido servir de plataforma para as necessidades nesta área que foram apresentadas individualmente por cada um dos municípios que a compõem para se tornarem, por consenso e análise, num conjunto coerente de ações a apresentar, reivindicar e defender. Um bom exemplo disso são os documentos em que foram indicadas as ações necessárias para que estas infraestruturas cumpram a sua missão em condições de sustentabilidade e competitividade.

Os documentos que marcaram o caminho a seguir nos últimos vinte e cinco anos foram o “Plano de Infraestruturas do Eixo Atlântico”, publicado em 2000 e o “Segundo Pacote de Infraestruturas do Eixo Atlântico”, publicado em 2019. O conteúdo desta segunda publicação apresenta de forma pormenorizada as infraestruturas que desempenham um papel fundamental nas comunicações do território e que estavam pendentes de planeamento, execução ou conclusão, propondo a sua realização às administrações competentes de Espanha e Portugal.

Este documento faz um balanço do estado de grande parte das infraestruturas analisadas na publicação de 2019 e incorpora outras cujo planeamento é posterior e que o Eixo Atlântico assumiu como prioritárias.

Estas infraestruturas são:

NA GALIZA

- Eixo Atlântico de Alta Velocidade
 - A Coruña – Ferrol
 - Ligação do Eixo Atlântico à linha Vigo – Ourense em Redondela
 - Saída Sul de Vigo – O Porriño
 - O Porriño – Ponte Internacional sobre o rio Minho
- Lugo-Ourense
- Ourense-Vigo
- A Coruña-Lugo
- Ramal Guillarei – Fronteira com Portugal
- Monforte de Lemos – León até Covas (Rubiá de Valdeorras)
- Santiago-Lugo
- Autoestrada A-54 Lugo – Santiago
- Autoestrada A-56 Lugo – Ourense
- Autoestrada A-59 Pontevedra – Vigo
- Autoestrada A-76 Ponferrada – Ourense

EM PORTUGAL

- Nova linha de alta velocidade Lisboa – Fronteira com Espanha
 - Valença-Braga
 - Porto-Aeroporto Sá Carneiro
 - Braga-Aeroporto Sá Carneiro
 - Porto-Oiã (troço até Aveiro)
- Linha do Douro
- Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso
- Linha do Vouga

01

**INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS
NA GALIZA**

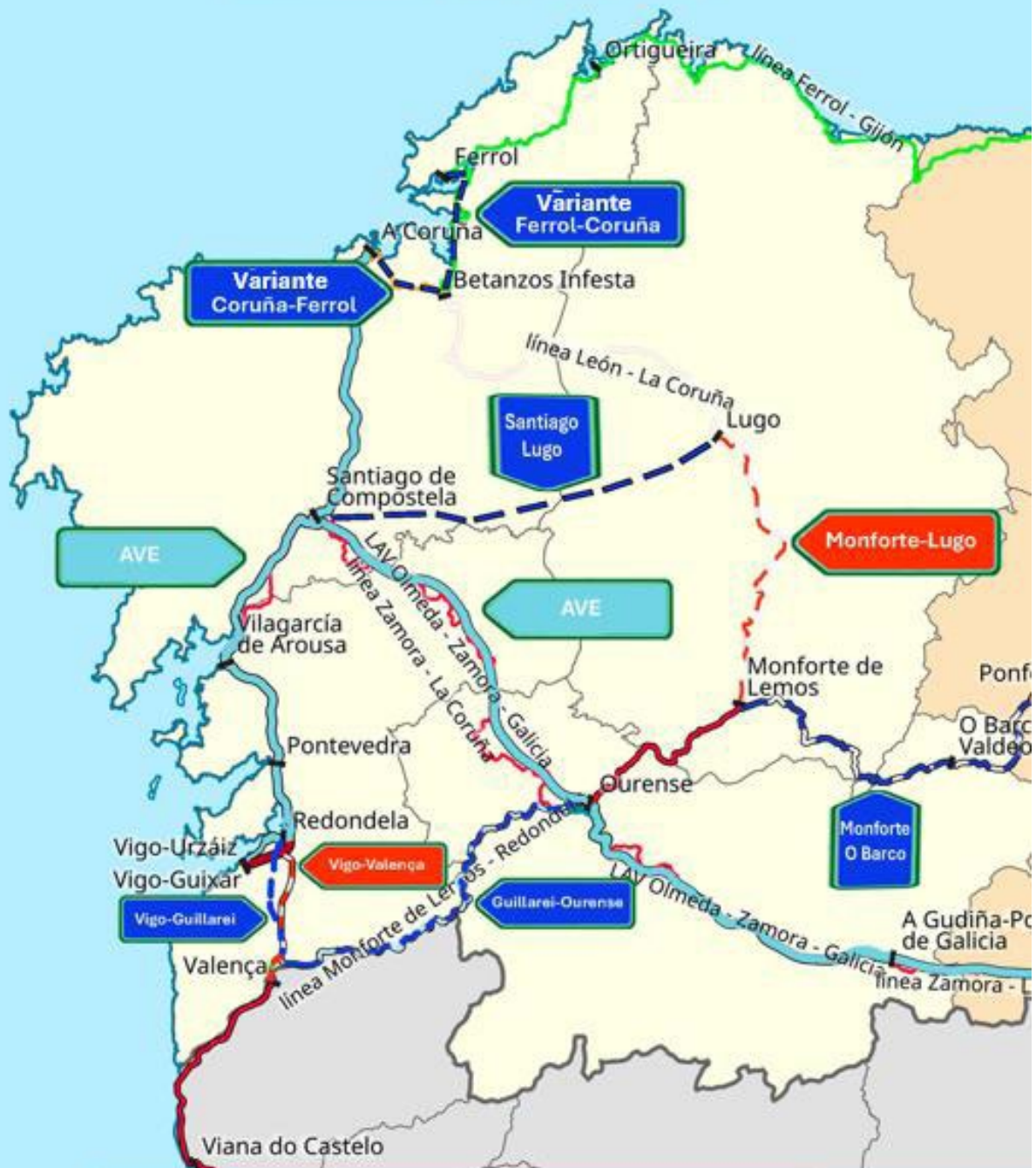
01

01

INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS NA GALIZA

- Eixo Atlântico de Alta Velocidade
 - A Coruña – Ferrol
 - Ligação do Eixo Atlântico com a linha Vigo – Ourense em Redondela
 - Saída Sul de Vigo – O Porriño
 - O Porriño – Ponte Internacional sobre o rio Minho
- Lugo-Ourense
- Ourense-Vigo
- A Coruña-Lugo
- Ramal Guillarei – Fronteira com Portugal
- Monforte de Lemos – León (até Covas)
- Projeto da linha Santiago – Lugo

Ferrocarril en Galicia Caminhos-de-ferro na Galiza



- Em funcionamento / En funcionamento
- Em construção / En construción
- Em projeto ou estudo / En proyecto ou estudo



EIXO ATLÂNTICO DE ALTA VELOCIDADE

No seu planeamento inicial, o Eixo Atlântico de Alta Velocidade foi concebido como um corredor litoral de 238 km entre a cidade mais setentrional da Galiza, Ferrol e a fronteira portuguesa em Tui. Em 30 de março de 2015, foi concluída a linha entre A Coruña e Vigo, que começou a operar comercialmente em abril desse ano com o sistema Asfa Digital e com o ERTMS (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário) a partir de agosto de 2023.

As ações pendentes neste corredor referem-se aos seus extremos norte e sul: o troço A Coruña - Ferrol e o troço Vigo - Fronteira com Portugal.



O viaduto sobre o rio Ulla é uma das obras singulares do Eixo Atlântico.

A CORUÑA-FERROL

Ferrol foi a cidade galega que mais tarde foi incorporada na rede ferroviária. O comboio chegou a Ferrol a 5 de maio de 1913 graças à construção de um ramal que parte da linha A Coruña-León, na estação de Betanzos Infesta. Trata-se de um percurso sinuoso, com um número significativo de curvas com um raio igual ou inferior a 300 metros, uma inclinação máxima de 23 milésimos e uma velocidade máxima de 80 km por hora.

A distância ferroviária entre Ferrol e A Coruña é de 68,9 km, dos quais 42,8 km correspondem ao ramal Betanzos Infesta - Ferrol e 26,1 km ao ramal A Coruña - Betanzos Infesta da linha A Coruña - León, identificados, respetivamente, com os números 804 e 800 no Catálogo de Linhas e Ramais da Rede Ferroviária de Interesse Geral. O troço A Coruña - Betanzos Infesta também não permite velocidades elevadas, sendo a velocidade máxima de 90 km/h. A este facto há que acrescentar a desvantagem adicional da necessidade de inverter o sentido de marcha em Betanzos Infesta, uma vez que a configuração dos carris desta estação não permite a ligação direta entre as duas linhas.

A linha Ferrol - Betanzos - A Coruña foi concebida sobre uma plataforma de bitola ibérica de via única. Mantém o mesmo perfil desde a sua inauguração e não se encontra eletrificada.

Atualmente, Ferrol tem apenas cinco serviços ferroviários de passageiros em cada sentido com A Coruña, quatro deles servidos por automotoras diesel de média distância, e o quinto, por um comboio Alvia da série 730 que prossegue a sua viagem para Madrid-Chamartín - Clara Campoamor. O tempo de viagem entre Ferrol e A Coruña varia de 68 minutos no caso do Alvia a 83 minutos para a automotora mais lenta. No sentido A Coruña - Ferrol, o comboio mais rápido (Alvia) demora 73 minutos e o mais lento (MD 594) demora 96 minutos. A falta de ações para melhorar as infraestruturas fez com que, nas últimas décadas, quase não se tenham registado reduções nos tempos de viagem. Em 1984, o comboio de média distância mais rápido demorava 85 minutos contra os atuais 76. Os 9 minutos ganhos nestes 40 anos não se devem à melhoria da infraestrutura, mas sim ao melhor desempenho do material circulante.

Ações planeadas e não executadas

Na primeira década deste século, o Ministério do Fomento propôs ações que visavam o prolongamento do Eixo Atlântico de Alta Velocidade até Ferrol, através da construção de um novo traçado de via dupla, mais direto, eletrificado, comparável ao resto do corredor, cujo objetivo seria conseguir ligar Ferrol e A Coruña em 25 minutos com os comboios mais rápidos. A primeira das ações foi o concurso (a 29 de novembro de 2000) e subsequente adjudicação (no dia 5 de março de 2001) de um estudo informativo para o projeto da linha de alta velocidade A Coruña - Ferrol, no montante de 492.829,92 euros, e um prazo de execução de 15 meses. O estudo recebeu aprovação técnica do Secretário de Estado das Infraestruturas no dia 21 de julho de 2003 e foi submetido a consulta pública 3 dias depois.

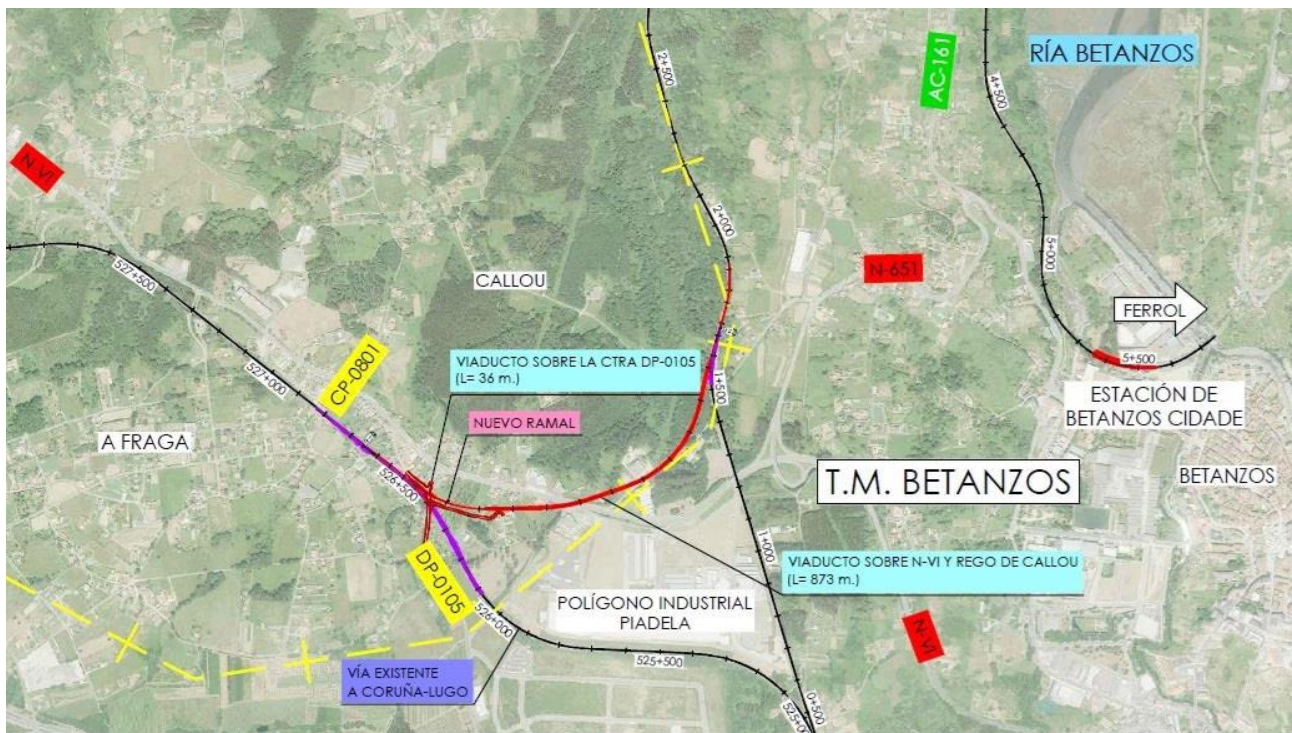
Face ao elevado número de alegações apresentadas, o Ministério do Fomento paralisou o projeto, redirecionando-o com base num novo traçado dividido em dois troços: A Coruña - Betanzos e Betanzos - Ferrol. O primeiro, elaborado pela Ineco em 2006, foi aprovado e submetido a consulta pública em 12 de janeiro de 2007, com uma nova contestação de vários municípios que apresentaram dez mil alegações sobre o impacto que a nova rota apresentava nos seus territórios. Cinco meses depois, o segundo troço foi adjudicado, mas o estudo não foi submetido a consulta pública.

Ações planeadas e pendentes de concretização

Tendo abandonado o projeto de prolongamento do corredor do Eixo Atlântico até Ferrol, o Ministério dos Transportes, Mobilidade e Agenda Urbana optou por uma solução muito menos ambiciosa: a eletrificação da linha, a renovação da via e a construção de um ramal que permitisse aos comboios circular ao longo do atual traçado entre A Coruña e Ferrol sem terem de inverter o sentido de marcha ou parar na estação de Betanzos - Infesta. Esta intervenção está definida no Plano Diretor da Rede Ferroviária da Galiza (Plano Noroeste 2017-2025), posteriormente convertido no “Plano Diretor para a adaptação e melhoria do Corredor Atlântico de Transporte de Mercadorias na zona noroeste e suas ligações”.

A sua primeira apresentação pública teve lugar em fevereiro de 2019 pelo então Ministro dos Transportes, José Luis Ábalos, tendo sido incluídas no plano a linha A Coruña - Ferrol e a de A Coruña - Lugo com um investimento estimado de 117 milhões de euros para ações que no entanto, não ficaram definidas. Em maio de 2024, Óscar Puente, atualiza a apresentação do Plano Diretor do Corredor Atlântico para a Galiza, incluindo a ligação ferroviária A Coruña - Ferrol no quadro de ações complementares com um montante de 146,5 milhões de euros.

A única ação proposta que se concretizou até à data foi a relacionada com o ramal de ligação ou a variante de Betanzos. Após um estudo prévio realizado em 2016 “Proposta de alternativas para o ramal de ligação entre as linhas León - Coruña e Betanzos - Ferrol”. Em janeiro de 2019, foi a concurso o contrato para a elaboração do estudo informativo específico para esta variante, o qual é adjudicado em agosto do mesmo ano, com um prazo de execução de 24 meses e um orçamento de 183.750 euros.



Ramal de Betanzos proposto no estudo informativo elaborado pela UTE Flucrum e Sers.

A solução adotada, segundo o referido estudo, consiste num ramal de 1,61 km, sendo as obras mais significativas, os dois viadutos de 36 e 873 m de comprimento. O ramal é planeado como uma plataforma de via única, para tráfego misto, inicialmente sem eletrificação, embora o seu projeto inclua os espaços necessários para posterior eletrificação. A sua entrada em serviço significaria uma economia de 6 minutos e 30 segundos, de acordo com o estudo, para a circulação de passageiros.

No dia 31 de outubro de 2024, a Direção-Geral do Setor Ferroviário do Ministério dos Transportes e Mobilidade Sustentável aprovou provisoriamente o estudo informativo e em 18 de novembro de 2024 foi anunciado o início do processo de consulta pública no BOE (Boletim Oficial do Estado espanhol). No dia 3 de janeiro de 2025, terminou o prazo para apresentação de alegações e contribuições públicas.

O valor estimado do contrato para a execução deste ramal ascende, segundo dados do estudo informativo atualizado em maio de 2024, para 25.819.460,81 euros, sem IVA, com um prazo de execução de 24 meses.

Situação atual

Após a consulta pública, se não houver alegações que exijam modificação, ainda têm que ser tramitados o concurso e adjudicação do projeto de construção, as expropriações, concurso e adjudicação das obras.

A variante ou ramal de Betanzos não resolve o problema central das comunicações ferroviárias de Ferrol. A redução de seis minutos e meio no tempo de viagem não implicará uma maior adesão dos utentes à ferrovia naquele troço, como refere o relatório do estudo informativo na sua conclusão, no qual acrescenta que “a análise da sua rentabilidade produz resultados negativos tanto para a análise financeira como socioeconómica”.

Neste sentido, vale a pena recordar que a falta de competitividade da oferta ferroviária nesta linha foi já a principal causa da diminuição da procura de passageiros com a correspondente migração para os serviços públicos rodoviários e mais acentuada para a utilização de veículos particulares, apesar de nas imediações das duas cidades que se encontram nos extremos desta linha existir uma população de mais de meio milhão de habitantes.

O último estudo publicado pelo Eixo Atlântico que abordou esta questão, “Mapa Ferroviario de Galicia” (2021), apontava na sua proposta para a reativação desta linha as ações que permitissem a definição de um traçado ferroviário entre A Coruña e Ferrol com características semelhantes ao corredor entre Vigo e A Coruña: via dupla, uso misto de passageiros e mercadorias, eletrificada a 25 quilovolts de corrente alternada, equipada com o ERTMS e com um tempo de viagem para os comboios mais rápidos entre 35 e 40 minutos. Nestas condições, gozaria de uma elevada competitividade face à rodovia, à qual acrescentaria uma elevada rendibilidade socioeconómica e ambiental. Os 146,5 milhões referidos no Plano Diretor do Corredor Atlântico para a Galiza não cobrem o investimento necessário para incorporar Ferrol nos mesmos serviços que o resto do Eixo Atlântico

1.1.2 LICAR O EIXO ATLÂNTICO A PORTUGAL

Situação atual

Atualmente não existe qualquer ligação direta do Eixo Atlântico com Portugal. O corredor bifurca-se em Arcade, com uma linha de via dupla, de alta velocidade com ERTMS e eletrificação a 25 quilovolts de corrente alternada até ao terminal Vigo - Urzaiz e outra de via única, sem eletrificação até Redondela (exceto para o troço que liga com a bifurcação a Redondela AV e que é usado por comboios elétricos que vão para a oficina de manutenção em Redondela) e o sistema ASFA.

Na estação de Redondela faz a ligação com a linha de Vigo - Guixar a Monforte e em Guillarei, com o ramal que leva a Valença. Esta última, tal como a linha de Monforte, está eletrificada com uma tensão de 3.000 volts de corrente contínua, embora no troço Guillarei - Fronteira a eletrificação permita a migração para 25 quilovolts de corrente alternada.

Os comboios de mercadorias que vêm do Eixo Atlântico para Portugal ou que fazem esse itinerário no sentido contrário têm de inverter a marcha em Redondela para poderem transitar de uma linha para outra. Para os comboios de passageiros deste corredor, o final é a estação Vigo - Guixar nos serviços regionais e Vigo - Urzaiz para os comboios de média distância e os comboios Alvia, Ave e Avlo que ligam Vigo e Pontevedra a Madrid.

Ações em curso

Para resolver esta falta de ligação, foram propostas duas ações: a renovação integral do troço Redondela – Bifurcação de Arcada, que inclui uma variante em Redondela para permitir a circulação direta de comboios de mercadorias ou de passageiros que não tenham Vigo como destino e a saída sul de Vigo Urzaiz até O Porriño e a subsequente continuação do Eixo Atlântico até à fronteira em Tui, que se detalha a seguir.

1.1.3 REDONDELA – BIFURCAÇÃO DE ARCADE

No dia 1 de julho de 2020, o BOE publicou o aviso de concurso para a elaboração do projeto de renovação integral do troço Redondela – Bifurcação de Arcade, com um prazo de execução de dez meses e um orçamento de concurso de 667.741,68 euros. O contrato foi adjudicado no dia 12 de novembro do mesmo ano à UTE Grusamar Geoconsult Ardanuy pelo valor de 450.725,63 euros. O objetivo do projeto inclui:

- Obras de construção civil para realizar a eletrificação do troço entre a bifurcação de Arcade e a bifurcação Redondela - Redondela AV.
- Estudo das bitolas dos cinco túneis do troço para avaliar o cumprimento das normas de segurança vigentes e a adequação para a futura eletrificação, indicando nas suas conclusões se é necessário empreender algum tipo de ação complementar.
- Renovação da via, incluindo a substituição das travessas existente por travessas polivalentes e dos aparelhos de via.
- Estudo da construção de uma variante nas imediações da estação de Redondela que permite a ligação desta via à linha 810 (Monforte de Lemos – Bifurcação de Chapela).

No dia 14 de novembro de 2022, foi publicado no BOE o anúncio de submissão a consulta pública para efeitos de expropriações e por omissão de alguns imóveis, foi feito um segundo anúncio no BOE de 30 de janeiro de 2024 para incluir os imóveis omitidos no procedimento anterior.

Situação atual

Em 23 de fevereiro de 2024, a Adif Alta Velocidad (Administração das Infraestruturas Ferroviárias em Espanha), titular deste troço, publicou no Diário Oficial da União Europeia (DOUE) um aviso de informação prévia ao concurso para as obras de execução do projeto de construção da renovação integral do troço Redondela – Bifurcação de Arcade, no montante de 17.266.609,36 euros (sem IVA). O anúncio do DOUE referia, a título indicativo, 31 de dezembro de 2024 como a data possível para o anúncio desse concurso.

No que respeita à variante de Redondela, a subdireção-geral de planeamento ferroviário do Ministério dos Transportes aprovou provisoriamente o estudo informativo elaborado pela INECO em 31 de outubro de 2024 e o BOE de 18 de novembro do mesmo ano anunciou a sua submissão a consulta pública, procedimento que terminou em 3 de janeiro de 2025. Este estudo contempla a construção de um ramal de ligação entre as duas linhas acima referidas, com comprimento suficiente para acolher comboios de mercadorias até 740 metros de comprimento, pelo que se adota um ramal de 878 metros de comprimento entre os limites de resguardo. O orçamento base do concurso, sem IVA, é de 13.704.311,72 euros.

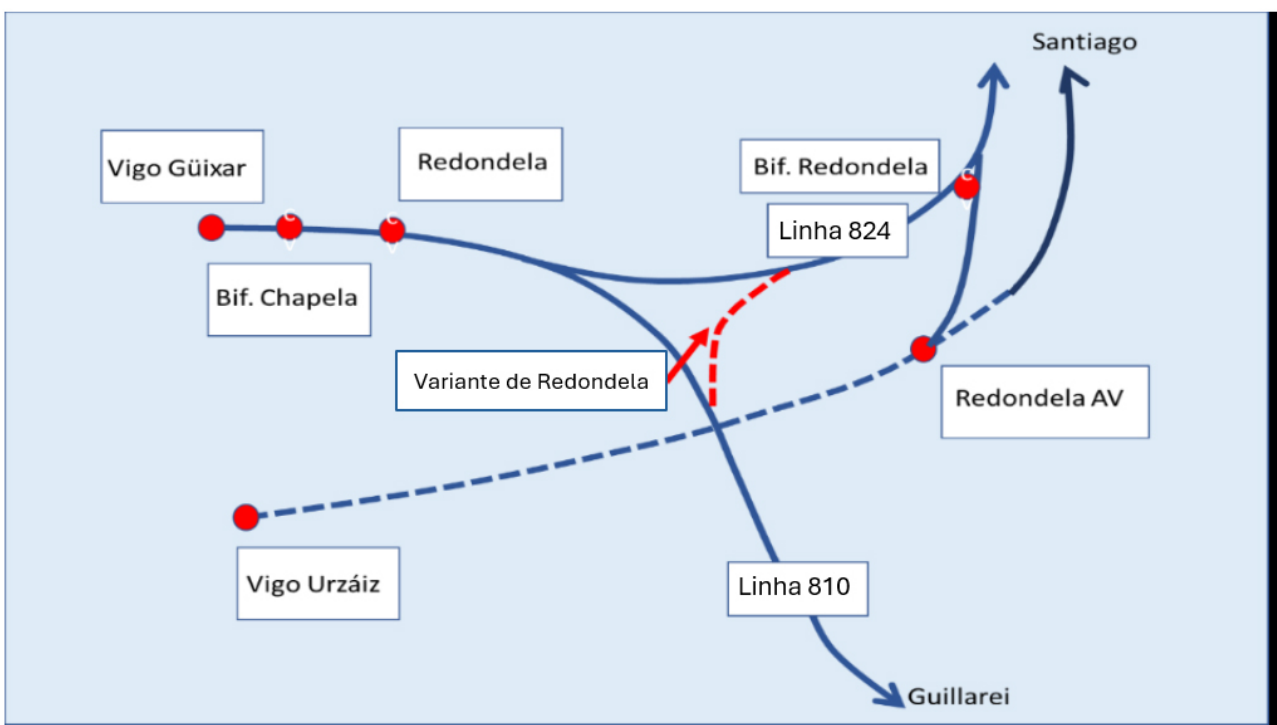


Diagrama de ligação das linhas 824 e 810 através da variante de Redondela. Fonte: Memoria INECO.

1.1.4 SAÍDA SUL: VIGO - O PORRIÑO

Antecedentes

Ainda antes da sua construção, foi proposta a transformação de Vigo Urzaiz numa estação de passagem, prolongando o traçado das suas vias em túnel numa saída sul que ligaria à linha do Minho (linha 810, Monforte de Lemos - bifurcação Chapela), em torno de O Porriño e com o ramal internacional Guillarei - Tui - Fronteira Portuguesa (linha 814). A primeira ação destinada a resolver a saída sul de Vigo foi adotada pelo Ministério de Fomento em 2000 com o concurso e subsequente adjudicação, por pouco mais de um milhão de euros, de um estudo técnico relativo ao acesso ferroviário sul a Vigo. O processo de consulta pública só foi aberto em 2007.

Entretanto, realizou-se a XIX Cimeira Hispano-Portuguesa da Figueira da Foz, na qual foi acordado abordar conjuntamente uma ligação de alta velocidade entre as cidades do Porto e Vigo, definindo o seu horizonte para 2009. Para esta nova infraestrutura, a saída sul tornou-se uma ação prioritária. No entanto, este estudo informativo não chegou a ser aprovado devido à rejeição por parte de alguns municípios afetados pelo seu traçado. Em 2009 foi tramitado um estudo informativo complementar que seria adjudicado em 2010 e tinha um prazo de execução de 15 meses. Em 2012, em resultado da crise financeira, Portugal paralisou todos os seus projetos de alta velocidade, incluindo o que ligaria o Porto a Vigo, razão pela qual a parte espanhola também o abandonou e o estudo complementar não foi submetido a consulta pública.

Ação em curso

Em outubro de 2020, o então primeiro-ministro de Portugal, António Costa, apresentou o PNI 2030 no qual foi retomada a construção da ligação de alta velocidade entre as cidades do Porto e Vigo. Em maio de 2021, a subdireção-geral de planeamento ferroviário do Ministério dos Transportes espanhol lançou o contrato de prestação de serviços para a elaboração do estudo informativo de alternativas para a saída sul de Vigo por 335.000 euros (sem IVA), que será adjudicado no final de agosto do mesmo ano à Prointec, por 249.508 euros (sem IVA) e um prazo de execução de 12 meses.

No dia 28 de dezembro de 2022, foi anunciado o concurso para a elaboração do estudo informativo da saída sul de Vigo pelo valor de 950.000 euros (sem IVA) e um prazo de execução de 18 meses.

No dia 5 de março de 2023, o Ministério dos Transportes anunciou a conclusão do estudo de alternativas e apresentou as suas conclusões em que duas alternativas foram apontadas como viáveis. Ambas são viáveis e não contemplam aspetos ambientais, nem funcionais ou territoriais que permitam excluir qualquer uma delas.

O estudo não contempla o planeamento da ligação ferroviária com o terminal de Bouzas, mas indica que qualquer uma das duas alternativas seria compatível com uma futura ligação ferroviária com Bouzas. As principais características das duas alternativas são as seguintes:

- Ligação Norte, com saída na linha 810, a norte de O Porriño. Trata-se de um percurso de 12,3 km com comprimentos em túnel superiores a 10 km. O custo estimado é de 573,4 milhões de euros e a poupança no tempo comercial seria de 15 minutos.
- Ligação Sul, com saída na mesma linha a sul de O Porriño, numa extensão de 14,7 km e mais de 10 km em túnel. A poupança no tempo comercial seria de 16 minutos e o investimento estimado seria de 686,6 milhões de euros.

Dois meses depois, a 12 de maio, foi adjudicado à UTE Prointec - Geoconsult o contrato para a elaboração do estudo informativo, pelo valor de 730.750 euros (sem IVA) e em junho foi formalizado o contrato.

Situação atual

Em fevereiro de 2025, ainda se aguardava o anúncio da sua aprovação provisória e a submissão a consulta pública.

Se não houver alegações que comprometam a viabilidade do estudo informativo pendente de consulta pública, ainda existem procedimentos importantes até ao início das obras: avaliação ambiental, concurso, adjudicação e execução do projeto de construção, concurso e adjudicação das obras.

1.1.5 O PORRIÑO - PONTE INTERNACIONAL

Antecedentes

No dia 17 de dezembro de 2008, a Direção-Geral de Ferrovias do Ministério do Fomento espanhol aprovou provisoriamente o estudo informativo do troço fronteiro O Porriño – Fronteira portuguesa do Eixo Atlântico de Alta Velocidade. O troço tem uma extensão de 9.149 metros e segue os parâmetros definidos para o resto do corredor que, na altura, foi contemplado na sua totalidade, com uma extensão de aproximadamente 238 km, desde Ferrol até à fronteira portuguesa, e neste troço especificamente, concebido para uma velocidade máxima de 200 km/h.

No dia 13 de janeiro de 2009, este estudo foi submetido a consulta pública. A 24 de dezembro de 2010, anuncia-se o concurso para o projeto de construção, com um valor de contrato estimado de 500.000 euros, e a 9 de maio de 2011, o contrato foi adjudicado à Proyectos y Servicios S.A. por um montante de 388.000 euros (sem IVA).

Em 26 de setembro de 2011, o Ministério do Ambiente resolveu favoravelmente a declaração de impacto ambiental, tendo esta resolução sido publicada no BOE de 10 de outubro de 2011.

Em consequência da crise financeira e da paralisação, por parte das autoridades portuguesas, do seu projeto de alta velocidade entre o Porto e Valença, este troço ficou paralisado, tal como a saída sul de Vigo e outras que estavam em projeto.

Situação atual

Desde 2011 que não se registaram progressos na tramitação deste troço e o prazo de validade da declaração de impacto ambiental foi ultrapassado. Por outro lado, o seu percurso será condicionado pelo troço anterior, concretamente se é escolhida a ligação Norte ou Sul.

Em fevereiro de 2025, ainda não se sabe quando será licitado o estudo informativo que reiniciaria as ações neste troço: estudo informativo, avaliação ambiental, projeto de construção e execução de obras.

Ponte internacional sobre o rio Minho

Dado que o troço O Porriño - Ponte Internacional do Eixo Atlântico de Alta Velocidade termina na margem direita do Minho e a linha de alta velocidade Porto - Valença na margem esquerda, fica pendente a ligação entre as duas linhas, uma ponte internacional sobre o rio Minho cujo projeto tem de ser definido e executado através de um acordo bilateral entre Espanha e Portugal.

1.2

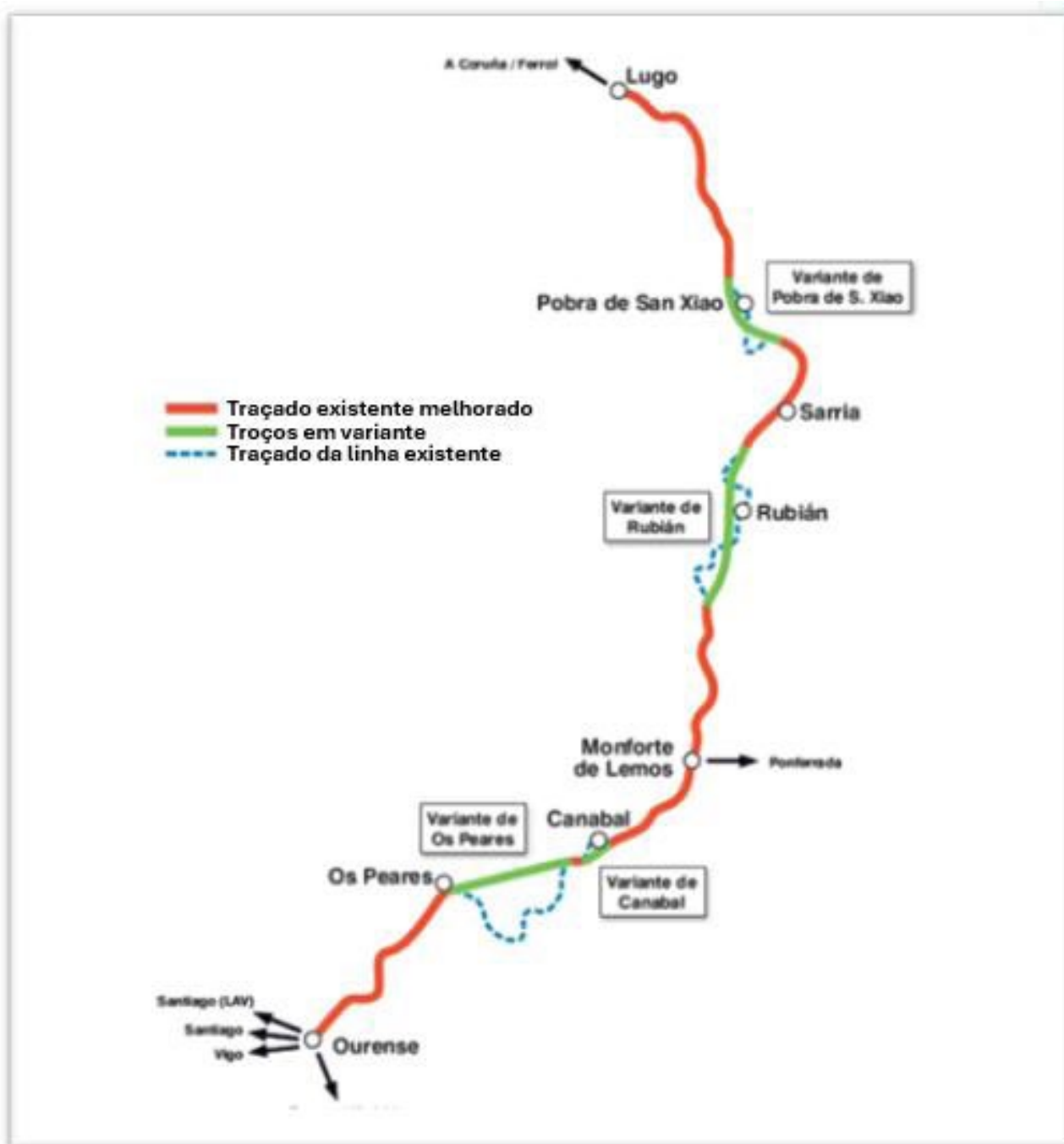
OURENSE-LUGO

A comunicação ferroviária entre Ourense e Lugo é realizada com um percurso de via única de 117 km integrado por duas linhas:

- Ourense - Monforte de Lemos. Com 46 km de extensão, via única, eletrificada a 3.000 volts de corrente contínua, pertencente à linha 810 (Monforte de Lemos - Bifurcação Chapela).
- Monforte de Lemos - Lugo. Com 71 km, via única sem eletrificação, pertencente à linha 800 (León - A Coruña).

Ações planeadas

A primeira ação planeada para modernizar a ligação ferroviária entre Ourense e Lugo foi desenvolvida no quadro do Plano de Infraestruturas 2000-2007, como uma linha de elevado desempenho que viria a ser posteriormente incorporada no Plano Estratégico de Infraestruturas e Transportes 2007-2020.



Traçado com as variantes propostas no estudo informativo adjudicado à INECO em 2001.

Em dezembro de 2000, foi lançado o concurso do estudo informativo, que foi adjudicado cinco meses mais tarde à INECO. Este estudo contempla uma linha de via única de três carris, adequada à circulação de comboios de bitola ibérica e bitola padrão, eletrificada e com uma extensão total de 104,5 km que percorrem, em grande medida, o traçado original e a realização de quatro variantes, com uma plataforma para via dupla, embora esteja prevista apenas a montagem de uma via, em A Pobra de San Xiao, Rubián, Canabal e Os Peares.

As variantes de Canabal e A Pobra de San Xiao receberam uma Declaração de Impacto Ambiental favorável em 2005. A 22 de dezembro de 2008, a Secretaria de Estado das Alterações Climáticas emitiu uma declaração de impacto ambiental favorável para o resto do percurso.

Em maio de 2009, José Blanco, recém-nomeado Ministro do Fomento, anunciou uma mudança de paradigma nesta linha, defendendo que deveria ser uma via dupla e de alta velocidade com uso misto, passageiros e mercadorias, e descartando a via única com três faixas. Em resultado desta decisão, o ministério confia à INECO a elaboração de um novo estudo informativo para o troço Ourense - Monforte e a realização de estudos complementares entre a variante de A Pobra de San Xiao e Lugo.

O novo estudo informativo contempla um novo traçado entre Ourense e Monforte, maioritariamente subterrâneo, em 12 túneis dos quais o mais longo seria o túnel de Os Peares, com 8,7 km de extensão. No dia 7 de novembro de 2011, este estudo informativo foi aprovado provisoriamente pela Direção-Geral das Infraestruturas Ferroviárias e, oito dias depois, o anúncio foi publicado no BOE para ser submetido a consulta pública. O projeto não passou na fase de avaliação do impacto ambiental.

A única ação que se materializou de todo este processo foi a Variante de San Xiao, com 7,2 km de extensão, que foi adjudicada por 90.436.727 euros no dia 21 de novembro de 2006, com um prazo de execução de 40 meses, mas que só ficou concluída em abril de 2018.

A 7 de maio de 2018, o então ministro das Obras Públicas, Íñigo de la Serna, anunciou em Lugo um novo plano de modernização do corredor Ourense - Lugo, com investimentos que rondariam os 1.189,33 e 1.674,33 milhões de euros. Contempla 283 milhões de euros para a renovação e eletrificação do corredor em serviço, como ação iminente para a sua execução antes de 2021 e o desenvolvimento da tramitação de duas variantes: Os Peares - Canabal e Rubián, para as quais é estimado um orçamento básico de concurso que variava entre 433 e 692 milhões de euros na primeira e entre 364 e 590 milhões na segunda com base nas alternativas consideradas nos respetivos estudos prévios.



O túnel do Oural, com 1,9 km de extensão, é a obra mais importante do corredor. (Foto Adif).

Situação atual

A modernização do corredor Ourense - Lugo é realizada com um total de 71 propostas cujo orçamento inicial, no valor do concurso, ascendia a 546 milhões de euros e que se encontram especificadas nas seguintes áreas de intervenção:

- Infraestruturas: adaptação e reforço de pontes, passagens superiores, túneis, trincheiras, desmatção, etc., para adaptação às novas normas de segurança e às bitolas necessárias para a catenária de 25 kV de corrente alternada. Inclui a construção de um novo túnel no Oural, com 1,9 km de extensão e a reconversão do antigo túnel como galeria de evacuação, e a extensão da variante de A Pobra de San Xiao com um troço adicional de 1,6 km.
- Adaptação de plataformas e outras ações em nove estações.
- Eletrificação: Aborda-se a renovação da eletrificação entre Ourense e Monforte, que já dispunha de uma catenária de corrente contínua de 3.000 volts, por uma catenária híbrida, a 3.000 volts, transformável para 25 kV em corrente alternada e a eletrificação a 25 kV do troço Monforte - Lugo. Subestação de tração elétrica em Oural e outros elementos de eletrificação.
- Renovação da via e dos aparelhos de via.

- Ampliação das vias de resguardo para 750 metros em Os Peares e Monforte - Puerto Seco.
- Eliminação de 36 passagens de nível.
- Instalações de segurança e telecomunicações.

As obras justificam-se pela necessidade de adaptar o primeiro troço (Ourense - Monforte) às exigências do Corredor Atlântico, e em ambos os troços, para dar continuidade aos serviços da linha de alta velocidade desde Ourense, para além de melhorar a segurança, fiabilidade e rapidez da circulação de passageiros entre ambas as cidades.

Estado das obras

As obras correspondentes à renovação da via, sinalização, telecomunicações e eletrificação do troço Ourense - Monforte estão quase concluídas, sendo a data prevista de conclusão o primeiro trimestre de 2025. Continuam em execução a eletrificação e renovação da via do troço Monforte - Lugo, a construção do túnel de Oural e a extensão da variante de Pobra de San Xiao, prevendo-se a conclusão deste troço para o primeiro semestre de 2026, conforme consta da Declaração de Rede da Adif para 2025, atualizada no dia 10 de dezembro de 2024. A Declaração da Rede é o documento que define as características da infraestrutura e inclui o estado das obras em curso ou planeadas.

A eliminação prevista no plano das 35 passagens de nível, é a ação que está mais atrasada. A maioria está localizada na província de Lugo: 14 no município de Sarria, 14 em Lugo, 5 em Monforte e 1 em Sober. As restantes duas situam-se no concelho de Ourense. Os projetos foram licitados em fevereiro de 2018 e adjudicados em outubro desse mesmo ano. As obras, por outro lado, atrasaram-se na sua tramitação. As licitações começaram em 2022 e todavia, ainda não foram concluídas. As mais recentes (16 de dezembro de 2024) foram 6 passagens de nível no município de Lugo e 4 em Sarria. Três dias depois, foram adjudicadas as 2 passagens de nível situadas no concelho de Ourense e 5 em Sarria.

Perspetiva

A modernização que está a ser levada a cabo no corredor Ourense - Lugo envolve avanços importantes como a eletrificação que garante a possibilidade de utilização de comboios elétricos, com melhor desempenho em termos de potência, velocidade e sustentabilidade, do que os utilizados até agora.

A renovação da via e das infraestruturas, e ainda os novos sistemas de sinalização, instalações de segurança e a supressão das passagens de nível, garantem uma circulação mais segura dos comboios e a possibilidade de o fazer a velocidades mais elevadas nos troços em que as infraestruturas se encontravam em condições deficientes ou existiam passagens de nível que obrigavam a uma redução da velocidade. Mas está longe do horizonte definido de uma linha de elevado desempenho e, muito menos, de uma linha de alta velocidade, dado que a maior parte do traçado ainda é o mesmo que foi planeado no século XIX e os tempos de viagem serão de cerca de 80-90 minutos para o comboio mais rápido, em comparação com os 60 minutos que serão alcançados com a incorporação das variantes cujo tempo de tramitação administrativa é desconhecido.

1.3

VIGO-OURENSE

Tradicionalmente conhecida como a linha do Minho, por percorrer a sua margem direita, é constituída por duas linhas identificadas de acordo com o Catálogo de Linhas e Troços da Rede Ferroviária de Interesse Geral, com os números 812 (Estação de Guixar - Bifurcação de Chapela) e 810 (Bifurcação Chapela - Monforte de Lemos). Tem 131 km de extensão com uma plataforma de via única, bitola ibérica e eletrificação a 3.000 volts de corrente contínua, com exceção do troço de Bifurcação Chapela - Redondela, que tem via dupla. Em Guillarei faz a ligação com a linha 814 (Guillarei - Fronteira com Portugal), através de uma variante (linha 816) que facilita a ligação sem necessidade de inversão de marcha ou entrada na estação de Guillarei.

A linha do Minho destina-se a uso misto, passageiros e mercadorias, e faz parte da extensão até à Galiza do Corredor Atlântico. Este facto torna necessária a realização de ações destinadas a satisfazer os requisitos exigidos para os troços da rede básica da União Europeia.

Ações programadas

A Adif (Administração das Infraestruturas Ferroviárias em Espanha) confiou à INECO a assistência técnica para a melhoria das infraestruturas e vias nos itinerários da linha Ourense - Vigo e da ligação à fronteira com Portugal, no dia 14 de janeiro de 2019 (Processo 3.18/27507.0245). O ato de início do contrato é assinado no dia 19 de fevereiro de 2019. Os projetos foram elaborados por troços, sendo que a maioria deles obedecia a ações de caráter urgente dada a situação em que se encontravam alguns elementos.

Os troços em que a linha foi dividida para realizar os projetos de renovação integral e de infraestruturas são os seguintes:

- Estação de Redondela – Estação de Vigo Guixar
- Estação de Guillarei - Estação de Redondela
- Estação de Ourense - Estação de Ribadavia
- Estação de Ribadavia - Estação de Frieira
- Estação de Frieira - Estação de As Neves
- Estação de As Neves - Estação de Guillarei

Além disso, foram acrescentados outros projetos e obras, alguns voltados para ações específicas em trincheiras, pontes, taludes e outros pontos da infraestrutura. Outros destinados a melhorar a interoperabilidade e a segurança, entre os quais se destacam:

- Renovação integral da catenária para a substituir por uma catenária híbrida de 3000 volts de corrente contínua, convertível para 25 kV de corrente alternada.
- Eliminação da passagem de nível de O Porriño.
- Ampliação das vias de resguardo para as adaptar à circulação de comboios de mercadorias de 750 metros em várias estações (Vigo-Guixar, As Gándaras, Filgueira e Barbantes).

O investimento previsto pela Adif é de 265 milhões de euros.

Situação atual

Para além das ações em pontos da infraestrutura que necessitavam de intervenções urgentes e da extensão para 750 metros da via de resguardo da estação de As Gándaras, estão em curso as seguintes ações:

- Obras de execução do projeto de construção para a reabilitação integral das infraestruturas e de via do troço da Estação de Redondela – Estação de Vigo - Guixar, com o valor de adjudicação de 27.067.969,56 euros, aos quais se devem acrescentar 10.141.748 euros para fornecimentos e serviços. O prazo de execução é de 15 meses. Estes trabalhos foram adjudicados no dia 28 de novembro de 2024. A Declaração de Rede da Adif para 2025 estabelece o prazo para a conclusão das obras (prazo estimado) para o terceiro trimestre de 2026.

- Obras de execução do projeto de construção para a reabilitação integral das infraestruturas e de via do troço Estação de Guillarei - Estação de Redondela, no valor de 40.550.000 euros. O prazo de execução é de 23 meses. A Adif refere na sua Declaração de Rede a estimativa de conclusão das obras para o primeiro semestre de 2027.

1.4

RAMAL GUILLAREI - FRONTEIRA COM PORTUGAL

A ligação ferroviária entre a Galiza e Portugal materializou-se com a construção deste ramal de 5,3 km que liga a Linha do Minho (Adif 810) à Linha do Minho da IP (Infraestruturas de Portugal), através da Ponte Internacional de Tui. Na sequência dos acordos bilaterais entre Espanha e Portugal para melhorar os serviços ferroviários transfronteiriços, a Adif (Administração das Infraestruturas Ferroviárias em Espanha) realizou uma série de intervenções que já foram concluídas e começaram com o concurso para a eletrificação do troço, em 11 de dezembro de 2018.

Ações realizadas

As principais ações realizadas foram as seguintes:

- Eletrificação do ramal e variante de Guillarei, com catenária a 3.000 volts de corrente contínua, convertível no futuro para 25 kV de corrente alternada. Concluído em 27 de julho de 2020 com a ligação de tensão no troço. O investimento foi de 2,5 milhões de euros (sem IVA).
- Renovação das infraestruturas e via no mesmo traçado. Concurso publicado no BOE de 14 de dezembro de 2021, com prazo de execução de dez meses. Concluído em 2024. Valor da adjudicação: 8.785.399,75 euros.

1.5

A CORUÑA-LUGO

No dia 10 de outubro de 1875, o primeiro comboio procedente de A Coruña chegou a Lugo numa linha que fazia parte da linha ferroviária A Coruña - Palencia, promovida pela Compañía del Ferrocarril del Noroeste. Ambas as cidades, A Coruña e Lugo, foram as primeiras na Galiza a ter uma ligação ferroviária direta com o resto de Espanha, em 1883. A posição de vantagem alcançada nos primórdios da ferrovia galega contrasta com a situação atual em que é, com o ramal para Ferrol, a que menos avançou desde a sua construção.

Faz parte da linha 800 da Adif, A Coruña-León. Tem uma extensão de 118,5 km, uma plataforma de via única, bitola ibérica e não está eletrificada. Tem apenas dois serviços de passageiros por dia em cada sentido entre as duas estações, além de comboios de mercadorias.

Ações planeadas

Em março de 2003, foi adjudicado um contrato de consultoria para a elaboração dos “Estudos de previsões de tráfego, procura, económicos e de coordenação dos estudos informativos do projeto do corredor ferroviário de alta velocidade subcantábrico (León, Ponferrada, Monforte de Lemos, Lugo e A Coruña), que seria adjudicado em 4 de junho do mesmo ano à Ingeniería Idom Internacional por 715.737,40 euros. O projeto promoveu a criação de uma segunda linha de alta velocidade para a Galiza, entrando por Ponferrada e Monforte. No entanto, nunca foi sujeito a consulta pública ou avaliação de impacto ambiental.

Situação atual

Neste momento não está prevista qualquer ação que vise a melhoria desta linha, para além de uma rubrica de 19,5 milhões de euros, refletida no Plano Diretor do Corredor Atlântico para a Galiza, apresentado pelo Ministério dos Transportes em maio de 2024, que complementaria entre Betanzos e Lugo os 146,5 milhões refletidos no mesmo documento (apresentação institucional) para a linha Coruña – Betanzos - Ferrol.

1.6

MONFORTE DE LEMOS - LEÓN (ATÉ COVAS)

O troço Monforte - Covas, com 85 km de extensão, faz parte do traçado galego do Corredor Atlântico Monforte - Leão, como continuação da linha Vigo - Ourense - Monforte. Trata-se de uma linha de via única, eletrificada, com uma elevada taxa de incidentes devido à antiguidade da infraestrutura. Além da circulação de comboios de mercadorias, tem dois serviços diários de passageiros em cada sentido.

Ações em curso

Entre 2019 e 2020, a Adif licitou dois contratos para a elaboração dos projetos de ampliação das vias de resguardo em três estações da linha, Pobra do Brollón, Vilamartín de Valdeorras e Quereño (BOE 7-11-2019), e para a melhoria das infraestrutura e da via (BOE 30-01-2020).

O primeiro deles, referente ao prolongamento das vias de resguardo para 750 metros, foi adjudicado em 26 de dezembro de 2020 à TYPESA e o contrato foi formalizado em 1 de fevereiro de 2021 pelo valor de 610.574 euros (sem IVA) e um prazo de execução de 18 meses. Este contrato foi objeto de duas alterações posteriores, a última das quais em 28 de outubro de 2024, elevando o seu montante para 914.812,09 euros e o prazo de execução para 50 meses.

O segundo contempla a melhoria da infraestrutura através da implementação de projetos que visam a intervenção em 7 desmatamentos, 4 aterros, 80 pontes e 31 túneis nos quais será necessário verificar se cumprem com a bitola GEC16, além de drenagem e renovação de vias e aparelhos de via. A adjudicação foi publicada em 15 de janeiro de 2021, no valor de 1.857.904,59 euros (sem IVA), à União Temporária de Empresas (UTE) formada pela SERS, Fulcrum e EPTISA, com um prazo de execução de 24 meses. Também foi objeto de alteração de valor e prazo em 4 de novembro de 2024. O prazo foi alargado para 48 meses e o montante subiu para 2.475.691,03 euros.

Situação atual

As modificações de ambos os contratos adiaram a sua conclusão para 2025. Não há dados sobre a data do concurso para obras ou o prazo para a sua execução.

1.7

LIGAÇÃO FERROVIÁRIA LUGO - SANTIAGO

O Ministério dos Transportes anunciou em 26 de agosto de 2024 o concurso para a elaboração de um estudo de viabilidade para melhorar a ligação ferroviária entre Lugo e Santiago. Este concurso foi publicado no BOE de 28 de agosto, com um orçamento base de licitação de 350.000 euros (sem IVA) e um prazo de execução de 18 meses.

Este estudo divide-se em duas fases. A primeira concretiza-se com um estudo de mobilidade através da realização de uma análise das relações de transporte e necessidades de mobilidade da cidade de Lugo. A segunda fase terá como objetivo definir um corredor ferroviário entre Lugo e Santiago com o melhor desempenho possível e preparar uma análise de custo-benefício que ajudará na tomada de decisão sobre esta ação.

O corredor seria traçado através de uma variante entre a linha Lugo - A Coruña e o Eixo Atlântico entre A Coruña e Santiago, embora o estudo pudesse indicar um traçado alternativo direto.

Em 19 de fevereiro de 2025, o Ministério dos Transportes anunciou a adjudicação do estudo no valor de 357.857,5 euros (IVA incluído) à União Temporária de Empresas formada pelas consultoras Tema Ingeniería S.L. e Fulcrum, Planificación, Análisis y Proyecto, S.A.U.

02

**INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS
EM PORTUGAL**

02

02

INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL

- Novas linhas de alta velocidade Lisboa - Porto, Porto - Fronteira com Espanha
 - Valença-Braga
 - Porto-Aeroporto Sá Carneiro
 - Braga-Aeroporto Sá Carneiro
 - Porto-Oiã (troço até Aveiro)
- Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso
- Linha do Douro
- Linha do Vouga

Caminhos-de-ferro em Portugal / Ferrocarril en Portugal



2.1

ALTA VELOCIDADE LISBOA - PORTO, PORTO - VALENÇA

Antecedentes

Em 1999, o governo português criou um grupo de trabalho que deveria definir a estratégia a seguir para introduzir o transporte ferroviário de alta velocidade em Portugal. Este grupo define como principais características para futuros projetos de alta velocidade, uma velocidade máxima de projeto de infraestrutura de 350 km/h, bitola padrão, via dupla e eletrificação a 25 kV de corrente alternada, destinada exclusivamente a comboios de passageiros. De acordo com as conclusões deste estudo, estas características assegurariam tempos de viagem de uma hora e meia entre Lisboa e Porto e menos de três horas entre Lisboa e Madrid, que são as primeiras linhas a considerar.

Na Cimeira Ibérica de Salamanca (janeiro de 2000), o Primeiro-Ministro António Guterres e o Presidente do Governo José María Aznar concordaram em criar uma comissão conjunta para tratar da construção de uma linha de alta velocidade entre Lisboa e Madrid. No mesmo ano, Portugal criou a empresa pública Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., conhecida pela sigla RAVE. O Diário da República de 19 de dezembro de 2000 publicou o Decreto-Lei n.º 323-H/2000 que inclui a constituição da nova sociedade e os seus estatutos. Em janeiro de 2001, foi criado o Agrupamento Europeu de Interesse Económico na Alta Velocidade Espanha-Portugal (AEIE AVEP).

Na Cimeira Ibérica da Figueira da Foz (7-8 de novembro de 2003), foram estabelecidas quatro linhas internacionais de alta velocidade: Lisboa - Madrid, passando por Évora, Elvas e Badajoz; Porto - Vigo, que seria a primeira a ser concluída (2009); Porto - Madrid através de Aveiro e Salamanca e a quarta, Faro - Sevilha.

A Decisão n.º 884/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes declara 30 projetos prioritários de interesse europeu, incluindo as linhas Lisboa - Porto, no âmbito do projeto prioritário 3, “eixo ferroviário de alta velocidade no sudoeste da Europa” e Porto - Vigo, no âmbito do projeto 19 (interoperabilidade ferroviária de alta velocidade na Península Ibérica), com um prazo que se estende até 2020.

Na futura linha Porto - Vigo, estão a ser realizados vários estudos no quadro da AEIE-AVEP, como o “Estudo de viabilidade técnica, económica e ambiental da ligação de alta velocidade Vigo - Porto. Necessidades atuais e previsões.” realizado pela Sener e Ferconsult e apresentado em julho de 2004.

Seguem-se os estudos preliminares dos dois troços em que a linha está dividida do lado português: Porto - Aeroporto Sá Carneiro - Braga (lote 1A) e Braga - Valença (1B). Define-se como uma linha eletrificada de via dupla para utilização mista (mercadorias e passageiros) e com uma velocidade máxima de projeto de 250 km/h. Foi concebida para bitola normal (1.435 mm), mas na sua fase inicial funcionará com bitola ibérica (1.668 mm), sendo os carris montados em travessas polivalentes, seguindo o mesmo método utilizado no eixo atlântico com o qual se ligará uma vez atravessado o rio Minho.

O troço Braga - Valença, com o qual se iniciaria a construção da linha, está sujeito a avaliação de impacto ambiental após a sua aprovação inicial e exposição pública. Em 29 de outubro de 2010, obteve aprovação condicional da Agência Portuguesa do Ambiente.

A proposta de inauguração em 2009 foi adiada, primeiro até 2013 e depois até 2015. No entanto, em junho de 2011, a suspensão deste projeto e das restantes linhas de alta velocidade foi tornada pública, em resultado da crise económica.

Situação atual

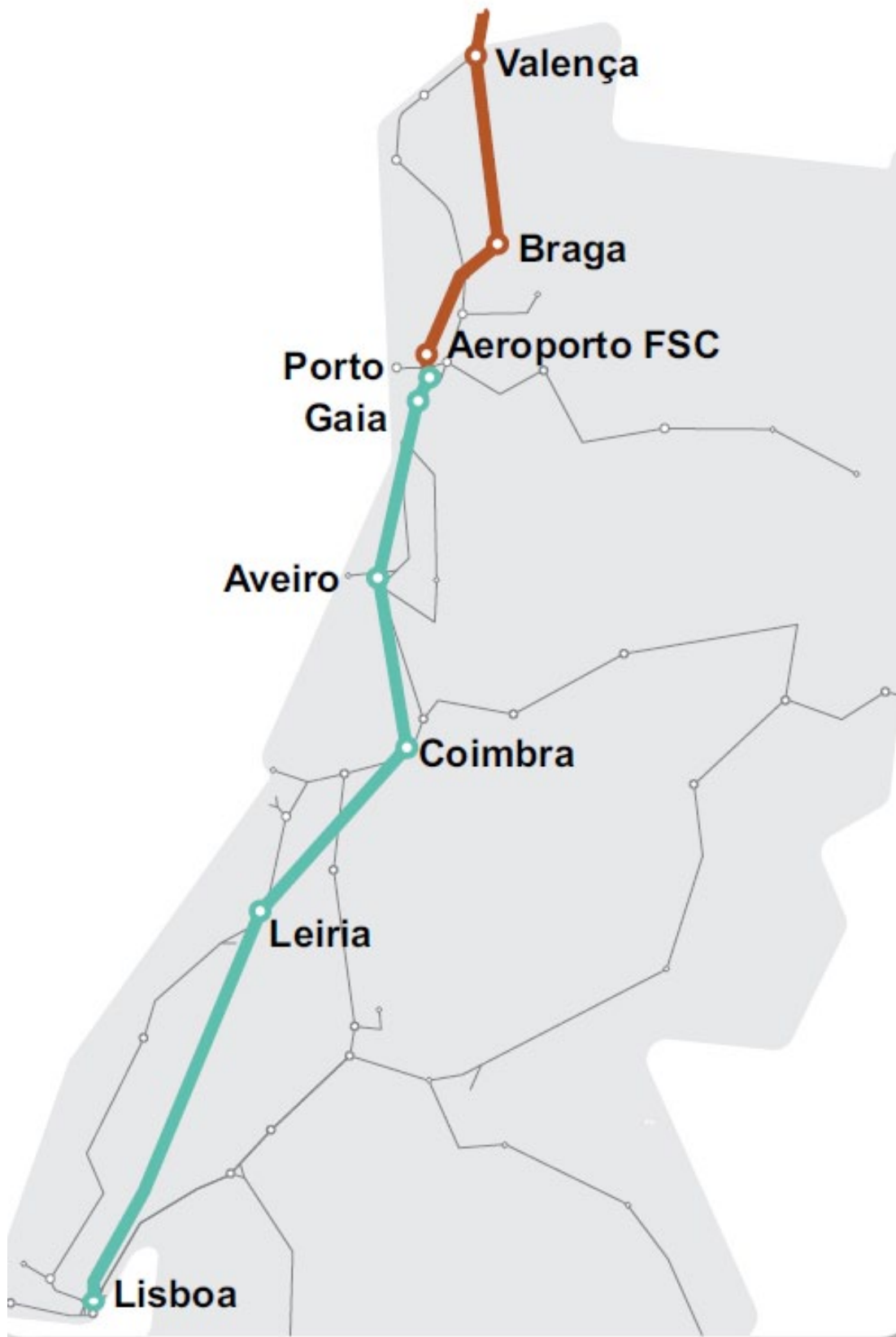
O Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030 foi apresentado oficialmente em outubro de 2020. Em novembro do mesmo ano, o Governo encomendou ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil a elaboração do relatório ambiental. Submetido a consulta pública em 2021, foi concluído em 2022 e a declaração ambiental foi emitida em janeiro de 2023. O Diário da República de 26 de dezembro de 2023 publica a resolução 192/2023 do Conselho de Ministros que aprova o PNI.

O PNI 2030 inclui a construção de duas linhas de alta velocidade que percorrem a fachada atlântica de Lisboa até Valença: Lisboa Oriente - Porto Campanhã e Porto Campanhã - Valença. Em ambos os casos são linhas eletrificadas, de via dupla em bitola ibérica com carris montados em travessas polivalentes para posterior transformação em bitola padrão.

No que diz respeito à euroregião, este corredor de alta velocidade está dividido nos seguintes troços:

- Porto-Lisboa
 - Porto-Aveiro

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



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

2.1.1 PORTO-AVEIRO

A construção da linha Porto - Lisboa, com via dupla, eletrificada e velocidade máxima de exploração de 300 km/h, está prevista em três fases: Porto - Soure, com entrada em serviço prevista para 2030, Soure - Carregado e Carregado - Lisboa. Embora esteja prevista a sua implementação em bitola padrão (1.435 mm), a sua entrada em serviço será realizada em bitola ibérica (1.668 mm) de forma a garantir as melhorias nos tempos de viagem que são alcançadas à medida que os troços das diferentes fases ficam operacionais.

O troço Porto - Aveiro (Oiã) é o primeiro lote (Lote A) da primeira fase. Tem 71 km de extensão, dos quais 11,6 km em túneis e 12,3 km em pontes e viadutos, sendo o mais significativo a nova ponte sobre o Douro, para utilização rodoferroviária. O orçamento de investimento (valores de 2023) é de 1.978 milhões de euros.

Ações em curso

- 12 de janeiro de 2024: É lançado o concurso para a primeira concessão da linha entre o Porto e Oiã, uma vez que o modelo escolhido para a construção é o da Parceria Público-Privada (PPP) através da qual a empreitada que inclui a conceção, projeto de construção e construção de infraestrutura, superestrutura e a sua manutenção. O prazo é de 5 anos para a fase de projeto e construção e de 25 anos para a manutenção. Além da infraestrutura e superestrutura da linha, inclui a adaptação da estação de Porto Campanhã para a sua utilização como terminal de alta velocidade e uma nova estação subterrânea em Vila Nova de Gaia, em Santo Ovídio. Uma subestação de tração elétrica em Estarreja e um percurso de 17 km em Aveiro para a ligação à Linha do Norte da ferrovia convencional.

- 29 de janeiro de 2024: É apresentada a candidatura a financiamento da UE no quadro do programa Connecting Europe Facility for Transport 2 (CEF 2) para a fase 1 da linha, num montante total de 875 milhões de euros, dos quais 480 milhões serão para o Lote A.

- 17 de junho de 2024: Bruxelas aprova a proposta de financiamento da Fase 1 num montante total de 813 milhões de euros, o que representa 93% do montante solicitado.

- 10 de outubro de 2024: O contrato é adjudicado ao consórcio LusoLav.

O calendário publicado pela empresa IP indica a entrada em vigor do contrato com a LusoLav para julho de 2025 e um prazo de cinco anos para a elaboração do projeto de construção e a execução das obras. Paralelamente, serão tratados os restantes contratos, relativos à sinalização e às telecomunicações.



2.1.2 PORTO-VALENÇA

Tal como a linha Porto - Lisboa, a que vai ligar o Porto a Valença faz parte do Plano Nacional de Investimentos 2030 e seguirá um modelo semelhante em termos de colaboração público-privada na realização dos projetos, construção e posterior manutenção, através de Parcerias Público-Privadas (PPP).

LINHA AV PORTO • VIGO



A construção da linha está prevista em duas fases:

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

A linha tem uma extensão aproximada de 115 km, dado que em estudos prévios estão a ser tratadas diferentes alternativas. Tanto as declarações de impacto ambiental como os projetos de construção determinarão o traçado final de cada um dos troços. O projeto preliminar contempla um traçado de velocidade máxima de 250 km/h, com via dupla, eletrificação a 25 kV em corrente alternada e ERTMS. No entanto, não está excluída a existência de troços de via única, conforme especificado no caderno de encargos dos Estudos Ambientais do troço Braga - Valença, publicado na Plataforma de Concursos Eletrónica em 5 de fevereiro de 2024.

A primeira fase da linha inclui a construção dos troços Porto - Aeroporto Sá Carneiro (Lote A), com cerca de 15 km de extensão, e Braga - Valença (Lote B), com 70 km. A ligação entre o Aeroporto de São Carneiro e o ramal de Braga nas imediações de Nine, com uma extensão aproximada de 22 km, fica para uma segunda fase.

Ações em curso

Ao contrário do projeto anterior, que abordava uma linha de uso misto para passageiros e mercadorias, o projeto atual contempla um traçado exclusivamente para comboios de passageiros. Isto não nos impede de tomar como referência os estudos realizados entre 2004 e 2010. Na fase prévia à construção, foram adjudicados dois contratos destinados a atualizar os trabalhos já realizados anteriormente:

- 5 de fevereiro de 2024. A empresa pública Infraestruturas de Portugal publica o aviso de concurso e caderno de encargos para a realização dos estudos ambientais do troço Braga - Valença através de um procedimento de consulta a três empresas, com um prazo de execução de 600 dias (aproximadamente 20 meses) e um preço base máximo de 425.000 euros (sem IVA).
- No dia 4 de abril de 2024, foi assinado o contrato com a “ARQPAIS Consultores de arquitetura paisagista e ambiente Lda”, pelo valor de 424.915 euros. O caderno de encargos especifica que o adjudicatário terá 330 dias para apresentar o estudo de impacto ambiental, pelo que este deverá estar disponível até à primavera de 2025.
- 18 de junho de 2024. A AEIE-AVEP lança a concurso os serviços de atualização dos fluxos de mobilidade de passageiros, o estudo funcional e a análise custo-benefício do Corredor Porto - Vigo, com um orçamento base de 1.100.000 euros e um prazo de execução de 24 meses.
- 17 de outubro de 2024. É adjudicado por 825.000 euros à união temporária formada pelas empresas de consultoria WSPSPAIN-APIA, S.A.U. – A.I.E MULTICRITERI-MCRIT e TRENMO ENGENHARIA S.A, que adotaram o nome de UTE Corredor Porto - Vigo. O contrato foi formalizado em 17 de dezembro de 2024.

De acordo com o calendário disponibilizado pela Infraestruturas de Portugal, prevê-se que entre 2025 e 2026 estejam concluídos os estudos e seja obtida a avaliação de impacto ambiental da Agência Portuguesa do Ambiente. Seguir-se-ia o concurso para os projetos de construção e a execução da Fase 1, e em 2028 entraria a fase de elaboração dos projetos de construção e execução das obras com um horizonte de conclusão previsto para 2032. No entanto, este prazo está sujeito à realização coordenada das obras na parte espanhola do corredor de alta velocidade (Saída Sul de Vigo, troço O Porriño - Tui) e da parte comum aos dois países (ponte sobre o rio Minho).

CRONOGRAMA DO PROJETO



A fase 2 (Aeroporto Sá Carneiro - Nine) tem um calendário mais longo, com um horizonte para além de 2032.

Ainda não há um valor estimado quanto ao orçamento para esta primeira fase, na ausência da concretização que deveria ser dada pelos dois estudos informativos que estão atualmente em fase de elaboração.

Tempos de viagem

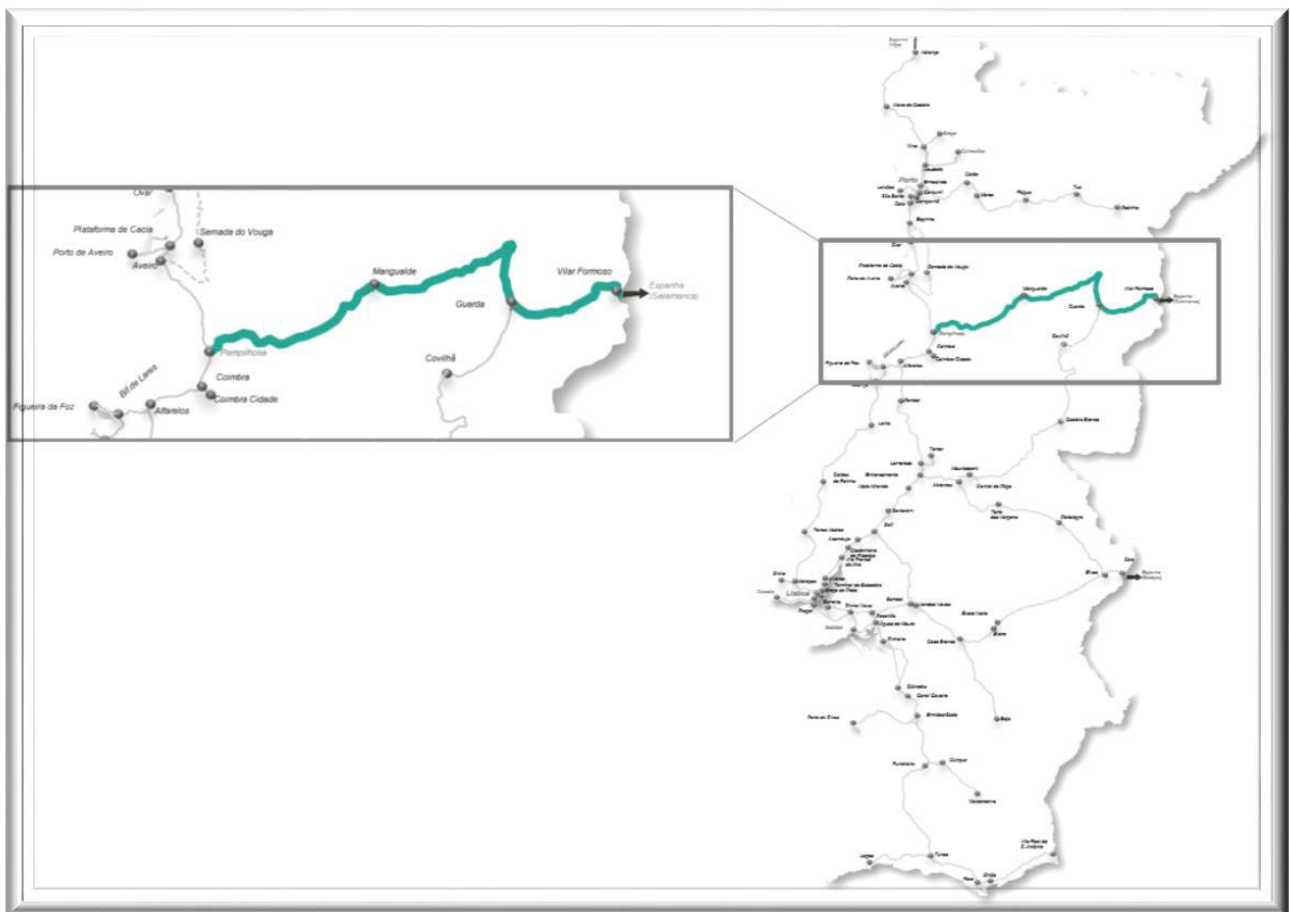
De acordo com as estimativas da Infraestruturas de Portugal, o tempo de viagem direta entre o Porto e Vigo será de 60 minutos, uma vez concluída a Fase 1, e de 50 minutos, com a Fase 2 em serviço.

2.2

CORREDOR INTERNACIONAL NORTE AVEIRO-VILAR FORMOSO

Integrado no Corredor Atlântico, este traçado é a principal saída ferroviária de mercadorias de Aveiro e Porto, através da Linha do Norte até Pampilhosa e da Linha da Beira Alta até Vilar Formoso, onde atravessa a fronteira em Fuentes de Oñoro (Salamanca).

A linha da Beira Alta foi projetada e construída no século XIX (inaugurada em 1882), o que explica o seu traçado sinuoso. Tem uma extensão de 202 km, dos quais 97 por cento são de via única. Está eletrificada desde a década de 1990.



Âmbito das ações no Corredor Internacional Norte, na linha da Beira Alta.

No quadro do plano Ferrovia 2020, a Infraestruturas de Portugal concebeu um programa de modernização deste corredor, com o objetivo de duplicar o número de comboios em circulação, melhorar as condições de segurança, os tempos de viagem e adaptá-lo aos requisitos de interoperabilidade do Corredor Atlântico, com a possibilidade de circulação de comboios de 740 metros de comprimento e da implementação do Sistema Europeu de Controlo Ferroviário (ETCS-ERTMS), num investimento de 700 milhões de euros.

Ações em curso

As ações previstas incluem a renovação integral da via com travessas polivalentes, melhoria na drenagem, tratamento em túneis e viadutos, construção de pequenas variantes, eliminação de todas as passagens de nível, instalação de nova sinalização eletrónica, criação de estações que permitam o cruzamento de comboios de mercadorias de 750 metros e outras intervenções. As obras de renovação da via foram distribuídas em seis troços:

- Pampilhosa - Santa Comba de Dão. 35,1 km. Início das obras em 20-1-2021, com um prazo de 810 dias conforme o contrato. Está em execução.
 - Inclui o ramal de ligação direta com a Linha do Norte na Mealhada, com uma extensão de 3,1 km, dos quais 1.250 metros são em viaduto.
 - Ampliação da estação de Mortágua para permitir o cruzamento de comboios de mercadorias de 750 metros..
- Santa Comba de Dão - Mangualde. 43 km. Data de adjudicação: 23-12-20, com um prazo de 760 dias. Está em execução.
- Mangualde - Celorico da Beira. 39,4 km. Data de adjudicação: 28-9-2021, com um prazo de 760 dias. Está em execução.
- Celorico da Beira - Guarda. 38,4 km. Adjudicado em agosto de 2021 com um prazo de 751 dias. Está em execução.
- Guarda - Cerdeira. 19,6 km. Adjudicado em 26 de julho de 2019, com um prazo de execução de 294 dias. Terminado.
- Cerdeira - Vilar Formoso. 26,1 km. Início dos trabalhos em 15-6-2021, com um prazo de execução de 729 dias. Está em execução.

Todos os troços em construção ultrapassaram o prazo de execução fixado pelos respetivos contratos. A IP espera a conclusão de todas as obras até ao primeiro trimestre de 2025.

2.3

LINHA DO DOURO

“O Caminho-de-ferro foi uma revolução. Se todas fossem assim...” Uma placa com esta inscrição comemora na estação de Peso da Régua, a chegada do primeiro comboio àquela cidade em julho de 1879. Na verdade, para a Régua e para todo o vale do rio que lhe dá nome, a Linha do Douro foi uma grande revolução económica e social, e constituiu ainda a saída mais rápida de passageiros e mercadorias do Porto para Madrid e França durante décadas. Com uma extensão total de pouco mais de 200 km, esta linha inicia o seu itinerário em Ermesinde, onde se liga à Linha do Minho e termina em Barca d’Alva, onde se liga com a linha internacional de Barca d’Alva - La Fuente de San Esteban (Salamanca), a partir da qual os comboios podiam continuar para Madrid ou Paris, via Hendaya. Em 1 de janeiro de 1985, o governo espanhol fechou a linha de La Fuente de San Esteban desde La Fregeneda. Três anos mais tarde, em outubro de 1988, o troço Pocinho - Barca d’Alva foi encerrado.

Para além da sua importância para o desenvolvimento económico do Vale do Douro, esta linha serviu de ponto de partida para quatro ramais de bitola estreita: as linhas do Tâmega, Corgo, Túa e Sabor, com as quais a rede ferroviária se estendia até Arcos de Baúlhe, Vila Real e Chaves, Bragança e Miranda do Douro, respetivamente.



Estação de Peso da Régua.

Situação atual

A linha tem atualmente 164,4 km de extensão, a distância entre as estações de Ermesinde e Pocinho. A sua via é de bitola ibérica e tem uma via única em 126,9 km e 37,6 km de via dupla. Os primeiros 51,5 km são eletrificados com catenária de 25 kV, entre Ermesinde e Caíde e a linha suporta cargas de 22,5 toneladas por eixo, exceto entre a Régua e o Pocinho, que tem uma carga máxima autorizada de 18 toneladas por eixo. Em termos de velocidades máximas, com exceção dos 36,8 km que têm limites entre os 90 e os 120 km por hora, o resto da infraestrutura está traçado para velocidades máximas entre os 50 e os 90 km por hora.

Ações planeadas

A Infraestruturas de Portugal tem em curso várias ações de modernização da linha, previstas no PNI 2030, com um investimento total de 500 milhões de euros. As principais intervenções são:

- Eletrificação e modernização entre Caíde e Pocinho.
- Instalação de sinalização eletrónica, incluindo o sistema de controlo automático de velocidade ATP.
- Automatização de passagens de nível.
- Aumento do comprimento das plataformas para 150 metros, exceto na Régua onde serão ampliadas para 200 metros.
- Dotar toda a linha de capacidade para a circulação de comboios com cargas máximas de 22,5 toneladas por eixo. Atualmente só se cumpre entre Ermesinde e a Régua.

Situação atual:

A 13 de janeiro de 2025, foi assinado o contrato de eletrificação do troço Caíde - Régua, de 43 km, que inclui ainda o acondicionamento da infraestrutura para a sua implementação, que envolve o rebaixamento da plataforma em túneis, tratamento de drenagem, estabilização de taludes, etc., pelo valor de 110.742.152,27 euros e um prazo de execução de 36 meses, o que coloca a conclusão das obras adjudicadas no primeiro semestre de 2028.

2.4

LINHA DO VOUGA

A Linha do Vouga é a única linha ferroviária de bitola métrica que ainda está ao serviço em Portugal, embora com um comprimento significativamente reduzido em comparação com os 177,7 km que tinha quando entrou ao serviço em toda a sua extensão, em 1914. Nessa altura, para além da própria linha entre Espinho e Viseu (140 km), o ramal de Aveiro, com 37,7 km de extensão, já tinha sido integrado na mesma.

Em 1990 foi encerrado o troço de 79 km entre Sernada do Vouga e Viseu. Após a crise financeira de 2008, no início da década seguinte o governo considerou o encerramento total da linha, mas houve uma grande rejeição tanto por parte das câmaras municipais como por parte de diferentes movimentos e grupos sociais, que conseguiram travar a pretensão.

A falta de manutenção afetou uma linha que já não tinha sido projetada para desenvolver altas velocidades. Na publicação do Eixo Atlântico, “Segundo Pacote de Infraestruturas do Eixo Atlântico” (2019) foram reveladas as fragilidades de uma linha em que a velocidade comercial era de 32 km/h no percurso entre Espinho e Oliveira de Azeméis e 39 km/h entre Aveiro e Águeda.

Entre Oliveira de Azeméis e Sernada de Vouga, a linha foi encerrada para serviços de passageiros devido a problemas de segurança causados pelo seu mau estado em 2013 e substituída por serviços rodoviários alternativos.



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

De acordo com o Diretório da Rede de Infraestruturas de Portugal, a atual linha do Vouga tem uma extensão operacional total de 95,9 km, com uma velocidade máxima inferior a 50 km/h e carece de sistemas de controlo de velocidade e de comunicação comboio-terra, sendo a gestão da operação baseada no SISE (Sistema Informatizado Simplificado de Exploração), um sistema que só é utilizado nesta linha e no ramal da Mina de Neves-Corvo, apenas para serviço de transporte de mercadorias, no concelho de Castro Verde.

Para a população dos concelhos de Santa Maria da Feira, São João da Madeira e Oliveira de Azeméis, esta linha é a sua única ligação ferroviária com a Linha do Norte, embora com transbordo por se tratar de um percurso de bitola métrica face à bitola ibérica da via principal do Porto para Lisboa. Por esta razão, entre as propostas apresentadas para melhorar a rede ferroviária da Região Norte, o Eixo Atlântico através do referido documento de 2019 propôs um pacote de investimentos que visa:

- Melhorar o traçado da linha, especialmente a geometria da via em termos do raio das suas curvas para alcançar uma velocidade comercial mais competitiva.
- Melhorar estações e apeadeiros (no total são 44).
- Instalar sistemas operacionais, de sinalização e de comunicações mais modernos.
- Alterar a largura da bitola métrica para ibérica.
- Eletrificação a 25 kV.

Ações em curso

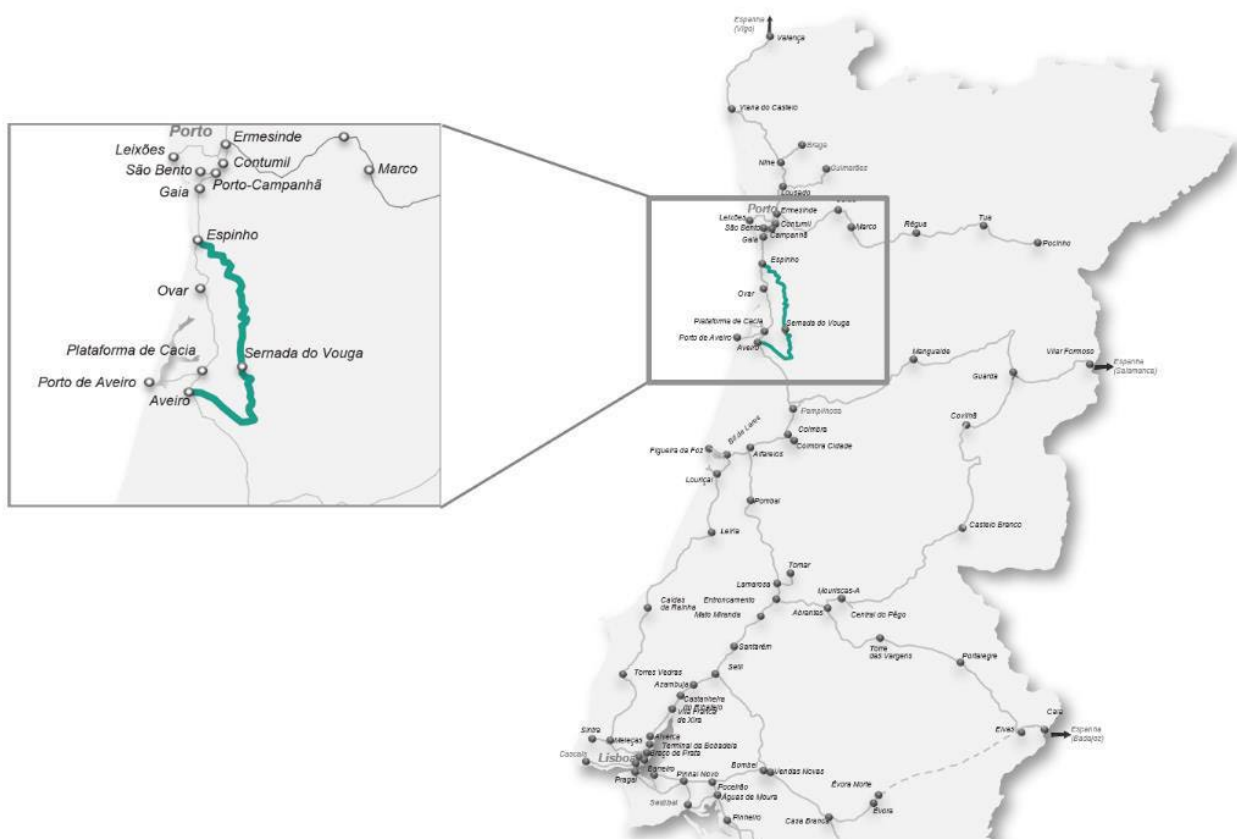
A Infraestruturas de Portugal está a proceder à renovação integral da superestrutura (balastro, travessas e carril, ataque mecânico pesado) da linha e a automatização de todas as passagens de nível, prevista no Programa Nacional de Investimentos 2030, num montante total de 75 milhões de euros. As intervenções foram divididas nos seguintes troços:

- Espinho - Santa Maria de Feira. Adjudicação pendente (outubro de 2024).
- Santa Maria de Feira - Oliveira de Azeméis. Obras concluídas.
- Oliveira de Azeméis - Sernada do Vouga. Adjudicada e em obra (outubro 2024).
- Sernada do Vouga - Águeda. Obras concluídas.
- Águeda - Aveiro. Adjudicação pendente (outubro de 2024).

As previsões da IP apontam para que a renovação integral esteja concluída até ao terceiro trimestre de 2026, com a recuperação da circulação ao longo dos 95,9 km do seu traçado.

Relativamente às restantes propostas, A IP adjudicou à VTM Consultores a tarefa de realizar um estudo de procura e uma análise custo-benefício a 30 anos, tendo em conta diferentes cenários de ligação intramodal e intermodal com a Linha do Norte. O contrato foi formalizado a 27 de novembro de 2024, com um prazo de execução de onze meses, para averiguar as possíveis alternativas à manutenção da atual bitola métrica, passagem para a bitola ibérica ou criar uma linha de bitola mista com três carris.

A IP está também a ponderar a realização de um estudo de viabilidade para a eletrificação da linha, em conjunto com a Comboios de Portugal (CP).



Traçado da Linha do Vouga e seu enquadramento na rede ferroviária nacional (IP).

03

**INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS
NA GALIZA**

03

03

INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS NA GALIZA

A comunicação rodoviária entre as cidades do Eixo Atlântico ainda tem quatro autoestradas pendentes:

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



Autoestrada A-54 Lugo - Santiago, troço Lavacolla - Arzúa, em serviço desde 2019. (Ministério dos Transportes).

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



3.1

AUTOESTRADA A-54 LUGO - SANTIAGO DE COMPOSTELA

A construção da autoestrada Lugo - Santiago foi anunciada em 1992 pelo então Ministro das Obras Públicas, Transportes e Ambiente, Josep Borrell. O seu objetivo era facilitar a comunicação direta entre as duas cidades, com uma redução significativa do tempo de viagem, quase para metade, e melhorar a segurança face a um itinerário repleto de pontos de conflito e uma elevada taxa de acidentes.

É concebida com duas faixas em cada sentido de 3,5 metros cada, bermas exteriores com 2,5 metros, bermas interiores de 1 metro e uma mediana de 9 metros. O seu comprimento aproximado é de 95 km, entre o nó com a A-6 em Nadela, a norte, e a autoestrada circular em Santiago (SC-20), a sul. Quando a construção começou, estimava-se que estaria concluída em 2010.

O primeiro troço a entrar ao serviço é Santiago - Lavacolla, com 9 km de extensão, em 1999. Na década seguinte houve uma paragem na tramitação administrativa e na execução das obras. Em 2015, são inaugurados os troços de Nadela a Palas de Rei, acrescentando mais 40 km. Em 2019, foi incorporado outro troço de 18,5 km entre Lavacolla e Arzúa. No dia 3 de fevereiro de 2025, será inaugurado o troço Palas de Rei - Melide, com 11,7 km, na sequência de várias alterações ao contrato que aumentaram o seu valor e o prazo de execução de 60 para 92 meses.



Viaduto sobre o rio Pambre do troço Melide - Palas de Rei, com 977 metros de comprimento (ACCIONA).

Situação atual

Em fevereiro de 2025, está em construção o último troço pendente de conclusão, 16,4 km entre Arzúa e Melide, que tinha sido licitado em 2016 e adjudicado em 2017, com um prazo de execução de 60 meses. O valor de adjudicação foi de 73.216.407,19 euros (sem IVA). As obras começaram em 2018. Foi objeto de duas alterações contratuais em julho de 2022 e novembro de 2024, aumentando o prazo de execução para 94 meses. A previsão para a sua entrada em serviço foi adiada para o final de 2025.

O Ministério dos Transportes anunciou que as obras na autoestrada seriam concluídas em 2025, após um investimento total de pouco mais de 700 milhões de euros.

3.2

AUTOESTRADA A-56 LUGO - OURENSE

A autoestrada A-56 é uma infraestrutura rodoviária em construção destinada a ligar as cidades de Lugo e Ourense. Partilha os primeiros 23 km de Lugo a Guntín, com a A-54 e a partir deste município de Lugo começa o seu percurso próprio.

Os primeiros estudos para a construção de uma autoestrada entre Lugo e Ourense foram realizados na década de 1990 e materializaram-se com a elaboração de um estudo informativo que foi submetido a consulta pública em maio de 2003. O Ministério do Ambiente emitiu uma declaração de impacto ambiental favorável em 5 de abril de 2006 (publicada no BOE de 10-5-2006) e o Ministério de Fomento aprovou definitivamente o estudo informativo em 28 de julho de 2006 (publicado no BOE de 26-9-2006), com um investimento previsto de 525 milhões de euros.

A autoestrada tem cerca de 70 km de extensão, incluindo a Variante Norte de Ourense que a liga à A-52. Foi desenhada com duas faixas em cada sentido de 3,5 metros cada uma, bermas exteriores com 2,5 metros e bermas interiores de 1 metro com uma mediana de 10 metros.



Troço de autoestrada em serviço desde 2020 junto de A Barrela.

Situação atual

Para a sua execução, a A-56 foi dividida nos seguintes troços em que se apresenta a situação em que se encontra cada um deles:

- Guntín - Narón (Portomarín). Projeto de construção aprovado em 23-12-2009 (BOE 1-2-2010).
- Narón - Taboada. Projeto de construção aprovado em 19-5-2009 (BOE 19-6-2009).
- Taboada - Chantada. Projeto de construção aprovado em 8-5-2009 (BOE 2-6-2009).
- Chantada - A Barrela (Carballedo). Projeto de construção aprovado em 2-12-2009 (BOE 23-12-2009).
- A Barrela - San Martiño (Vilamarín). Em serviço desde 23-9-2020.
- San Martiño - Cambeo (Coles). A elaboração do projeto paralisou em julho de 2022; está em processo de resolução do contrato para novo concurso.
- Cambeo - Casilla (Ourense). Projeto de construção aprovado em 6-3-2023 (BOE 30-3-2023).

- Casilla - Eiras Vedras (Variante Norte de Ourense com a A-52). Este troço está dividido em dois subtroços:
 - Casilla - Quintela. Projeto de construção aprovado provisoriamente em 20-12-2023 (BOE 28-12-2023).
 - Quintela - Eirasvedras. Em execução. Assinado o ato de implantação e início de obras em 16-9-22, com um prazo de execução de 30 meses e conclusão, de acordo com o contrato, em março de 2025. No entanto, permaneceu paralisado até ao segundo semestre de 2024, pelo que não se espera que seja concluído antes do segundo semestre de 2026.

3.3

AUTOESTRADA A-59 PONTEVEDRA - VIGO

A autoestrada A-59 foi proposta como uma alternativa sem portagem à AP-9 para ligar as cidades de Pontevedra e Vigo. Com uma extensão aproximada de 23 km e um orçamento de concurso de pouco mais de 292 milhões de euros (sem IVA) no valor de 2010.

Esta autoestrada faz a ligação com a circular A-57 de Pontevedra, em Vilaboa, e com a AP-9, em Peinador. No papel, foi concebida como uma estrada de duas faixas em cada sentido com 3,5 metros, 2,5 metros na berma exterior e 1,5 metros na berma interior. Divide-se em três troços:

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

Situação atual

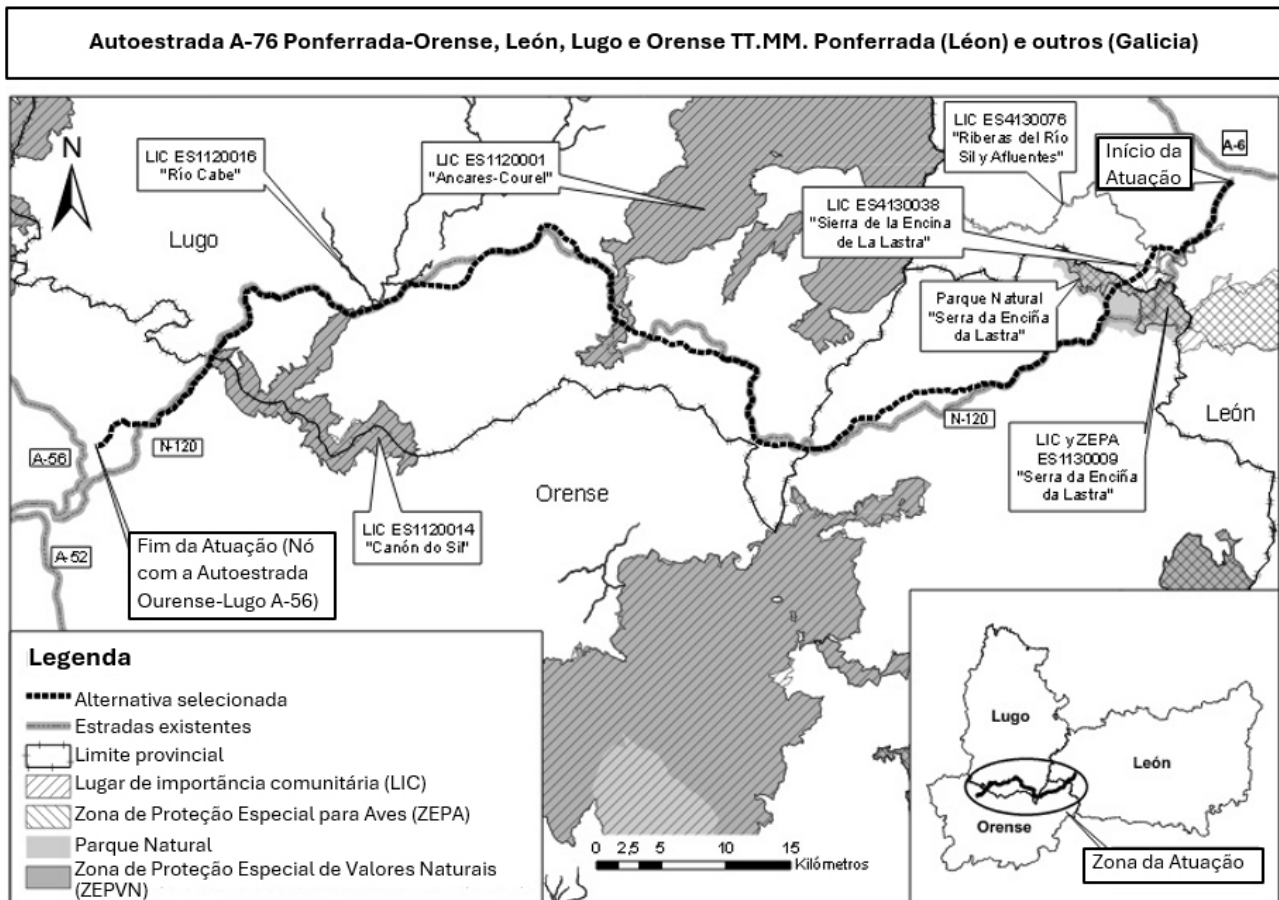
Em 20 de dezembro de 2010, os projetos para os três troços da autoestrada foram aprovados provisoriamente (BOE 18-1-2011). Desde então, não houve mais nenhuma ação.

3.4

AUTOESTRADA A76 PONFERRADA - OURENSE

A primeira proposta de uma autoestrada que ligasse as cidades de Ponferrada e Ourense foi apresentada no programa eleitoral do PSOE na campanha para as eleições gerais de 2004. A autoestrada A-76, assim designada, está incluída no Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes 2005-2020, no âmbito do Programa de Ações da Rede Básica de Estradas de Elevado Desempenho propriedade do Estado. Em 2005, foi adjudicado o contrato para a elaboração do seu estudo informativo, que foi adjudicado em janeiro de 2006 à consultora Prointec por 945.629 euros.

De acordo com este estudo informativo, a rodovia terá uma extensão de 126,07 km, dos quais 14,04 em viaduto e 9,02 em túnel. A plataforma tem duas faixas de rodagem em cada sentido com 3,5 metros cada, além de uma berma exterior de 2,5 metros e uma berma interior de 1,5 metros.



Mapa da A76 incluído na declaração de impacto ambiental (BOE de 14 de agosto de 2013).

Em 24 de julho de 2013, o Secretário de Estado do Ambiente emitiu uma declaração de impacto ambiental favorável, que foi publicada no BOE em 14 de agosto de 2013.

Em 12 de dezembro de 2013, o estudo informativo, com a alternativa proposta com uma extensão total de 125,3 km, foi definitivamente aprovado e publicado em BOE de 8 de fevereiro de 2014, com um orçamento de concurso de 1.221,64 milhões de euros para 2013 (IVA incluído), cuja construção está dividida em doze troços, dos quais dez na Galiza. Em dezembro de 2014, iniciou-se a elaboração do projeto de construção do primeiro troço galego entre A Veiga de Cascallá (Rubiá) e O Barco de Valdeorras, que foi submetido a consulta pública e aprovado em 25 de abril de 2018. Em 2020, é submetido a um novo procedimento de consulta pública.

Ações realizadas

- Troço A Veiga de Cascallá - O Barco de Valdeorras, projeto de construção elaborado, aprovado provisoriamente em 17 de julho de 2017. Pendente de aprovação final e concurso das obras.
- Troço Monforte Este - Babela. Elaboração do projeto de construção adjudicado em 19 de julho de 2018, com um prazo de execução de 18 meses. Está pendente de aprovação provisória e de submissão a consulta pública.
- Os restantes troços estão pendentes da elaboração dos respetivos projetos de construção.

Situação atual

Vinte anos após a inclusão deste projeto no Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes 2005-2020, não se concretizou um único quilómetro desta autoestrada, que é repetidamente reivindicada não só como uma ligação entre a Galiza e o planalto norte, mas também como um meio de conseguir uma melhor comunicação de Valdeorras com a sua capital provincial e o resto da Galiza.

04

**AÇÕES
EM INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS
NA GALIZA**

04

04

AÇÕES EM INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS NA GALIZA

TROÇO	AÇÕES E DATA DE INÍCIO DA SUA TRAMITAÇÃO	ORÇAMENTO	SITUAÇÃO ATUAL	DATA DE PUBLICAÇÃO DO ÚLTIMO PROCEDIMENTO	DATA DE CONCLUSÃO DAS AÇÕES
A Coruña Ferrol	Variante de Betanzos BOE 2-1-2019: concurso do contrato para a elaboração do estudo informativo	25.819.460,81 euros	Aprovação provisória do estudo informativo e consulta pública	Consulta pública durante 30 dias úteis desde a sua publicação no BOE de 18-11-2024 até 3 de janeiro de 2025	Não especificada. Pendente de aprovação definitiva e concurso de obras
Bifurcação Arcade Redondela	1 - Renovação integral e eletrificação do troço. 2 - Variante de ligação com a linha 810 (Monforte - Chapela) BOE 1-7-2020	1-17.266.609,36 euros 2- 13.704.311,72 euros	1 - Divulgação no DOUE da informação prévia do concurso 2 - Aprovação provisória e consulta pública do estudo informativo	1 - 23-2-2024 anúncio DOUE 2 - Consulta pública BOE 18-11-204 até 3 de janeiro de 2025	Não especificada. 1 - Pendente concurso de obras. 2 - Pendente da aprovação definitiva e do concurso de obras
Saída Sul de Vigo - O Porriño	Estudo informativo da saída Sul de Vigo. BOE 24-3-2000	730.750 euros (estudo). 688 milhões de euros (construção, segundo as previsões do Ministério dos Transportes)	Pendente de aprovação provisória e consulta pública	BOE 19-6-2023. Formalização do contrato para a elaboração do estudo informativo	Não especificada

TROÇO	AÇÕES E DATA DE INÍCIO DA SUA TRAMITAÇÃO	ORÇAMENTO	SITUAÇÃO ATUAL	DATA DE PUBLICAÇÃO DO ÚLTIMO PROCEDIMENTO	DATA DE CONCLUSÃO DAS AÇÕES
O Porriño - Fronteira de Portugal	Estudo informativo do troço Porriño - Fronteira. 17-12-2008 (aprovação provisória)	Sem dados	Pendente de concurso para um novo estudo informativo	Declaração de Impacto Ambiental favorável, publicada no BOE a 10-10-2011, caducou	Não especificada
Ourense-Monforte Monforte-Lugo	Eletrificação Monforte - Lugo e renovação elétr. Ourense - Monforte. Adaptação de infraestrutura, renovação de via, vias de resguardo de 750 m. Nova sinalização e instalação de segurança, e supressão de 36 passagens de nível. Concurso para o projeto de passagens de nível 8-1-2018	546 milhões de euros distribuídos em 71 concursos de outros tantos contratos	As obras entre Ourense e Lugo estão em curso. A eliminação das passagens de nível está em diferentes fases (execução, adjudicação e concurso)	16-12 2024, concurso para 6 passagens de nível em Lugo e 4 em Sarria. 19-12-2024, adjudicação de 2 passagens de nível em Ourense e 5 em Sarria (Plataforma de Contratação Pública)	Troço Ourense - Monforte (exceto passagens de nível): primeiro trimestre de 2025. Troço Monforte - Lugo (exceto passagens de nível): primeiro semestre de 2026. De acordo com a Declaração da Red Adif 2025
Vigo-Ourense	Melhoria da infraestrutura e via da linha entre Vigo Guixar e Ourense, renovação da catenária, remoção da passagem de nível de O Porriño e ampliação das vias de resguardo. 14-1-2019 Adjudicada à INECO a elaboração do projeto de melhoria de infraestrutura e via	265 milhões de euros	Ampliação da via de resguardo em As Gândaras: concluída. Adjudicadas as obras de renovação da infraestrutura e via entre Vigo e Redondela (1) e entre Guillarei e Redondela (2)	1 - Data de adjudicação: 28-11-2024 por 27.067.969,56 euros 2 - Data de adjudicação: 28-1-2025 por 40.550.000 euros	1 - Terceiro trimestre de 2026 2 - Primeiro semestre de 2027, de acordo com a Declaração da Rede Adif 2025 A Declaração da Red é o documento que define as características da infraestrutura e inclui o estado das obras em curso ou previstas

TROÇO	AÇÕES E DATA DE INÍCIO DA SUA TRAMITAÇÃO	ORÇAMENTO	SITUAÇÃO ATUAL	DATA DE PUBLICAÇÃO DO ÚLTIMO PROCEDIMENTO	DATA DE CONCLUSÃO DAS AÇÕES
Ramal de Guillarei - Fronteira com Portugal	Eletrificação do ramal e variante de Guillarei. Renovação de infraestrutura e via. 11-12-2018 Concurso para obras de eletrificação	Eletrificação e ação complementares: 2,5 milhões de euros. Renovação de infraestrutura e via: 8.785.399,75 euros	Obras concluídas		27-7-2020 (eletrificação) e 4-3-2024 (renovação de infraestrutura e via)
A Coruña-Lugo	Nenhuma ação em processo administrativo ou em execução	Sem orçamento atribuído	Não está em tramitação	Não houve	Não especificada
Monforte-León (até Covas)	1 - Ampliação das vias de resguardo em 3 estações. BOE 7-11-2019 2 - Melhoria da infraestrutura e renovação da via. BOE 30-01-2020	1 - (Projeto) 914.812,09 euros 2 - (Projeto) 2.475.691,03 euros	Os contratos foram modificados em ambos os projetos, estendendo a sua vigência para 50 (1) e 48 (2) meses	Alteração de contratos publicados na Plataforma de Contratação Pública 28-10-24 (1) e 4-11-24 (2)	Não especificada. Pendente de conclusão de projetos e concurso de obras
Corredor Lugo-Santiago	Concurso para o Estudo de Viabilidade e Definição do Corredor Ferroviário. BOE 28-8-2024	350.000 euros	Concurso em fase de avaliação, anterior à adjudicação	Aviso de adjudicação do estudo: 19-2-25	2.º semestre de 2026 para a elaboração do estudo, de acordo com um período de execução de 18 meses

05

**AÇÕES EM
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS
EM PORTUGAL**

05

05

AÇÕES EM INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL

TROÇO	AÇÕES E DATA DE INÍCIO DA SUA TRAMITAÇÃO	ORÇAMENTO	SITUAÇÃO ATUAL	DATA DE PUBLICAÇÃO DO ÚLTIMO PROCEDIMENTO	DATA DE CONCLUSÃO DAS AÇÕES
Linha de Alta Velocidade Porto - Lisboa Troço Porto - Oiã	Elaboração do projeto de construção e execução de obras. 12-1-2024 Lançamento do concurso	1.978 milhões de euros	Pendente da entrada em vigor do contrato, prevista para julho de 2025	10-10-2024. Anúncio da adjudicação do contrato	2030, de acordo com o calendário da Infraestruturas de Portugal. (IP)
Linha de Alta Velocidade Porto - Valença Fase 1 Porto - Aeroporto Sá Carneiro Braga - Valença	1 - Elaboração do Estudo Ambiental do lote B (Braga - Valença). 5-2-2024 Publicação do caderno de encargos. 2 - Estudo funcional e atualização dos fluxos de mobilidade para o corredor Porto - Vigo 18-6-24 Concurso	1-424.915 euros 2- 825.000 euros	1 - A empresa Infraestruturas de Portugal adjudica e formaliza o contrato 2 - A AEIE-AVEP adjudica e formaliza o contrato	1 - 4-4-2024 Data de formalização do contrato 2 - 17-12-2024 Data de formalização do contrato	De acordo com o cronograma da IP: Estudos e avaliação ambiental - 2026. Lançamento do concurso e adjudicação - 2026-2028. Elaboração de projetos e execução de obras - 2028-2032
Linha de Alta Velocidade Porto - Valença Fase 2 Aeroporto Sá Carneiro - Nine	Sem ações	Não especificado	Nenhuma ação em curso	Não especificado	De acordo com o cronograma da IP: depois de 2032

TROÇO	AÇÕES E DATA DE INÍCIO DA SUA TRAMITAÇÃO	ORÇAMENTO	SITUAÇÃO ATUAL	DATA DE PUBLICAÇÃO DO ÚLTIMO PROCEDIMENTO	DATA DE CONCLUSÃO DAS AÇÕES
Corredor Internacional Norte Aveiro-Vilar Formoso	Renovação de via e infraestrutura, nova sinalização, implementação do ETCS e de vias de resguardo de 750 metros. Ferrovias 2020 Diário da República nº 162/2015 20-8-2015	700 milhões de euros	Obras em execução em cinco troços e concluídas entre a Guarda e Cerdeira	28-9-2021, adjudicação do troço Mangualde - Celorico da Beira	Primeiro trimestre de 2025, segundo declaração do presidente da IP na Comissão de Obras Públicas da Assembleia da República de 16 de outubro de 2024
Linha do Douro	Eletrificação e modernização da via entre Caíde e Pocinho, automatização de passagens de nível, aumento do comprimento das plataformas e aumento do peso máximo entre a Régua e o Pocinho para 22,5 toneladas/eixo. PNI 2030 Diário da República 161/2019	500 milhões de euros	Adjudicadas as obras de eletrificação e acondicionamento da infraestrutura entre Caíde e Régua, no valor de 110.742.152,27 euros	13-1-2025: data de formalização do contrato	36 meses, de acordo com o contrato formalizado a 13 de janeiro para as obras adjudicadas, com conclusão prevista para o primeiro semestre de 2028
Linha do Vouga	1 – Renovação completa da via e automatização das passagens de nível. 2 – Estudo da procura e alternativas sobre uma possível mudança de bitola. PNI 2030 Diário da República 161/2019	75 milhões de euros	Finalizados 2 dos 5 troços concluídos. 1 em obras e 2 pendentes de adjudicação	Formalização do contrato para o estudo da procura e alternativas à bitola métrica atual em 27-11-2024	De acordo com o cronograma da IP: em 2026

06

**AÇÕES EM MATÉRIA DE
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS
NA GALIZA**

06

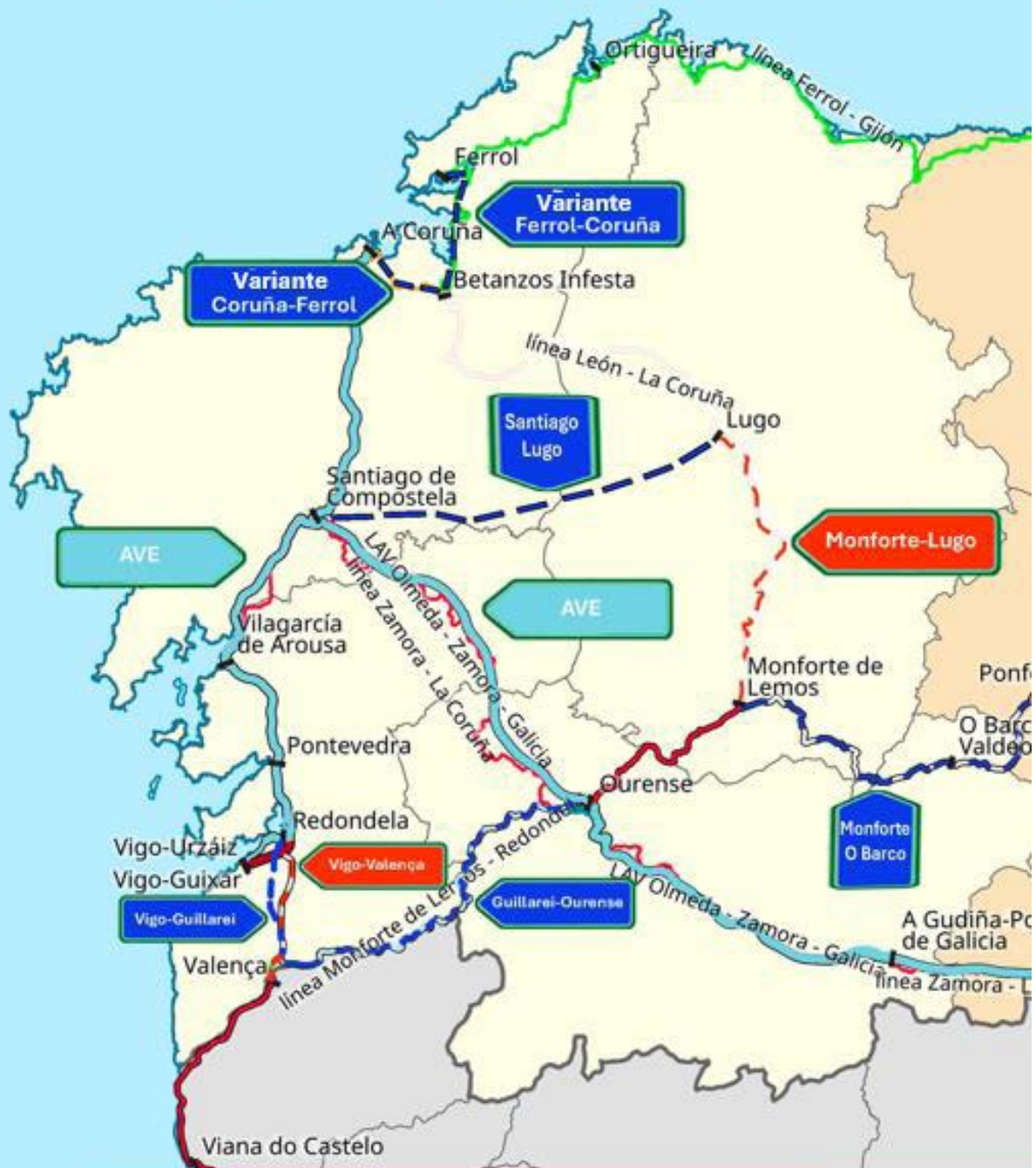
06

AÇÕES EM MATÉRIA DE INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS NA GALIZA

AUTO-ESTRADA	AÇÕES E DATA DE INÍCIO DA SUA TRAMITAÇÃO	ORÇAMENTO	SITUAÇÃO ATUAL	DATA DE PUBLICAÇÃO DO ÚLTIMO PROCEDIMENTO	DATA DE CONCLUSÃO DAS AÇÕES
A-54 Lugo-Santiago	1992, início do projeto. 1996, início das obras	700 milhões de euros	1 troço (Arzúa - Melide) em obras. Os restantes estão em serviço	3-2-2025. Entrada em serviço do troço Melide - Palas de Rei	Final de 2025, de acordo com o calendário do Ministério dos Transportes
A-56 Lugo-Ourense	Segunda metade da década de 1990. Aprovação do estudo informativo. BOE 26-9-2006	525 milhões de euros, segundo um estudo informativo de 2006	O troço A Barrela - San Martiño está em serviço desde 2020. O subtroço Quintela - Eirasvedras está em obra. Restante, pendente de concurso para obras exceto San Martiño - Cambeo, com redação paralisada	Aprovação provisória do projeto do troço Casilla - Quintela. BOE 28-12-23	Desconhece-se. A maior parte da rodovia ainda não passou para a fase de concurso de obras
A-59 Pontevedra-Vigo	Os projetos dos seus três troços foram aprovados provisoriamente em 20-12-2010	292 milhões de euros em 2010	Não se registaram progressos desde a aprovação provisória dos projetos dos seus três troços	BOE 18-1-2011. Publicação da aprovação provisória	Desconhece-se. Ainda não há projetos definitivos

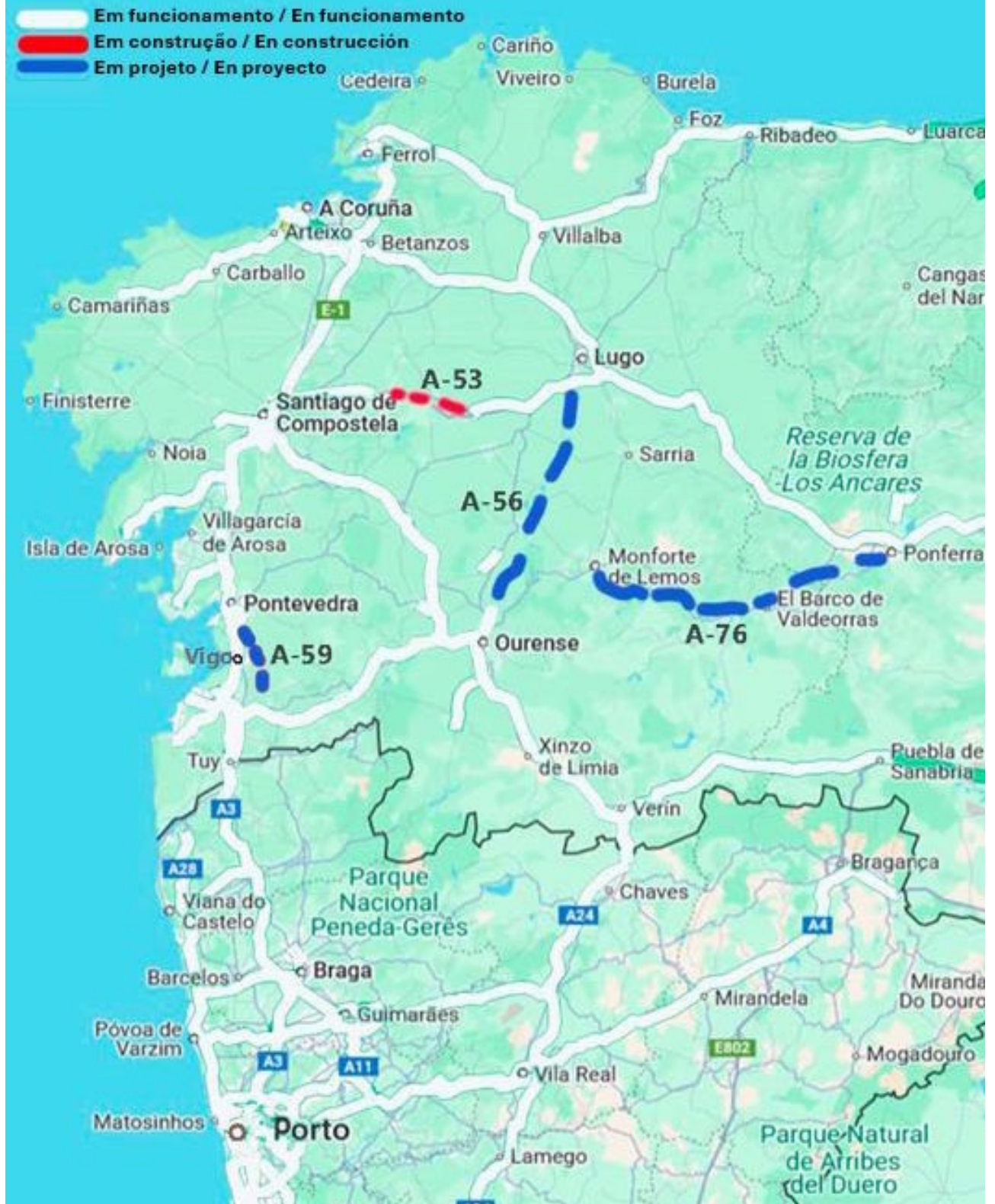
AUTO-ESTRADA	AÇÕES E DATA DE INÍCIO DA SUA TRAMITAÇÃO	ORÇAMENTO	SITUAÇÃO ATUAL	DATA DE PUBLICAÇÃO DO ÚLTIMO PROCEDIMENTO	DATA DE CONCLUSÃO DAS AÇÕES
<p>A-76 Ponferrada-Ourense</p>	<p>2005 inclusão no PEIT 2005-2020 e concurso do estudo informativo</p>	<p>1.221,64 milhões de euros (a partir de 2013 segundo o estudo informativo definitivamente aprovado em 12-12-2013)</p>	<p>Projeto de construção elaborado e pendente de aprovação definitiva no troço A Veiga de Cascallá - O Barco. O projeto do troço Monforte Este - Babela está pendente de consulta pública. Os restantes estão pendentes de elaboração</p>	<p>19-07-2018. Adjudicação da redação do projeto Monforte - Babela</p>	<p>Não especificada. Não há nenhum troço com obras adjudicadas na Galiza</p>

Ferrocarril en Galicia Caminhos-de-ferro na Galiza



	Em funcionamento / En funcionamento
	Em construção / En construción
	Em projeto ou estudo / En projecto ou estudo

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



Caminhos-de-ferro em Portugal / Ferrocarril en Portugal



07

**CARTA DA
SECRETARIA-GERAL**

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.

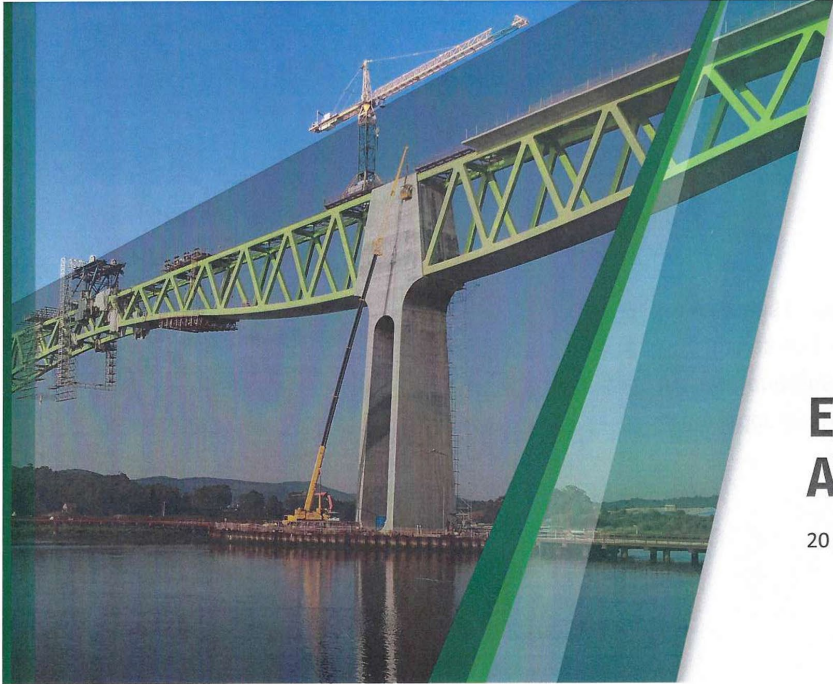
Espero haber aclarado tus cuestiones, desde el Ministerio de Fomento seguimos trabajando en la mejora de las infraestructuras de Galicia.

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

-Julio Gómez-Pomar Rodríguez-

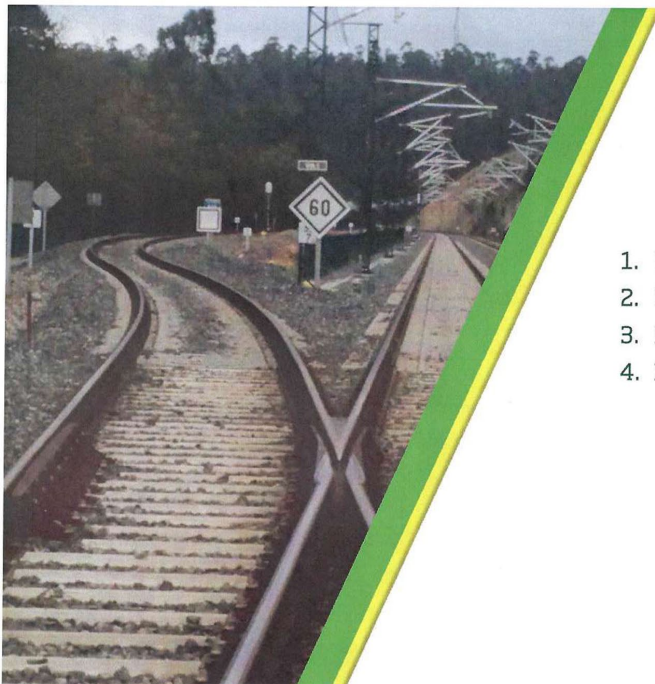
**ANEXO I
DOCUMENTO
O CORREDOR ATLÂNTICO – 2019**

ANEXO I
DOCUMENTO O CORREDOR ATLÂNTICO – 2019



EL CORREDOR ATLÁNTICO

20 de febrero de 2019



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



1. EL CORREDOR ATLÁNTICO

Los corredores de la Red Básica

INSTRUMENTO PARA LA COORDINACIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Se centran en:



INTEGRACIÓN MODAL



INTEROPERABILIDAD



DESARROLLO COORDINADO DE INFRAESTRUCTURAS

incluyendo los tramos transfronterizos y los cuellos de botella

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

REGLAMENTO 1315/2013 Orientaciones Desarrollo RTE

4

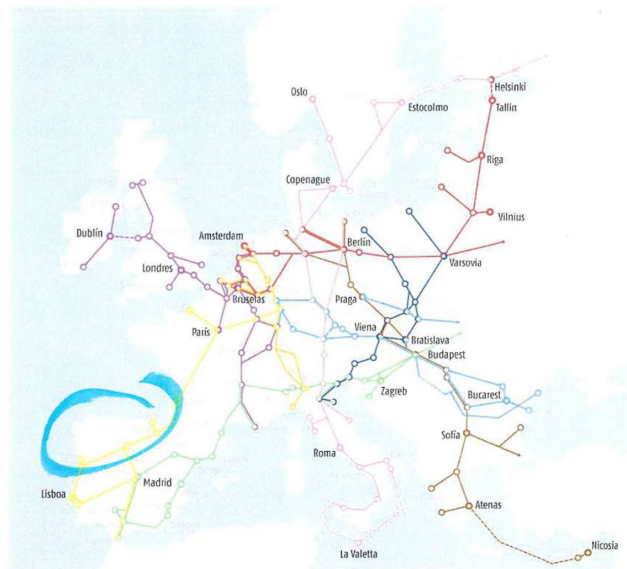


Los corredores de la Red Básica

9
Corredores
definidos en la
Unión Europea

2
Corredores en
los que participa
España

**Corredor
Atlántico
y
Corredor
Mediterráneo**



REGLAMENTO UE 1316/2013 MECANISMO CONECTAR EUROPA

5



El Corredor Atlántico de la Red Básica

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

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



6

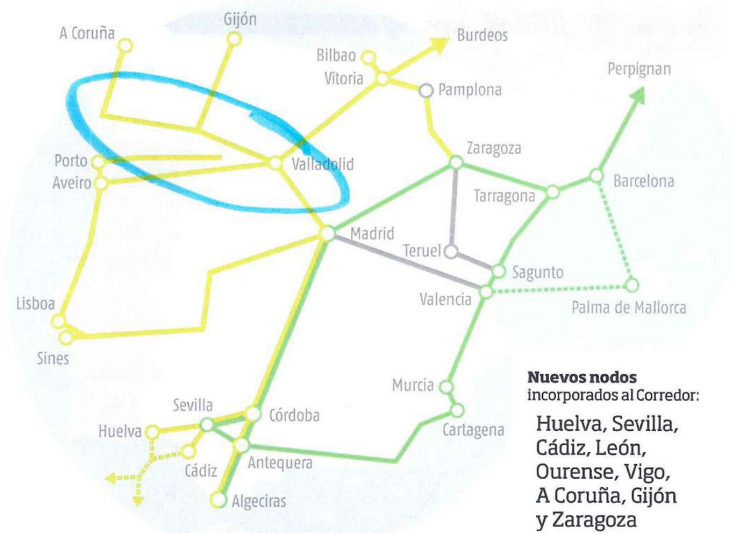


Propuesta de modificación del Corredor Atlántico de la Red Básica

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



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



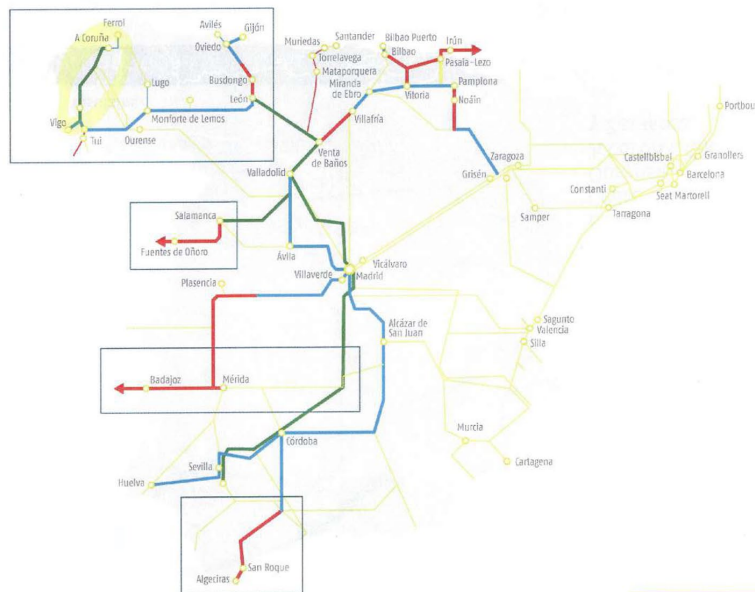
Actualmente se está definiendo la postura común sobre la modificación

7



Situación del Corredor Atlántico y áreas de actuación

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



8



La red ferroviaria en el Corredor Atlántico






Los **requisitos** de las infraestructuras:

 ELECTRIFICACIÓN	 Para los trayectos de mercancías: CARGA POR EJE DE 22,5 TONELADAS VELOCIDAD DE LÍNEA MÍNIMA DE 100 KM/H LONGITUD DE TRENES DE 750 M	 AÑO 2030
 IMPLANTACIÓN ÍNTEGRA DEL ERTMS		

9

La red ferroviaria en el Corredor Atlántico

Diagnóstico de la red:

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



 **PLAN NACIONAL
DE DESPLIEGUE
DE ERTMS**

 **PLAN DE
ADECUACIÓN DE
APARTADEROS**

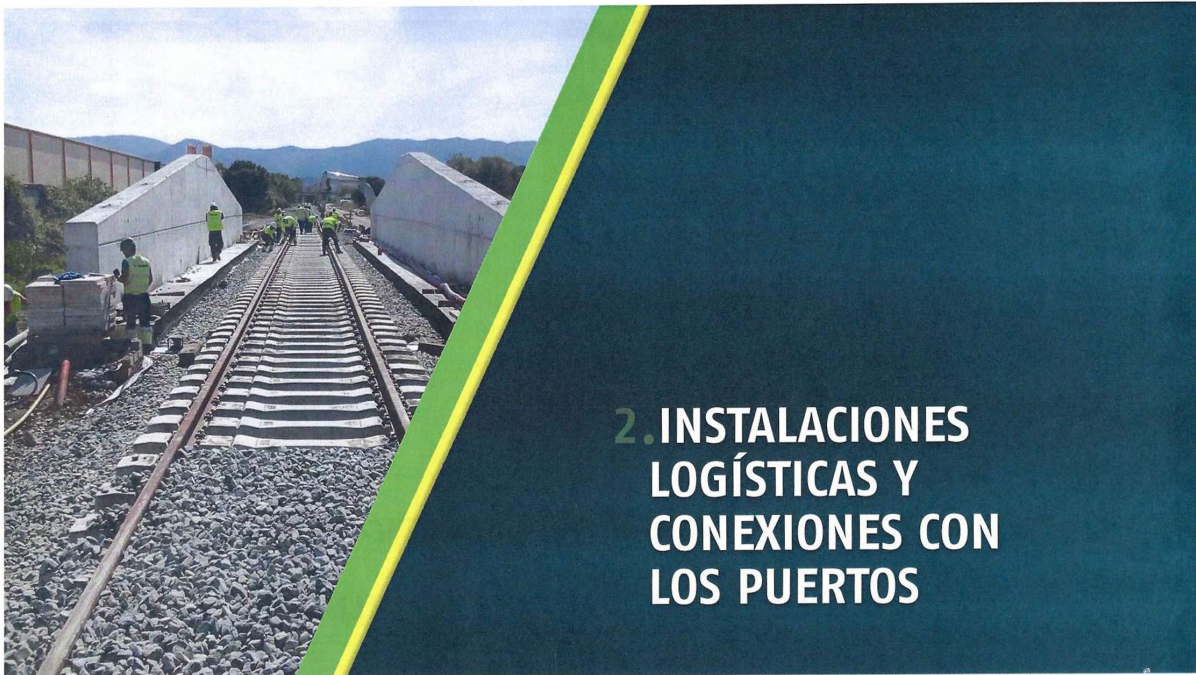
10

La red ferroviaria en el Corredor Atlántico

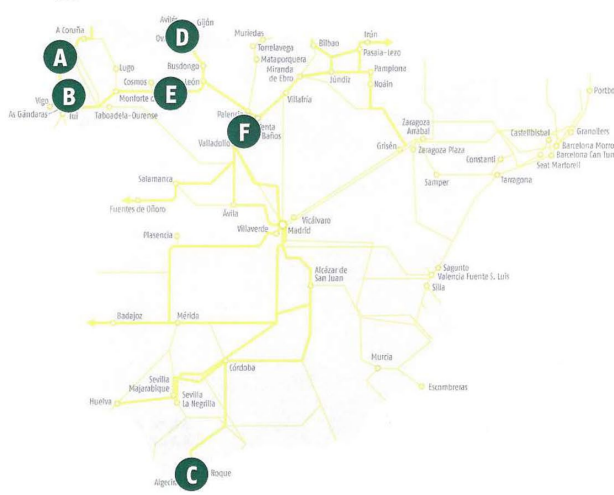
La implantación del **ancho estándar europeo**:

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

11



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

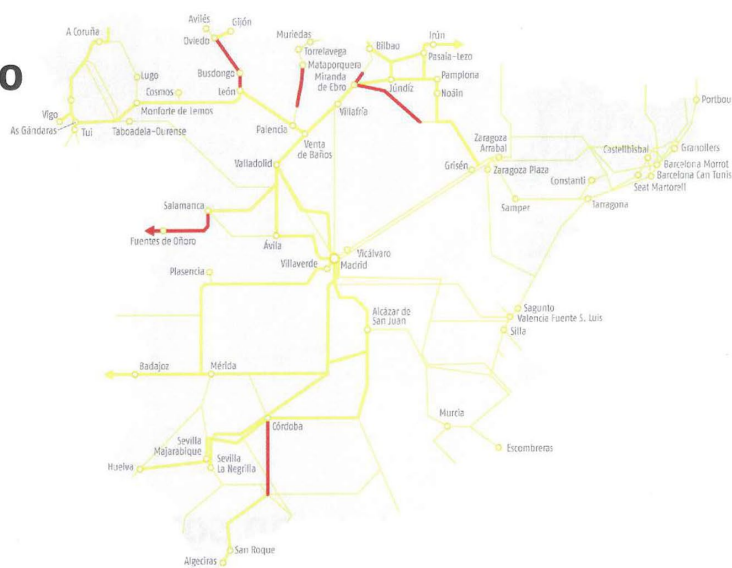


13



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

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



14



Infraestructura logística. Modelo de promoción

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

- HUB para las empresas ferroviarias
- Terminal Intermodal

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

PROMOCIÓN:
Colaboración
pública

EXPLOTACIÓN:
Iniciativa
privada



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

17



Infraestructura logística portuaria. Modelo de desarrollo

- Canalizan los tráficos marítimos de importación y exportación.



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

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

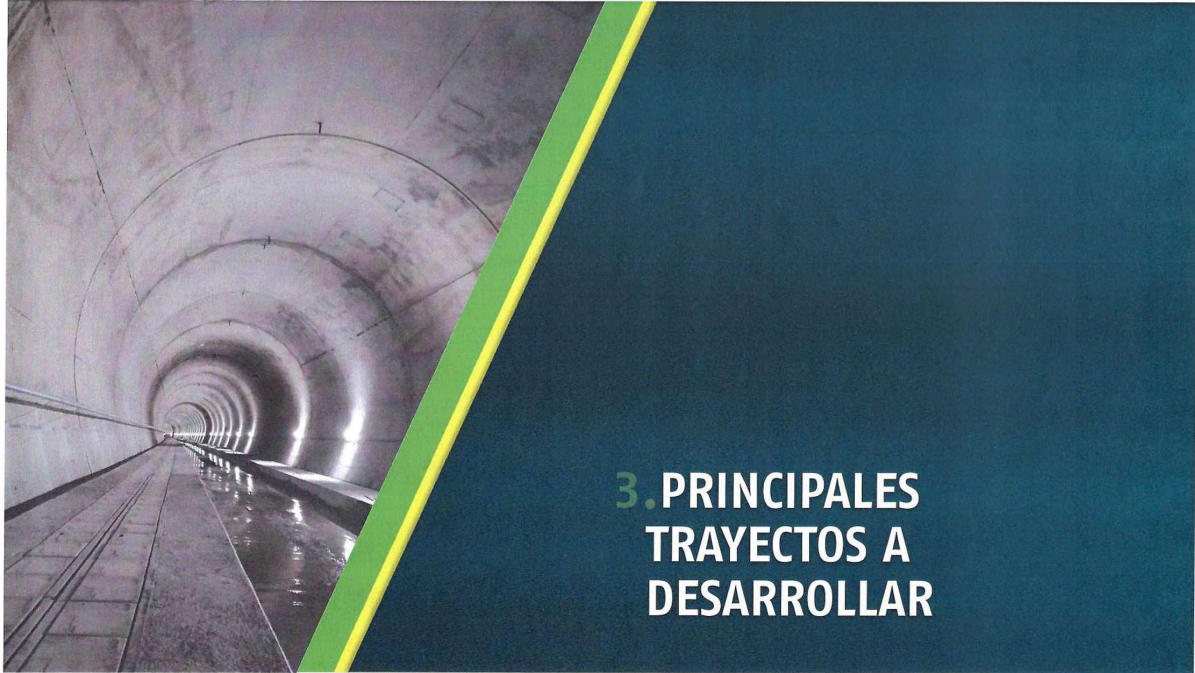
- Las Autoridades Portuarias contribuyen a invertir en accesos terrestres a los puertos en la medida de sus posibilidades.



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

18





3. PRINCIPALES TRAYECTOS A DESARROLLAR

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



Zona noroeste

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

Conexión Asturias y Cantabria

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

Conexión Meseta-Portugal

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

Conexión Algeciras

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

Otros

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

Prioridades 2019-2025

Zona noroeste

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

Conexión con Asturias y Cantabria

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

Castilla y León

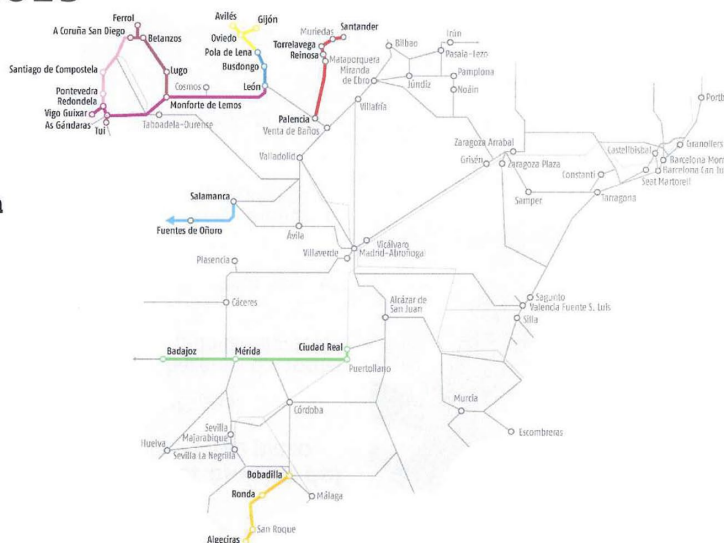
- Salamanca - Fuentes de Oñoro

Extremadura

- Mérida - Puertollano

Andalucía

- Bobadilla - Algeciras



21

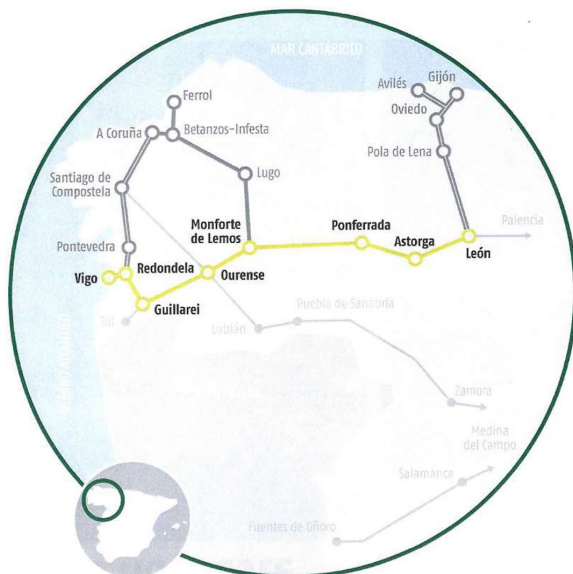
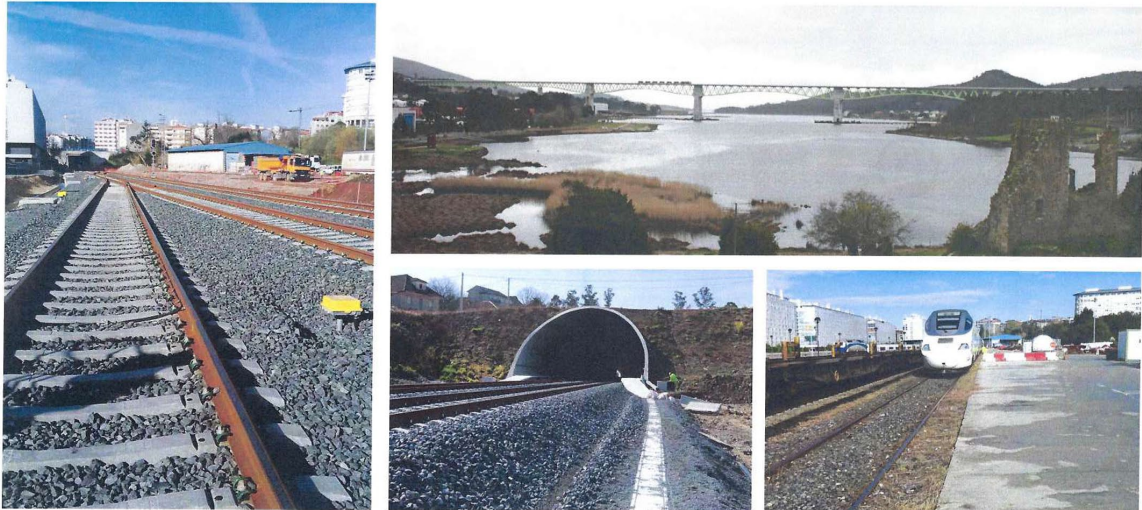


Migración del ancho ibérico al estándar UIC

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



Zona noroeste



León - Vigo

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

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

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

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





Vigo – A Coruña

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

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

210,7 km

70 M€

IVA INC.



Mejora de las instalaciones de protección civil



Renovación y electrificación de los tramos de antiguo trazado que dan servicios de proximidad

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

25



Actuaciones complementarias al corredor

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

245 km

296 M€

IVA INC.



Renovación de infraestructura



Adecuación de gálibos



Racionalización de estaciones



Modernización de las instalaciones de seguridad y comunicaciones



Ampliación de vías de apartado a 750m



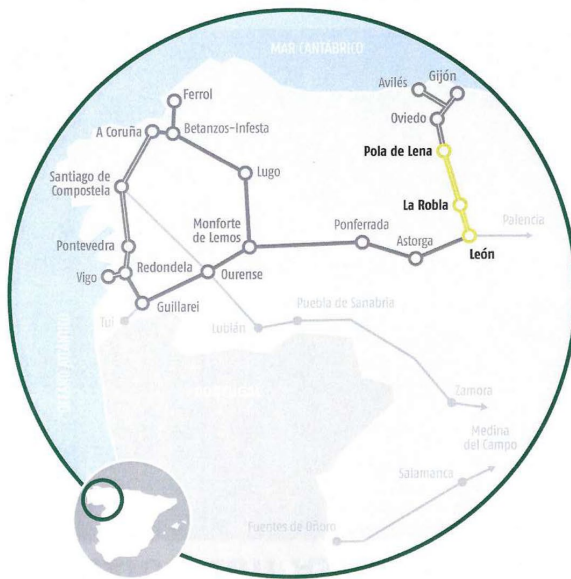
Electrificación

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

26



Conexión con Asturias y Cantabria



León - Pola de Lena

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

69,9 km

3.750 M€

IVA INC.



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



Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros



Supresión de pasos a nivel

Incremento de la velocidad

Reducción de la distancia en 37 km

Aumento de la capacidad por vía doble

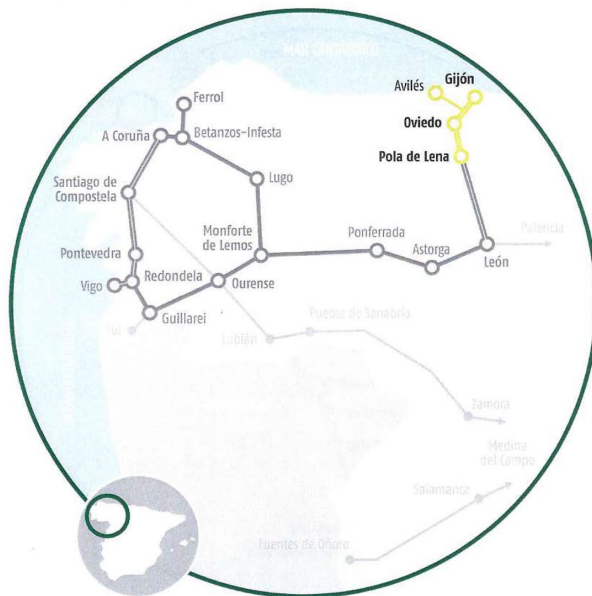
Reducción de la rampa con aumento de carga del 15%

Aumento de la longitud autorizada

Menor vulnerabilidad a la meteorología

Permite ancho estándar





Pola de Lena – Ciudades asturianas

62 km

276 M€

IVA INC.



Renovación integral de vía y tratamiento de trincheras

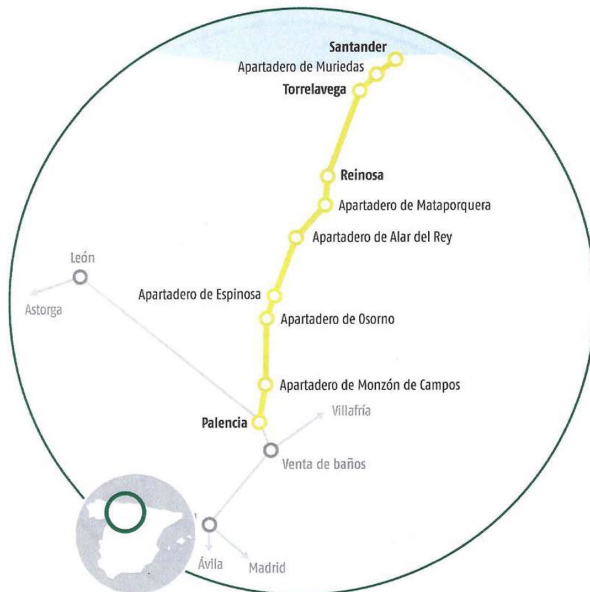


Estudio informativo nudo de Villabona

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

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

29



Palencia – Santander (Tramo complementario al corredor)

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

217 km

440 M€

IVA INC.



Renovación de la línea Palencia-Santander (ya realizada)



Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros



Mejora de las IISCC Mataporquera-Bárcena



Mejora de apartaderos con la adaptación a 750 m



Doble vía Santander-Torrelavega



LAV Palencia-Reinosa

Adecuación general de la infraestructura

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

30



Castilla y León



Medina del Campo – Salamanca – Fuentes de Oñoro

123,3 km

148,13 M€
IVA INC.



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



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

Extremadura y Castilla La Mancha





Mérida - Puertollano

239 km

462 M€

IVA INC.

 Renovación de la superestructura existente

 Modernización de instalaciones de seguridad y comunicaciones

 Electrificación

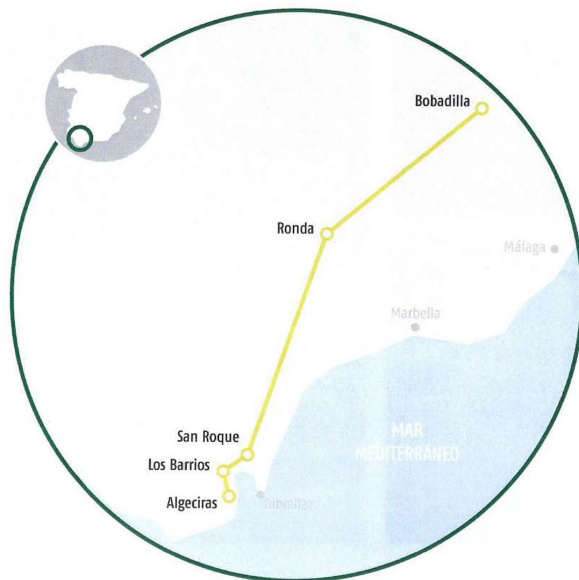
 Tráfico mixto: Mercancías y pasajeros

Adecuación general de la infraestructura

Electrificación: Supresión de tracción diésel

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

Andalucía



Bobadilla – Algeciras

176,2 km **460 M€**

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

IVA INC.

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

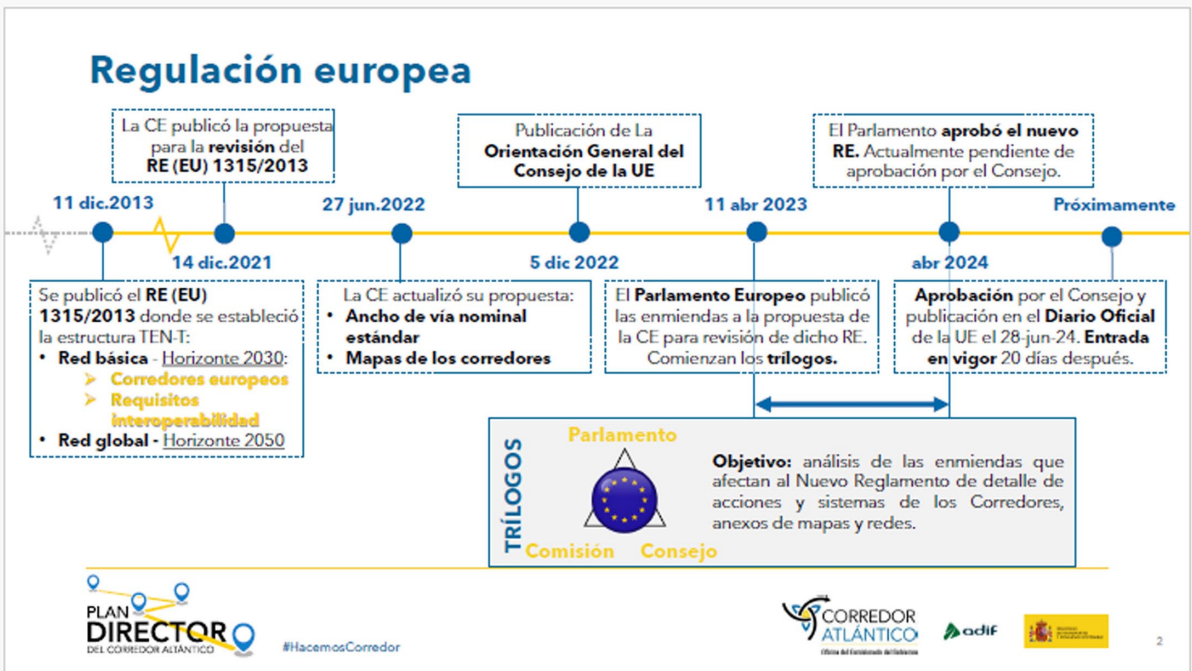


Inversión por ejecutar en la zona Noroeste



**ANEXO II
DOCUMENTO
O CORREDOR ATLÂNTICO - 2024**

ANEXO II
DOCUMENTO O CORREDOR ATLÂNTICO - 2024



Corredores europeos



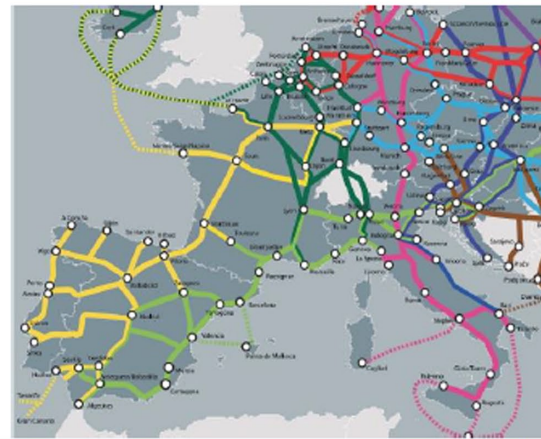
Conectar los **27 países de la Unión Europea**, a partir de unir los principales nodos urbanos, puertos, aeropuertos y nodos intermodales.



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**.



#HacemosCorredor



3

Movilidad Militar



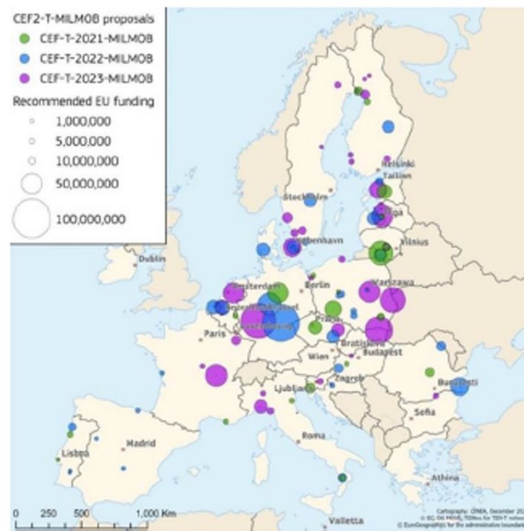
Conectar los **27 países de la Unión Europea**, en una política de doble movilidad civil - militar, lo que se denomina **DUAL MODE**.



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)-



#HacemosCorredor



4

Corredores europeos



Requisitos de interoperabilidad - Principales KPIs



Corredor Atlántico

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

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



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO

#HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO
Oficina del Corredor Atlántico

adif




7

Corredor Atlántico en España



Red básica

 **6.044** km red FERROVIARIA

 **2.560** km CARRETERAS

78 km vía navegable int.

 **9** Puertos

 **5** Aeropuertos

 **9** Terminales interm.

 **30** Nodos urbanos

13/40 CCAA/Provin.

65,1% POBLACIÓN

66,1% PIB nacional

PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO

#HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO
Oficina del Corredor Atlántico

adif



8

Corredor Atlántico en España



Evolución red básica 2030

Ampliación 2021

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

Ampliación 2024

Red básica

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

Red básica ampliada

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

PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO

#HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO
Oficina del Corredor Atlántico

adif



9



Carreteras



#HacemosCorredor

Red de carreteras



||| ≈ 330 km Red básica

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

||| ≈ 781 km Red global

Principales carreteras:

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



#HacemosCorredor



11

Red de carreteras



||| ≈ 330 km Red básica

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

||| ≈ 781 km Red global

Principales carreteras:

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



#HacemosCorredor



11



Aeropuertos



Aeropuerto de A Coruña

20,1 M€

Inversión 2022-2026



Aeropuerto de Santiago

27,2 M€

Inversión 2022-2026



Aeropuerto de Vigo

16,4 M€

Inversión 2022-2026

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor

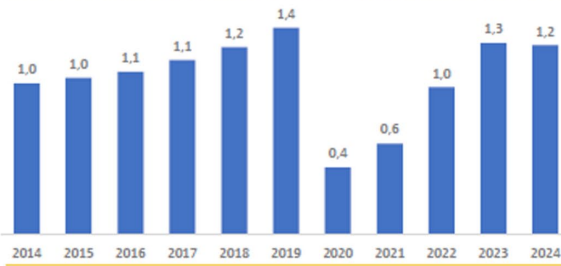


Aeropuerto de A Coruña

Red global

El año 2024 en cifras :

1,2 M. Pax. 7.246 Ops.



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

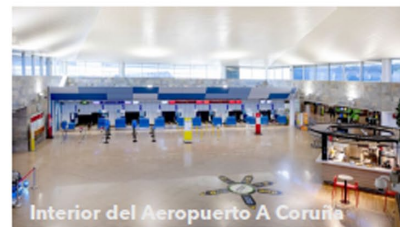
CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Estado de Infraestructuras adif

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

PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Estado de Infraestructuras adif

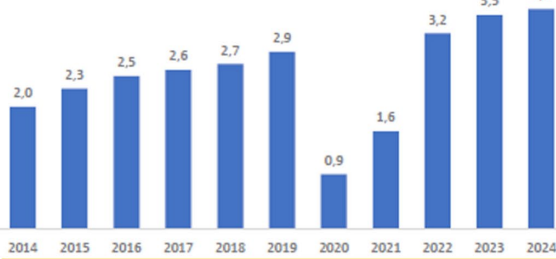
16

Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro

Red global

El año 2024 en cifras :

3,6 M. Pax. ✈️ 26.969 Ops.



#HacemosCorredor



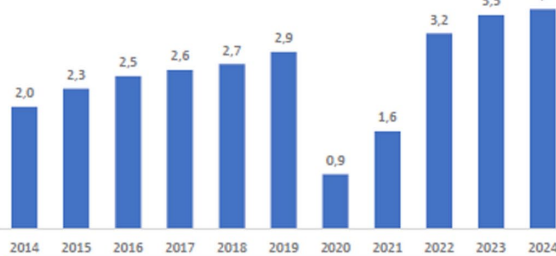
17

Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro

Red global

El año 2024 en cifras :

3,6 M. Pax. ✈️ 26.969 Ops.



#HacemosCorredor



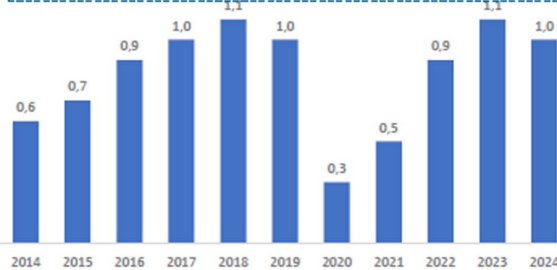
17

Aeroporto de Vigo

Red global

El año 2024 en cifras :

1,0 M. Pax. ✈️ 11.515 Ops.



PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Corredor Atlántico adif

Aeroporto de Vigo

Red básica

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

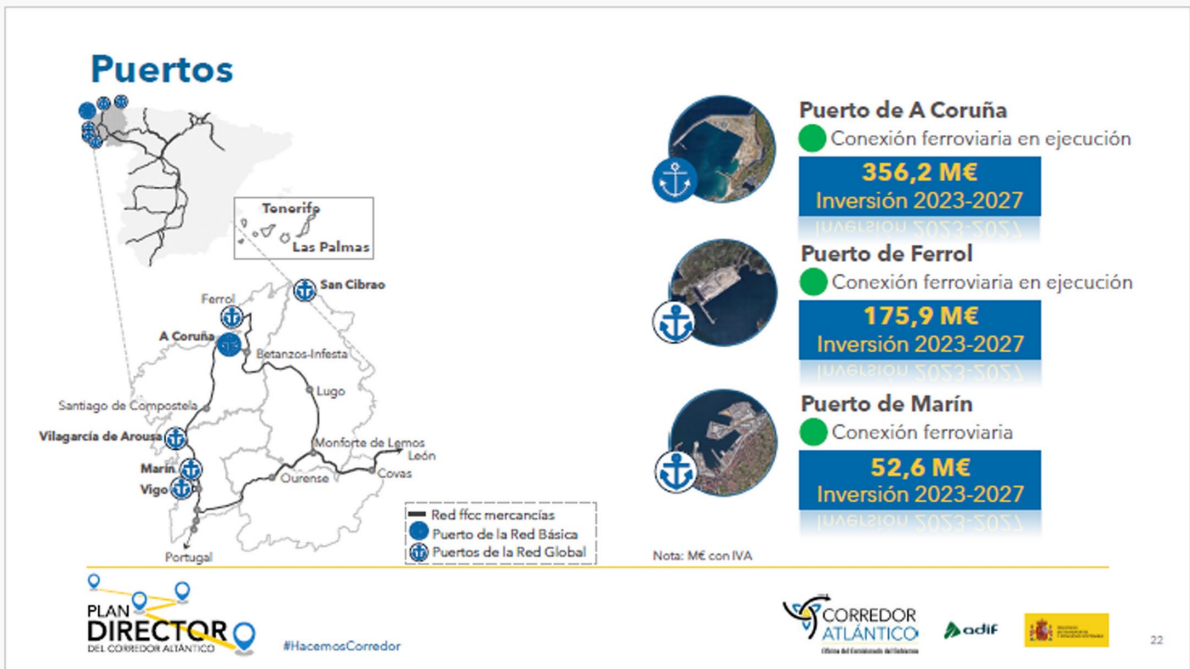


16,4 M€
Inversión 2022-2026

Nota: M€ con IVA

PLAN DIRECTOR DEL CORREDOR ATLÁNTICO #HacemosCorredor

CORREDOR ATLÁNTICO Oficina del Corredor Atlántico adif



Puertos

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

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

Nota: M€ con IVA

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

#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



25

Puerto de Ferrol

Red global

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

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

6,1 Mton **758 Buques**



26

Puerto de Ferrol

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027

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

Ejecución



175,9 M€
Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA



27

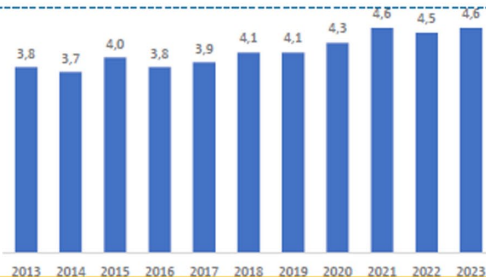
Puerto de Vigo

Red global

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

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

5,1 Mton **1.756 Buques**



28

Puerto de Vigo

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027

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



188,0 M€
Inversión 2023-2027

Nota: M€ con IVA



29

Puerto de Marín

Red global

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

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

2,3 Mton **436 Buques**



30

Puerto de Marín

Red global

Principales actuaciones previstas 2023-2027

	M €	
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

INABE/10/1/2023/2023 Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor



33



Red ferroviaria



Red básica
107
ACTUACIONES 2018-2030

4.832 M€
Inversión 2018-2030

Red global
45
ACTUACIONES 2018-2030

541 M€
Inversión 2018-2030

Nota: M€ con IVA



#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



39
PLANIFICACIÓN
17
PROYECTO
36
EJECUCIÓN
15
FINALIZADAS



Planificación
1.562,0 M€
Proyecto
429,1 M€
Ejecución o fin.
2.841,7 M€



#HacemosCorredor



36

Conexión ferroviaria Vigo Guixar -Monforte-Covas

Red básica



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

-Presupuesto actuaciones 2018-2030



Actuaciones en estaciones=adecuaciones de estaciones de menor tamaño.

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: Orurense-Monforte	Ejecución	63,5
***	***	***



#HacemosCorredor



37

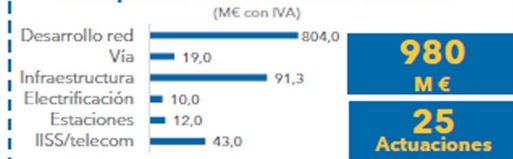
Eje Atlántico

Red básica



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

-Presupuesto actuaciones 2018-2030



Actuaciones en estaciones=adecuaciones de estaciones de menor tamaño.

Principales actuaciones 2018-2030

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



#HacemosCorredor



38

Conexión transfronteriza: Guillarei-Tui



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

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



#HacemosCorredor



39

Eje Santiago de Compostela-Ourense-A Gudiña



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

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



#HacemosCorredor



40

Actuaciones transversales



Actuaciones 2018-2030

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

Estaciones



Actuaciones en estaciones intermodales 2018-2030

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

Red ferroviaria

Red global

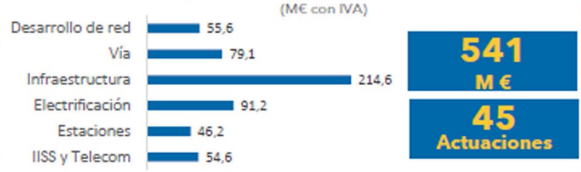


541 M€
Inversión 2018-2030

Nota: M€ con IVA



Presupuesto actuaciones 2018-2030



43

Monforte-Ferrol/A Coruña

Red global



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

Principales actuaciones 2018-2030

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



44

Resumen inversiones: Red ferroviaria Galicia 2018-2030

Actuaciones Red Básica



Presupuesto (M€ con IVA) según madurez

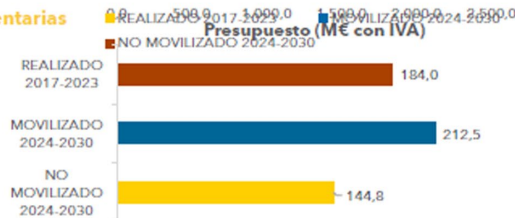


4.832 M€
Red básica



541 M€
Complementarias

Actuaciones Complementarias



5.373
millones de euros



#HacemosCorredor



45

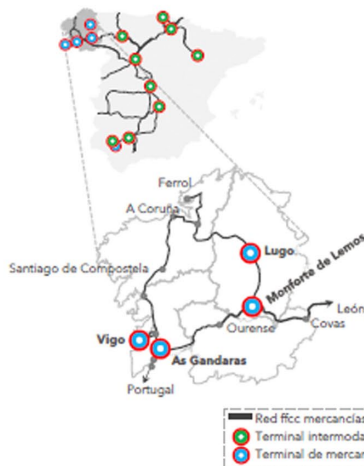


Terminales de Mercancías



#HacemosCorredor

Terminales de mercancías



Terminales complementarias



Vigo Guixar

32,0 M€

Inversión 2017-2030



Lugo Mercancías

0,5 M€

Inversión 2017-2030



As Gandaras

0 M€

Inversión 2017-2030



Monforte de Lemos

3,0 M€

Inversión 2017-2030

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor



Terminales de mercancías

Terminales complementarias

Terminal Vigo Guixar

≈M€

Remodelación de vía tramo Redondela-Vigo

32,0

32,00 M€

Inversión 2022-2026

Terminal As Gandaras

≈M€

Vía de apartadero de 750m

7,3

0 M€

Inversión N/A

Terminal Lugo Mercancías

≈M€

Ampliación zona este de la terminal

0,5

0,5 M€

Inversión 2026-2030

Terminal Monforte de Lemos

≈M€

Inversiones de apoyo y reposición

3,0

3,0 M€

Inversión 2022-2026

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

Nota: M€ con IVA



#HacemosCorredor





Nodos urbanos



6
NODOS URBANOS

30% DE LOS NODOS NACIONALES DEL CA

>100.000
POBLACIÓN



Resumen de inversiones

PGE 2023

1.648

millones de euros

millions of euros

Plan Recuperación

2.478

millones de euros

(IVA incluido)

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

R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



#HacemosCorredor



51

Resumen de inversiones FERROVIARIAS

Inversión total
CORREDOR

49.785

M€

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

millions of euros

Nota: M€ con IVA

NO MOVILIZADO 2024-2030

1.562,1

MOVILIZADO 2024-2030

1.319,4

REALIZADO 2017-2023

1.951,4



#HacemosCorredor



52



**ANEXO III
DOCUMENTO DA
INFRAESTRUTURAS
DE PORTUGAL**

ANEXO III
DOCUMENTO DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL



CORREDOR PORTO-VIGO

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

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

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

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

DIA - Declaraçã de Impacto Ambiental
na - Não aplicável

Código de descarga da publicação:

