

**Circular a Galicia  
(Santiago - Pontevedra)**

**Vigo – Ourense  
(previsto por Fomento)**

**Circular a Galicia  
(Ourense - Lugo)**

**Circular a Galicia  
(Pontevedra - Vigo)**

**Circular a Galicia  
(Vigo - Ourense)**

**Mondariz-Pontearreas**

**A Madrid**

**Transatlántico  
a Lisboa**






**PROPUESTAS DEL AVE “VIGO - OURENSE”**

- █ Circular mixto (diseño de 1999 actualizado)
- █ Otros mixtos de conexión exterior
- █ Estación AVE de pasajeros y/o mercancías
- █ Trazados del Ministerio de Fomento

### FERROVIARIAS DE ALTA VELOCIDAD (AVE)

Trazado para AVE mixto a 250 Km./h, con ancho europeo y doble vía electrificada



		TRAZADO DE FOMENTO (Por Pontevedra y Cerdedo)		TRAZADO DE ÁRTABROS (Por Porriño y Ribadavia)	
Ambos mixtos pasajeros - mercancías					
Longitud total (Km.)		115		88,4	
Radio mínimo de curvatura (m)				3.550 ***	
Pendiente máxima (%)		2		1,5	
Velocidad media (Km./h)		(172 / 155) 164		200	
Velocidad máxima (Km./h)				250	
Tiempo de viaje sin paradas (minutos)		42 (vuelta por Pontevedra-Barro)		27	
Tipo de trazado	Coste (M€/Km.) **	Long. (Km.)	Coste (M€)	Long. (Km.)	Coste (M€)
Normal 	10,6	9,5	101,1	34,6	366,3
Viaducto 	18,0	7,0	126,0	12,0	216,7
Túnel 	31,8	38,1	1.673,2 *	21,8	691,6
<b>TOTAL</b>		<b>54,6</b>	<b>1.900,3</b>	<b>68,4</b>	<b>1.274,7</b>

\*\*\* Excepto a la entrada de Porriño cuyo radio es de 2.100 m.

\*\* Costes estimados

\* Desde Barro a Maside (coste por los 2 tramos en doble túnel)

**Ahorro en la construcción = 625,3 M€**

**Ahorro en el precio del billete = 23,1 %**

El trazado Vigo-Ourense del Ministerio de Fomento por Cerdedo (54,1 Km.) es una mala propuesta por el/la:

- **Elevado coste de construcción:** A pesar de ser más corto, su coste es mayor por los dobles túneles y viaductos (90% del trazado).
- **Mayor tiempo de recorrido:** El trazado no es competitivo con la autovía, debido a la vuelta por Pontevedra, Barro y Maside que supone unos 115 Km.
- **Bajo atractivo:** los viajes a Madrid solo atraerían a un número limitado de pasajeros. El mayor recorrido y precio por la vuelta suplementaria, serían disuasorios para cualquier viajero desde Ourense hacia Portugal o viceversa. Esta vuelta por Barro-Cerdedo haría decrecer el interés de utilizar esta línea por los ciudadanos del norte de Portugal.
- **Sobrepeso del billete:** un 23,1% más caro de lo necesario, al pagarse por kilómetro de recorrido. En el viaje desde Vigo a Madrid esta mayor longitud también supone un sobrecoste del precio del billete del 7%.
- **Penalización del tráfico de mercancías ligeras:** al no contemplarse la salida Vigo-Ourense-Monforte-León, que también permitiría atender al Norte de Portugal.

Además, presenta dudosa rentabilidad, dado que:

- Los tiempos del viaje no son competitivos con la autovía.
- Los viajes a Madrid sólo atraerían a un número limitado de pasajeros.
- Se eliminaría prácticamente todo el tráfico hacia Portugal del interior de Galicia y del norte de España, y viceversa.
- No contempla el tráfico mixto, que es una apuesta de futuro necesaria para la gran área Ourense-Pontevedra-Norte de Portugal.
- Tiene un alto coste para tan pobres prestaciones y resultados, lo que disminuirá fuertemente los ratios de rentabilidad.

- **La propuesta de Ártabros supone una reducción en:**
  - **Distancia:** 88,4 Km. frente a 115 Km., un 23,1% inferior.
  - **Costes de construcción:** 1.274,7 M€ frente a los 1.900,3 M€ de Fomento.
  - **Costes operativos:** se reduce en un 23,1% al rebajarse la distancia total del trayecto.
  - **Duración del viaje:** 27 minutos frente a los 42 minutos del trazado por Cerdedo, un 35,7% inferior. El viaje para los trenes de media distancia de Renfe sería de casi una hora, superando en duración al viaje por autovía.
- **La propuesta por el sur supondría una revitalización de conexión entre la Galicia costera y la del interior.** Además, acercaría Galicia al norte de Portugal, tan necesitadas de un gran apoyo socio-económico.
- **No penaliza el tráfico de mercancías ligeras por alta velocidad al apostar por el tráfico mixto.** La propuesta de Ártabros, con pendientes del 1,5%, rentabiliza las nuevas vías con tráfico de mercancías:
  - Mercancías “ligeras”: aquellas de bajo peso específico y alto valor añadido (con las que también operan las líneas aéreas) que son compatibles con los pasajeros a velocidades medias/altas y en horarios diurnos.
- **Da respuesta a las demandas de los empresarios,** al garantizar una conexión de altas prestaciones para transportar mercancías, lo que contribuirá a ganar atractivo para la implantación de nuevas empresas y mejorar la competitividad de las existentes.
- **Permite un AVE circular mixto a Galicia,** lo que acercaría a toda la población y a las principales áreas logísticas ayudando a corregir el desequilibrio regional, especialmente entre la costa y el interior.
- **Galicia no puede perder, una vez más, otra nueva oportunidad** para dejar bien resuelta las necesidades de ciudadanos y empresarios dentro del actual proceso de planificación ferroviaria. Mientras la red de la alta velocidad se extiende por España con los impuestos de todos, las Rías Baixas y sus 900.000 ciudadanos siguen fuera de las previsiones inmediatas del Gobierno.