

La propuesta inicial de Ártabros Port, antes de comenzarse la construcción del AVE de pasajeros Santiago-Ourense-Madrid, era un AVE mixto Ourense-Madrid por Verín. Una vez descartada esta opción por Fomento se han estudiado otras alternativas:

- La del Ministerio de Fomento, siguiendo el antiguo trazado entre Monforte y Ponferrada por el valle del Sil.
- La conexión desde Lugo a Ponferrada.
- La conexión desde Celtigos (al norte de Sarria) a Ponferrada.

Tras este nuevo estudio se ha visto que la alternativa Cértigos-Ponferrada es la mejor para Galicia.

OBJETIVO

- **Mantener el actual tren convencional de mercancías pesadas**, lo que garantizaría la conexión de Galicia con la meseta durante la construcción de la nueva vía.
- **Evitar un alto impacto ambiental al estrechísimo valle del Sil y a las poblaciones del mismo.**
- **No penalizar las mercancías del norte de Galicia** con el trazado Monforte-Ponferrada, tráfico que ya está penalizado en 120 Km. frente al del sur de Galicia porque tiene que pasar por Palencia (la propuesta inicial de Ártabros Port, antes de comenzarse el AVE de pasajeros Santiago-Ourense-Madrid, era un AVE mixto Ourense-Madrid).
- **Que Galicia no pierda competitividad.** Las empresas gallegas serán menos atractivas sin una red de mercancías ligeras por AVE (recordemos que Fomento ha paralizado la construcción del trazado Monforte-Ponferrada).
- **Que Galicia no se quede fuera de la red ferroviaria de mercancías de la UE.** Es necesario dotar a Galicia de un AVE mixto que nos una al resto de Europa para que sea más atractiva. La UE está potenciando varios corredores internacionales como alternativa al transporte por carretera, y Galicia no puede quedarse descolgada de esos grandes ejes ferroviarios europeos para el transporte de mercancías ligeras. Además, afectaría muy negativamente a nuestras futuras autopistas del mar.



Características generales del trazado

Radio mínimo curvatura (m)	3.500,0
Pendiente máxima (%)	1,6

Resumen de distancias y costes estimados de construcción en doble vía electrificada

Tipo de trazado	Precios estimados (M€/ Km)	Longitud (Km)				Coste (M€)			
		Monforte-Ponferrada	Céltigos - Ponferrada		Lugo - Ponf.	Monforte-Ponferrada	Céltigos - Ponferrada		Lugo - Ponf.
			Opción 1	Opción 2	Opción 1		Opción 1	Opción 2	Opción 1
Normal	10	62,44	47,895	47,802	59,766	624,35	478,95	478,02	597,66
Viaducto	17	6,45	17,630	14,305	19,345	109,57	299,71	243,19	328,87
Tunel	30	27,22	23,353	26,930	22,508	816,45	700,59	807,90	675,24
Total		96,10	88,878	89,037	101,619	1.550,37	1.479,25	1.529,11	1.601,77

Comparativa de distancias a recorrer desde Ourense, Monforte y Lugo hasta Ponferrada y comparativa en Km. con la carretera:

Distancias en Km	Vía valle del Sil	Vía Piedrafita		Distancias en Km	Vía AVE a Céltigos	Por carretera	Diferencia
		A Céltigos	A Lugo				
Monforte - Ponferrada	96,1	118,4	166,1	Lugo - Ponferrada	123,9	114,8	9,1
Lugo - Ponferrada	160,6	123,9	101,6	Ourense - Ponferrada	158,4	156,4	2,0

Como muestran las tablas el trazado por Piedrafita-Barralla hasta Céltigos no sólo es el más corto sino también el más económico, y el que ofrece unas distancias de vía semejantes y competitivas con las distancias por carretera tanto para el Norte como para el Sur de Galicia.

REDES VIARIAS

- autopista
- autovía
- vía de alta capacidad
- carretera nacional
- carretera autonómica



REDES FERROVIARIAS

- ferrocarril de vía ancha
- ferrocarril de vía ancha electrificada
- ferrocarril de vía estrecha

Trazados estudiados

- Lugo – Ponferrada
- Céltigos – Ponferrada
- Monforte – Ponferrada



El trazado Celtigos-Ponferrada, presenta las siguientes ventajas:

- Una reducción del 4,6 % del coste (unos 71,1 millones de euros menos) para las mismas condiciones de trazado.
- Una disminución del 7,5% en la distancia del trazado (unos 7,2 Km.) lo que implica menores costes de mantenimiento.
- Una mejor equiparación en las distancias entre vía férrea y la carretera, tanto desde Lugo a Ponferrada como desde Monforte a Ponferrada, mejorando la competitividad del ferrocarril frente al camión. Estas dos últimas alternativas son menos equitativas, ya que el trazado Céltigos-Ponferrada aventaja en unos 40 Km. a ambas.
- Presenta un menor impacto ambiental que el trazado sur Monforte-Ponferrada, especialmente por el doble efecto barrera en el estrecho valle del Sil, y por el gran número de poblaciones y zonas urbanas que atraviesa, frente a la practica inexistencia de estas por los otros dos trazados.
- Permite mantener la operatividad de la actual vía Monforte – Ponferrada para mercancías pesadas y para la interconexión entre los pequeños pueblos existentes a los largo de su trazado, y de estos con la meseta y el resto de Galicia. Además garantiza la conexión de Galicia con la meseta durante la construcción de la nueva vía.

A pesar de las ventajas mencionadas a favor del trazado a Céltigos es necesario destacar que el sur de Galicia se encuentra aventajado en su conexión de AVE de viajeros a través de Zamora, tanto por su mayor proximidad a la meseta respecto de las demás ciudades, como por el menor recorrido desde Ourense hasta Medina del Campo (339 Km.) frente al recorrido de Monforte a Medina del Campo (457 Km.). Mientras que por el trazado de Ponferrada-Céltigos la distancia a Medina del Campo se reduciría a 344 Km., por lo que una discriminación positiva a favor del trazado puede considerarse justificada.

En resumen:

- 1. La opción Monforte-Ponferrada penaliza las mercancías procedentes del norte de Galicia, tráfico que ya está penalizado en 120 Km. frente al del sur de Galicia porque tiene que pasar por Palencia.**
- 2. Los pueblos del valle del Sil (muy estrecho) no se verían afectados por el paso del AVE, y además mantendría los servicios actuales del tren convencional.**