



Corredor Atlántico

El Corredor Atlántico se constituye en un corredor multimodal que, desde la frontera francesa, conectará con los principales nodos del arco atlántico y con Portugal.

Este corredor es de vital importancia para España y Europa, convirtiéndose en un eje estratégico de conexión del suroeste europeo con el resto del continente.

El corredor ferroviario recoge en la red básica la conexión de la frontera francesa en Irún con la frontera portuguesa en Fuentes de Oñoro (Salamanca) para terminar en los puertos de Oporto y Aveiro, así como la conexión con todo el noroeste de España.

Así, el corredor conecta las ciudades de Irún, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca, e incluye las siguientes conexiones:

- Con Bilbao, a través de la alta velocidad vasca en red básica, y con Santander en red global compartiendo trazado con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo.
- Con Santander, en red global desde Palencia
- Con León y Asturias, llegando a Oviedo y Gijón en red básica, y a Avilés en red global.
- Con Galicia, en mercancías desde León, pasando por Ponferrada, Monforte de Lemos, Ourense, Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña en la red básica. La conexión de viajeros con Galicia se contempla en la red básica a través de la Línea de Alta Velocidad Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago-A Coruña, y en la red global se contempla la línea hacia Pontevedra y Vigo, así como las conexiones Ourense-Lugo y A Coruña Ferrol.
- Con Madrid, en viajeros por Segovia, y en mercancías por Ávila



Nota de prensa

En cuanto al trazado viario, el corredor tiene dos ramales diferenciados, uno por la costa y otro por el interior. El trazado por la costa discurre a lo largo del Cantábrico desde Irún hasta A Coruña, conectando el País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia. El trazado del interior facilita la conexión de Portugal con Europa, mejorando también la intermodalidad de ciudades como Burgos, Valladolid, Salamanca o Madrid.

Además de la conexión de los puertos de Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, Ferrol, A Coruña y Vigo, también se asegura la intermodalidad del corredor, al conectar los grandes centros de producción y crear distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las previstas en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2010: Lezo, Júndiz, Valladolid, Salamanca, Madrid, León, Monforte de Lemos, Vigo PLISAN y A Coruña.

La Comisión Europea establece que las infraestructuras que se incluyen en la red básica deberán estar finalizadas en 2030. Sin embargo, la previsión de actuaciones que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantiza que todas estarán plenamente operativas en 2020.

De esta forma, se dispondrá de un corredor multimodal, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, es decir, con líneas en ancho internacional, electrificadas y con sistema ERTMS, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones.

El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 millones de euros. Las principales inversiones previstas en el periodo 2014-2020 son las siguientes:



Nota de prensa

Corredor Atlántico	11.699 M€
Frontera Francesa-Valladolid	1.739 M€
Venta de Baños-León-Asturias	300 M€
Olmedo-Ourense	2.500 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - <u>Madrid-Ávila-Valladolid</u> - León-Ourense-Vigo - <u>Medina del Campo-Potuguese border</u> - <u>Burgos-Bibao&French border</u>	3.770 M€
Lugo-Santiago de Compostela (viario)	600 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.450 M€
Acceso viario a puertos	320 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.020 M€