

SEGUNDO CHEQUEO 2017:

ESTADO ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA TRAMO A TRAMO

LA ENCINA, 13 DE NOVIEMBRE DE 2017

El Corredor
Mediterráneo 



www.elcorredormediterraneo.com



Cuando pusimos en marcha el canal de comunicación www.elcorredormediterraneo.com nos comprometimos a analizar desde una vertiente técnica, dos veces año, el estado actual de la infraestructura:

¿Cuáles son las novedades respecto al último chequeo?

¿Se están cumpliendo o no, los compromisos del Gobierno?

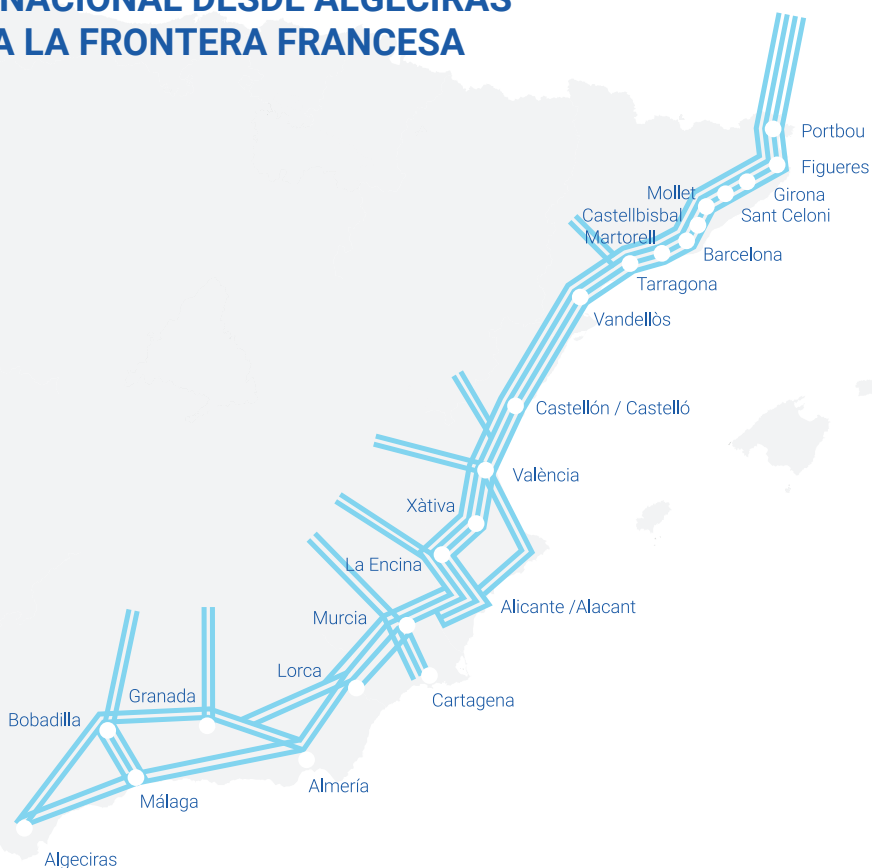
¿Cuál es el estado actual de las obras tramo a tramo?

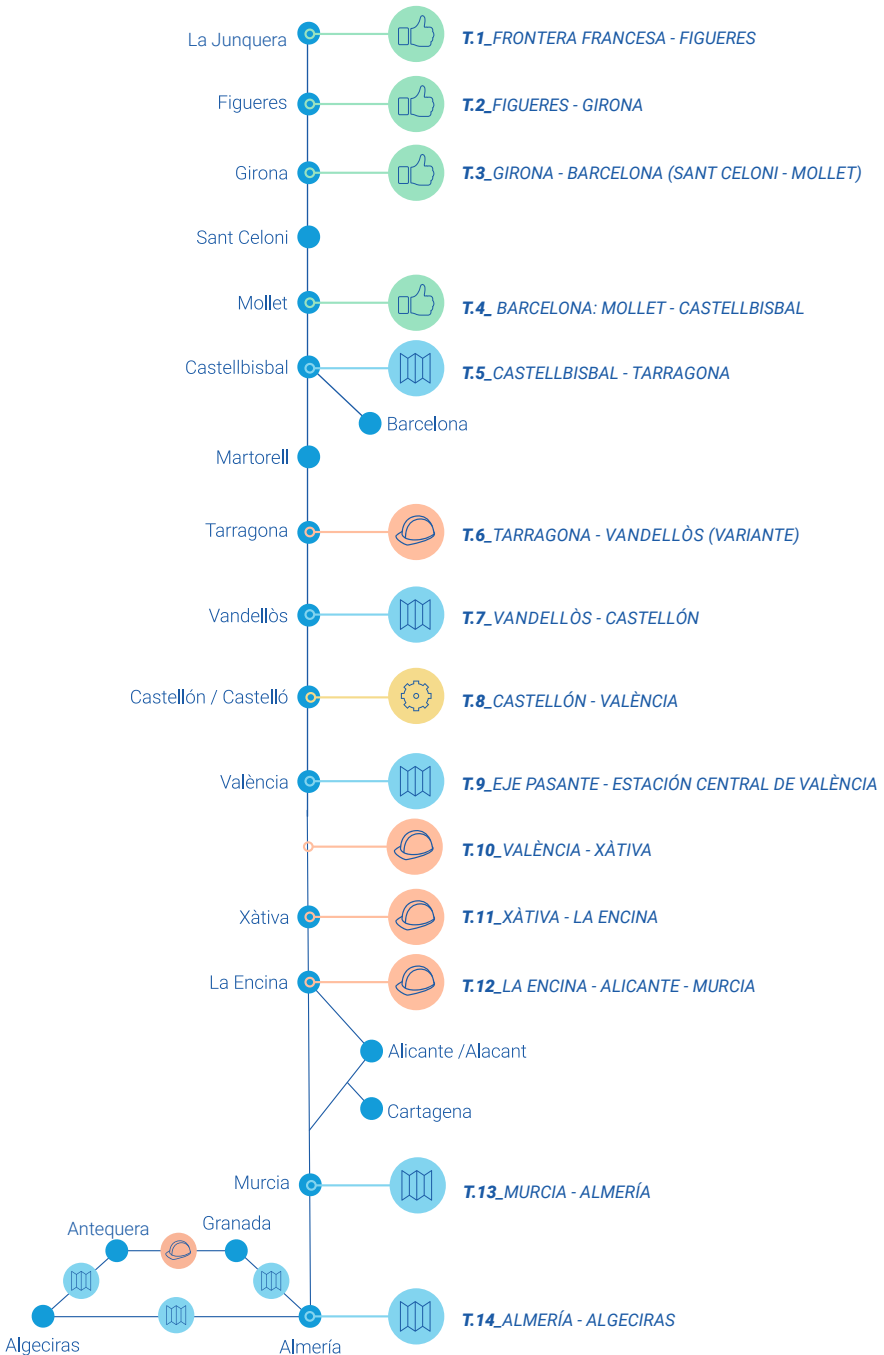
En el chequeo realizamos balance de los objetivos conseguidos y de las metas por alcanzar repasando tramo a tramo cada punto de la infraestructura desde una perspectiva técnica y analizando si se están dando los pasos para conseguir la doble plataforma en Ancho Internacional desde Algeciras hasta la frontera francesa en 2025.



OBJETIVO 2025

DOBLE PLATAFORMA EN ANCHO INTERNACIONAL DESDE ALGECIRAS HASTA LA FRONTERA FRANCESA





EN PROYECTO



EN OBRAS



EN PRUEBAS



EN FUNCIONAMIENTO

T.1 FRONTERA FRANCESA – FIGUERES



La alta velocidad que nos une a Francia

Tramo próximo al objetivo 2018-2020. Cuenta con una plataforma de doble vía de alta velocidad (LAV) y otra doble vía de Ancho Ibérico. Ambas permiten pasajeros y mercancías. La LAV Perpiñán-Figueres, diseñada para tráfico mixto, permite circular a 350 km/h. Por la de Portbou-Barcelona, de Ancho Ibérico y 161 km de longitud, circulan trenes de largo recorrido, regionales, cercanías y mercancías.

La prioridad ahora es añadir el Tercer Carril para mercancías en el sector Figueres-Portbou, en el que existen 5 túneles con gálibo estricto, pero esta actuación no está prevista por el Ministerio de Fomento.

EN FUNCIONAMIENTO



PASAJEROS

Frontera francesa - Figueres:

Sí, AVE.

Figueres - Portbou:

Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Internacional compartida con AVE.

Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

Frontera francesa - Figueres:

350 km/h (AVE).

Figueres - Portbou:

160 km/h (Ancho Ibérico).



INVERSIÓN

SIN INFORMACIÓN.

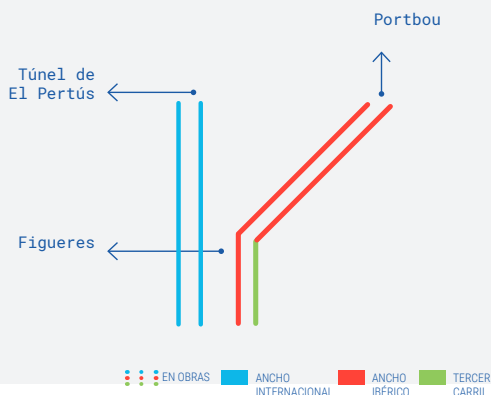


PENDIENTE

Línea por Portbou:

Falta convertirla a Ancho Internacional, sin proyecto.

El Ministerio la considera finalizada.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

✓ SI

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional

✗ NO

T.2 FIGUERES – GIRONA



Una plataforma compartida

La línea de alta velocidad Barcelona-Figueres, de 131,6 km de longitud, está ya en funcionamiento en Ancho Internacional y destinada tanto a tráfico de pasajeros como de mercancías, además de contar con vías de apartado de trenes de mercancías de 750 metros. La velocidad proyectada es de 350 km/h. Los trenes de pasajeros comparten vía con los de mercancías y la velocidad comercial de los trenes de pasajeros no llega actualmente a la velocidad proyectada.

En la línea convencional es prioritario convertir a Ancho Internacional una de las vías entre Vilamalla y Figueres (en obras) y la conexión con el centro logístico del Empordà en vía mixta desde Vilamalla. Las obras deberían estar finalizadas en 2018.

EN FUNCIONAMIENTO



PASAJEROS

Sí, AVE.
Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Internacional compartida con AVE
Sí, Ancho Ibérico
con Tercer Carril.



VELOCIDAD PROYECTADA

350 km/h (AVE).
160 km/h (Ancho Ibérico).



INVERSIÓN

3.958 M€. Inversión Ancho Internacional para pasajeros, para tramo 2 y 3 hasta Barcelona.

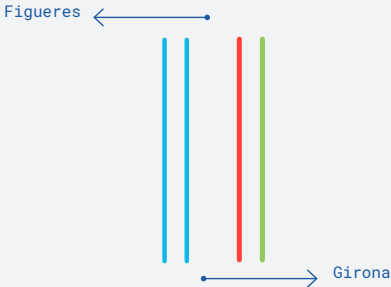


PENDIENTE

Convertir a Ancho Internacional vía con Ancho Ibérico.

Ministerio la considera finalizada.

Conexión con el centro logístico del Empordà.



● ● ● EN OBRAS ■ ANCHO INTERNACIONAL ■ ANCHO IBÉRICO ■ TERCER CARRIL

OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

✓ SI

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional

✗ NO

T.3 GIRONA – BARCELONA (SANT CELONI – MOLLET)



Alta velocidad y Ancho Internacional, pero cerca del colapso

Tiene una plataforma de doble vía de Ancho Internacional proyectada para 350 km/h en la que circulan tanto pasajeros como mercancías.

Esta línea dispone de capacidad suficiente, salvo en el sector Mollet - Barcelona, donde el tráfico de trenes de pasajeros de cercanías es muy intenso y se acerca a la saturación.

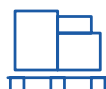
Por otra parte, no hay una conexión directa de alta velocidad con el aeropuerto del Prat.

EN FUNCIONAMIENTO



PASAJEROS

Sí, AVE.
Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Internacional compartida con AVE.
Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

350 km/h (AVE).
140 km/h (Ancho Ibérico).



INVERSIÓN

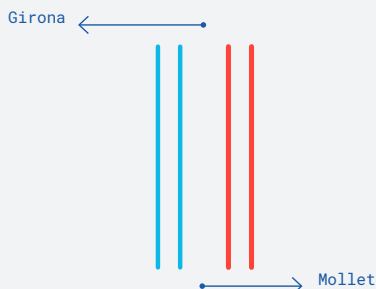
3.958 M€. Inversión Ancho Internacional para pasajeros, para tramo 2 y 3 hasta Barcelona.



PENDIENTE

Convertir a Ancho Internacional vía con Ancho Ibérico.

Ministerio la considera finalizada.



●●● EN OBRAS ■ ANCHO INTERNACIONAL ■ ANCHO IBÉRICO ■ TERCER CARRIL

OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020 ✓ SI

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

OBJETIVO DEFINITIVO 2025 X NO

Doble plataforma en Ancho Internacional

T.4 BARCELONA: MOLLET – CASTELLBISBAL



Diez años esperando a la estación

Cuenta con dos plataformas: una de alta velocidad y doble vía para pasajeros y otra de doble vía de Ancho Ibérico con Tercer Carril para pasajeros y mercancías entre Mollet - Castellbisbal y hasta el Puerto de Barcelona. Este último se encuentra conectado en Ancho Internacional a Europa y al centro de España, aunque no sin problemas.

Queda conectar en Ancho Internacional la estación intermodal de La Llagosta, la conexión está en fase de proyecto. La Estación de La Sagrera lleva diez años parada. Entre Barcelona – Martorell circulan a diario más de 200 trenes, una saturación que se complica al intercalar trenes de pasajeros con mercancías.

EN FUNCIONAMIENTO



PASAJEROS

Sí, AVE.
Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Ibérico con Tercer Carril.



VELOCIDAD PROYECTADA

350 km/h (AVE).
140 km/h (Ancho Ibérico).



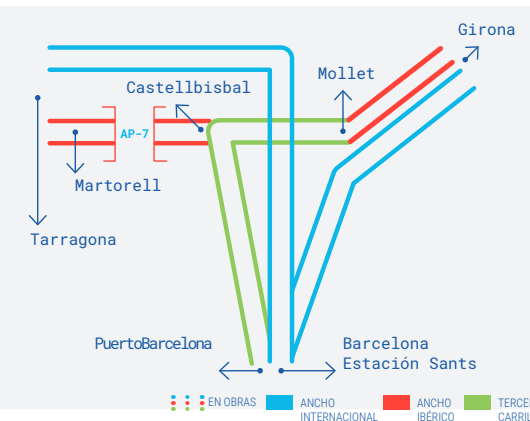
INVERSIÓN

SIN INFORMACIÓN.



PENDIENTE

Nuevo acceso al puerto de Barcelona.
Nuevo acceso al Aeropuerto.
Conexión estación intermodal La Llagosta.
Convertir a Ancho Internacional vía de Ancho Ibérico con Tercer Carril.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)



OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional



T.5 CASTELLBISBAL – TARRAGONA



Problemas de gálibo y cuellos de botella

Cuenta con doble vía de Ancho Ibérico entre Barcelona y Castellbisbal y doble vía de AVE entre Barcelona y Tarragona. La instalación del Tercer Carril en la vía de Ancho Ibérico está paralizada. El tramo entre Castellbisbal y Vila-seca prevé la finalización de la obra a finales de 2019.

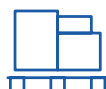
Además las estaciones de Castellbisbal y de Martorell no disponen de vías de apartado para admitir trenes de mercancías de 750m. La conversión a ancho mixto del tramo Martorell-Castellbisbal está paralizada debido a la insuficiencia de gálibo del túnel bajo la AP-7 que obligará a utilizar un túnel de vía única en desuso.

EN PROYECTO



PASAJEROS

Sí, AVE.
Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

300 km/h (AVE).
160 km/h (Ancho Ibérico).



INVERSIÓN

Castellbisbal - Martorell:
368 M€ para 86 km.
Antiguo Túnel:
29,5 para 11 km.



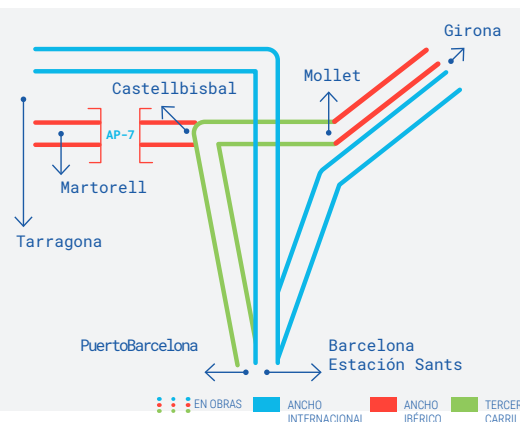
PENDIENTE

Instalación Tercer Carril en ambas vías.

- Previsión finalización 2019.

Obras antiguo túnel Martorell - Castellbisbal

- Previsión finalización 1º T. 2019.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

✓ SI

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional

✗ NO

T.6 TARRAGONA - VANDELLÒS (VARIANTE)

Obras interminables y un cuello de botella de otro siglo

Un cuello de botella de 40 kilómetros en el que se circula como en el siglo XIX: con una sola vía para los dos sentidos. Cuando circulan dos trenes en sentido contrario, uno de los dos debe esperar a que pase el otro.

Uno de los mayores obstáculos del Corredor Mediterráneo. Sus obras, iniciadas hace 17 años, han sufrido continuos retrasos, pero ya está ejecutado en un 99%. El compromiso del Ministerio es terminar la obra en 2017 e iniciar las pruebas de la nueva variante de doble vía construida en Ancho Ibérico y entrar en funcionamiento a principios del próximo. Y en 2020, será convertida en Ancho Internacional. Para no perder capacidad de tráfico, en este tramo es necesario construir una segunda plataforma de doble vía AVE.



EN OBRAS



PASAJEROS

No.



MERCANCÍAS

No.



VELOCIDAD PROYECTADA

220 km/h.



INVERSIÓN

668 M€ para 62 km.



PENDIENTE

Plataforma doble vía AVE Tarragona - Castellón.

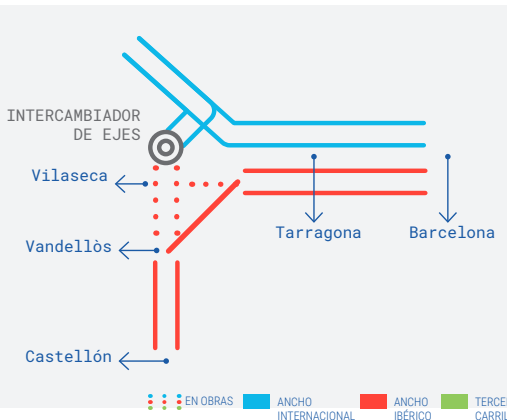
Vía doble variante Vilaseca - Tarragona.

Ubicación estaciones de Camp de Tarragona y mercancías.

Convertir a Ancho Internacional vía con Ancho Ibérico. (En construcción)



TERMINADO EL INTERCAMBIADOR DE EJES.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)



SI

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional



NO

T.7 VANDELLÒS - CASTELLÓN



Una plataforma ibérica para tráfico mixto

Existen dos vías de Ancho Ibérico para pasajeros y mercancías, 147 km de vías compartidas para trenes de largo recorrido, regionales y mercancías. En cuanto a la entrada norte del Puerto de Castellón es de vía única y plagada de pasos a nivel.

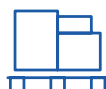
Está previsto por el Ministerio convertir la doble vía actual de Ancho Ibérico en vía de Ancho Internacional. Entraría en servicio en 2020. Para no perder capacidad de tráfico, en este tramo es necesario construir una segunda plataforma de doble vía AVE.

EN PROYECTO



PASAJEROS

Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

220 km/h.



INVERSIÓN

224M€ en 141 km para 2 tramos.



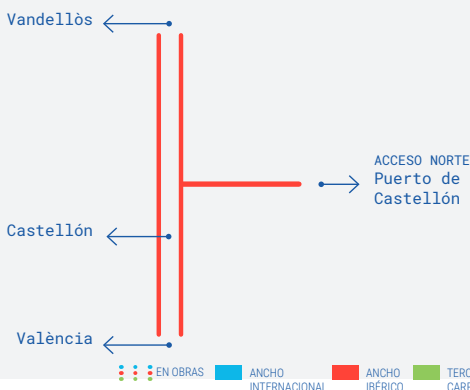
PENDIENTE

Plataforma doble vía AVE Tarragona - Castellón.

Convertir a Ancho Internacional vía con Ancho Ibérico.



RESCISIÓN DEL CONTRATO ACTUAL AL TENER QUE IMPLANTAR DOBLE VÍA DE ANCHO INTERNACIONAL EXCLUSIVAMENTE. PREVISIÓN FINALIZACIÓN OBRAS 4º T. 2019. PREVISIÓN PUESTA EN MARCHA 2020



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)



SI

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional



NO

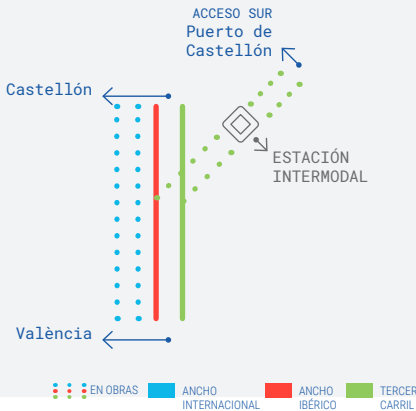
T.8 CASTELLÓN - VALÈNCIA



Experimentando el Tercer Carril.

Tramo con un intenso tráfico ferroviario de pasajeros y mercancías. Cuenta con doble vía de Ancho Ibérico cuyo Tercer Carril en una sola de las vías sigue en pruebas. Se trata de una solución polémica ya que limita la velocidad a 160 km/h. por el que circula el AVE en otros tramos. Se trabaja ya en la programación para la implantación del Tercer Carril en la otra vía.

Para no perder capacidad de tráfico, en este tramo es necesario construir una segunda plataforma de doble vía AVE y ya está publicada la licitación del estudio para la construcción de la misma. El proyecto estará acabado a finales de 2019 y se empezarán entonces las obras; sería deseable que se finalizasen en el 2025 como muy tarde.



EN PRUEBAS



PASAJEROS

Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

220 km/h.



INVERSIÓN

170 M€ para Tercer Carril

1.160 para Ancho Internacional.



PENDIENTE

Estación intermodal en el Puerto de Castellón.

Instalación Tercer Carril en la segunda vía. Previsión finalización 2020.

Nueva plataforma doble vía AVE de Ancho Internacional. Previsión inicio obras, finales 2019.

Nuevo acceso sur al puerto de Castellón.



EN PRUEBAS TERCER CARRIL EN PRIMERA VÍA. PREVISIÓN PUESTA EN FUNCIONAMIENTO 2018.

OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)



OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional



T.9 TÚNEL PASANTE - ESTACIÓN CENTRAL DE VALÈNCIA



El cul de sac, el cuello de botella y la obra sin fin

Es el nudo gordiano de la red arterial ferroviaria de València. La doble plataforma internacional carece de sentido si no se soluciona este tramo, dado que todos los trenes que suben desde el sur de España, pasan por el túnel de Serrería. Por eso se precisa la construcción de un túnel pasante por el centro de la ciudad. Además se debe volver a proyectar y construir la propia estación y el canal de acceso. La obra convertirá la estación de València en una estación pasante.

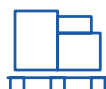
Se ha licitado un estudio informativo del tramo que estará listo en 2019, y se empezarán entonces las obras. Sería deseable que se finalizasen en el 2025 como muy tarde.

EN PROYECTO



PASAJEROS

No.



MERCANCÍAS

No.



VELOCIDAD PROYECTADA

SIN INFORMACIÓN.



INVERSIÓN

2.228 M€:

- 339 M€ Canal de acceso.

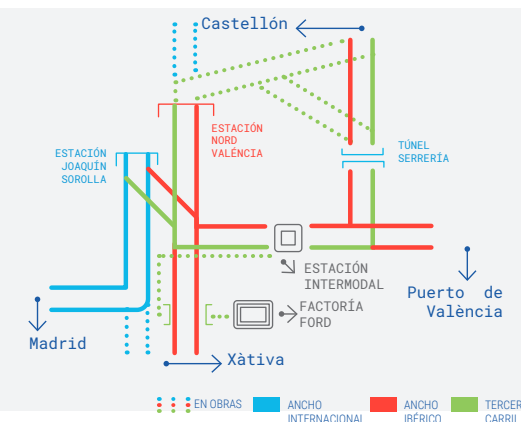
- 1.889 M€ Túnel pasante + estación



PENDIENTE

Existe proyecto inicial dividido en 3 fases acordado con el Ayuntamiento de València.

Debería estar en 2025.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

X NO

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional

X NO

T.10 VALÈNCIA - XÀTIVA



EN OBRAS

AVE y Tercer Carril de mercancías a punto de caramelo

Vía doble de Ancho Ibérico, actualmente en servicio. Soporta un intenso tráfico de trenes pero en el futuro, tras la puesta en servicio de la línea paralela de alta velocidad a 300 km/h, prácticamente acabada, quedará exclusivamente para cercanías y mercancías de Ancho Ibérico.

Está en construcción la nueva conexión con Tercer Carril, para la terminal de la factoría Ford de Almussafes.

El Ministro el día 7 de noviembre de 2017 en València manifestó que el tren de la costa está desbloqueado.



PASAJEROS

Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

300 km/h (AVE).
160 km/h (Ancho Ibérico).



INVERSIÓN

1.400 M€:
- València - La Encina



PENDIENTE

Plataforma de doble vía de Ancho Internacional València - Alicante por la costa para viajeros.

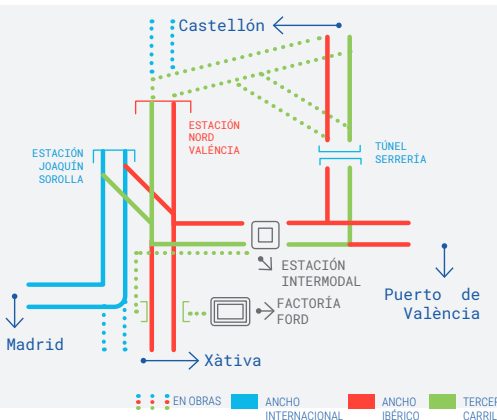
Pendiente estación intermodal en Fuente de San Luis Valencia (falta definir convenio).



FINALIZADA OBRA DE NUEVA PLATAFORMA DE DOBLE VÍA EN ANCHO INTERNACIONAL - AVE.

EN PROCESO OBRAS DE ELECTRIFICACIÓN. PREVISIÓN FINALIZACIÓN FINALES 2019.

PREVISIÓN PUESTA EN FUNCIONAMIENTO 2020.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)



OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional



T.11 XÀTIVA – LA ENCINA

Desatar el nudo que vertebró norte y sur

'Desatar' el nudo de La Encina, un cruce de caminos histórico, permitirá vertebrar la Comunidad Valenciana a través de la alta velocidad y conectar esta y Alicante, la Región de Murcia y Andalucía con Europa.

Actualmente se trabaja en la construcción de una nueva plataforma de vía única de Ancho Ibérico para mercancías entre Xàtiva y La Encina lo que permitirá convertir la doble vía actual de Ancho Ibérico en Ancho Internacional para pasajeros y mercancías que enlazará con la vía AVE Madrid-Alicante, actualmente en funcionamiento, y el AVE Monforte – Murcia cuyas obras se están finalizando.



EN OBRAS



PASAJEROS

Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

220 km/h.



INVERSIÓN

SIN INFORMACIÓN.



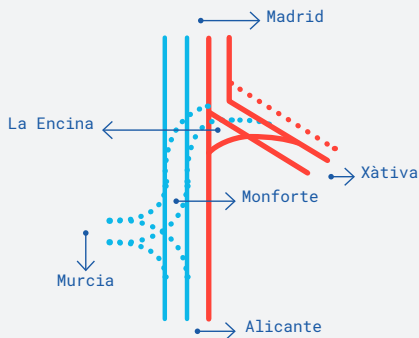
PENDIENTE

Finalizar vía única en Ancho Ibérico.

Convertir vía actual a Ancho Internacional.



NUEVA LÍNEA VÍA ÚNICA DE ANCHO IBÉRICO. CAMBIO DE ANCHO DE VÍA A INTERNACIONAL. FIN OBRAS E INICIO DE PRUEBAS 3º T. 2019. PREVISIÓN PUESTA EN FUNCIONAMIENTO 2020.



● ● ● EN OBRAS ■ ANCHO INTERNACIONAL ■ ANCHO IBÉRICO ■ TERCER CARRIL

OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

✓ SI

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional

✗ NO

T.12 LA ENCINA – ALICANTE – MURCIA



Alta concentración de tráfico para una ciudad sin AVE

En septiembre de 2018 el AVE unirá Murcia con Madrid, pero seguirá desconectada del Mediterráneo en alta velocidad. El compromiso del Ministerio es acabar las obras a finales del 2017; pero debido a problemas sociales ante la solución de entrada en Murcia, se acabarán en septiembre de 2018.

En noviembre de 2017, el consejo de ministros autorizó el proyecto para un semisoterramiento se haga para 2018. Y el soterramiento definitivo en 2020.

El Ministerio también ha confirmado su compromiso de colocar Tercer Carril en el tramo Murcia-Cartagena y, posteriormente, una nueva plataforma de vía doble de AVE además de la construcción del triángulo de El Reguerón.

EN OBRAS



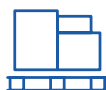
PASAJEROS

La Encina - Alicante:

Sí, AVE.

Alicante - Murcia:

Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

La Encina - Alicante:

Sí, Ancho Ibérico.

Alicante - Murcia:

Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

300 km/h.



INVERSIÓN

La Encina - Alicante:

1.100 M€ Para 73 km.

Monforte - Murcia:

1.409 M€.



PENDIENTE

Tercer carril en la vía actual La Encina - Alicante.

Nueva línea para mercancías Monforte - Murcia con circunvalación en Murcia.

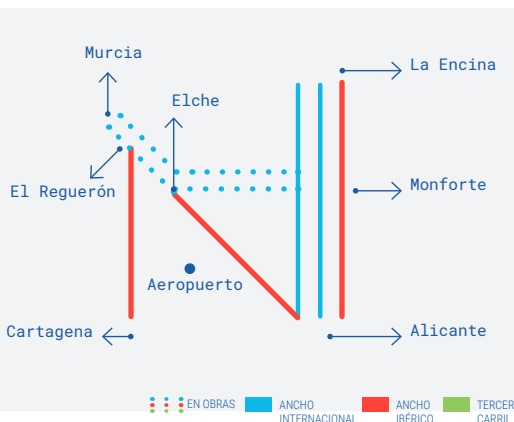
Variante Elche - Alicante por el aeropuerto.

Estación intermodal en provincia de Alicante.

3er carril entre Murcia - Cartagena. Aprobado proyecto informativo.

Doble vía Ancho Internacional Murcia - Cartagena.

Triángulo El Reguerón. Aprobado proyecto informativo.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)



SI

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional



NO

T.13 MURCIA - ALMERÍA



Cómo llegar a la isla ferroviaria

La conexión en Ancho Internacional entre las dos ciudades deberá estar acabada en 2023, con una inversión prevista de 1.770 millones de euros.

La redacción de los proyectos de construcción de todos los tramos pendientes del AVE Murcia-Almería se ha adjudicado por un total de más de 4,5 millones de euros. La redacción completa de los proyectos se concluirá en el primer trimestre de 2018 para la posterior licitación de las obras. Sigue sin actividad el estudio de la reapertura de la línea Lorca-Baza.

EN PROYECTO



PASAJEROS

Mucia - Águilas
Sí, Ancho Ibérico.



MERCANCÍAS

Mucia - Águilas
Sí, Ancho Ibérico.



VELOCIDAD PROYECTADA

300 km/h. (AVE)



INVERSIÓN

2.983 M€ para 185 km.

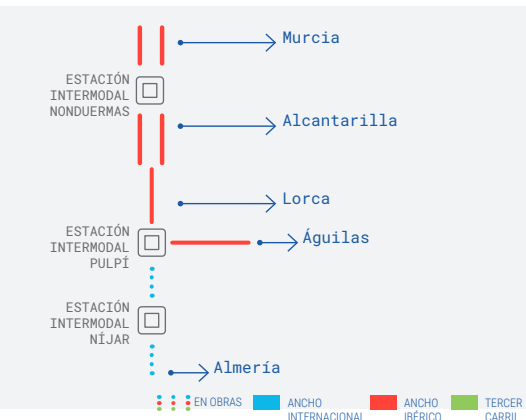


PENDIENTE

Línea de doble plataforma en Ancho Internacional Murcia - Lorca.
Doble vía Lorca - Almería.
Doble vía Lorca - Baza - Granada.
Pendiente estación intermodal en Nonduermas, Pulpí y Níjar.



OBRAS PARALIZADAS.
9 TRAMOS EN PROYECTO.
PREVISIÓN INICIO OBRAS: 2019.
PREVISIÓN FINALIZACIÓN OBRAS: 2023.



OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

X NO SI ✓
2023

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional

X NO

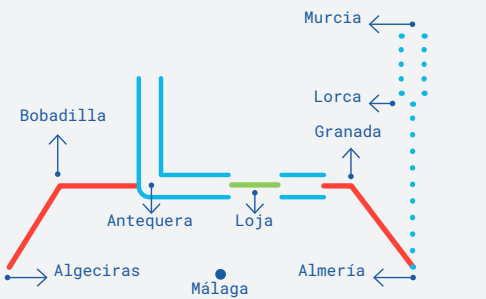
T.14 ALMERÍA - ALGECIRAS



Conexiones obsoletas y ciudades aisladas

A pesar de su importante industria química y metalúrgica y tener el primer puerto del Mediterráneo en tráfico de mercancías, Algeciras sigue desconectada de Europa en Ancho Internacional.

El AVE de Granada-Antequera está casi acabado y de Almería-Granada se ha previsto un proyecto integral de renovación, Ancho Internacional vía única electrificada. Pero el subtramo más conflictivo es el de Bobadilla-Algeciras. 176 km de vía única de Ancho Ibérico sin electrificar cuyo trazado solo permite velocidades lentas y dificulta el transporte de mercancías. La solución definitiva prevista por el ministerio será vía única electrificada con Tercer Carril cuya finalización se prevé en 2023. Sigue sin actividad el estudio de la línea por la costa Almería-Málaga-Algeciras. Está pendiente la estación intermodal en Málaga.



■ EN OBRAS
 ■ ANCHO INTERNACIONAL
 ■ ANCHO IBÉRICO
 ■ TERCER CARRIL

EN PROYECTO



PASAJEROS

Sí, excepto Granada - Antequera



MERCANCÍAS

Sí, entre Algeciras - Antequera



VELOCIDAD PROYECTADA

Granada - Antequera:
300 km/h. (AVE)



INVERSIÓN

SIN INFORMACIÓN.



PENDIENTE

- Doble vía AVE Almería - Granada.
EN PROYECTO VÍA ÚNICA ANCHO INTERNACIONAL SIN AVE (2023).
- Doble vía AVE Granada - Antequera.
EN OBRAS AVE (2018).
- Doble vía AVE Antequera - Algeciras.
EN PROYECTO VÍA ÚNICA ELECTRIFICADA CON TERCER CARRIL (2023).
- Doble vía AVE Almería - Málaga - Algeciras.
EN ESTUDIO.



SITUACIÓN PROVISIONAL EN LA VARIANTE DE LOJA.

ANTEQUERA-BOBADILLA-ALGECIRAS DOBLE VÍA EN ALGUNOS SITIOS Y 3ER CARRIL EN OTROS.

OBJETIVO PROVISIONAL 2018 - 2020

Conexión en Ancho Internacional
(doble vía Ancho Internacional o Tercer Carril)

✓ SI
✗ NO

GRANADA - ANTEQUERA

ALMERÍA - GRANADA
ANTEQUERA - ALGECIRAS

SI 2023

OBJETIVO DEFINITIVO 2025

Doble plataforma en Ancho Internacional

✗ NO

**El Corredor
Mediterráneo**



#QuieroCorredor

