La Voz de Galicia

Fecha: 16/11/2026 Audiencia: 201.386 Sección: AUTONOMIA
Vpe: 7.689 € Tirada: 64.232 Frecuencia: DIARIO
Vpe pág: 11.750 € Difusión: 57.539
Vpe portada: 14.680 € Ocupación: 65,44%

XOÁN VÁZQUEZ MAO SECRETARIO GENERAL DEL EIXO ATLÁNTICO

«Portugal está cumpliendo sus compromisos con la alta velocidad; España, no»

Considera que la gran prioridad ferroviaria de Galicia son los trenes de cercanías que conecten las ciudades

ALEJANDRO MARTÍNEZ
VIGO / LA VOZ



Vázquez Mao, en la sede del Eixo Atlántico en Vigo. M. MORALEJO

Xoán Vázquez Mao, secretario general del Eixo Atlántico, la agrupación de ciudades de la eurorregión, sitúa los trenes de cercanías como la gran prioridad ferroviaria de Galicia, por delante del AVE por Cerdedo.

—Tras el accidente ferroviario de Toledo se cuestiona si se ha invertido demasiado en nuevas líneas y poco en mantenimiento. ¿Comparte esa crítica?

—Cuanto más se utiliza una red, más hay que invertir en mantenimiento y seguridad. Si hay un problema, no es de cuatro o siete años, sino de veinte. Habría responsabilidades de todos los gobiernos. Eso no puede condicionar la construcción de nuevas vías como la que reclamamos. Sembrar dudas sobre la alta velocidad en campaña electoral es irresponsable.

—¿Puede retrasarse por ello la conexión Vigo-Oporto?

—Pienso que no. El 80 % del recorrido está en Portugal y la alta velocidad es segura.

—Usted sitúa la conclusión de la línea en el 2033. ¿Se cumplirá?

—Era una obra prevista para el 2030. Llevamos un año de retraso en España por el estudio informativo de Vigo-O Porriño. La fecha sería ahora el 2031, más dos años de margen. Por eso hablo del 2033, siempre que no haya más retrasos. Pero las autorizaciones de seguridad pueden llevar otro año. Mi previsión es que en el 2034 se pueda viajar de A Coruña a Lisboa en alta velocidad. En el 2035 quedaría terminado el conjunto del proyecto, con el tramo entre Braga y el aeropuerto de Oporto.

—¿Quién está frenando la conexión?

—Portugal está cumpliendo sus compromisos. José Blanco ordenó levantar las tuneladoras en San Lorenzo y Rajoy no hizo nada con la salida sur. ¿Y ahora qué está pasando? La verdad es que no lo sabemos. No creo que falte voluntad política: simplemente no es prioritario porque Galicia no tiene una voz fuerte que la defienda en Madrid.

—¿Es necesario el AVE por Cerdedo?

—Es significativo que quienes lanzaron la propuesta, desde UGT, hayan dado marcha atrás y que el único que la reivindique sea Caballero. Habrá que comparar el ahorro de unos veinte minutos con el coste y la mejora de la línea del Miño. Desde Vigo se puede considerar prioritario, pero Ferrol y Lugo tienen conexiones pendientes. Para mí, ahora la gran prioridad son las cercanías.

—¿Qué propone para que los trabajadores de O Porriño o Tui puedan utilizar el tren a diario?

—La Xunta debería diseñar un plan de cercanías, pedir su transferencia y crear un ente gestor. Apoyamos la propuesta de Comisiones Obreras y hemos planteado una línea piloto entre Vigo y Viana do Castelo. La solución al tráfico y al cambio climático no es el coche eléctrico: es no necesitar el coche.

—¿Qué futuro le ve a Peinador frente a Oporto?

—Vigo está condenado a tener el papel que sus responsables políticos le den. Tenemos que abandonar los localismos. Financiar vuelos turísticos de temporada no es rentable. Hay que repartir los grandes aeropuertos de conexión europeos y diseñar las rutas pensando en las necesidades reales, por ejemplo las empresas pesqueras y la Agencia Europea de Pesca. Propongo un sistema aeroportuario integrado desde Oporto hasta A Coruña.

—¿Critica las subvenciones de concellos a las aerolíneas?

—No solo las de concellos, sino las de todas las Administraciones. Hay que sustituir las subvenciones por acuerdos de equilibrio financiero, cubriendo las plazas que no se vendan durante una experiencia piloto, para comprobar si existe mercado. Un vuelo diario a Bruselas desde Vigo podría funcionar. Estoy convencido de que en menos de un año necesitaríamos un avión mayor.

—¿Ve viable recuperar el tranvía en Vigo?

—Lo veo viable, posible y necesario. Con Manuel Pérez trabajamos en un proyecto de metro ligero que interesaba a varios inversores. El proyecto incluía una línea circular por Praza de América, Gran Vía, Urzaiz y Beiramar, conexiones con playas, Balaídos y la universidad, y una ampliación metropolitana hacia Baiona, Nigrán y Gondomar. Las negociaciones estaban avanzadas, también con José Cosmen, de Alsa. Los problemas políticos que acabaron con la etapa de Pérez paralizaron todo y nadie quiso recuperarlo.

—Después de más de tres décadas al frente del Eixo Atlántico, ¿cuál considera su mayor éxito y su mayor fracaso?

—Nuestro mayor éxito es haber conseguido que gallegos y portugueses nos conozcamos y nos sintamos parte de lo mismo. Antes, «portugués» era un insulto en Vigo y «gallego» lo era en Portugal. Con nuestros programas hemos generado una relación cotidiana que antes no existía. Nuestro mayor fracaso es no haber conseguido que la Xunta creara una eurorregión de verdad, con competencias para resolver los problemas de la gente. Lo hemos intentado, pero ahora ya ni siquiera eso. Portugal siempre nos ha escuchado y la Xunta nunca nos ha hecho caso.