

EL EJE ATLÁNTICO FERROVIARIO

Portugal prioriza la alta velocidad con Galicia

- El país vecino quiere conectar Oporto con Vigo en 50 minutos, pero la parte española de la línea está más retrasada
- La estrategia lusa choca con la del Gobierno central, que intenta impulsar desde hace años el AVE Madrid-Lisboa

NATALIA SEQUEIRO
SANTIAGO

En Portugal lo tiene claro. Sus planes para el tren de alta velocidad pasan por conectar la fachada atlántica y continuar hasta Galicia. Pero su estrategia choca con la del Gobierno de España, que desde hace años trata de impulsar un AVE entre Lisboa y Madrid. El primer ministro luso, Antonio Costa, presentaba hace unos días la línea que pondrá a Vigo a 50 minutos de Oporto en 2030, frente a las dos horas y media actuales. Costa reivindicó que no es un proyecto «de unión de dos capitales peninsulares», sino «un proyecto que une Portugal».

La línea partirá de Lisboa y conectará las principales ciudades del país situadas en su margen atlántico. La idea es continuar el trayecto hasta Galicia «como primer paso para nuestra integración en la red ibérica de alta velocidad», explicó el primer ministro. En un tono en el que resaltó la soberanía de Portugal en su toma de decisiones, Costa quiso dejar claro que se trata de «una integración que desarrolla nuestro país y refuerza la centralidad y autonomía de Portugal, no de otras ciudades ibéricas», en una referencia implícita pero evidente a Madrid. Previamente, su ministro de Infraestructuras, Pedro Nuno Sánchez, había resaltado la estrecha vinculación del país con Galicia.

«Casi el 50 % de los movimientos de personas a través de la frontera luso-española se producen en el tramo que comparten Galicia y el Norte de Portugal», explica Francisco Carballo-Cruz, profesor de economía en la Universidade do Minho. El también integrante del Foro Económico de Galicia sostiene

que a línea de alta velocidad «Vigo-Oporto podría rápidamente llegar a volúmenes de tráfico considerables». Sin embargo, la conexión entre Lisboa y Madrid, prioritaria para el Gobierno central, llevaría menos pasajeros. El viaje se realiza fundamentalmente por avión y el «tráfico de pasajeros por carretera es poco relevante en ese eje», sostiene el profesor Carballo-Cruz. Buena parte de los portugueses que llegan a la capital española lo hacen, además, para dirigirse al aeropuerto y coger otro vuelo.

El secretario general del Eixo Atlántico —un organismo que promueve la cooperación transfronteriza entre Galicia y el norte de Portugal— explica

Antonio Costa
Primer ministro luso

«No es un proyecto de unión de dos capitales peninsulares sino un proyecto que une Portugal»

Francisco Carballo-Cruz
Profesor de Economía

«Casi el 50 % de los movimientos en la frontera luso-española se hacen por Galicia»

Xoán Vázquez Mao
Secretario del Eixo Atlántico

«Galicia es la puerta de entrada —de Portugal a España— más real y más pragmática»



La inauguración del AVE en Orense en diciembre de 2021 //EFE

que el Gobierno de España está interesado en la conexión Lisboa-Madrid para poder obtener financiación europea. «Galicia es la puerta de entrada más real y más pragmática», sostiene Xoán Vázquez Mao. En su opinión, el Gobierno quiere convencer a Portugal de la conexión en AVE con Madrid para llevar la alta velocidad a zonas despobladas de Extremadura y Castilla y León, «que es de justicia que lo hagan», matiza. De este modo, las obras reducirían su coste al poder optar a fondos comunitarios destinados a las conexiones entre varios países miembros de la Unión Europea.

Para que la línea de AVE entre Galicia y Portugal sea posible es necesario que España impulse la construcción del tramo entre Vigo y la frontera portuguesa, de unos 40 kilómetros, dado que los trenes que circulan entre La Coruña y Vigo ya lo hacen a velocidades competitivas. Los tiempos son ajustados. El proyecto lleva encima de la mesa desde hace muchos años, pero quedó paralizado tanto desde el lado español como desde el portugués. El país vecino tuvo que frenar sus planes para el AVE ante la grave crisis económica que comenzó en el año 2008.

Ahora, que reactiva la construcción de la línea, la parte española podría ir con retraso. «Portugal no llevará el tren entre Braga y la frontera si España no hace lo mismo desde Vigo», advierte Vázquez Mao. El secretario xeral del Eixo Atlántico explica que el estudio de la salida sur de Vigo ya estaba redactado, pero durante más de una década los gobiernos de Zapatero y Ra-

joy «no hicieron nada» por lo que caducó y hay que volver a empezar de cero. «Actualmente se han inventado un estudio de alternativas que para lo único que sirve es para dilatar más de año y medio este tramo», indica Vázquez Mao. «Para que España pueda llegar a tiempo a los plazos de Portugal, hay que licitar cuanto antes el estudio informativo», demanda.

Rueda presiona a Sánchez

El pasado lunes, el presidente de la Xunta, Alfonso Rueda, también urgía al Gobierno garantías para el tramo entre Vigo y la localidad fronteriza de Tui. La cita clave en la que podrían empezar a despejarse dudas será la próxima cumbre bilateral de Viana do Castelo (Portugal). Alfonso Rueda demandó a Pedro Sánchez que en ese foro exprese su «compromiso explícito» con la salida sur para completar el eje de AVE entre Vigo y Oporto, con plazos e inversiones, porque Galicia ya está «bastante maltratada en infraestructuras» por parte de la administración central española.

Pero el presidente del Eixo Atlántico se muestra pesimista. «Tengo muy pocas expectativas de los resultados de la cumbre ibérica por la posición de España, ya que después de las declaraciones de Costa, el Gobierno no se ha pronunciado», indica Vázquez Mao recuerda que además de la salida sur de Vigo, habría que continuar la línea entre La Coruña y Ferrol, como estaba previsto en su diseño inicial. Esta últi-



ma ciudad se ha quedado totalmente descolgada —añade— de los planes para el AVE.

Aeropuertos

El presidente del Eixo Atlántico lamenta que el Ejecutivo central priorice el corredor mediterráneo frente al atlántico y recuerda que de la mejora de las infraestructuras es esencial para evitar la despoblación de los territorios. Para el profesor Carballo-Cruz «este eje podría servir de contrapeso en el noroeste de la Península Ibérica al corredor mediterráneo, que está inclinando la actividad económica y el empleo hacia la mitad este de España, aunque se mantengan algunas zonas muy dinámicas en el norte (País Vasco) y en el sur (Eje Sevilla-Málaga)». El profesor destaca que la línea es necesaria también dado que «más de la mitad de las mercancías portuguesas que salen del país por carretera entran en España, con destino a España o a Europa, por la frontera gallega».

La potenciación del aeropuerto Sá Carneiro de Oporto es otro de los intereses de Portugal en el impulso del

AVE a Galicia. Durante la presentación de la línea, el Gobierno luso destacó la reducción de tiempos para llegar a la terminal desde distintas ciudades gallegas. En 2030, los coruñeses podrían hacer el trayecto en tres horas frente a las algo más de seis horas y media actuales si usan el ferrocarril. Santiago pasaría de seis horas a dos y media y Vigo a una hora y 25 minutos. Ahora son tres horas y 22 minutos. En una segunda fase, el viaje desde esta última ciudad se realizaría en apenas 50 minutos. El Sá Carneiro es ya el aeropuerto de referencia para muchos gallegos para tomar vuelos internacionales y evitar así tener que hacer escala en ciudades como Madrid o Barcelona para viajar al extranjero.

Carballo-Cruz cree que estos tiempos lo harán aún más atractivo, mientras se agrava la pérdida de competitividad de las tres terminales gallegas, que en vez de definir una estrategia común, siguen apostando «por localismos que perjudican a los usuarios» y a Galicia en su conjunto, según valora este profesor.

Alfonso Rueda reclamó a Pedro Sánchez que exprese su «compromiso explícito» con la conexión de alta velocidad Portugal-Galicia

La potenciación del aeropuerto Sá Carneiro es otro de los intereses de Portugal en el impulso del AVE a Galicia