



eixo atlântico  
do noroeste peninsular

## RESUMO DA REUNIÃO ENTRE A COMISSÃO PARLAMENTAR DE ECONOMIA DE PORTUGAL E O EIXO ATLÂNTICO EM VIANA DO CASTELO

### Contextualização

A Euroregião supõe uma massa populacional de 7 milhões de habitantes, o que unido à sua posição geoestrategicamente privilegiada no Atlântico, especialmente face às novas oportunidades que significa a ampliação do Canal do Panamá e as possíveis novas rotas com a Ásia que estão a tentar abrir pelo ártico, constitui um elemento determinante na ajuda tanto a Portugal como a Espanha para sair da crise.

O objetivo principal que deve guiar todas as nossas atuações é o desenvolvimento económico e sobretudo a criação de emprego.

Neste contexto e uma vez que o nosso território tem sete portos de interesse estratégico europeu, dois aeroportos internacionais de 2º nível e dois aeroportos domésticos europeus, é fundamental valorizá-los através das ligações ferroviárias tanto internas como externas.

- a) **Ligações Ferroviárias Externas:** concordamos com o plano de ambos os governos de impulsionar três saídas ferroviárias de mercadorias que liguem os nossos portos com a rede europeia. Destas, para a Euroregião são fundamentais a saída Sul (Aveiro – Salamanca) e a saída Norte (Monforte de Lemos).
- b) **Ligações Ferroviárias Internas:** é fundamental garantir a ligação ferroviária de mercadorias compatível com passageiros entre os distintos portos e os quatro aeroportos da Euroregião. A parte galega, (na qual o ramal Santiago de Compostela – A Coruña já está finalizado, e o ramal Santiago de Compostela – Vigo está em obras), estará em serviço em 2014. Por sua vez, a ligação de alta velocidade Galiza com Madrid, cujo ramal Ourense – Santiago de Compostela – A Coruña já está em funcionamento, estará em serviço em 2018, o que garante a configuração total da malha ferroviária galega.

No entanto, a parte portuguesa e a sua ligação com a Galiza, é praticamente inexistente apesar de apenas faltar ligar aproximadamente 85 km, com um custo muito abaixo da verba prevista para o TGV, com um prazo de execução sensivelmente inferior e com um traçado muito mais rentável, já que comunica centros económicos, logísticos e áreas com grande densidade populacional.



eixo atlântico  
do noroeste peninsular

Em resumidas contas, estamos a falar da ligação Porto-Vigo pelo Minho desenvolvida em duas fases:

- a) 2013: electrificação e sinalização do ramal Nine – Viana do Castelo e Viana do Castelo – Valença na parte portuguesa, assim como Guillarei – Tui na parte galega.
- b) 2014: com os novos fundos estruturais, a modernização total do traçado incluindo variantes, melhoria da plataforma e compatibilidade de tensão eléctrica e bitola.

Isto é em síntese, aquilo para o que pedimos o apoio da Comissão Parlamentar.

Complementarmente, é de grande importância a intervenção sobre Brisa e Via Verde para que verifiquem com a maior brevidade o cumprimento da decisão da Cimeira Ibérica, no que diz respeito à interoperabilidade das portagens, solucionando definitivamente o problema gerado com a introdução do pagamento nas SCUT.

Por último, consideramos da maior importância reforçar a presença operativa e o papel político da CCDR-N em todas estas questões, nas quais a *Xunta de Galicia* participa ativamente.