

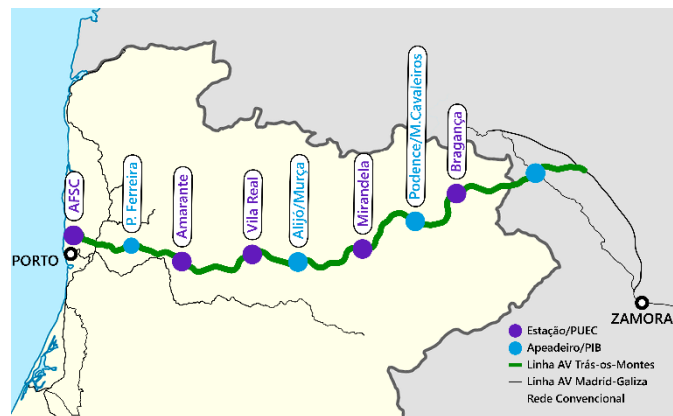
# ESTUDO DE CORREDOR FERROVIÁRIO

Porto – Vila Real – Bragança – Zamora

## Sumário Executivo

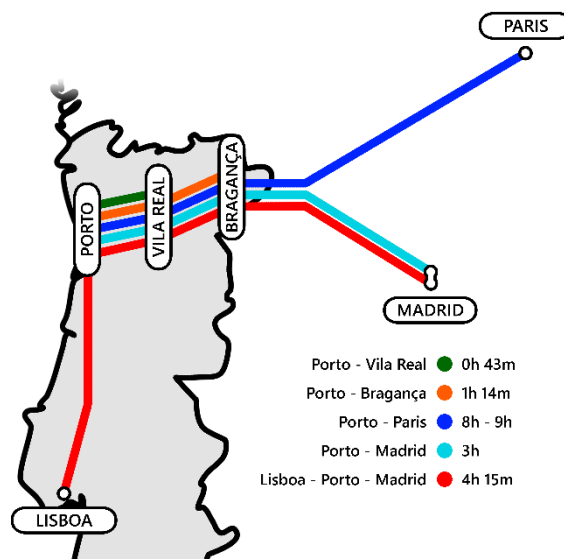
A Linha de Alta Velocidade de Trás-os-Montes permite ligar o Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC), no Porto, à linha de Alta Velocidade Madrid/Galiza, passando por Paços de Ferreira, Amarante, Vila Real, Alijó/Murça, Mirandela, Podence/Macedo de Cavaleiros e Bragança.

O estudo agora apresentado desmistifica a impossibilidade de construção de uma diagonal ferroviária em Trás-os-Montes, evidenciando a viabilidade técnica de construção de uma linha de alta velocidade (AV) de tráfego misto, a qual permitirá devolver à região um caminho-de-ferro moderno, invertendo-se uma dependência exclusiva do transporte rodoviário para a mobilidade de pessoas e bens.



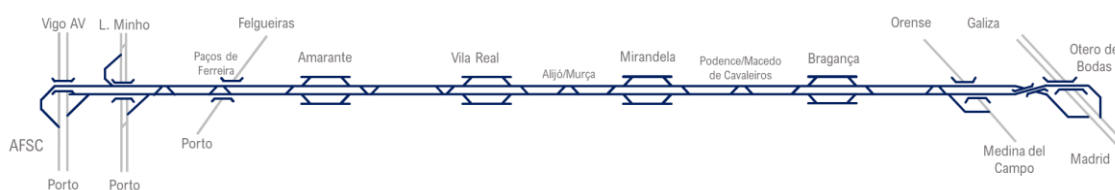
A linha de AV de Trás-os-Montes será uma via de comunicação estruturante que, não só potenciará a coesão territorial e socioeconómica da região, como também permitirá aproximar a Região Norte e o País, da Europa Ocidental, numa estratégia alinhada e enquadrada nas políticas de neutralidade carbónica definidas pela Comunidade Europeia, as quais atribuem ao comboio o papel de espinha dorsal de todo o sistema de transportes.

Um eixo ferroviário desta importância revolucionará a mobilidade e a acessibilidade da Região Norte, com um impacto positivo para toda a economia nacional, nomeadamente no papel de facilitador económico de apoio ao setor exportador, encolhendo e diminuindo distâncias, o que permitirá a transferência modal para a ferrovia, quer do modo rodoviário, quer do modo aéreo nos voos de curta distância, nomeadamente no triângulo Lisboa/Porto/Madrid, fruto dos tempos de viagem possíveis para o transporte de passageiros.



Elaborado de acordo com as normas do *Administrador de Infraestruturas Ferroviárias* espanhol (ADIF), o traçado agora apresentado, é ambicioso e apresenta inclinações máximas de 15‰ e velocidades até 250 km/h, estando preparado para tráfego misto, garantindo ligações às linhas de AV Lisboa-Porto-Vigo e Madrid-Galiza, e às ligações convencionais da linha do Minho e da ligação Orense-Zamora-Medina del Campo, orçando em cerca de 3 770 M€ sem contingências, valor que inclui cerca de 400 M€, relativos ao troço a construir em Espanha.

Como aspetos mais relevantes verifica-se a necessidade de um troço da ordem dos 35 km para ligar a fronteira luso-espanhola à linha de AV Madrid-Galiza, em vez dos 200 km necessários para ligar Vilar Formoso à linha de AV em Medina del Campo, permitindo ainda uma ligação ferroviária de mercadorias com cargas líquidas superiores à dos outros corredores previstos e em operação, nomeadamente o corredor Aveiro-Viseu-Salamanca.



Este projeto considera-se posterior aos investimentos em curso no Ferrovias 2020 e previstos no PNI 2030, nomeadamente a linha do Vale do Sousa que será um ponto de alimentação do novo eixo transmontano, e a linha do Douro, na medida em que serve o Vale do Douro garantindo a mobilidade de pessoas e serve de apoio ao turismo, podendo no futuro ser o grande eixo turístico entre Porto e Salamanca/Madrid, e um eixo que permitirá alavancar os fluxos de mercadorias do norte de Portugal, quer do minério de Moncorvo, quer na ampliação e reforço do *hinterland* do Porto de Leixões.

A diferença temporal entre Trás-os-Montes e Alto Douro, e o centro de decisão português, não distancia somente a região do País, mas também do projeto europeu, sendo a linha de Trás-os-Montes o principal instrumento para a contração temporal a nível nacional e ibérico, integração europeia e concretização das metas de neutralidade carbónica definidas pela União Europeia, não sendo a única preocupação de Trás-os-Montes e Alto Douro uma visão meramente regionalista, mas europeia, ao contrário da visão centralista que continua a litoralizar Portugal, afastando-o do centro da Europa.

Estudo completo em [www.avtrasosmontes.associacaovaledouro.pt](http://www.avtrasosmontes.associacaovaledouro.pt)