

<b>Ahorro económico muy importante.</b>	Optimización de recursos.
	Gasto coherente y racional.
	Ahorro de aproximadamente 1.300 millones de euros. Se podría sufragar una inversión equivalente a:  -Sufragar la monarquía <b>durante 146 años</b> . Es decir desde la época de Isabel II hasta la actualidad. O desde ahora hasta el 2150.  -Pagar un funcionario del grupo A2 (por ejemplo un maestro) durante 38.000 años. Es decir desde que el homo sapiens pisó Europa hasta hoy en día.  -Sería todo lo que paga por IRPF una ciudad entre 20.000 y 30.000 habitantes durante toda una vida laboral (+/-30años). Sería como meter en una trituradora todo el esfuerzo impositivo de esas personas durante su vida, a cambio de obtener lo mismo, un tramo que una Lubián con Ourense.  -Sería un equivalente económico al importe del escándalo de los trajes del señor Camps, con todo el gran revuelo mediático, multiplicado no por 10 ni por 1.000, ni por 10.000, ni por 20.000, ni por 50.000, sino multiplicado por 108.000.
	Posibilidad de invertir ese ahorro en la segunda conexión de LAV de Galicia. Bien por el Bierzo, bien por el corredor Cantábrico.
	También se podría apoyar el servicio de cercanías en las provincias de Pontevedra y A Coruña. 100 millones de euros podrían ser muy importantes para ello.
<b>4ª Zona fronteriza entre España y Portugal.</b>	La comunicación actual mediante carretera nacional. Una autovía puede incrementar considerablemente el tránsito.
	En 2010 la apertura de la A-75, comunicará la comarca de Monterrei con el tercio norte de Portugal y poblaciones como Guimarães, <b>Braga</b> , Oporto hacia el oeste, y hacia <b>Viseu</b> y Lisboa. <b>Interrumpidamente</b> por autovía y autopista.
	Esta nueva comunicación aumentará la importancia estratégica de Verín y aumentará el tránsito de personas y mercancías, aumentando la posibilidad de que <b>en pocos años pueda convertirse en la 3ª zona fronteriza entre España y Portugal</b> .
	Este futuro aumento de la importancia estratégica puede poner encima de la mesa futuras reclamaciones de infraestructuras ferroviarias de AV, que se pueden evitar adoptando el trazado de la LAV por la comarca de Monterrei.
<b>Equilibrio territorial.</b>	Apoyo al crecimiento de lo que podría ser la <b>población urbana de referencia del sureste gallego</b> .
	Aumento de los servicios.
	Aumento de los recursos.
	Aumento del empleo.
<b>Estación accesible si se construye en zona cruce autovías A-52 Y A-75.</b>	Sobre 100.000 personas en un radio de 30 km.
	Desde Verín población urbana de <b>14.000</b> habitantes a 3,5 km. 3 minutos en coche. 30 minutos a pie.

	Desde la ciudad de Chaves, población urbana de <b>más de 40.000</b> habitantes a 18,5 km. Menos de 10 minutos por la futura autovía A-75.
	Población urbana de Xinzo: 10.000. Importante sobre todo en dirección a Madrid. Aproximadamente 30km.
	Futuro autobús que conectará Verín y Chaves, con servicios de hora en hora, pasaría por la estación.
<b>Facilidad de interconexión futura de las redes ferroviarias de los dos países.</b>	En un plazo superior a los 25 años podrían estar conectadas las dos redes facilitando la interoperabilidad internacional.
	La conexión sería muy fácil, por terreno llano. Resultando aproximadamente <b>10 km para cada país</b> . Facilitando la inversión económica y la construcción.
<b>La construcción del trazado alternativo sería fácil.</b>	Plazos de construcción mucho más cortos.
	<b>65% sobre terreno prácticamente llano.</b>
	<b>Solamente 8,5 km de túneles.</b>
	En A Limia prácticamente durante 30 km <u>no se supera ninguna curva de nivel de 20 metros</u> . Es llano total.
<b>Muy buena experiencia previa en la construcción de la A-52.</b>	Inaugurada hace 11 años. El trazado de la LAV por Verín y Xinzo, coincidiría con la A-52 aproximadamente en sus 3/4 partes.
	No hubo retrasos.
	No hubo problemas medioambientales.
	No hubo problemas de expropiaciones.
<b>Se evitan los riesgos del trazado actual por la sierra.</b>	Riesgos logísticos, en construcción de túneles, en construcción de viaductos.
	Se evita competir con las otras 49 provincias, durante muchísimos años, por los excesivos recursos que habría que dedicar a la obra.
	Se evitan los riesgos climatológicos.
	Se evitan los riesgos geológicos.
	Se evitan los riesgos de financiación derivados de la situación económica nacional o internacional en los próximos años.
	Se evitan los riesgos derivados de la coyuntura política nacional.
<b>Red ferroviaria gallega completa y equilibrada.</b>	La red ferroviaria gallega, <b>comenzaría (y daría servicio) en el sureste</b> , evitándose el caso actual donde la red, en realidad comienza en la ciudad de Ourense, mirando hacia Lugo, Santiago, y Vigo, pero sin prestar atención a esa zona que comprende aproximadamente cerca de un 20% del territorio de la comunidad de Galicia.
	Posibilidad de integrar a Xinzo de Limia y su comarca algún día en la Red Ferroviaria Gallega.