

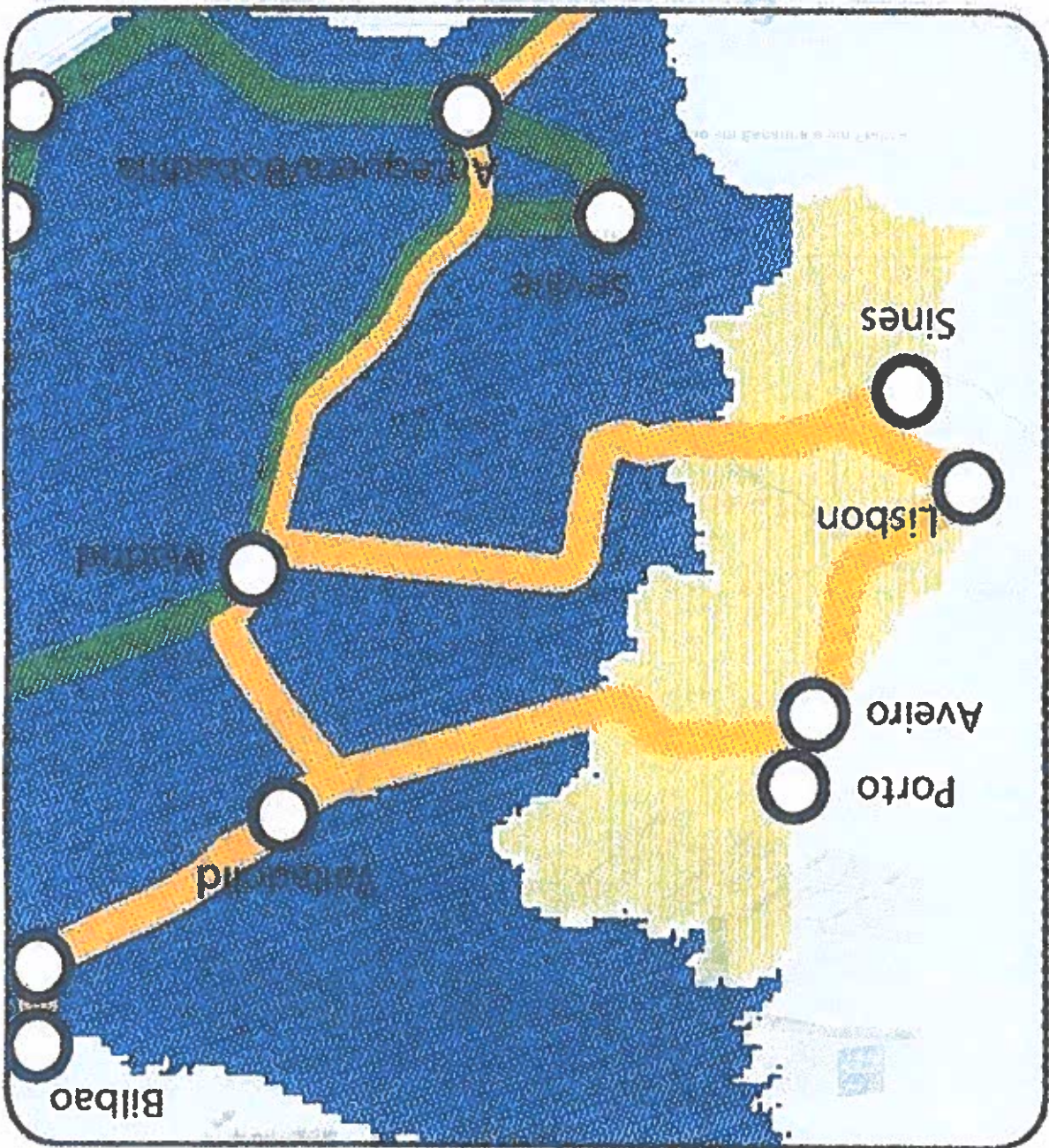
Com esta rede ferroviária de bitola europeia ficamos ligados directamente a toda a Europa Ocidental, sem quaisquer transbordos e seus inconvenientes, e evitando a utilização de combustíveis fósseis e respectiva poluição e reduzindo o congestionamento e a perigosidade inerentes ao forte tráfego rodoviário de veículos pesados, que irão ser afectados por novas taxas e condicionamentos (limite de 300 km) já previstos na regulamentação da UE.

Com uma rede aberta a todos os operadores internacionais, teremos ainda:

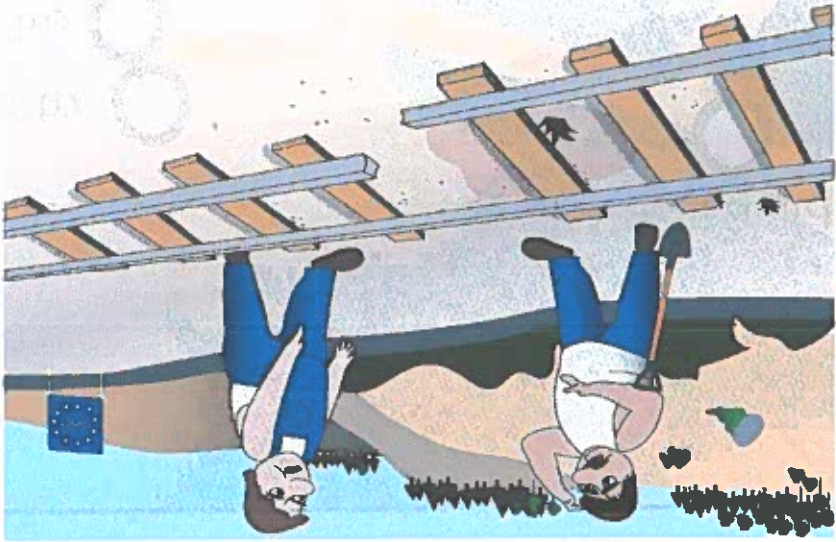
Redução nos custos das nossas importações e das exportações e consequente melhoria da nossa competitividade relativamente aos nossos principais mercados externos ;

Dinamização significativa dos nossos portos da frente atlântica

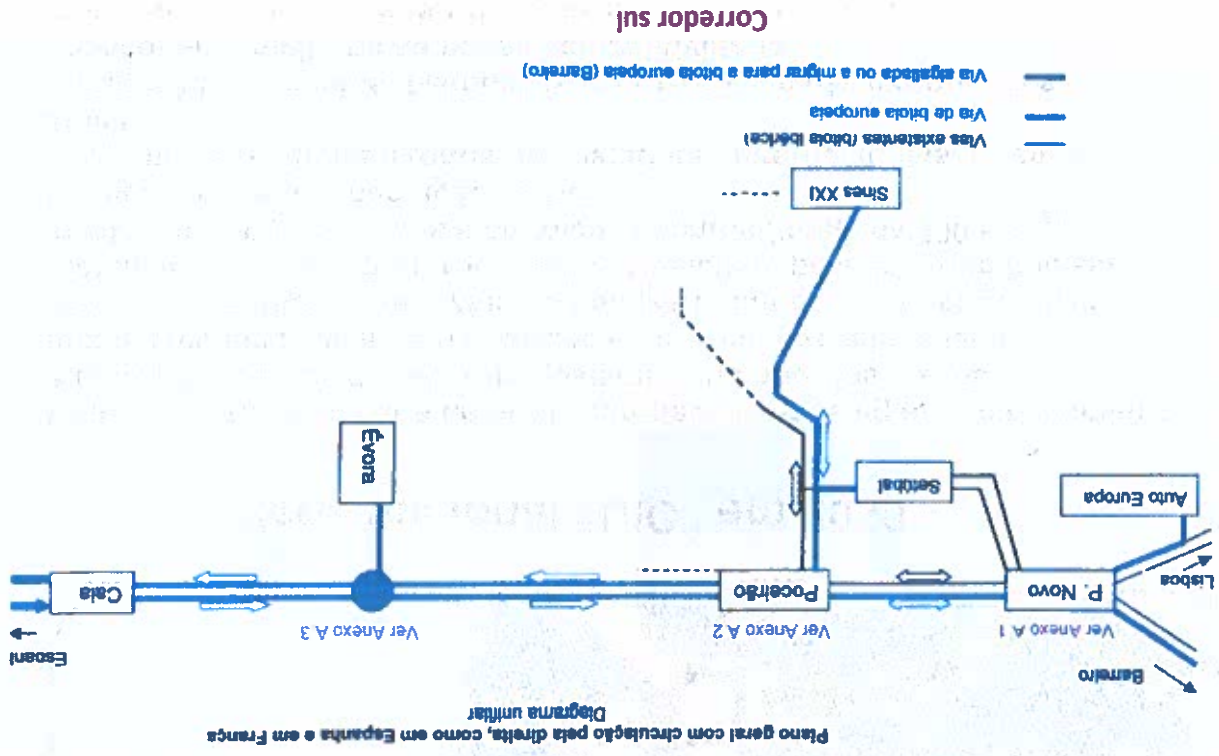
Rede nacional "UC" em 2030



Portugal, uma ilha ferroviária ?

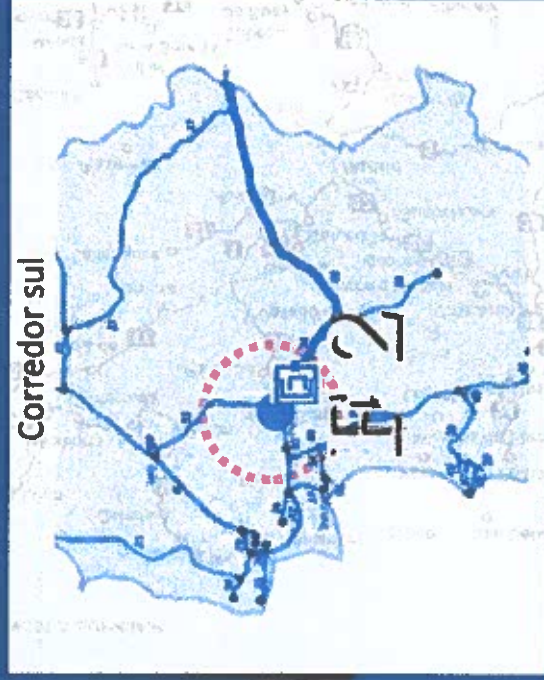
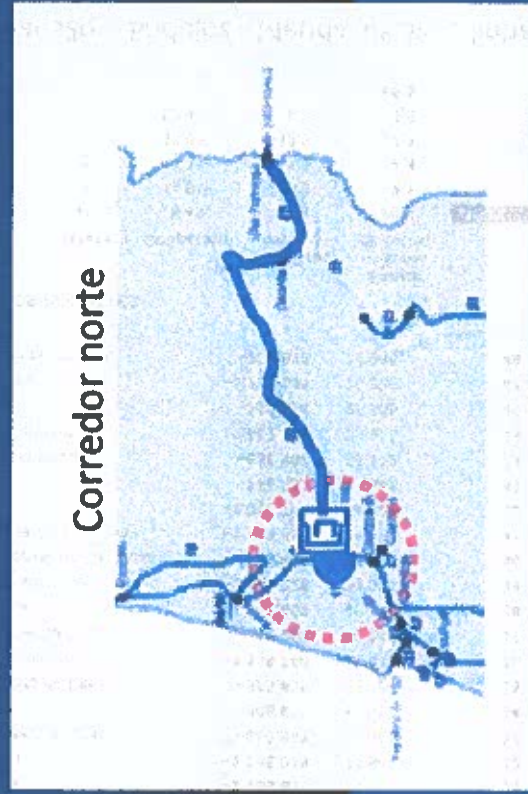


Corredor norte

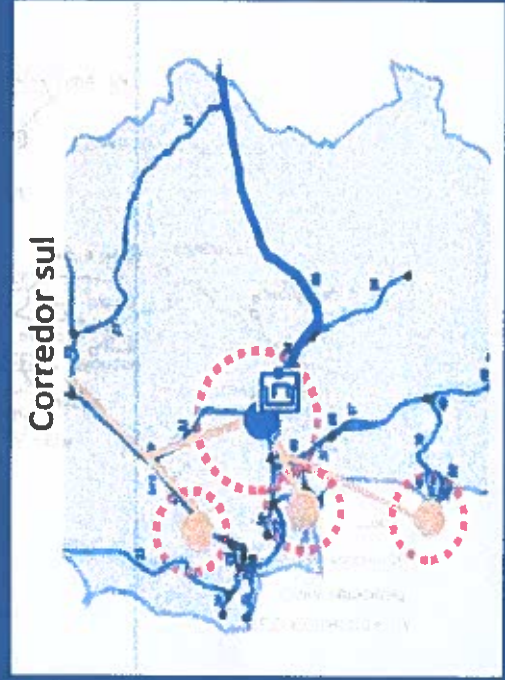


Corredor sul

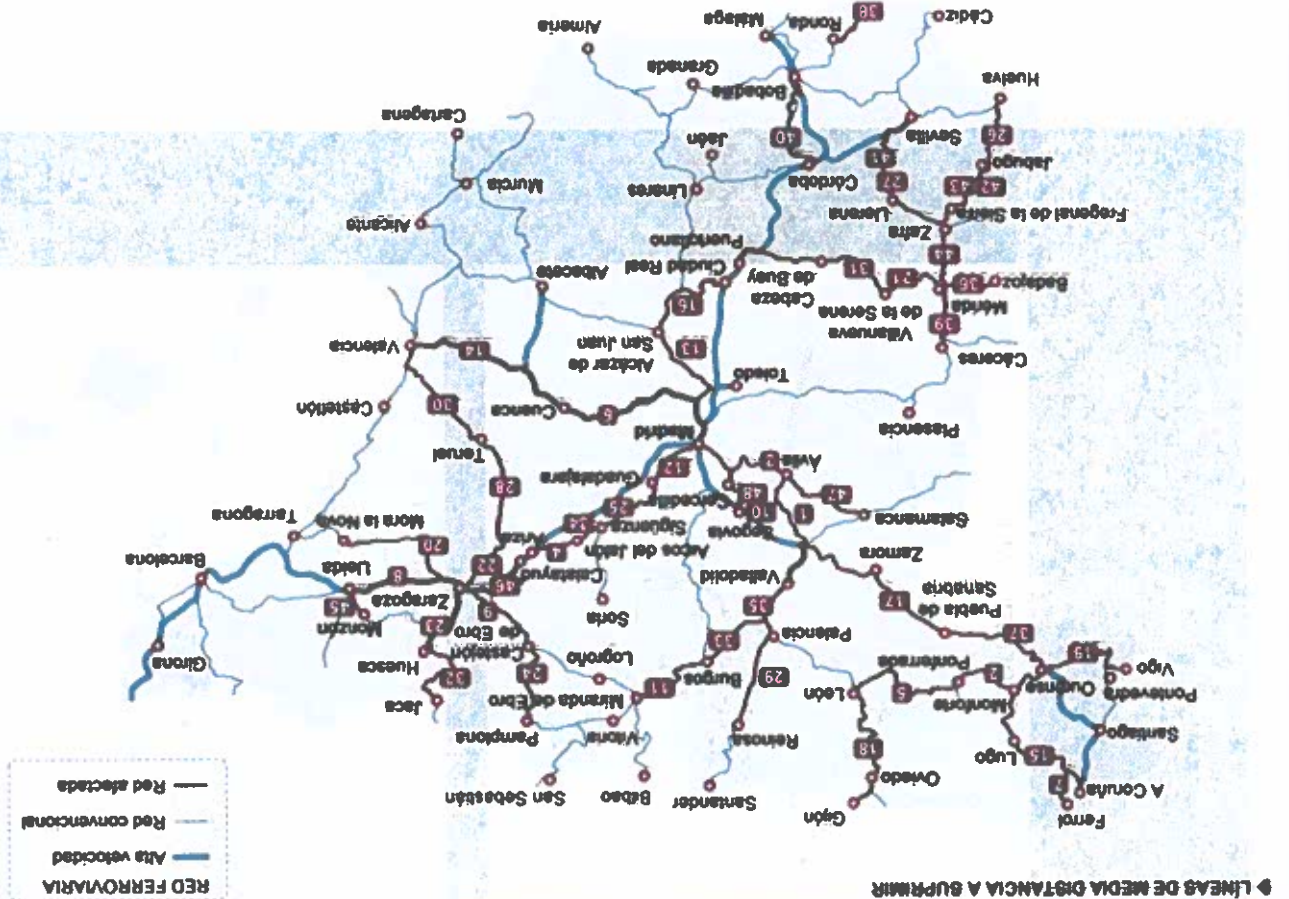
Plano das IPs



F 2



F 3



9 LÍNEAS DE MEDIA DISTANCIA A SUPRIMIR

As linhas a desactivar são: - Badajoz - Mérida nº 36, a linha Purtoillano-Mérida-Zafra nº 21 e a de Mérida - Cabeza del Buey nº 31. Note que a linha de V. Formoso até Salamanca, Espanha tenciona alterar a bitola ibérica para que os nossos comboios de mercadorias possam fazer a transferência de carga no porto logístico de Zaldeza em Salamanca, para os comboios espanhóis de bitola UIC.

8 EL IMPACTO DE LOS RECORTES

Líneas	Ocupación	Ahorro		Reducción de la oferta
		Pasajeros (millones)	(millones de euros)	
1 Valladolid-Avila	8,4%	1,8	48,8	-100%
2 Vigo-Ourense-Portoneda	11,5%	2,1	48,8	-40%
3 Madrid-Avila	17,3%	1,0	14,8	-11%
4 Zaragoza-Arcos de Jalón	37,0%	12,8	17,3	-6,5%
5 Madrid-Cuenca	52,4%	6,9	68,8	-32%
6 León-Portoneda				
7 A Coruña-Ferrol				
8 Zaragoza-Lleida				
9 Zaragoza-Castellón de Ebro				
10 Madrid-Segovia				
11 Valladolid-Miranda de Ebro				
12 Madrid-Arcos de Jalón				
13 Madrid-Alcalá de San Juan				
14 Cuenca-Valencia				
15 A Coruña-Lugo-Monforte				
16 Ciudad Real-Alcalá de San Juan				
17 Valladolid-Puebla de Sanabria				
18 León-Gijón				
19 Ourense-Vigo				
20 Zaragoza-Mora la Nueva				
21 Puertollano-Mérida-Zafra				
22 Zaragoza-Huesca				
23 Zaragoza-Huesca				
24 Pamplona-Castellón de Ebro				
25 Cercado-Segovia				
26 Guedalajara-Siguenza				
27 Sarriena-Mérida				
28 Zaragoza-Teruel				
29 Valladolid-Resnosa				
30 Valencia-Teruel				
31 Mérida-Cabeza del Buey				
32 Zaragoza-Jaca				
33 Valladolid-Burgos				
34 Guedalajara-Arcos de Jalón				
35 Valladolid-Valencia				
36 Badajoz-Mérida				
37 Ourense-Puebla de Sanabria				
38 Ronda-Ageoceras				
39 Mérida-Cáceres				
40 Córdoba-Bobadilla				
41 Sevilla-Llerena				
42 Huelva-Zafra				
43 Huelva-Fregenal de la Sierra				
44 Mérida-Zafra				
45 Monzon-Lleida				
46 Monzon-Lleida				
47 Salamanca-Avila				
48 Cercado-Segovia				

Déficit (euros) por año

Vajeros (euros) por año

E o material circulante ?

Nenhum operador nacional precisa de adquirir novo material circulante, uma vez que esse material continuará a ser utilizado tanto na rede portuguesa de bitola ibérica como na espanhola, que se mantêm em serviço durante largas décadas.

Contudo, poderão fazê-lo se quiserem operar também nas redes de bitola UIC.

Pelo menos, enquanto só dispusermos das 2 linhas internacionais, os comboios europeus que nos tragam as nossas importações poderão igualmente levar as nossas exportações.

Só se antevê a necessidade de aquisição de material para a bitola UIC para a entrada em serviço da futura linha norte-sul (ou eixo atlântico).

