

11. Comparação com a solução RAVE

O presente estudo parte da assumption de que Portugal carece, acima de tudo e em termos de transportes, de uma rede ferroviária de bitola UIC, igual à que a Espanha está a implementar, que é única forma de ficarmos ferroviariamente ligados ao resto da Europa, tornando competitiva nossa indústria, os nossos portos e os nossos polos logísticos, para o que será necessário e urgente dispôr de um Plano integrado, que contemple e articule no espaço e no tempo todas as obras a realizar para a sua concretização e que defenda os interesses nacionais e regionais, para poder relançar e projectar a nossa economia.

Visa, pois, um Plano muito mais abrangente do que os objectivos da RAVE, conforme se pode constatar no quadro seguinte :

Aspectos	Plano Integrado	RAVE
Conceitos-base	A prioridade é para a bitola UIC, para que os portos, os polos industriais e os logísticos tenham uma forma de acesso fácil e económico a Espanha e ao resto da Europa, visando a sua competitividade interna e internacional. A velocidade de cada linha será a adequada à sua extensão e tipo de serviço.	A única prioridade da RAVE parece ser a de responder apenas ao acordado nas Cimeiras ibéricas, dando cumprimento ao prolongamento das linhas espanholas de "AV", em vez de focar a sua atenção na urgência em implementar uma rede de bitola UIC, o que requer um Plano.
Tipo de rede ferroviária	Rede de bitola UIC, mista, para as 3 categorias de AV, adequada às distâncias e às funções de cada linha. Só a futura linha Lisboa-Madrid será para a velocidade de 300 km/h, permitindo cobrir o percurso em 2H30, com 3 paragens intermédias, ou em 2H10, sem paragens.	Linhas de bitola UIC, mistas, não caracterizando as categorias de AV, e uma linha nova de bitola ibérica (sem utilidade, no futuro), entre Sines e Badajoz, limitativa da competitividade do porto de Sines como porto europeu, por não ser em bitola UIC.
Portos polos industriais e logísticos	A construção da rede nacional de bitola UIC proposta confere a prioridade máxima à sua ligação aos portos e polos logísticos industriais, procurando antecipar a sua rentabilização e a da própria rede de transportes.	Para além de garantir a acessibilidade da plataforma logística do Poceirão à rede de bitola UIC, a RAVE é omissa quanto aos portos e restantes plataformas logísticas e polos industriais,
Grandes obras : - Travessia do Tejo	As grandes obras só fazem sentido à luz de um Plano : - A travessia ferroviária do Tejo deverá ser em túnel imerso, entre Alverca e Alcochete. É mais barata, tem funcionalidade ferroviária equivalente e evita a solução Chelas-Barreiro (e todos os problemas que ela arrasta).	As grandes obras da RAVE são soluções avulsas, desarticuladas: - A localização da TTT não deveria ser justificada à luz de uma obra isolada, mas da sua funcionalidade num Plano coerente. O aparecimento da Ponte Vasco da Gama deixa sem sustentação a invocação de estudos anteriores apontando esta solução.

<ul style="list-style-type: none"> - Entrada em Lisboa - Novo Aeeroporto - Porto de Lisboa - Estação do Oriente - Estação Central 	<ul style="list-style-type: none"> - A entrada da nova linha do Norte em Lisboa faz-se pela margem esquerda do Tejo, em comum com a futura linha para Madrid e para as Beiras. - A rede UIC passa no NAL, conferindo-lhe uma área de influência máxima. O estudo propõe a deslocação do NAL para oeste, para optimização global, e contempla uma solução alternativa no Montijo. - O estudo prevê a retirada de contentores do centro de Lisboa, transferindo o terminal de Alcântara para a Trafaria, onde terá acesso ferroviário ao eixo Norte-Sul através de ramal inserido na zona do Pragal e que poderá estender o serviço de passageiros até à Costa da Caparica. - A estação do Oriente poderá ser utilizada provisoriamente como estação de Lisboa para a rede de bitola UIC, bastando construir um Terminal Internacional no VFT que lhe está anexo e adaptando Braço de Prata para as operações técnicas e logísticas da inversão dos comboios. - Entre Rego-Entrecampos e Chelas, este estudo opta pela primeira, por ter melhor centralidade e acessibilidade, condições que a estação de Oriente não satisfaz 	<ul style="list-style-type: none"> - A entrada da nova linha do Norte em Lisboa faz-se pela margem esquerda, num traçado muito caro e que persiste em passar pela Ota, embora já lá não vá haver um aeroporto. - A rede em que a RAVE se baseia é a mesma que já considerava quando o NAL estava previsto para a Ota, limitando-se a fazer um ramal para a sua nova localização, reduzindo-lhe competitividade e sendo incoerente com a solução para Pedras Rubras. - A RAVE é omissa nesta matéria, que não tem que abordar, mas acaba por vir defender publicamente o “rebatimento” da linha de Cascais para a de Cintura, o que, se significar mudança para a bitola UIC, é uma forma indirecta de oferecer o acesso do terminal de Alcântara à rede de bitola UIC. - A estação do Oriente carece de grandes modificações, envolvendo um impacto visual significativo e custos elevados. - A escolha da estação do Oriente como estação central de Lisboa baseou-se em estudos de 2004, quando o NAL ainda estava previsto para a Ota e não na margem sul.
<p>Conformidade com as Cimeiras Ibéricas</p>	<p>Este estudo ultrapassa os objectivos/decisões das Cimeiras Ibéricas efectuadas a partir de 2003, porquanto reduz o tempo de viagem e o consumo energético do percurso Lisboa-Madrid.</p>	<p>A RAVE continua a garantir um tempo de 2H45 via Badajoz, objectivo que parece inatingível mesmo que no troço nacional se praticassem velocidades superiores às de Espanha.</p>
<p>Desenvolvimento regional e industrial</p>	<p>Este estudo contribui para a coesão interna e para o desenvolvimento regional (Beiras) e industrial</p>	<p>Quanto mais alta for a velocidade pretendida mais longe ficaremos de uma boa transferência tecnológica.</p>
<p>Custos e prazos</p>	<p>Plano 2009-2022 : 1670 km por 14.000 M€, incluindo comboios</p>	<p>??? (Não comparável)</p>

