



DIRETÓRIO DA REDE

2022

1ª Adenda

Julho de 2021

CONTROLO DE VERSÕES		
VERSÃO	ALTERAÇÕES	DATA
Diretório da Rede 2021		2019-12-12
Projeto do Diretório da Rede 2022	Revisão global do documento decorrente da aplicação da nova estrutura do Network Statement acordada no quadro da RailNetEurope	2020-10-15
Diretório da Rede 2022	Pontos alterados: 2.3.10 Anexos alterados: 1.3; 4.5.2.A; 7.3.2.A	2020-12-11
Projeto da 1ª Adenda do Diretório de Rede2022	Anexos alterados: 4.3.2 A; 4.3.2 B; 7.3.2 A	2021-06-17
1ª Adenda do Diretório da Rede 2022	Anexos alterados: 2.1; 2.3.4 A; 2.3.4. B	2021-07-29

ÍNDICE

GLOSSÁRIO.....	7
1. INFORMAÇÕES GERAIS	10
1.1 INTRODUÇÃO.....	10
1.2 OBJETIVO	11
1.3 ENQUADRAMENTO LEGAL.....	11
1.3.1 ENQUADRAMENTO LEGAL.....	11
1.3.2 ESTATUTO LEGAL E RESPONSABILIDADES.....	11
1.3.3 DIREITOS DE RECURSOS E DE QUEIXA	12
1.4 ESTRUTURA.....	12
1.5 PERÍODO DE VALIDADE ATUALIZAÇÃO E PUBLICAÇÃO	13
1.5.1 PERÍODO DE VALIDADE	13
1.5.2 ATUALIZAÇÃO.....	13
1.5.3 PUBLICAÇÃO.....	13
1.6 CONTACTOS	13
1.7 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS E ORGANISMOS DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	15
1.7.1 CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS	15
1.7.2 RAILNETEUROPE.....	16
1.7.3 OUTRA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	16
2. INFRAESTRUTURA.....	18
2.1 INTRODUÇÃO.....	18
2.2 REDE ABRANGIDA.....	18
2.2.1 LIMITES.....	18
2.2.2 LIGAÇÕES A OUTRAS REDES FERROVIÁRIAS	18
2.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA.....	18
2.3.1 TIPOLOGIAS DE VIA.....	18
2.3.2 BITOLA DA VIA	18
2.3.3 ESTAÇÕES E APEADEIROS.....	18
2.3.4 CONTORNOS DE REFERÊNCIA	19
2.3.5 CARGAS MÁXIMAS	19
2.3.6 GRADIENTES DAS LINHAS.....	19
2.3.7 VELOCIDADES MÁXIMAS.....	19
2.3.8 COMPRIMENTOS MÁXIMOS DOS COMBOIOS.....	20
2.3.9 REDE ELETRIFICADA	20
2.3.10 SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO	20
2.3.11 SISTEMAS DE CONTROLO DE TRÁFEGO	20
2.3.12 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO	20
2.3.13 SISTEMAS DE CONTROLO DE VELOCIDADE DOS COMBOIOS.....	20
2.4 RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO.....	21
2.4.1 INFRAESTRUTURA ESPECIALIZADA	21
2.4.2 RESTRIÇÕES AMBIENTAIS	21
2.4.3 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS	21
2.4.4 RESTRIÇÕES EM TÚNEIS	21
2.4.5 RESTRIÇÕES EM PONTES.....	21
2.5 DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA.....	21
2.6 DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA	21
3. CONDIÇÕES DE ACESSO.....	22
3.1 INTRODUÇÃO.....	22
3.2 CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO.....	22
3.2.1 REQUISITOS PARA APRESENTAÇÃO DE PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS	22
3.2.2 CONDIÇÕES PARA O ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA.....	22

3.2.3	LICENÇAS	22
3.2.4	CERTIFICADO DE SEGURANÇA	22
3.2.5	SEGURO	23
3.3	DISPOSIÇÕES CONTRATUAIS	23
3.3.1	ACORDOS - QUADRO	23
3.3.2	CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO	24
3.3.3	CONTRATOS COM OS CANDIDATOS QUE NÃO SEJAM EMPRESAS FERROVIÁRIAS	24
3.3.4	TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS	24
3.4	REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ACESSO	24
3.4.1	PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE	24
3.4.2	PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE PESSOAL DE SEGURANÇA	25
3.4.3	TRANSPORTES EXCECIONAIS	25
3.4.4	TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS	25
3.4.5	COMBOIOS DE ENSAIOS E OUTROS COMBOIOS	26
4.	REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	27
4.1	INTRODUÇÃO	27
4.2	DESCRIÇÃO DO PROCESSO	27
4.3	RESERVA DE CAPACIDADE PARA RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE	29
4.3.1	PRINCIPIOS GERAIS	29
4.3.2	DATAS CHAVE E INFORMAÇÃO A FORNECER AOS CANDIDATOS	30
4.4	IMPACTOS NOS ACORDOS-QUADRO	31
4.5	PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE	32
4.5.1	HORÁRIO TÉCNICO ANUAL	32
4.5.2	PEDIDOS TARDIOS	33
4.5.3	PEDIDOS DURANTE A VIGÊNCIA DO HORÁRIO (AD-HOC)	34
4.5.4	PROCESSO DE COORDENAÇÃO	36
4.5.5	PROCESSO DE RESOLUÇÃO DE DISPUTAS	36
4.5.6	PEDIDOS RESPEITANTES AO ATLANTIC CORRIDOR	37
4.6	ZONAS CONGESTIONADAS	38
4.7	TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS	39
4.8	DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE	40
4.8.1	REGRAS PARA PEDIDOS DE MODIFICAÇÃO DA CAPACIDADE FEITOS PELOS CANDIDATOS	40
4.8.2	REGRAS PARA ALTERAÇÃO DE CAPACIDADE PROMOVIDA PELO GESTOR DA INFRAESTRUTURA	40
4.8.3	REGRAS PARA CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA	40
4.8.4	REGRAS DE CANCELAMENTO	40
4.9	REMODELAÇÃO DO PROCESSO DE HORÁRIOS (TTR - TIMETABLE REDESIGN)	40
5.	SERVIÇOS E TARIFAS	41
5.1	INTRODUÇÃO	41
5.2	PRINCIPIOS DE TARIFAÇÃO	41
5.3	PACOTE MÍNIMO DE ACESSO	41
5.4	SERVIÇOS ADICIONAIS E TARIFAS	44
5.4.1	ENERGIA ELÉTRICA PARA TRAÇÃO	44
5.4.2	SERVIÇOS AOS COMBOIOS	44
5.4.3	TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MATÉRIAS PERIGOSAS	44
5.4.4	MANOBRAS	45
5.4.5	ESTACIONAMENTO DE MATERIAL CIRCULANTE	46
5.5	SERVIÇOS AUXILIARES	46
5.5.1	DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSO A SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES	46
5.5.2	INSPEÇÃO TÉCNICA DO MATERIAL CIRCULANTE	47
5.5.3	SERVIÇO DE BILHÉTICA NAS ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS	47
5.5.4	SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE	47
5.5.5	FORNECIMENTO DE MÃO DE OBRA PARA ATIVIDADES OPERACIONAIS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS	47

5.5.6	INSTRUÇÃO DE PROCESSOS DE AUTORIZAÇÃO DE CIRCULAÇÃO NA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL.....	47
5.5.7	REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE CAPACIDADE OU DE VIABILIDADE DE CENÁRIOS DE OFERTA	48
5.6	PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS	48
5.6.1	PENALIDADE POR MODIFICAÇÃO DO CANAL.....	48
5.6.2	PENALIDADE POR ALTERAÇÃO DO CANAL.....	48
5.6.3	PENALIDADE POR CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA.....	48
5.6.4	PENALIDADE POR NÃO UTILIZAÇÃO.....	49
5.6.5	INCENTIVOS/DESCONTOS	49
5.7	REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO	49
5.7.1	PRINCÍPIOS GERAIS E OBJETIVOS.....	49
5.7.2	MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO	49
5.7.3	MODELO FINANCEIRO	51
5.7.4	SISTEMA DE GESTÃO E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS	53
5.8	EVOLUÇÃO DAS DAS TARIFAS	54
5.9	PROCESSO DE FATURAÇÃO	54
6.	OPERAÇÕES	55
6.1	INTRODUÇÃO.....	55
6.2	REGRAS OPERACIONAIS	55
6.3	MEDIDAS OPERACIONAIS	55
6.3.1	PRINCÍPIOS	55
6.3.2	REGULAMENTAÇÃO DA OPERAÇÃO	55
6.3.3	PERTURBAÇÕES DA CIRCULAÇÃO	56
6.4	FERRAMENTAS PARA INFORMAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DE COMBOIOS.....	57
7.	INSTALAÇÕES DE SERVIÇO	58
7.1	INTRODUÇÃO.....	58
7.2	VISÃO GERAL DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO	58
7.3	INSTALAÇÕES DE SERVIÇO GERIDAS PELA IP	58
7.3.1	DISPOSIÇÕES GERAIS.....	58
7.3.2	ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS	58
7.3.2.1	Informações Gerais.....	58
7.3.2.2	Serviços	58
7.3.2.3	Descrição das Estações de Passageiros.....	61
7.3.2.4	Tarifas.....	61
7.3.2.5	Condições de Acesso	62
7.3.2.6	Alocação de Capacidade	63
7.3.3	TERMINAIS DE MERCADORIAS.....	63
7.3.4	ESTAÇÕES DE TRIAGEM E INSTALAÇÕES DE FORMAÇÃO DAS COMPOSIÇÕES INCLUINDO INSTALAÇÕES DE MANOBRA.....	63
7.3.5	FEIXES DE RESGUARDO	63
7.3.6	INSTALAÇÕES DE MANUTENÇÃO	63
7.3.7	OUTRAS INSTALAÇÕES TÉCNICAS, INCLUINDO INSTALAÇÕES DE LIMPEZA E DE LAVAGEM ..	63
7.3.8	INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, MARÍTIMAS E FLUVIAIS.....	63
7.3.9	MEIOS DE SOCORRO.....	63
7.3.9.1	Informações Gerais.....	63
7.3.9.2	Serviços	63
7.3.9.3	Descrição de Instalação de Socorro Ferroviário	64
7.3.9.4	Tarifas.....	64
7.3.9.5	Condições de Acesso	64
7.3.9.6	Alocação de Capacidade	64

7.3.10	INSTALAÇÕES DE REABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS	64
7.3.11	PLACAS GIRATÓRIAS E TOMADAS DE ÁGUA	65
7.3.11.1	Informações Gerais.....	65
7.3.11.2	Serviços	65
7.3.11.3	Descrição das Placas Giratórias e Tomadas de Água.....	65
7.3.11.4	Tarifas	65
7.3.11.5	Condições de Acesso	65
7.3.11.6	Alocação de Capacidade	65
ANEXOS	66
	Anexo 1.3 – Legislação Relevante.....	67
	Anexo 2.1 – Quadro Resumo das Características da Infraestrutura.....	71
	Anexo 2.2.1 - Linhas e Ramais em Exploração	73
	Anexo 2.3.1 - Tipologia das Vias e Distâncias	74
	Anexo 2.3.3 – Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque	75
	Anexo 2.3.4.A – Contornos de Referência Cinemático.....	76
	Anexo 2.3.4.B - Contornos de Referência Cinemático.....	77
	Anexo 2.3.5 - Cargas Máximas.....	78
	Anexo 2.3.6 A – Rampas Características (permilagem)	79
	Anexo 2.3.6 B – Rampas Características	80
	Anexo 2.3.7 - Patamares de Velocidade Mais Elevados	81
	Anexo 2.3.8 – Comprimentos Máximos dos Comboios de Mercadorias.....	82
	Anexo 2.3.9 A – Troços de Linha Eletrificados	84
	Anexo 2.3.9 B – Subestações de Tração.....	85
	Anexo 2.3.10 – Regimes de Exploração	86
	Anexo 2.3.11 - Comando e Controlo da Circulação.....	87
	Anexo 2.3.12 – Comunicações Solo Comboio.....	88
	Anexo 2.3.13 – Sistemas de Controlo de Velocidade	89
	Anexo 2.6 – Desenvolvimento da Infraestrutura	90
	Anexo 4.2 - Formato dos Pedidos de Canais Horários	93
	Anexo 4.3.2 A - Principais Intervenções Programadas.....	94
	Anexo 4.3.2 B – Margens Suplementares	103
	Anexo 5.2 – Regras de Determinação das Tarifas do Pacote Mínimo de Acesso	104
	Anexo 5.4.1 – Metodologia da Repartição de Consumos de Energia para Tração.....	110
	Anexo 5.4.4 – Tarifas de Mão-de-Obra.....	115
	Anexo 7.1 – Modelo de Documento de Informação das Instalações de Serviços.....	116
	Anexo 7.2.A – Instalações com Ligação à RFN.....	121
	Anexo 7.2.B – Instalações com Ligação à RFN.....	122
	Anexo 7.3.2.A – Tipologia de Estações e Apeadeiros	126
	Anexo 7.3.2.D – Fornecimento de Informações de Natureza Comercial	133

GLOSSÁRIO

Termo	Definição
Acordo-quadro	um acordo juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço.
Acordo transfronteiriço	um acordo entre dois ou mais Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, destinado a facilitar a prestação de serviços ferroviários transfronteiriços.
Alternativa viável	o acesso a outra instalação de serviço economicamente aceitável para a empresa ferroviária, que lhe permita realizar o serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa;
Autoridade responsável pela concessão das licenças	o organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias num Estado-membro, nos termos do presente decreto-lei
Canal horário	a capacidade da infraestrutura necessária para a circulação de um comboio, entre dois pontos, em determinado momento.
Candidato	uma Empresa Ferroviária, um agrupamento internacional de Empresas Ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, nomeadamente alguma das autoridades referidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura
Capacidade da infraestrutura	a possibilidade de programar os canais horários solicitados para um elemento da infraestrutura durante um determinado período
Certificado de segurança	o documento que atesta a capacidade específica da empresa de transporte ferroviário para operar cumprindo todas as regras de segurança num determinado itinerário e para um determinado tipo de serviço
Coordenação	o processo pelo qual o gestor de infraestrutura e os candidatos resolvem as situações de conflito entre vários pedidos de capacidade de infraestrutura.
Desenvolvimento da infraestrutura ferroviária	o planeamento da rede, o planeamento financeiro e de investimento, bem como a construção e a modernização da infraestrutura
Diretório da rede	a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura.
Empresa Ferroviária	uma empresa, pública ou privada, detentora de licença, cuja atividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros por caminho-de-ferro assegurando a tração, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tração.
Exploração da infraestrutura ferroviária	a repartição dos canais horários, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura
Feixes de resguardo	os ramais especificadamente destinados ao estacionamento temporário dos veículos ferroviários entre dois serviços
Funções essenciais	a tomada de decisões, no âmbito da gestão da infraestrutura, a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões a respeito da tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e com o quadro de repartição da capacidade estabelecido nos termos dos artigos 29.º e 39.º do decreto-lei 124-A/2018

Termo	Definição
Gestor da infraestrutura	uma entidade ou uma empresa responsável pela exploração, pela manutenção e pela renovação da infraestrutura ferroviária numa rede, bem como pela participação no seu desenvolvimento, de acordo com o estabelecido pelo Estado no quadro da sua política geral de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura.
Horário de serviço	designado como horário técnico, é o conjunto de dados que definem todos os comboios programados e movimentos do material circulante na infraestrutura durante o período de vigência.
Horário comercial	o conjunto de dados que define todos os serviços de transporte ferroviário oferecidos por cada Empresa Ferroviária ao público
Informação ao Público	consiste na prestação, aos passageiros e utilizadores em geral das instalações ferroviárias, de informação de carácter variável e atualizada sobre a circulação de comboios, nomeadamente horas e linhas de partida e chegada, origem, destino e paragens das circulações e atrasos
Infraestrutura congestionada	um elemento da infraestrutura relativamente ao qual a procura de capacidade de infraestrutura não pode ser integralmente satisfeita durante determinados períodos, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade
Infraestrutura ferroviária	o conjunto dos elementos referidos no anexo I do decreto-lei 124-A/2018.
Instalações de serviço	uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada no todo ou em parte, para permitir a prestação de um ou de mais serviços previstos nos n.os 2 a 4 do anexo II do decreto-lei 124-A/2018
Itinerário alternativo	itinerário entre a mesma origem e o mesmo destino, podendo a Empresa Ferroviária substituir um itinerário pelo outro, para efetuar o serviço de transporte de mercadorias ou o serviço de transporte de passageiros em causa
Licença	a autorização concedida por uma autoridade competente a uma empresa, em que se reconhece a sua capacidade para efetuar serviços de transporte ferroviário como Empresa Ferroviária, podendo esta capacidade ser limitada à prestação de tipos específicos de serviços de transporte
Manobra	o movimento de veículo(s) ferroviário(s) levado a efeito dentro de uma dependência, quer numa determinada linha, quer de uma para outra(s) linha(s), podendo ser um movimento de avanço ou um movimento de recuo. A Instrução Geral nº4 do IMT, procede à caracterização técnica do serviço de manobras
Manutenção da infraestrutura ferroviária	as obras que se destinam a manter as boas condições e a capacidade da infraestrutura existente
Manutenção pesada	os trabalhos que não são realizados regularmente no âmbito das atividades quotidianas e que exigem que o veículo seja retirado do serviço
Modernização da infraestrutura ferroviária	as grandes obras de substituição da infraestrutura existente que melhoram o seu desempenho geral
Operador da instalação de serviço	a entidade, pública ou privada, responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a Empresas Ferroviárias de um ou mais serviços previstos nos n.os 2 a 4 do anexo II do decreto-lei 124-A/2018
Pedido pontual	um pedido de canal horário que, devido ao facto de não ser conhecida com antecedência suficiente a necessidade que o motiva, não tenha podido ser considerado no processo normal de elaboração do horário técnico anual
Plano de reforço da capacidade	uma medida ou o conjunto de medidas, com um calendário de aplicação, destinadas a atender às limitações de capacidade que tenham levado a que uma secção da infraestrutura tenha sido declarada «infraestrutura congestionada»
Rede	o conjunto da infraestrutura ferroviária gerida por um gestor de infraestrutura.
Renovação da infraestrutura ferroviária	grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral
Repartição	a afetação da capacidade da infraestrutura ferroviária pelo gestor da infraestrutura

Termo	Definição
Serviços públicos integrados de transporte de passageiros	os serviços de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horários integrados
Serviços de longo curso	os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito suprarregional
Serviços de transporte de passageiros de alta velocidade	os serviços de transporte de passageiros, explorados sem paragens intermédias entre dois lugares separados pelo menos por uma distância superior a 200 km, em linhas especialmente construídas para alta velocidade preparadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, e que circulam, em média, a tais velocidades
Serviços internacionais de transporte de mercadorias	os serviços de transporte em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado -Membro, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira
Serviços internacionais de transporte de passageiros	os serviços de transporte de passageiros em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado -Membro e cujo objetivo principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados –Membros diferentes, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem, pelo menos, uma fronteira
Serviços regionais	os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de transporte de uma região, incluindo uma região transfronteiriça
Serviços urbanos e suburbanos	os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios
Sistema de gestão da segurança (SGS)	a organização e as disposições adotadas pelo gestor da infraestrutura ou por Empresa Ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações

1. INFORMAÇÕES GERAIS

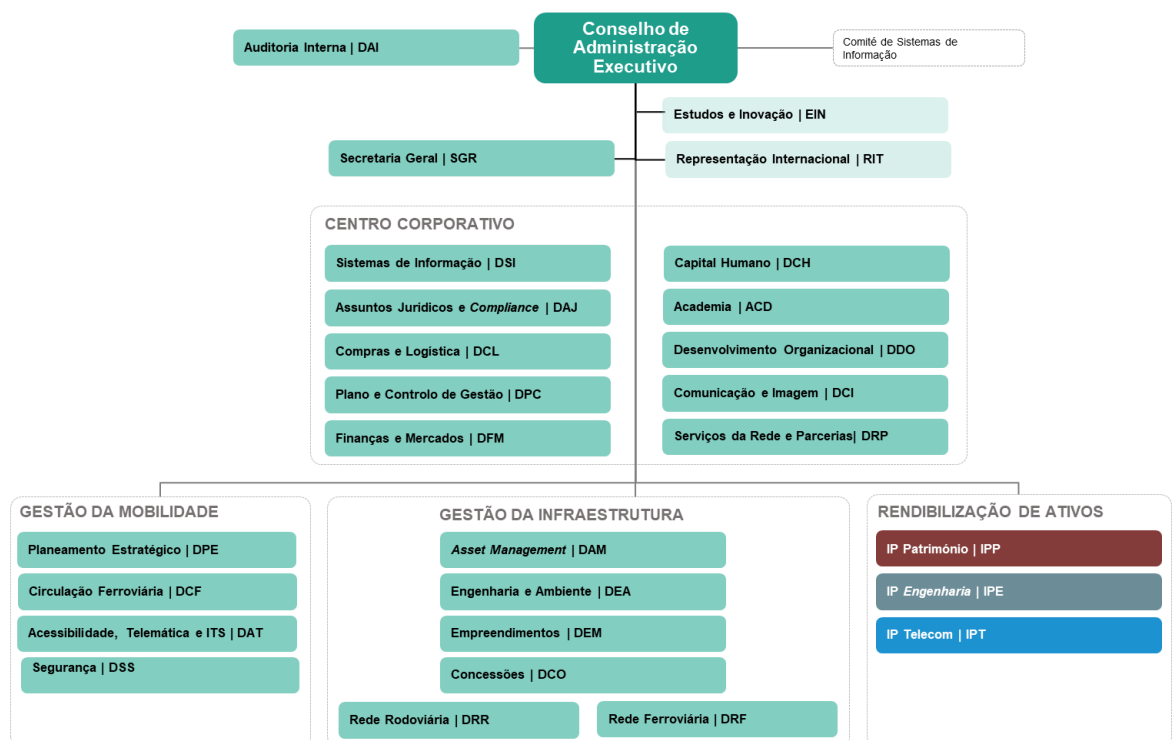
1.1 INTRODUÇÃO

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) é uma empresa pública que pretende contribuir para a mobilidade sustentável no âmbito da rede ferroviária europeia e impulsionar o desenvolvimento económico e social nacional.

A IP tem como objetivo disponibilizar ao mercado uma rede ferroviária fiável e de qualidade, na perspetiva da otimização do serviço ao Cliente.

Em conformidade com o Decreto-Lei nº 91/2015 de 29 de maio, a IP tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais.

No organigrama em baixo é apresentada a macroestrutura do Grupo IP.



A condução do relacionamento com as Empresas Ferroviárias e o mercado regulado em geral é da responsabilidade da Direção de Planeamento Estratégico, cuja missão é a de promoção da perspetiva do mercado, potenciar a geração de receita e a promoção da satisfação dos clientes core, de acordo com critérios imparciais e transparentes.

Na estrutura organizacional da IP é missão da Direção da Circulação Ferroviária o planeamento e a gestão da capacidade da infraestrutura, assegurando o comando e o controlo da circulação ferroviária.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

Integram o Grupo da Infraestruturas de Portugal:

A IP Engenharia que tem por missão elaborar estudos e projetos de engenharia de transportes e, gerir, coordenar e fiscalizar empreitadas nesse âmbito e dinamizar o negócio internacional do Grupo IP.

A IP Telecom que tem por missão assegurar o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias Cloud e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos.

A IP Património que tem por missão atuar no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.

1.2 OBJETIVO

O Diretório da Rede tem por objetivo informar os candidatos, autoridades e a todas as entidades interessadas, os termos e as condições gerais para aquisição de capacidade e dos serviços inerentes na rede ferroviária nacional, bem como as correspondentes tarifas praticadas.

O Diretório da Rede é produzido em conformidade com o artigo 27º e o seu Anexo IV da Diretiva 2012/34/EU transposta para o Decreto-Lei nº217/2015.

1.3 ENQUADRAMENTO LEGAL

1.3.1 ENQUADRAMENTO LEGAL

A principal legislação a ser considerada é a apresentada no Anexo 1.3.

1.3.2 ESTATUTO LEGAL E RESPONSABILIDADES

As disposições do Diretório da Rede são de cumprimento obrigatório pelas Empresas Ferroviárias que utilizem a rede ferroviária portuguesa, em particular as relativas às condições técnicas de circulação e respetivas restrições, à repartição de capacidade e ao tarifário, sem prejuízo dos direitos referidos no ponto 1.3.3.

A IP não pode ser responsabilizada por informações relativas a instalações de serviço que não sejam por si geridas.

A IP também não pode ser responsabilizada por erros que resultem notoriamente de impressão, procedendo à sua correção logo que detetados.

A publicação do presente Diretório da Rede foi precedida de consulta às partes interessadas, nomeadamente as Empresas Ferroviárias licenciadas ou a operar na linha férrea portuguesa à data da sua preparação.

Na eventualidade de se verificarem divergências entre matérias constantes do Diretório da Rede e a legislação em vigor, esta prevalece.

A informação acerca da infraestrutura, contida no Diretório da Rede 2022, baseia-se no conhecimento na data de publicação deste documento, relativamente à situação prevista para o período de duração do Horário Técnico de 2022.

O conteúdo do Diretório da Rede deve, sempre que necessário, ser sujeito a atualizações durante o seu período de validade, nomeadamente no que respeita à tarifação por motivos decorrentes de imposições legais.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

A IP preparou este Diretório da Rede com o maior grau de diligência razoavelmente possível e de acordo com o seu melhor conhecimento à data da preparação, não se responsabilizando por alterações na programação de intervenções na rede ferroviária que resultem de decisões do Governo ou de outras entidades públicas.

1.3.3 DIREITOS DE RECURSOS E DE QUEIXA

Nos termos do artigo 56º do Decreto-Lei nº217/2015, os candidatos podem recorrer para a AMT caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesados, nomeadamente de decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura, no que se refere:

- a) Ao Diretório da Rede nas suas versões provisória e final;
- b) Aos critérios estabelecidos nos diretórios da rede;
- c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- d) Ao regime de tarifação;
- e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;
- f) Às disposições em matéria de acesso;
- g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação.

Após a apresentação de uma queixa, a AMT pode, caso o entenda, solicitar as informações que considere pertinentes, iniciando consultas com todas as partes relevantes, no prazo de 30 dias, a contar da data da receção da queixa.

Depois da receção de todas as informações que considere pertinentes para a análise de todas as queixas recebidas, a AMT deve adotar medidas para resolver a situação, informando os interessados da sua decisão, a qual deve ser fundamentada, num prazo que não pode exceder 45 dias úteis.

As decisões da AMT são vinculativas para todas as partes a que digam respeito, não sendo admissível a sua impugnação administrativa.

Das decisões da AMT cabe, nos termos da lei, recurso jurisdicional, o qual só tem efeito suspensivo se a decisão for suscetível de causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos para o requerente.

As decisões da AMT são publicitadas no seu sítio na Internet.

1.4 ESTRUTURA

A estrutura deste Diretório da Rede segue o formato comum adotado pelas empresas gestoras de infraestruturas ferroviárias integrantes da organização RailNetEurope, em particular o especificado no Guia de Implementação do Network Statement que é atualizado anualmente, estando disponível em <http://www.rne.eu/network-statement>.

O objetivo do Guia Comum de Estrutura e Implementação é que todos os candidatos e partes interessadas possam encontrar as mesmas informações no mesmo local em cada Diretório da Rede.

O Diretório da Rede está estruturado em sete grandes capítulos e anexos, com o seguinte conteúdo:

- O Capítulo 1 fornece a **informação geral** sobre o Diretório da Rede e contactos.
- O Capítulo 2 descreve as **principais características técnicas e funcionais** da rede gerida pela IP.
- O Capítulo 3 define os requisitos legais e as **condições de acesso** da rede gerida pela IP.
- O Capítulo 4 define os procedimentos para atribuição de **capacidade** para canais ferroviários.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

- O Capítulo 5 fornece uma visão dos **serviços** prestados pela IP, bem como das correspondentes **tarifas**. O regime de incentivos é também descrito neste capítulo.
- O Capítulo 6 descreve a **gestão de procedimentos operacionais**, incluindo os que devem ser adotados no caso de incidente.
- O Capítulo 7 fornece uma visão geral das **instalações de serviços** ligadas à rede ferroviária gerida pela IP.

Anexos – constituem-se como apoio da informação que consta da estrutura principal do documento. A identificação dos anexos reporta diretamente à numeração dos capítulos do corpo principal do Diretório da Rede.

1.5 PERÍODO DE VALIDADE ATUALIZAÇÃO E PUBLICAÇÃO

1.5.1 PERÍODO DE VALIDADE

O Diretório da Rede 2022 aplica-se, para efeitos de exploração, operação e aplicação de tarifário, ao período compreendido entre as 0h00 de 12 de dezembro de 2021 e as 24h00 de 10 de dezembro de 2022, correspondente ao horário técnico.

O presente Diretório da Rede entra em vigor às 0h00 de 13 de dezembro de 2020.

1.5.2 ATUALIZAÇÃO

A produção de cada Diretório da Rede é precedida de consulta às partes interessadas.

Durante o período de validade do Diretório da Rede, quaisquer alterações importantes na informação nele contida serão objeto de adendas, após consulta às partes interessadas, nomeadamente às Empresas Ferroviárias.

Os processos de consulta têm a duração de 15 dias úteis.

1.5.3 PUBLICAÇÃO

O Diretório da Rede é produzido e publicado em português e em Inglês, sendo disponibilizado gratuitamente em formato eletrónico no website da IP em www.infraestruturasdeportugal.pt.

Em caso de inconsistências ou dificuldades de interpretação entre as versões portuguesa e inglesa prevalece a primeira.

1.6 CONTACTOS

Tema	Contacto
Matérias do Diretório da Rede	Infraestruturas de Portugal, S.A. Departamento de Contratualização e Negócio Ferroviário Unidade de Contratualização e Regulação Praça da Portagem 2809-013 Almada Portugal Telefones: +351 211069311 Correio eletrónico: diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt

Tema	Contacto
Assuntos de faturação do Diretório da Rede	<p>Infraestruturas de Portugal, S.A.</p> <p>Departamento de Contratualização e Negócio Ferroviário Unidade de Tarifação Ferroviária Praça da Portagem 2809-013 Almada Portugal</p> <p>Telefones: +351 211069313 Correio eletrónico: faturacaoDR@infraestruturasdeportugal.pt</p>
Assuntos comerciais do Diretório da Rede	<p>Infraestruturas de Portugal, S.A.</p> <p>Departamento de Contratualização e Negócio Ferroviário Unidade de Planeamento da Capacidade Praça da Portagem 2809-013 Almada Portugal</p> <p>Telefones+351 211069336; +351 211069337 Correio eletrónico:assuntoscomerciais.drede@infraestruturasdeportugal.pt</p>
Repartição da capacidade	<p>Infraestruturas de Portugal, S.A.</p> <p>Direção de Circulação Ferroviária Unidade de Horários Edifício IP, Largo da estação de Campolide 1070-117 Lisboa Portugal</p> <p>Telefones: +351 211 022 155; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 846 Correio eletrónico: planeamentohorario@infraestruturasdeportugal.pt</p>
OSS da IP	<p>Infraestruturas de Portugal, S.A.</p> <p>Direção de Circulação Ferroviária Unidade de Horários Edifício IP, Largo da estação de Campolide 1070-117Lisboa Portugal</p> <p>Telefones: +351 211 022 211; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 846 Correio eletrónico: oss@infraestruturasdeportugal.pt</p>
C-OSS do Atlantic Corridor	<p>Atlantic Corridor</p> <p>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) Dirección de Planificación y Gestión de Red C/. Hiedra, s/nº, Edificio 23, Estación de Chamartín, 28036 Madrid Espanha</p> <p>Telefones: + 34 (91) 7744774 Correio eletrónico: OSS@atlantic-corridor.eu Website: www.atlantic-corridor.eu</p>

Tema	Contacto
Processos de autorização de circulação do material circulante das Empresas de Transporte Ferroviário	Infraestruturas de Portugal, S.A. Direção de Segurança Departamento de Segurança Rodoviária e Ferroviária Unidade de Segurança Ferroviária Praça da Portagem 2809-013 Almada Portugal Telefones: +351 212 879 589; +351 212 879 000 (Geral); Correio eletrónico: 1_Seguranca_Ferrovial@infraestruturasdeportugal.pt

1.7 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS E ORGANISMOS DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

1.7.1 CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS

O Regulamento (UE) n.º 913/2010, relativo à rede ferroviária europeia para transporte competitivo de mercadorias estabeleceu a criação de corredores ferroviários internacionais de mercadorias (RFCs) orientados no intuito de serem atingidos os seguintes objetivos:

- reforço da cooperação entre gestores de infraestruturas e organismos de repartição da capacidade em aspetos fundamentais, como a atribuição de capacidade, a implantação de sistemas interoperáveis e o desenvolvimento da infraestrutura;
- equilíbrio entre tráfego de mercadorias e de passageiros nos corredores ferroviários internacionais, concedendo a capacidade adequada para o transporte de mercadorias em consonância com as necessidades do mercado e garantindo o cumprimento das metas comuns de pontualidade para os comboios de mercadorias;
- promoção da intermodalidade entre os modos de transporte ferroviário e outros, integrando os terminais no processo de gestão dos corredores ferroviários.

A IP integra o Atlantic Corridor, originalmente designado como Corredor Ferroviário de Mercadorias nº4 (CFM4), constituído pelos troços da infraestrutura ferroviária existente e planeada entre Sines/Setúbal/ Lisboa/ Aveiro/Leixões – Algeciras/Madrid/ Bilbao – Bordéus/Paris/Le Havre/ Metz, atravessando as fronteiras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/ Badajoz e Irún/Hendaya, foi ampliado, desde dia 1 de Janeiro de 2016, até Forbach/Saarbrücken e integrada a ligação ao porto fluvial de Strasburgo, juntando-se assim a Alemanha a Portugal, Espanha e França como parceiro do AEIE - Corredor Atlântico.



Toda a informação do Corredor está disponível em <http://www.atlantic-corridor.eu>

1.7.2 RAILNETEUROPE

A IP é membro da RailNetEurope (RNE) (www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure), organização europeia constituída pro gestores de infraestruturas ferroviárias e organismos de gestão de capacidade. A RNE facilita o negócio ferroviário internacional através do desenvolvimento harmonizado de processos comerciais internacionais através da criação e implementação de modelos, manuais e diretrizes, bem como de ferramentas de TI.

Mais informação disponível em: <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>

1.7.3 OUTRA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

No âmbito da cooperação internacional no domínio ferroviário merecem destaque as seguintes organizações, das quais a IP é membro:

- **UIC - Union Internationale des Chemins de Fer**

Fundada em 1922, com o objetivo de criar condições uniformes para a atividade ferroviária. O âmbito da sua atuação é abrangente, com forte concentração na vertente técnica, sendo dela beneficiários tanto os operadores públicos e privados, como os gestores de infraestruturas, empresas integradas e outras entidades ligadas ao sector ferroviário. Contando, atualmente, com cerca de 200 membros de todos os continentes, a UIC debruça-se sobre as mais diversas temáticas relacionadas com a atividade ferroviária, da segurança à logística, passando pela sinalização e o transporte de passageiros e de mercadorias, com especial destaque para a área da normalização.

Mais informação disponível em: <http://www.uic.org/>

- **EIM - European Rail Infrastructure Managers**

Criada em 2002, esta associação de lobby que integra gestores independentes de infraestruturas ferroviárias, constituindo-se como a única associação que representa, exclusivamente, os interesses destas entidades junto das instituições comunitárias.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

A associação pretende contribuir para o desenvolvimento da Política Europeia de Transportes e assegurar que a legislação comunitária proporcione uma utilização eficiente da infraestrutura existente e o desenvolvimento de novas infraestruturas; a implementação eficiente, económica e apropriada do processo de interoperabilidade; a gestão da segurança ferroviária; bem como a satisfação das necessidades dos atuais e futuros operadores ferroviários.

A associação foi mandatada pela Comissão Europeia para disponibilizar, desde 2005, peritos para os Grupos de Trabalho da Agência Ferroviária Europeia, responsáveis pela interoperabilidade técnica e pela segurança do sector ferroviário na Europa.

Mais informação disponível em: <http://www.eimrail.org/>

- **PRIME - Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe**

Plataforma europeia que permite uma interação direta entre a Comissão Europeia, integrando diversos Gestores de Infraestruturas e a Direção-Geral de Mobilidade e Transportes da Comissão Europeia (DG-MOVE). Criada com o propósito de promover a cooperação em áreas-chave para o desenvolvimento de uma rede ferroviária europeia segura, sustentável, de alto desempenho e geradora de valor acrescentado.

O PRIME constitui a única plataforma que permite uma interação direta entre a Comissão Europeia e os gestores de infraestruturas ferroviárias, potenciando uma discussão atempada das iniciativas legislativas e uma cooperação mais estreita entre as companhias ferroviárias. As empresas que integram o PRIME são convidadas a discutir os grandes desafios da gestão da infraestrutura ferroviária na Europa, designadamente, o financiamento das infraestruturas, a segurança ferroviária, a digitalização, bem como a intermodalidade e a co-modalidade.

Mais informação disponível em:

https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/prime-news_en

- **CHRISTINE - CHarging of Rail InfraSTRUCTure IN Europe**

Grupo de Trabalho, criado em 2007, dedicado ao estudo da tarifação da infraestrutura ferroviária. De cariz técnico e informal, é composto por peritos das áreas financeira, tarifária, de planeamento e de estratégia, em representação, maioritariamente, de gestores de infraestrutura europeus, mas também de reguladores. Estes peritos reúnem-se, anualmente, para apresentarem e discutirem as novidades no sector e para promoverem a troca de ideias e a identificação de soluções

2. INFRAESTRUTURA

2.1 INTRODUÇÃO

Este capítulo contém a descrição das características técnicas e funcionais da infraestrutura ferroviária gerida pela IP, sendo produzido com o objetivo de apresentar aos atuais e futuros candidatos a informação necessária para o planeamento do tráfego ferroviário.

Os mapas apresentados nos anexos respeitantes a este capítulo e o quadro de síntese constante do Anexo 2.1 dizem respeito às condições que a IP, usando de critérios de diligência razoável, prevê se verificarem durante o período de vigência do presente Diretório.

2.2 REDE ABRANGIDA

2.2.1 LIMITES

O Diretório da Rede diz respeito às linhas, ramais e concordâncias com tráfego ferroviário geridas pela IP, as quais se encontram identificadas no Anexo 2.2.1.

2.2.2 LIGAÇÕES A OUTRAS REDES FERROVIÁRIAS

A infraestrutura gerida pela IP encontra-se ligada à infraestrutura da ADIF em três locais, conforme indicado no quadro abaixo:

Ligações Internacionais				
Linha	Limites			
	Estação da Rede Ferroviária Portuguesa	Distância à Fronteira (km)	Estação da Rede Ferroviária Espanhola	Distância à Fronteira (km)
Linha da Beira Alta *	Vilar Formoso	0,267	Fuentes de Oñoro	0,935
Linha do Minho	Valença	1,680	Tuy	2,500
Linha do Leste *	Elvas	10,715	Badajoz	5,300

* Estas Ligações integram o Atlantic Corridor, cuja informação se pode consultar em www.atlantic-corridor.eu

Informações sobre a infraestrutura ferroviária espanhola, gerida pela ADIF, encontram-se disponíveis em www.adif.es.

2.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA

2.3.1 TIPOLOGIAS DE VIA

O Anexo 2.3.1 contém um mapa da tipologia de vias e distâncias, com indicação da tipologia (troços de via única, dupla e múltipla) e distâncias entre pontos notáveis da rede.

2.3.2 BITOLA DA VIA

A infraestrutura ferroviária abrangida pelo Diretório da Rede possui bitola ibérica com uma distância entre faces interiores do carril de 1668 mm, com exceção da linha do Vouga em que essa distância é de 1000 mm.

2.3.3 ESTAÇÕES E APEADEIROS

Disponibiliza-se em <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/diretorio-da-rede>, o Anexo 2.3.3 com informação sobre os comprimentos úteis das linhas de circulação e das linhas

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

secundárias das estações e a extensão eletrificada de cada uma delas. Este anexo é parte integrante do Diretório da Rede, sendo autonomizado apenas por necessidade de melhoria da qualidade da sua apresentação.

Neste anexo consta o comprimento útil (comprimento máximo de um comboio) a respeitar em cada uma as extensões das plataformas de embarque (devendo os comboios de passageiros respeitar as dimensões indicadas, sempre que efetuarem paragem comercial nessas estações) e as alturas das plataformas de embarque.

A IET nº50 contém informação sobre a distância entre cada estação e apeadeiro das linhas da rede ferroviária.

A permissão de estacionamento nas linhas secundárias (linhas não afetadas à circulação) está dependente de aprovação pela gestão da circulação.

2.3.4 CONTORNOS DE REFERÊNCIA

O contorno de referência cinemático (CRC) define-se como uma linha de referência representando uma secção transversal perpendicular ao eixo da via, em relação à qual se aplica um conjunto de regras de dimensionamento do material circulante e do afastamento aos obstáculos.

O cumprimento das regras garante a segurança das circulações, por garantir que os veículos não interferem com as instalações fixas ou entre si em vias adjacentes.

O Anexo 2.3.4 A apresenta o mapa representativo dos contornos cinemáticos da rede ferroviária, o PTb, o PTb+, o PTc e o da Linha de Cascais, sendo este último específico para esta linha.¹

No Anexo 2.3.4 B são indicadas as dimensões dos CRC PTb, o PTb+, o PTc e o da Linha de Cascais, conforme estipulado na norma EN 1527-3.

2.3.5 CARGAS MÁXIMAS

No Anexo 2.3.5 é apresentado o mapa com as cargas máximas admissíveis a respeitar na rede, de acordo com a ficha UIC 700-0.

2.3.6 GRADIENTES DAS LINHAS

Rampas características

Os valores das rampas características indicados nos Anexos 2.3.6 A e 2.3.6 B, correspondem ao valor do perfil compensado mais restritivo do trajeto considerado (entre dependências), tendo em conta as correções correspondentes às rampas não significativas. Resultam da determinação da rampa característica, para cada trajeto, com arredondamento à unidade.

Cargas das locomotivas

As cargas máximas rebocáveis pelas locomotivas encontram-se descritas na IET 51 Anexo 1 – Cargas máximas rebocadas, e as restrições impostas pela Infraestrutura na IET 51 Anexo 2 – Condições de Tração Impostas pela Infraestrutura.

2.3.7 VELOCIDADES MÁXIMAS

No Anexo 2.3.7 é prestada uma informação qualitativa sobre os mais elevados patamares de velocidade disponíveis nos troços principais de cada uma das linhas.

Os valores de velocidades máximas a considerar para o Horário Técnico 2022 são os resultantes das Tabelas de Velocidades Máximas (TVM) em vigor à data de publicação do presente Diretório da Rede, para os quais não se preveem alterações significativas que tenham implicação no

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

processo de conceção de horários. As TVM encontram-se disponíveis no sítio da IP através da aplicação eViriato.

2.3.8 COMPRIMENTOS MÁXIMOS DOS COMBOIOS

No Anexo 2.3.8 é apresentada uma tabela com a informação sobre as tipologias e valores de comprimentos máximos dos comboios de mercadorias a considerar no processo de repartição da capacidade.

2.3.9 REDE ELETRIFICADA

No Anexo 2.3.9 A é apresentado o mapa com a indicação dos troços da rede eletrificados e respetivas tensões de alimentação.

No Anexo 2.3.9 B são indicadas as subestações elétricas e as respetivas áreas de influência.

2.3.10 SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO

Genericamente existem na rede três sistemas de sinalização:

- Mecânicos;
- Elétricos;
- Eletrónicos.

Os sistemas mecânicos são constituídos por encravamentos e sinais mecânicos e agulhas de comando manual.

Os sistemas elétricos são constituídos por encravamentos e mesas locais, sinais elétricos e agulhas de comando elétricas.

Os sistemas eletrónicos, constituídos por encravamentos eletrónicos, sinais elétricos e agulhas de comando elétricas são normalmente de comando centralizado a partir dos Centros de Comando Operacional (CCO) e têm associadas um conjunto de funcionalidades, nomeadamente graficagem e seguimento automático e programação informática de itinerários.

A cada um destes sistemas estão associados regimes de exploração existentes na rede indicados no Anexo 2.3.10.

As Instruções Técnicas de Sinalização por troços da rede são fornecidas aos interessados, a pedido, contra o pagamento de uma quantia correspondente ao custo de publicação.

2.3.11 SISTEMAS DE CONTROLO DE TRÁFEGO

O controlo de tráfego na IP é realizado nos CCO que agregam também a função de comando da circulação. Os CCO são centros multidisciplinares de abrangência regional, com a principal missão de coordenar e supervisionar todas as funções e atividades ligadas aos processos operacionais da exploração ferroviária e da gestão de tráfego na sua área de abrangência. No Anexo 2.3.11 é apresentado um mapa com a abrangência territorial de cada um dos três CCO (Norte, Centro e Sul).

2.3.12 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

No Anexo 2.3.12 é apresentado o mapa com os troços de linha equipados com comunicações Solo Comboio, identificando os sistemas de comunicações disponíveis.

2.3.13 SISTEMAS DE CONTROLO DE VELOCIDADE DOS COMBOIOS

Na rede ferroviária está instalado o sistema de controlo de velocidade dos comboios designado CONVEL, apresentando-se no Anexo 2.3.13 o mapa com a sua implantação.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

Excecionalmente na Linha de Cascais está instalado um sistema distinto, designado por sistema de frenagem automática.

2.4 RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO

2.4.1 INFRAESTRUTURA ESPECIALIZADA

Nenhum troço da rede ferroviária gerida pela IP encontra-se classificado como “Infraestrutura especializada”, nos termos enunciados no artigo 49º do Decreto-Lei n.º 217/2015.

2.4.2 RESTRIÇÕES AMBIENTAIS

A exploração da rede ferroviária nacional está sujeita ao cumprimento dos valores limite estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído (RGR), publicado através do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro. Em determinados pontos da rede torna-se necessária a adoção de medidas de redução de ruído as quais, nos termos do número 3 do artigo 19.º do RGR, devem ser aplicadas, primeiro, na fonte de ruído, e só depois, no caminho de propagação.

A IP poderá definir restrições à circulação fundamentadas pelos valores observados dos indicadores de ruído.

Aplicam-se ainda as disposições do Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à Especificação Técnica de Interoperabilidade para o subsistema «material circulante-ruído» (ETI Ruído) do sistema ferroviário da União, com as alterações introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2019/774 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 no que respeita à aplicação da especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído» aos vagões de mercadorias existentes.

2.4.3 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

O transporte de mercadorias perigosas rege-se pelo cumprimento do Decreto-Lei nº 24-B/2020, de 8 de junho.

2.4.4 RESTRIÇÕES EM TÚNEIS

A circulação de comboios que incorporem na sua composição vagões abertos, sem cobertura, com carga a granel (areia, estilha de madeira, etc), obriga ao condicionamento da velocidade na aproximação e no atravessamento de Túneis, sendo obrigatório observar, salvo condicionamento específico mais exigente que seja comunicado, a velocidade máxima de 45 km/h.

2.4.5 RESTRIÇÕES EM PONTES

As restrições em pontes encontram-se enunciadas na IET 51.

2.5 DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA

A Rede ferroviária gerida pela IP encontra-se disponível todos os dias do ano, 24 horas. Contudo a execução de obras de modernização e as intervenções de manutenção podem implicar diversos tipos de restrições ao tráfego ferroviário. No capítulo 4 deste documento, são tratadas essas matérias.

2.6 DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA

De acordo com o Plano de investimentos Ferroviários (Ferrovia 2020) estão planeados os investimentos na infraestrutura ferroviária, apresentados no Anexo 2.6

3. CONDIÇÕES DE ACESSO

3.1 INTRODUÇÃO

O capítulo 3 do Diretório da Rede descreve os termos e condições de acesso à infraestrutura ferroviária gerida pela IP, para o Pacote Mínimo de Acesso.

Estes termos e condições aplicam-se igualmente ao Atlantic Corridor.

3.2 CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO

3.2.1 REQUISITOS PARA APRESENTAÇÃO DE PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS

O requisito fundamental para uma entidade poder apresentar pedidos de canais horários é satisfazer a condição de Candidato. Podem ser candidatos:

- a) Empresas de transporte ferroviário detentoras de licença;
- b) Agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário e outras pessoas singulares ou coletivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infraestrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho;
- c) Carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário.

3.2.2 CONDIÇÕES PARA O ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

As Empresas Ferroviárias estabelecidas em qualquer Estado Membro da União Europeia têm direito de acesso à infraestrutura ferroviária nacional para exploração de qualquer tipo de serviço de transporte ferroviário de mercadorias ou internacional de passageiros, sem prejuízo das exceções e regime de transição consagrados nos ordenamentos jurídicos nacional e da união.

Para os serviços de transporte ferroviário nacional de passageiros aplicam-se as disposições do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de Dezembro de 2016 e da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de Dezembro de 2016, transpostos para o Decreto-Lei n.º 217/2015 alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018.

O exercício dos direitos de acesso e trânsito depende da celebração, com a IP, de acordo escrito, como se refere no ponto 3.3.2 infra.

3.2.3 LICENÇAS

As Empresas Ferroviárias estabelecidas em Portugal, que pretendam explorar serviços de transporte ferroviário, devem ser titulares de uma licença de acesso à atividade, emitida pelo IMT.

A emissão de licença pelo IMT depende do cumprimento dos requisitos de idoneidade, capacidade financeira e competência profissional e, em geral, da observância das normas legais e regulamentares aplicáveis.

As licenças validamente emitidas por outros Estados – Membros da União Europeia são válidas em território nacional, conferindo os mesmos direitos que as emitidas pelo IMT para empresas estabelecidas em Portugal.

3.2.4 CERTIFICADO DE SEGURANÇA

Para poder utilizar a Rede Ferroviária Nacional, as empresas devem ser titulares de Certificado de Segurança, emitido pelo IMT, que faça prova dos requisitos a satisfazer para garantir a segurança do serviço nos itinerários que pretendam utilizar.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

O Certificado de Segurança consta do Regulamento (CE) n.º 653/2007, de 13 de junho, que adota um modelo comum de certificado de segurança e respetivo requerimento. Este diploma foi alterado pelo Regulamento (UE) n.º 779/2019, de 16 de maio, e respeita às entidades responsáveis pela manutenção de veículos ferroviários.

Conforme estabelecido pelo IMT, para obter o Certificado de Segurança as empresas candidatas deverão dispor de um Sistema de Gestão da Segurança adequado aos serviços / itinerários, que inclua procedimentos para situações de emergência compatíveis com os do gestor da infraestrutura e procedimentos que assegurem o cumprimento das regras nacionais aplicáveis aos serviços / itinerários, ao pessoal e ao material circulante.

Dispor de adequada gestão das operações, contemplando nomeadamente:

- A vigilância do material circulante em trânsito;
- A formação de composições, os seus ensaios e verificações antes da partida;
- A condução, o acompanhamento da condução e a manobra do material circulante;
- O transporte de mercadorias perigosas, quando for caso disso.

Dispor de material circulante compatível com a infraestrutura nos serviços / itinerários a utilizar; possuir autorização para circular nesses itinerários; dispor de um programa de Manutenção adequado ao material circulante e aos serviços / itinerários a utilizar.

Dispor de pessoal habilitado, e credenciado quando exigido, para o desempenho adequado das funções relevantes para a Segurança, designadamente:

- Condução, acompanhamento da condução e manobra de material circulante;
- Formação de composições, seus ensaios e verificações antes da partida;
- Inspeção do material circulante em trânsito;
- Transporte de matérias perigosas.

3.2.5 SEGURO

Os riscos decorrentes da atividade das empresas de transporte ferroviário, nomeadamente os relacionados com acidentes que causem danos aos passageiros, à infraestrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros, devem estar cobertos por um seguro de responsabilidade civil.

As Empresas Ferroviárias são responsáveis perante a IP e terceiros pelos prejuízos ou danos causados pelo material circulante que utilizem na infraestrutura, independentemente da propriedade do referido material, ressalvado o desgaste normal na utilização da infraestrutura.

O capital obrigatoriamente seguro não pode, em qualquer caso, ser inferior a (euro) 10.000.000 (dez milhões), sendo as demais condições, incluindo as relativas à atualização dos capitais seguros, as que em cada momento tiverem sido fixadas por portaria, nos termos do n.º 2 do artigo 22 do Decreto-Lei nº217/2015.

3.3 DISPOSIÇÕES CONTRATUAIS

3.3.1 ACORDOS - QUADRO

Pode ser estabelecido um Acordo-Quadro entre a IP e um Candidato, onde se especificam as características da capacidade da infraestrutura solicitada, nos termos do qual esta lhe seja fornecida para um período superior ao período de vigência do Horário Técnico. O Acordo-Quadro deve ser elaborado de modo a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato e sem inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou serviços.

Em princípio, um Acordo-Quadro tem a duração de cinco anos, renovável por iguais períodos, podendo o gestor de infraestrutura aceitar um período superior ou inferior.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

Os Acordos-Quadro são sujeitos a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

Os procedimentos e critérios referentes aos Acordos-Quadro de repartição da capacidade da infraestrutura deverão estar em linha com o Regulamento de Execução (EU) 2016/545 e com o disposto no Decreto-Lei nº 217/2015, em especial no seu artigo 42º.

3.3.2 CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO

O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infraestrutura ferroviária nacional depende da celebração de um Contrato de Utilização com a IP, o qual versa sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras, e regula as questões de controlo e de segurança do tráfego.

Na celebração de contratos de utilização a IP está vinculada ao princípio da prática de condições equitativas e não discriminatórias.

3.3.3 CONTRATOS COM OS CANDIDATOS QUE NÃO SEJAM EMPRESAS FERROVIÁRIAS

Os Candidatos que não sejam Empresas Ferroviárias detentoras de licença, devem registar-se junto da IP por via da assinatura de uma declaração de aceitação de todos os termos constantes no Diretório da Rede, antes da apresentação do seu primeiro pedido de capacidade.

A IP pode solicitar a estes candidatos informações adicionais de modo a confirmar a sua elegibilidade, respeitando os princípios da igualdade de tratamento.

Os Candidatos poderão solicitar capacidade sem obrigação de comunicar previamente a Empresa Ferroviária que fornecerá a respetiva tração, devendo, contudo, comunicar à IP a identificação da mesma, acompanhada da sua aceitação formal para a realização do serviço, com uma antecedência mínima de 30 dias de calendário relativamente ao dia de circulação. Na eventualidade desta informação completa não ser apresentada no referido prazo, a IP poderá cancelar o canal atribuído.

A partir do momento da sua identificação formal pelo Candidato, a Empresa Ferroviária assume o pagamento de todas as tarifas de utilização da infraestrutura.

O Candidato será sujeito ao pagamento das tarifas relativas à capacidade pedida e não utilizada, definidas em 5.6.3, nas seguintes situações:

- a) Sempre que decida cancelar canais horários já atribuídos pela IP, antes da identificação formal da Empresa Ferroviária;
- b) Sempre que ultrapasse o prazo de 30 dias de calendário de antecedência na identificação da Empresa Ferroviária, conduzindo a IP a cancelar o canal.

3.3.4 TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS

A IP não dispõe do documento de termos e condições gerais.

3.4 REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ACESSO

3.4.1 PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE

O procedimento de aceitação de material circulante rege-se pelo Regulamento de Execução (EU)2018/545 de 4 de abril de 2018.

Para os casos específicos da Rede Ferroviária Nacional, cujas regras técnicas foram notificadas à Agência Ferroviária Europeia, será necessário a verificação de conformidade por organismo designado a nomear pelo IMT. As regras técnicas nacionais encontram-se elencadas no normativo GR.IT.GER.009, da IP.

A Instrução Técnica GR.IT.GER.009 – Compatibilidade do material circulante com a infraestrutura de via larga, pode ser adquirida através da página institucional da IP.

3.4.2 PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE PESSOAL DE SEGURANÇA

Compete ao IMT certificar o pessoal afeto às empresas e entidades reguladas, nos casos em que este inicie funções em atividades relevantes para a Segurança da Exploração na Rede Ferroviária Nacional. A renovação dos certificados é igualmente da competência do IMT.

Entendem-se como áreas em que se desenvolvem atividades relevantes para a Segurança da Exploração, as seguintes:

- Condução de unidades motoras, nos termos da Lei nº 16/2011;
- Acompanhamento de comboios (exercida na cabina de condução das unidades motoras, por outro agente que não o de condução);
- Acompanhamento de movimentos de material circulante em vias interditas à circulação;
- Preparação de comboios (incluindo atividades de formação e deformação de comboios, verificação do estado de carga de veículos de mercadorias e ensaios antes da partida);
- Comando e controlo da circulação de comboios (incluindo atividades de comando da circulação de comboios e de comando de manobras nas dependências).

Requisitos

O IMT certifica o pessoal que atinja com êxito um processo composto pelas seguintes fases eliminatórias: Exames Médicos; Avaliação Psicológica; Ações de Formação; Exames Profissionais; Estágio Profissional, nos termos das portarias nº 213/2020 e 2014/2020.

3.4.3 TRANSPORTES EXCECIONAIS

Um transporte excecional corresponde a uma situação em que pelo menos uma condição operacional / regulamentar / técnica não é aplicada ou uma das características limites da infraestrutura não é respeitada pelo material circulante, mas que pode ainda assim ser realizado em condições especiais a definir pela IP e a publicar em Autorização Especial de Circulação.

3.4.4 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

Mercadorias perigosas consistem em substâncias e artigos cujo transporte é proibido de acordo com o Regulamento Relativo ao Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias Perigosas (RID) ou apenas autorizada em condições específicas.

O transporte nacional ferroviário de mercadorias é regulado pelo Decreto-Lei nº 24-B/2020, de 8 de junho, do qual faz parte o Anexo II que corresponde à "Regulamentação do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho-de-ferro" e no qual estão identificadas as mercadorias perigosas que podem ser transportadas por caminho-de-ferro e os termos em que esse transporte poderá ser efetuado.

Os procedimentos relacionados com a atribuição de capacidade para o transporte de mercadorias perigosas constam dos pontos 4.7 e 5.4.3 deste diretório da rede.

Conselheiros de Segurança

As empresas cujas atividades incluam operações de transporte por caminho-de-ferro, de carga ou descarga de mercadorias perigosas ligadas ao modo ferroviário, são obrigadas a nomear um ou mais Conselheiros de Segurança para supervisionar as condições de realização desses transportes e respetivas operações, colaborando na prevenção dos riscos para as pessoas, para os bens ou para o ambiente, inerentes às operações referidas.

Os requisitos a que devem obedecer as entidades formadoras, os cursos de formação, a avaliação de conhecimentos e a certificação de conselheiros de segurança, encontram-se definidos na Deliberação n.º 1195/2016, de 22 de junho (DR 2.ª Série, de 27 de julho).

3.4.5 COMBOIOS DE ENSAIOS E OUTROS COMBOIOS

As marchas especiais, destinadas a ensaios de material circulante estão sujeitas à emissão de Autorização Especial de Circulação pela IP. Este requisito não abrange todas as marchas especiais destinadas a ensaios de material, devendo ser aplicado apenas aos casos em que as condições operacionais, regulamentares ou técnicas não são cumpridas.

4. REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

4.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo é definida a atribuição de capacidade em conformidade com o disposto no Decreto-Lei nº 217/2015, em particular a Secção III do Capítulo IV, o Anexo IV e o Anexo VII.

4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO

Entidades relevantes

Entidades que participam no Processo de Repartição de Capacidade:

- Os Candidatos a quem compete a apresentação dos pedidos de canais horários e a participação no processo de afetação de capacidade e que podem recorrer sobre a proposta de Horário Técnico. É da responsabilidade exclusiva dos Candidatos, ou das empresas de transporte ferroviário em que aqueles se façam substituir no exercício do acesso ou trânsito, a publicação dos Horários Comerciais.
- A IP, a quem compete a produção do Diretório da Rede, a coordenação do processo de afetação de capacidade, a elaboração e apresentação do Horário Técnico;
- A One-Stop-Shop (OSS) da IP a quem compete a receção e tratamento dos pedidos de canais horários internacionais de passageiros e mercadorias não abrangidos pelo Atlantic Corridor.
- A Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) do Atlantic Corridor, a quem compete a receção e tratamento dos pedidos de canais horários internacionais de mercadorias que percorram, mesmo que parcialmente, um Canal Horário Pré-Estabelecido (PAP – Pre-arranged Path);

Contactos

Os contactos do departamento da IP responsável pelo Processo de Repartição de Capacidade, da OSS da IP e da C-OSS do Atlantic Corridor, encontram-se indicados no ponto 1.6 supra.

Para efeitos do Processo de Repartição de Capacidade, os Candidatos devem formalmente indicar os respetivos interlocutores com poder de representação.

Formato dos documentos

Pedidos de canais horários

Os pedidos de canais horários contêm os seguintes elementos:

- Especificação do serviço, incluindo o regime de frequência, o tipo de serviço, informação relevante ao estudo do canal
- Especificação do material circulante (motor e rebocado) a utilizar, incluindo a série e o número de unidades motoras e rebocadas. Caso seja novo material circulante devem ser fornecidas as suas características
- Características da marcha dos comboios na infraestrutura, incluindo o tipo de velocidade, a tonelagem rebocada, o comprimento e o tipo de freio
- Condições especiais, caso existam, a considerar na programação dos canais, quer seja devido ao material rebocado, tipo de mercadoria transportada ou tipo de serviço a realizar
- Horas de referência de partida e/ou chegada dos comboios nas estações ou ramais relevantes ao serviço, leis de paragem e tempos mínimos de paragem comercial, incluindo as folgas possíveis
- Tempos de paragem técnica para realização de atividades operacionais da Empresa Ferroviária
- Tempos mínimos de ocupação (por exemplo carga ou descarga) anterior ou posterior ao início/ fim do serviço
- Seguimento de material (motor e rebocado) a garantir

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

- Enlaces a garantir

Complementarmente, os Candidatos devem enviar informação sobre o seguimento dos comboios ou projeto de rotação de material motor, caso já exista.

No Anexo 4.2 apresenta-se o modelo sugerido para apresentação dos pedidos de canais horários, que devem ser enviados eletronicamente através da aplicação eViriato disponível no website da IP ou diretamente em <https://aplicacoes.refer.pt/extranet/login.aspx>.

No caso de canais horários internacionais, sejam estes relativos a passageiros ou mercadorias, incluindo os respeitantes ao Atlantic Corridor, os mesmos devem ser submetidos por via da aplicação PCS disponível em <http://pcs.rne.eu>.

O PCS é um sistema internacional de coordenação de pedidos de capacidade para Empresas Ferroviárias, Candidatos, Gestores de infraestrutura, Organismos de alocação de capacidade e Corredores ferroviários de mercadorias. O PCS é uma aplicação informática que otimiza a coordenação dos pedidos internacionais, garantindo que as solicitações e ofertas dos mesmos são harmonizados por todas as partes envolvidas.

O PCS é a única ferramenta que permite a solicitação da capacidade dos PaP e da Reserva da Capacidade na gestão da capacidade internacional dos Corredores ferroviários de mercadorias.

O acesso ao PCS é gratuito e pode ser solicitado através do RNE PCS: support.pcs@rne.eu.

Mais informações podem ser encontradas em <http://pcs.rne.eu>.

Conteúdo do Horário técnico anual

O projeto de Horário técnico anual contém os seguintes elementos:

- Tipo de serviço, tipo de velocidade, tonelagem rebocada, comprimento total, regime de frequência e série das unidades motoras
- Horas de chegada e de partida dos comboios nas estações de origem, de destino e paragem

O Horário técnico anual inclui, além do referido nos dois pontos anteriores, os seguintes elementos:

- Tipo de freio do comboio
- Horas de passagem nas estações intermédias e nos pontos de controlo
- Tempo concedido – tempo de trajeto programado entre dois pontos identificados no horário, que inclui as margens de regularidade e margens suplementares
- Margens de regularidade - acréscimos de tempo necessários para compensar os efeitos de eventuais restrições de velocidade decorrentes de trabalhos de conservação e as variáveis aleatórias do tempo de percurso, que podem compreender nomeadamente:
 - Incidentes técnicos na exploração
 - Restrições à circulação dos comboios por influências externas (condições meteorológicas, terceiros, etc.)
 - Ultrapassagem do tempo de paragem, nomeadamente por forte afluência de passageiros
 - Atrasos sequenciais ou provocados por outros comboios
- Margens suplementares - acréscimos de tempo de percurso atribuído, durante a realização de trabalhos de modernização ou conservação pesada de longa duração, ou ainda para

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

contemplar as interações na circulação dos comboios causadas nomeadamente pela configuração da infraestrutura

- Indicações especiais, nomeadamente ultrapassagens e cruzamentos

Feriados

Feriado	Dia
Dia de Natal	25-Dez-2021
Dia de Ano Novo	1-Jan-2022
Carnaval	1-Mar-2022
Sexta-feira Santa	15-Abr-2022
Dia de Páscoa	17-Abr-2022
Dia da Liberdade	25-Abr-2022
Dia do Trabalhador	1-Mai-2022
Dia de Portugal	10-Jun-2022
Dia Corpo de Deus	16-Jun-2022
Dia de Assunção de Nossa Senhora	15-Ago-2022
Dia da Implantação da República	5-Out-2022
Dia de Todos os Santos	1-Nov-2022
Dia da Restauração da Independência	1-Dez-2022
Dia da Imaculada Conceição	8-Dez-2022

Nota: Nos casos em que um dia é simultaneamente véspera e dia seguinte a feriado, por exemplo o sábado de Páscoa, é considerado como sendo apenas véspera de dia feriado.

4.3 RESERVA DE CAPACIDADE PARA RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE

4.3.1 PRINCIPIOS GERAIS

Para assegurar os níveis de qualidade, segurança, fiabilidade e desenvolvimento da infraestrutura, ou para viabilizar projetos de entidades externas ao gestor da infraestrutura, a IP reserva parte da capacidade disponível para trabalhos na infraestrutura, na forma de períodos de tempo ou limitações de velocidade por troço e por linha.

Nos casos em que a IP necessite de utilizar os canais que interfiram com os trabalhos na infraestrutura, os Candidatos terão direito a compensação nos termos em baixo explicitados.

Estes períodos de tempo são dimensionados em função da natureza e complexidade dos trabalhos, minimizando sempre que possível os impactes nos canais horários. São definidos para cada secção de linha, períodos de 4 (quatro) horas contínuas, designados por "Zonas Azuis". Estes períodos, encontram-se indicados na Tabela de Zonas Azuis, disponível no website da IP através da aplicação eViriato.

Nos casos de intervenções de maior impacto na infraestrutura, a IP pode necessitar de afetar períodos de tempo maiores que os definidos nas "Zonas Azuis".

Nos períodos respeitantes às Zonas Azuis, as secções de via a interditar são estabelecidas de acordo com as seguintes regras:

- Em linhas de via única, implica a interdição total de circulação nessa secção de via durante esse período. Em linhas de via dupla, implica a interdição de circulação em somente uma das vias durante esse período, assegurando-se a circulação pela outra via.
- Em linhas de via múltipla, implica a interdição de circulação em uma ou mais vias durante esse período, assegurando-se a circulação nas restantes vias.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

O início do período de interdição é definido a partir da passagem do(s) último(s) comboio(s) a não ser(em) afetado(s), sendo permitido um atraso máximo de 30 (trinta) minutos no início do período de interdição. O final do período de intervenção não é afetado por eventuais atrasos no seu início.

Os Ramais ou Parques, quando eletricamente alimentados por uma única secção, serão afetados durante a totalidade do período concedido para a secção que os alimenta.

Para o estabelecimento do Horário anual, os condicionamentos são considerados da seguinte forma:

- a) No período de coordenação respeitante à elaboração do Horário anual, desde que a duração das Zonas Azuis seja assegurada, haverá alguma flexibilidade da IP em proceder a translações desses períodos de modo a minimizar as incompatibilidades com os pedidos dos Candidatos.
- b) Com a entrega do Horário anual definitivo, a IP publica a matriz final das Zonas Azuis que se mantém válida durante o seu período de vigência.

Apesar de as Zonas Azuis se destinarem à realização de trabalhos na infraestrutura, é permitido aos Candidatos apresentar Pedidos de Canais Horários nessas bandas, com carácter excecional, para circulação de comboios a título condicional.

Estes canais, denominados "Canais Condicionados", podem ser utilizados pela IP, sempre que for necessária a execução de trabalhos. A IP comunica aos Candidatos a necessidade de utilização dos Canais Condicionados inseridos em Zonas Azuis, a cada segunda-feira da semana n-2, salvo em situações de urgência em que não seja possível garantir essa antecedência.

Até à segunda-feira da semana n-1, assiste aos Candidatos o direito de apresentação de sugestões relativamente ao modo de reprogramação ou supressão dos comboios afetados. Caso não sejam apresentadas sugestões, os comboios serão suprimidos.

Nos casos em que a IP necessite de utilizar os Canais Condicionados, nos termos acima referidos, não assiste aos Candidatos qualquer direito de compensação, presumindo-se a aceitação desta condição pela mera apresentação de Pedido de Canais Horários nas Zonas Azuis, sem prejuízo de a IP poder exigir a sua aceitação expressa.

4.3.2 DATAS CHAVE E INFORMAÇÃO A FORNECER AOS CANDIDATOS

A redução da disponibilidade de capacidade poderá resultar da interdição de vias para a realização de trabalhos de manutenção, renovação e modernização, bem como de limitações de velocidade, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito. As restrições temporárias de capacidade poderão ser ou não planeadas.

As restrições de capacidade podem variar em relação à sua duração e impacto no tráfego ferroviário apresentando-se no quadro seguinte as várias tipologias em função da combinação conjugada destes dois fatores.

Tipologia de restrição temporária de capacidade	Período consecutivo de dias	Impacto no tráfego (canais cancelados, reprogramados ou transferidos para outros modos de transporte)
Muito Elevado impacto	Mais do que 30 dias consecutivos	Mais do que 50% do volume de tráfego diário estimado da linha
Elevado impacto	Mais do que 7 dias consecutivos	Mais do que 30% do volume de tráfego diário estimado da linha
Médio impacto	7 dias consecutivos ou menos	Mais do que 50% do volume de tráfego diário estimado da linha.
Menor impacto	Não aplicável	Mais do que 10% do volume de tráfego diário estimado da linha

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

Associado a cada tipologia de restrição temporária de capacidade (TCR) serão necessárias diferentes ações inerentes à sua divulgação e consulta por parte do gestor da infraestrutura aos candidatos conhecidos e potenciais afetados pelas restrições temporárias de capacidade, conforme o quadro seguinte:

Impacto das Restrições de Capacidade TCR's				(meses)
Menor	Médio	Elevado	Muito Elevado	Cronograma das atividades
Consulta Preliminar	Consulta	Primeira consulta aos Candidatos e coordenação com o GI vizinho		Antes de X-24
		Primeira publicação das TCR's		X-24
		Consulta	Finalização da disponibilização de alternativas; consulta e coordenação	X-23
				X-22
				X-21
		Consulta Final	Consulta Final	X-20
				X-19
				X-18
		Consulta Final		X-17
		Publicação das TCR's		X-16
Segunda publicação das TCR's		X-15		
		X-14		
		X-13		
		X-12		
		X-11		
		X-10		
		X-9		
		X-8		
		X-7		
		X-6		
		X-5		
		X-4		
Primeira Informação				
Consulta				
Publicação das TCR's				

Sendo X a Data de Entrada em vigor no horário

O Anexo 4.3.2 A apresenta um quadro com os principais trabalhos na infraestrutura que se encontram planeados durante o período de vigência do presente Diretório da Rede (X-12), bem como as principais intervenções de elevado e muito elevado impacto (X-24).

Considerando as intervenções previstas no Anexo 4.3.2 A para X-12, apresentam-se no Anexo 4.3.2 B as margens suplementares a considerar na elaboração do Horário.

Potenciais situações críticas que se verifiquem na evolução dos trabalhos constantes no Anexo 4.3.2 A, serão objeto de comunicação pela IP com antecedência não inferior a 4,5 meses.

A IP pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revele ineficaz em termos de custos ou inviável no que diz respeito às condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos a IP consultará imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa.

A IP comunicará a confirmação das necessidades de intervenção com 42 dias de antecedência.

4.4 IMPACTOS NOS ACORDOS-QUADRO

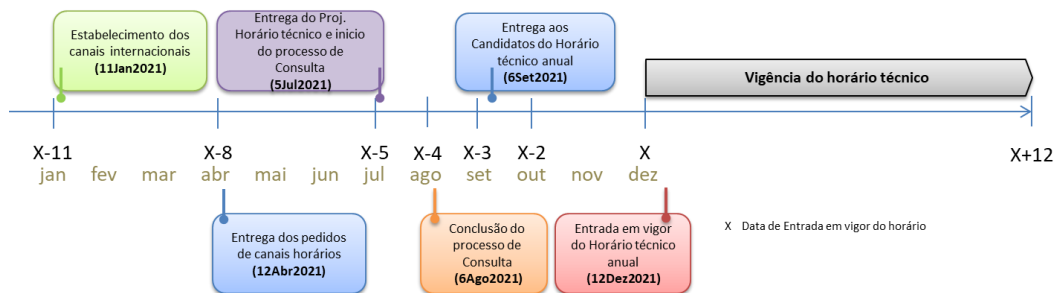
A IP não dispõe atualmente de Acordos-Quadro.

4.5 PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE

4.5.1 HORÁRIO TÉCNICO ANUAL

O Horário técnico anual de 2022 compreende o período entre as 0h00 de 12 de dezembro de 2021 e as 24h00 de 10 de dezembro de 2022.

O Horário técnico anual é fixado uma vez por ano civil, aplicando-se as seguintes fases fundamentais:



Entidade	Fase	Datas Limite
IP	Estabelecimento dos canais internacionais O mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual, a IP assegura o estabelecimento de canais horários internacionais a incluir no Horário técnico anual em cooperação com outros organismos de repartição competentes, nomeadamente ao nível do Atlantic Corridor.	11-Jan-2021
Candidatos	Entrega dos pedidos de canais horários Os Candidatos devem apresentar os seus pedidos à IP até 8 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual.	12-Abr-2021
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico anual e início do processo de Consulta O mais tardar 4 meses após a data limite para apresentação de propostas por parte dos Candidatos, a IP prepara um Projeto de Horário técnico anual dando início ao processo de Consulta.	5-Jul-2021
Candidatos	Conclusão do processo de consulta Todas as partes interessadas (as que tenham apresentado pedidos de capacidade, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do Horário técnico anual na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do Horário técnico anual) podem pronunciar-se por escrito, no prazo de 30 dias a contar da divulgação do Projeto de Horário técnico anual.	6-Ago-2021
IP	Entrega aos Candidatos do Horário técnico anual	6-Set-2021
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico anual	12-Dez-2021

Condicionamentos devido a eclipses de estações

Em conformidade com os princípios de gestão eficiente da infraestrutura, a IP pode, em determinados períodos, não proceder ao guarnecimento das Estações que não sejam tecnicamente necessárias para a exploração ferroviária. Estes períodos de desguarnecimento designam-se por “eclipses”.

Com a entrega do Horário Técnico, a IP apresenta a lista atualizada das estações em eclipse, que só pode ser alterada no âmbito de uma alteração ao Horário Técnico ou de um pedido pontual decidido favoravelmente pela IP, nos termos do ponto 4.5.3. A Tabela de Estações em Eclipse encontra-se disponível no website da IP através da aplicação eViriato.

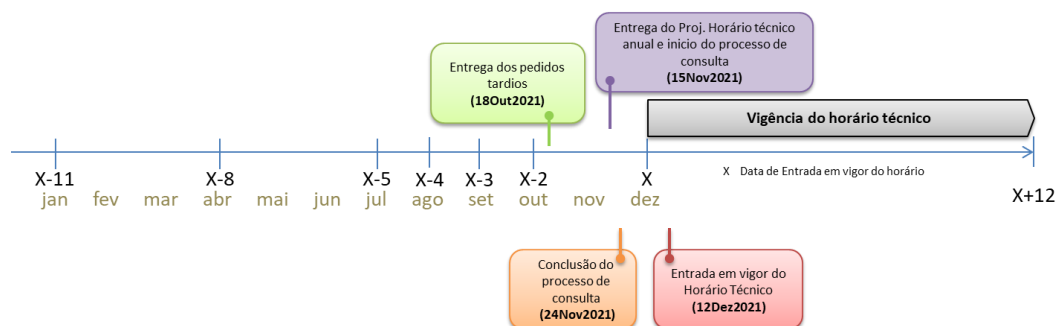
A obrigação de a IP guarnecer qualquer estação em “eclipse” apenas existe quando o pedido da Empresa Ferroviária seja fundamentado.

4.5.2 PEDIDOS TARDIOS

Os pedidos ou alterações submetidas após a data limite para a submissão dos pedidos para o Horário Técnico Anual são classificados como pedidos tardios e serão incluídos no Horário técnico anual embora com um nível de prioridade inferior aos pedidos referenciados no ponto anterior.

Estes pedidos de canais horários não podem implicar alterações em Canais já atribuídos, exceto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

Para os pedidos tardios aplicam-se as seguintes fases:



Entidade	Fase	Datas Limite
Candidatos	Entrega dos pedidos tardios Entre os 8 meses e os 2 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual, os Candidatos podem apresentar os seus pedidos à IP.	18-Out-2021
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico anual A resposta da IP aos pedidos tardios será dada após ter sido dada resposta a todos os pedidos submetidos para o Horário técnico anual, no limite até 1 mês da entrada em vigor do Horário técnico anual.	15-Nov-2021
Candidatos	Resposta ao Projeto de Horário técnico anual As partes interessadas (as que tenham apresentado pedidos tardios de capacidade) devem manifestar a sua aceitação por escrito, no prazo de 5 dias úteis a contar da data da entrega da respetiva proposta.	24-Nov-2021
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico anual	12-Dez-2021

4.5.3 PEDIDOS DURANTE A VIGÊNCIA DO HORÁRIO (AD-HOC)

Os pedidos recebidos entre os 2 meses anteriores à entrada em vigor do Horário técnico anual e a data final do mesmo serão estudados pela IP de acordo com a classificação descrita nos pontos seguintes.

Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário

É permitido aos Candidatos solicitar alterações com impacte significativo no Horário técnico anual, para efeitos de ajustamento a situações imprevistas ou incontrolláveis quando da produção original do mesmo.

Qualquer alteração ou ajustamento significativo do Horário após o Inverno tem preferencialmente lugar à meia-noite do último sábado de junho, podendo, contudo, serem definidas outras datas.

Por “impacte significativo na estrutura do Horário” entende-se um pedido ou conjunto de pedidos de um Candidato que impliquem alterações que afetem direta ou indiretamente mais de 100 canais cadenciados ou 50 canais não cadenciados, para datas de entrada em vigor compreendidas num período de 30 dias. É exemplo de um impacte significativo um pedido de um Candidato para entrada em vigor em 1 de junho que afete 30 canais não cadenciados em conjunto com um pedido desse mesmo Candidato para entrada em vigor em 30 de junho que afete 30 canais não cadenciados.

Os princípios do processo de repartição de capacidade são idênticos aos aplicados no caso do Horário técnico anual, embora se suprimam algumas etapas e existam prazos mais curtos de atuação que conduzem a uma duração mínima do processo de 80 dias.

Estes pedidos de canais horários não podem implicar alterações em Canais já atribuídos (incluindo os resultantes de outros pedidos de canais horários realizados após o estabelecimento do Horário Técnico), exceto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

Para a atualização do Horário Técnico, com base em pedidos que tenham um impacte significativo na estrutura de horário, existirão as seguintes fases fundamentais:

Entidade	Fase	Prazo *
Candidatos	Entrega dos pedidos de canais horários	80 dias
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico e início do processo de consulta	50 dias
Candidatos	Conclusão do processo de consulta	30 dias
IP	Entrega aos Candidatos do Horário técnico	20 dias
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico	Dia 0

* contado como antecedência mínima em relação à data de entrada em vigor

A entrega de pedidos de canais horários com antecedência superior à indicada, poderá permitir um acordo entre a IP e o Candidato que os realizou, relativamente à antecipação das datas limite enunciadas para as fases intermédias deste processo.

Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário

Para fazer face a situações imprevistas ou incontrolláveis que tenham impacte reduzido na estrutura do Horário técnico, é permitido aos Candidatos apresentar novos pedidos de canais horários.

Por “impacte reduzido na estrutura do Horário” entende-se um pedido ou conjunto de pedidos de um Candidato que impliquem alterações que afetem direta ou indiretamente um máximo de 100 canais cadenciados ou 50 canais não cadenciados, para datas de entrada em vigor das alterações compreendidas num período de 30 dias. Exemplo de um impacte reduzido é a situação em que o somatório de pedidos de um Candidato para datas de entrada em vigor entre 1 de junho e 30 de junho não afeta mais de 50 canais não cadenciados ou 100 canais cadenciados.

Os princípios do processo de repartição de capacidade são os aplicáveis ao caso das alterações com impacte significativo, sendo, no entanto, a duração mínima do processo de 30 dias.

Estes pedidos de canais horários não podem implicar alterações em Canais já atribuídos (incluindo os resultantes de outros pedidos de canais horários realizados após o estabelecimento do Horário técnico), exceto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

Para a atualização do Horário Técnico, com base em pedidos que tenham um impacte reduzido na estrutura de horário, existirão as seguintes fases fundamentais:

Entidade	Fase	Prazo *
Candidatos	Entrega dos pedidos de canais horários	30 dias
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico e início do processo de consulta	20 dias
Candidatos	Conclusão do processo de consulta	12 dias
IP	Entrega aos Candidatos do horário técnico	7 dias
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico	Dia 0

* contado como antecedência mínima em relação à data de entrada em vigor

A entrega de pedidos de canais horários com antecedência superior à indicada, poderá permitir um acordo entre a IP e o Candidato que os realizou, relativamente à antecipação das datas limite enunciadas para as fases intermédias deste processo.

Pedidos pontuais

É permitido aos Candidatos apresentarem pedidos pontuais de canais horários, que serão decididos pela IP no prazo de 5 dias úteis.

Os pedidos pontuais submetidos com um prazo inferior a 5 dias úteis antes da sua data de entrada em vigor poderão não ser aceites pela IP.

Estes pedidos de canais horários não podem implicar alterações em Canais já atribuídos (incluindo os resultantes de outros pedidos de canais horários realizados após o estabelecimento do Horário técnico anual), exceto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

4.5.4 PROCESSO DE COORDENAÇÃO

O Processo de repartição da capacidade enunciado neste ponto diz respeito aos pedidos de canais horários realizados relativamente ao período do Horário técnico anual.

Após a receção dos pedidos de canais horários dos candidatos, a IP introduz no seu sistema de estudo e produção de horários a informação completa sobre todos os canais solicitados assim como todos as condicionantes impostas pela gestão e manutenção da infraestrutura.

Do processo de modelação e de avaliação, podem resultar diversos tipos de incompatibilidades relativamente aos pedidos de canais horários:

- Incompatibilidade com canais atribuídos, incluindo canais pré-estabelecidos
- Incompatibilidade com outros pedidos de canais horários
- Incompatibilidade com os condicionamentos impostos pela infraestrutura

Estas incompatibilidades são resolvidas prioritariamente por via de ajustamentos aos tempos dos canais solicitados e como último recurso pela não-aceitação parcial ou total do pedido de canal horário.

A IP pode ainda propor ajustamentos, com base em avaliações de otimização da capacidade, sujeitas a aceitação por parte dos Candidatos.

Nestes casos, a IP inicia um processo de coordenação com todos os Candidatos, tendo em vista a resolução de incompatibilidades e a procura dum melhor ajustamento entre pedidos, por forma a maximizar a satisfação das necessidades dos Candidatos, segundo princípios não discriminatórios e transparentes. Este processo é conduzido pela IP, que, para o efeito, define a agenda de reuniões que for conveniente realizar, assim como a documentação de trabalho que for necessário produzir.

O processo de coordenação conclui-se com a entrega aos Candidatos do Projeto de Horário técnico anual, dando-se início ao processo de consulta. As partes que tenham apresentado pedidos de capacidade, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do Horário técnico anual na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário técnico, devem pronunciar-se por escrito nos prazos definidos.

A IP toma as medidas adequadas para atender às observações apresentadas na fase de consulta, e entrega a versão definitiva do Horário técnico anual.

4.5.5 PROCESSO DE RESOLUÇÃO DE DISPUTAS

Nas situações em que não seja possível a resolução de incompatibilidades pela via da coordenação, a IP aplica os princípios de resolução de incompatibilidades, salvo tratando-se de um troço de infraestrutura congestionada, em que se aplicam regras específicas.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

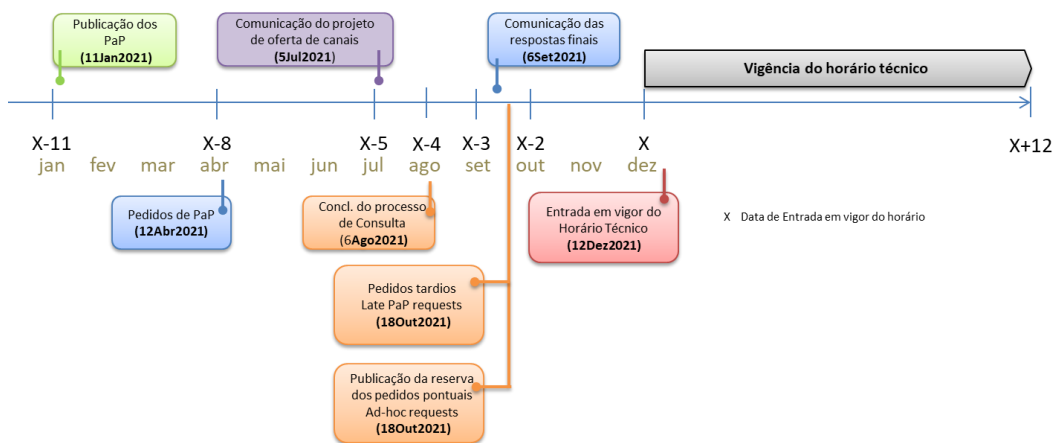
Caso subsistam incompatibilidades, as mesmas serão resolvidas pela IP com base nos seguintes fatores apresentados de forma hierarquizada:

- Impacto global na estrutura do horário
- Otimização da utilização da capacidade, nomeadamente em termos de qualidade
- Regras de prioridade a aplicar em zonas congestionadas
- Número de canais idênticos utilizados
- Data de apresentação dos pedidos

4.5.6 PEDIDOS RESPEITANTES AO ATLANTIC CORRIDOR

Os Candidatos podem apresentar à C-OSS pedidos de capacidade relativos a canais horários que cruzem, pelo menos uma fronteira incluída no Atlantic-Corridor, e que percorra pelo menos um Horário Pré-estabelecido (PAP – Pre-Arranged Path).

O processo de repartição de capacidade para Canais Horários Preestabelecidos e Reserva de Capacidade segue o seguinte calendário geral:



Entidade	Fase	Datas Limite
C-OSS	Publicação dos Canais Horários Preestabelecidos (PaP)	11-Jan-2021
Candidatos	Pedidos de canais horários (PaP)	12-Abr-2021
C-OSS	Comunicação do projeto de oferta de canais	5-Jul-2021
Candidatos	Conclusão do processo de Consulta	6-Ago-2021
C-OSS	Comunicação das respostas finais	6-Set-2021
Candidatos	Pedidos tardios (Late Path requests) de canais horários	18-Out-2021
C-OSS	Publicação da Reserva da Capacidade para os pedidos pontuais (Ad-hoc requests)	18-Out-2021
C-OSS e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico	12-Dez-2021

4.6 ZONAS CONGESTIONADAS

Definição

Se, após a coordenação dos canais pedidos e a consulta dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos de canais horários, a IP declara imediatamente o elemento de infraestrutura em causa «Zona Congestionada», comunicando esse facto à AMT.

Afetação de capacidade em zonas congestionadas

Sempre que for necessário proceder a seleção de canais (rejeitando outros canais), a IP adota as regras de prioridade definidas no Diretório.

Mesmo nas Zonas Congestionadas, a IP pode manter no Horário Técnico definitivo uma reserva de capacidade que lhe permita responder a pedidos pontuais previsíveis.

Regras de prioridade a aplicar em zonas congestionadas

Se houver necessidade de proceder a ajustamentos dos pedidos de canais horários que obriguem à identificação de prioridades, a IP adota um conjunto de regras baseado em três níveis de seleção.

O direito de prioridade resultante dos níveis de seleção não constitui um direito exclusivo, podendo a IP definir uma percentagem máxima de capacidade disponível que pode ser atribuída, para cada linha e banda de tempo, a cada tipo de serviço prioritário. Esta limitação pode ser imposta pela IP na eventualidade de existência de serviços prioritários que saturam a capacidade da infraestrutura, impedindo a satisfação de outros pedidos.

1º Nível de Seleção

A IP dá prioridade aos serviços sujeitos a obrigações de serviço público e aos serviços com maior importância para a comunidade e de interesse económico geral, particularmente os serviços de transporte de mercadorias internacionais.

2º Nível de Seleção

Caso o critério do 1º Nível não permita concluir o processo de seleção, a IP aplica critérios baseados em graus de prioridade estabelecidos em função do tipo de serviço e da banda horária em causa.

No quadro abaixo apresentam-se os graus de prioridade, correspondendo o valor "1" ao valor máximo e o valor "8" ao valor mínimo.

Na situação particular de serviços que disponham de horários cadenciados, a prioridade que lhes for atribuída nos períodos de ponta (dias úteis das 06h00 às 10h00 e das 16h30 às 20h45) mantém-se fora dos períodos de ponta, desde que os canais pretendidos correspondam ao mesmo sistema cadenciado.

Dias	Horas	Sub1	Sub2	LC	OSP	MI	MN	MV	Outros
2ª a 6ª	00:00-06:00	5	6	2	4	1	3	7	8
	06:00-10:00	1	3	2	4	5	6	7	8
	10:00-16:30	5	6	1	2	3	4	7	8
	16:30-20:45	1	3	2	4	5	6	7	8
	20:45-24:00	5	6	1	2	3	4	7	8
Sábado	00:00-06:00	5	6	2	4	1	3	7	8
	06:00-10:00	1	3	2	4	5	6	7	8
	10:00-14:00	5	6	1	2	3	4	7	8
	14:00-24:00	5	6	1	2	3	4	7	8
Dom. e FO	00:00-24:00	5	6	1	2	3	4	7	8

Em que:

- Sub1 - Serviços suburbanos de passageiros com uma frequência igual ou superior a seis comboios por hora nas horas de ponta
- Sub2 - Serviços suburbanos de passageiros com uma frequência inferior a seis comboios por hora nas horas de ponta
- LC - Serviços nacionais regulares de alta qualidade, intercidades e internacionais de passageiros
- OSP - Outros serviços de passageiros de médio e longo curso
- MI - Serviços de mercadorias internacionais ou tipo expresso
- MN - Serviços de mercadorias nacionais
- MV - Marchas em vazio
- Outros - Outros serviços, nomeadamente marchas de ensaio e para formação de pessoal ou comboios que transporte material de empreiteiros

3º Nível de Seleção

Caso os critérios do 2º Nível não tenham permitido concluir o processo de seleção, a IP aplica os seguintes critérios, por ordem decrescente de prioridade:

- Pedidos que provoquem incompatibilidades de menor impacte relativo na rede;
- Pedidos que utilizem um maior número de canais idênticos;
- Pedidos que utilizem um maior número de CK (Comboios.Quilómetro) da rede.

4.7 TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS

Um pedido de canal horário para um transporte desta natureza deve ser apresentado com uma antecedência mínima de 30 dias úteis, em virtude da necessária análise e resolução de incompatibilidades que a IP tem de efetuar.

Sem prejuízo da aplicação de outras medidas regulamentares previstas, antes de uma expedição de uma circulação que transporte mercadorias perigosas, as mesmas não poderão iniciar a sua marcha sem que a respetiva Empresa Ferroviária tenha dado prévio conhecimento à IP do plano de encaminhamento e respetiva ficha de segurança redigida em português, composição detalhada e itinerário em que circula.

4.8 DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE

4.8.1 REGRAS PARA PEDIDOS DE MODIFICAÇÃO DA CAPACIDADE FEITOS PELOS CANDIDATOS

Um pedido de modificação de capacidade feito pelo Candidato, após o início do Horário técnico anual, pressupõe a formalização de um novo pedido de capacidade e o cancelamento de um pedido anterior, aplicando-se as regras definidas nos respetivos pedidos.

4.8.2 REGRAS PARA ALTERAÇÃO DE CAPACIDADE PROMOVIDA PELO GESTOR DA INFRAESTRUTURA

As regras estabelecidas para a alteração de capacidade promovidas pela IP são descritas no ponto 4.3 do presente diretório da rede.

4.8.3 REGRAS PARA CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA

As regras relativas à capacidade pedida e não utilizada encontram-se descritas no ponto 5.6.3.

4.8.4 REGRAS DE CANCELAMENTO

As situações de cancelamento são abrangidas pelas regras aplicadas à capacidade pedida e não utilizada.

4.9 REMODELAÇÃO DO PROCESSO DE HORÁRIOS (TTR - TIMETABLE REDESIGN)

O objetivo do TTR é harmonizar e melhorar o processo europeu de horários de modo a aumentar significativamente a competitividade dos transportes ferroviários, melhor servir todas as necessidades do mercado e levar a uma utilização otimizada da capacidade de infraestrutura existente. Para o tráfego de passageiros significará uma disponibilidade antecipada da compra de bilhetes. Para o tráfego de mercadorias permitirá a solicitação de capacidade com menor prazo de antecedência e consequentemente uma maior flexibilização da satisfação das necessidades do mercado.

Concorrem para o TTR diferentes componentes nomeadamente, um melhor planeamento da distribuição da capacidade de infraestrutura, incluindo restrições temporárias de capacidade, e a introdução de novos processos de atribuição de capacidade.

Informações detalhadas sobre o projeto podem ser encontradas em ttr.rne.eu.

Prevê-se que o TTR seja plenamente implementado para o horário de 2025, desde que seja apoiado pelo quadro jurídico europeu e nacional.

5. SERVIÇOS E TARIFAS

5.1 INTRODUÇÃO

Os serviços descritos neste capítulo e prestados pela IP respeitam ao disposto no Decreto-Lei 217/2015 em particular o seu 13º artigo e o seu Anexo II.

5.2 PRINCIPIOS DE TARIFAÇÃO

A IP determina o valor das tarifas em consonância com o Decreto-Lei nº 217/2015, nomeadamente o seu artigo 31º, bem como o Regulamento de Execução UE 2015/909 no apuramento do Custo Unitário Direto (CUD).

As tarifas de utilização do pacote mínimo de acesso correspondem ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário, conforme estabelecido no ponto 3 do artigo 31º do Decreto-Lei nº217/2015. Adicionalmente, as tarifas de utilização do pacote mínimo de acesso incluem também componentes previstas no artigo 32º e 33 do Decreto-Lei nº217/2015.

As tarifas de acesso às instalações de serviço não são superiores ao custo da sua prestação, acrescido de um lucro determinando com base nos valores do mercado nacional, conforme estabelecido no ponto 11 do artigo 31º do Decreto-Lei nº217/2015.

As tarifas dos serviços adicionais e auxiliares cumprem os requisitos do ponto 12 do artigo 31º do Decreto-Lei nº217/2015.

No Anexo 5.2 são apresentadas as regras que determinam as tarifas respeitantes aos serviços abrangidos pelo pacote mínimo de acesso.

5.3 PACOTE MÍNIMO DE ACESSO

O pacote mínimo de acesso inclui:

- a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;
- b) O direito de utilização da capacidade concedida;
- c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;
- d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;
- e) A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;
- f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida.

A tarifa devida pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso associados à utilização de um canal horário é fixada da seguinte forma:

$$TUI = \sum_{i=1}^n T_i \times CK_i$$

Sendo:

TUI – Tarifa de Utilização da Infraestrutura, a cobrar pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso quando da utilização de um canal horário por uma composição ferroviária.

i – Linha de Exploração

T_i – Tarifa-Base definida para cada linha em exploração, consoante o tipo de tração e utilização de plataformas, horário do comboio e segmento de mercado.

CK_i – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada uma das linhas em exploração.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

A cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços abrangidos pelo pacote mínimo de acesso é realizada tendo em consideração toda a capacidade efetivamente utilizada por cada uma das Empresas Ferroviárias no período a que se reporta a fatura.

O valor a pagar por cada Empresa Ferroviária atende ao tipo de tração, ao segmento de mercado, ao horário de partida programado e procura da linha, sendo o seu montante determinado pelo somatório do produto da distância percorrida em cada linha pela tarifa aplicável.

Aos valores a faturar acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

As tarifas para os serviços incluídos no pacote mínimo de acesso, por comboio.kilómetro (CK), em aplicação durante a vigência do Horário de 2022, são as indicadas no quadro seguinte:

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

€/ck		Passageiros												Mercadorias		Marchas	
		Urbanos		Regional		Longo Curso Normal		Longo Curso Alta Qualidade		Internacional		Especial					
Horário	Linhas	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
Peak	A	2,29	2,02	1,84	1,62	2,29	2,02	2,39	2,10	1,84	1,62	2,29	2,02	1,51	1,34	1,51	1,34
	B	2,06	1,82	1,66	1,46	2,06	1,82	2,15	1,89	1,66	1,46	2,06	1,82	1,36	1,20	1,36	1,20
	C	1,95	1,72	1,56	1,37	1,95	1,72	2,03	1,78	1,56	1,37	1,95	1,72	1,29	1,13	1,29	1,13
Regular	A	2,29	2,02	1,84	1,62	2,29	2,02	2,39	2,10	1,84	1,62	2,29	2,02	1,51	1,34	1,51	1,34
	B	2,06	1,82	1,66	1,46	2,06	1,82	2,15	1,89	1,66	1,46	2,06	1,82	1,36	1,20	1,36	1,20
	C	1,95	1,72	1,56	1,37	1,95	1,72	2,03	1,78	1,56	1,37	1,95	1,72	1,29	1,13	1,29	1,13
Low	A	1,95	1,72	1,56	1,37	1,95	1,72	2,03	1,78	1,56	1,37	1,95	1,72	1,29	1,13	1,29	1,13
	B	1,76	1,55	1,41	1,23	1,76	1,55	1,83	1,61	1,41	1,23	1,76	1,55	1,16	1,02	1,16	1,02
	C	1,66	1,46	1,32	1,16	1,66	1,46	1,73	1,52	1,32	1,16	1,66	1,46	1,09	0,96	1,09	0,96

Legenda:

E – Tração elétrica.

NE – Tração não elétrica.

Categorias	Linhas
A	Linha do Minho, Ramal de Braga, Linha do Norte, Linha de Guimarães, Ramal da Lousã, Ramal de Alfarelos, Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha do Sul, Concordância de Aigualva, Concordância de Bombel, Concordância de Sete Rios, Variante de Alcácer.
B	Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Concordância do Poceirão, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil.
C	Restantes.

Horário de partida do comboio	Dias de semana	Sábados, domingos e feriados oficiais
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00-20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

Tarifa para pedidos pontuais de capacidade

Todos os pedidos pontuais de capacidade apresentados após a data de início do Horário técnico anual ficam sujeitos a uma tarifa adicional que varia com a antecedência da formalização do pedido, de acordo com a tabela abaixo:

Tarifa de pedido pontual	Antecedência do pedido de capacidade pontual relativamente à data de realização do comboio
0,00 €/CK	Com prazo superior ou igual a 14 dias
0,04 €/CK	Entre 14 dias (exclusive) e 7 dias (inclusive)
0,08 €/CK	Entre 7 dias (exclusive) e 4 dias (inclusive)
0,15 €/CK	Com prazo inferior a 4 dias

A contagem de dias é realizada da seguinte forma:

- o dia do canal requisitado não é contabilizado na contagem de dias;
- o dia em que é efetuado o pedido pontual de capacidade é utilizado na contagem de dias;
- a hora do canal requisitado não interfere na contagem de dias.

Aos valores a faturar acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

5.4 SERVIÇOS ADICIONAIS E TARIFAS

Os serviços adicionais a prestar pela IP são expressamente requeridos pelas Empresas Ferroviárias. Embora a IP não tenha obrigação de prestar estes serviços caso existam alternativas viáveis e comparáveis no mercado, é política da empresa prestá-los, de forma não discriminatória, sempre que sejam solicitados por qualquer Empresa Ferroviária, desde que haja capacidade disponível.

5.4.1 ENERGIA ELÉTRICA PARA TRAÇÃO

A IP repercute nas Empresas Ferroviárias o custo direto de aquisição da energia elétrica para tração, bem como os serviços administrativos respeitantes à conferência de dados, e repartição de consumos de acordo com o método de repartição de consumos definido no Anexo 5.4.1 deste Diretório da Rede.

A energia elétrica é disponibilizada na rede ferroviária através das subestações identificadas no Anexo 2.3.9 B.

As regras relativas a esta matéria, incluindo as tarifárias, são as constantes do Anexo 5.4.1.

5.4.2 SERVIÇOS AOS COMBOIOS

A IP não presta este tipo de serviços.

5.4.3 TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MATÉRIAS PERIGOSAS

No caso dos transportes excepcionais (como definido em 3.4.3), é obrigatória a realização prévia de um estudo de viabilidade pela IP, onde se procede à verificação da exequibilidade desse transporte,

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

identificando-se todas as implicações e adaptações a introduzir nas condições operacionais, na infraestrutura ou no material circulante.

O estudo de viabilidade inclui:

- Pronúncia relativa à viabilidade do transporte;
- Identificação da necessidade de adaptações da infraestrutura, incluindo a apresentação de orçamento e planeamento preliminar para a execução dos trabalhos;
- Identificação da necessidade de adaptações no material circulante, as quais deverão ser resolvidas pelo Candidato;
- Identificação de eventuais restrições de capacidade.

O estudo de viabilidade é fornecido no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis contados a partir da formalização do pedido pelo Candidato.

Após o envio do estudo de viabilidade, nos casos em que seja identificada a necessidade de intervenção na infraestrutura, aplicam-se os seguintes passos:

- a) Solicitação pelo Candidato de estudo detalhado;
- b) Elaboração do estudo detalhado por parte da IP, incluindo o orçamento e planeamento definitivos, assim como o plano de pagamentos;
- c) Celebração de Contrato entre a IP e o Candidato, definindo os termos em que o transporte será realizado, incluindo o planeamento da intervenção na infraestrutura e as datas de realização do transporte.

Pela realização do estudo de viabilidade deste tipo de transporte é cobrada uma tarifa de 500 Euros, à qual acresce o imposto sobre o valor acrescentado. Em circunstância alguma o valor cobrado pelo estudo de viabilidade será devolvido.

5.4.4 MANOBRAS

A prestação deste serviço às Empresas Ferroviárias será efetivada após a apresentação das correspondentes requisições (nomeadamente através da aplicação eServiços), sendo condicionada à capacidade de mão-de-obra disponível.

Nas estações onde não exista guarnecimento específico, mas seja possível efetuar o serviço adicional de Manobras, o tempo de prestação do serviço incluirá a deslocação a partir da estação mais próxima guarnecida.

Os serviços de Manobras são cobrados em função da duração da manobra, conforme tabela seguinte:

Tipo de Manobra	Duração (minutos)	Valor (€)
Curta duração	Até 30 inclusive	5,84
Longa duração	Mais do que 30	26,37

Na contagem de minutos para efeitos de atribuição do escalão tarifário, considera-se o tempo efetivo desde o início da mobilização dos meios humanos necessários à realização da atividade de manobra, até ao momento em que estes ficam disponíveis para a realização de outra atividade.

As tarifas apresentadas consideram o tempo médio necessário para operacionalizar as manobras e o valor de mão de obra da IP correspondente, conforme Anexo 5.4.4.

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

5.4.5 ESTACIONAMENTO DE MATERIAL CIRCULANTE

O estacionamento de material circulante deve realizar-se fora das linhas de circulação, onde são realizados os itinerários respeitantes ao pacote mínimo de acesso.

Nos casos em que excepcionalmente a IP venha a permitir a permanência em linhas de circulação, aplica-se uma tarifa equivalente à tarifa de estacionamento.

No Anexo 2.3.3 indicam-se as linhas de circulação nas estações da rede ferroviária.

O estacionamento em linhas de estações não afetas à circulação, por períodos de duração superior a 1 hora é faturado de acordo com a fórmula:

$$Te = 0,0268 \times M$$

Sendo:

Te – a tarifa, em Euros, relativa ao estacionamento de material circulante, de cada operador, numa determinada linha de uma estação.

M – número de minutos efetivos de ocupação de uma linha por material circulante estacionado, por operador.

Encontram-se excluídas do âmbito de aplicação desta tarifa, as situações de paragem técnica de um comboio previstas em horário ou carta impressa, mesmo que por períodos superiores a 1 hora.

Nos casos em que excepcionalmente a IP venha a permitir a permanência em linhas de circulação, aplica-se uma tarifa equivalente à tarifa de estacionamento.

Os consumos de eletricidade e de água não estão incluídos na tarifa do serviço de estacionamento.

A determinação da tarifa foi realizada tendo por base os custos de conservação e manutenção das infraestruturas utilizadas, ou seja, das linhas não afetas à circulação.

Aos valores a faturar acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

5.5 SERVIÇOS AUXILIARES

Os serviços auxiliares a prestar pela IP são expressamente requeridos pelas Empresas Ferroviárias. Embora a IP não tenha obrigação de prestar estes serviços, é política da empresa prestá-los, de forma não discriminatória, sempre que sejam solicitados por qualquer Empresa Ferroviária, desde que haja capacidade disponível.

5.5.1 DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSO A SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES

Para além dos serviços de comunicações de voz associados ao comando e controlo de circulação, (comunicações entre os centros de comando e os maquinistas), os quais se encontram abrangidos pelo pacote mínimo de acesso, a IP poderá prestar os seguintes serviços auxiliares:

- a) Comunicações de voz relativas às atividades de manutenção e gestão da Empresa Ferroviária. Este serviço permite estabelecer comunicações entre os centros de operação e manutenção da Empresa Ferroviária e os maquinistas e as tripulações dos comboios. As comunicações poderão ser estabelecidas através de terminais de dispatcher, rádios de cabina e terminais portáteis e serem criados grupos de comunicação fechados;
- b) Serviço de envio de mensagens SMS;
- c) Serviço de transmissão de dados GPRS/EDGE;

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

- d) Outros serviços em estações concessionadas.

A IP reserva-se o direito de estabelecer limites à concessão destes serviços em função da capacidade disponível da rede e de critérios de priorização de serviços.

As tarifas associadas a estes serviços serão aplicadas em modalidade de “flat rate” mensal, de modo individual ou agrupado. O seu valor será determinado caso a caso, em função do número de serviços a contratar, do número de terminais, do tráfego médio por terminal, dos requisitos de disponibilidade e dos tempos de reposição de serviço acordados.

5.5.2 INSPEÇÃO TÉCNICA DO MATERIAL CIRCULANTE

A IP não presta este serviço.

5.5.3 SERVIÇO DE BILHÉTICA NAS ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS

A IP não presta este serviço.

5.5.4 SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE

A IP não presta este serviço.

5.5.5 FORNECIMENTO DE MÃO DE OBRA PARA ATIVIDADES OPERACIONAIS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

A prestação deste tipo de serviços auxiliares será efetivada após a apresentação das correspondentes requisições (designadamente através da aplicação eServiços), sendo condicionadas à capacidade de mão-de-obra disponível.

Estes serviços são tarifados conforme a sua natureza e quantidade de prestações:

Natureza do serviço	Tarifa/prestação (€)
Abastecimento de água	7,84
Abastecimento de gasóleo	6,74
Tratamento comercial de mercadorias	9,32
Pesagem	10,91
Outras atividades	16,10

As tarifas apresentadas consideram o tempo médio necessário para operacionalizar cada natureza de serviço e o valor associado à tipologia de mão de obra mais frequentemente aplicada, conforme Anexo 5.4.4.

Aos valores a faturar acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

5.5.6 INSTRUÇÃO DE PROCESSOS DE AUTORIZAÇÃO DE CIRCULAÇÃO NA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

A IP pode atuar como Organismo Designado (para verificação das regras técnicas), a pedido do IMT, para efeitos dos processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional.

Estes serviços são faturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 5.4.4.

5.5.7 REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE CAPACIDADE OU DE VIABILIDADE DE CENÁRIOS DE OFERTA

A IP pode apoiar os Candidatos na avaliação de diversas opções para um serviço de transporte, com o estudo teórico de canais horários. Estes estudos poderão conduzir ou não a pedidos subsequentes de capacidade a solicitar pelos Candidatos.

Estes serviços são faturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 5.4.4.

5.6 PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS

5.6.1 PENALIDADE POR MODIFICAÇÃO DO CANAL

A IP não aplica penalidade associada à modificação da capacidade feita pelos Candidatos, além das tarifas associadas à capacidade pedida e não utilizada e à apresentação de novos pedidos de capacidade.

5.6.2 PENALIDADE POR ALTERAÇÃO DO CANAL

Sempre que necessitar de alterar a capacidade já atribuída, a IP privilegiará uma solução alternativa equivalente à atribuída inicialmente a realizar em coordenação com o Candidato, não existindo nestes casos direito a qualquer compensação.

Após o início do Horário técnico anual, nas situações de cancelamento de canais horários por imposição da realização de trabalhos na infraestrutura e em que a IP não cumpra o prazo de comunicação na 2ª feira da semana n-2 para trabalhos em “zonas azuis”, ou nos casos em que a IP utilize períodos fora das “zonas azuis”, os Candidatos têm direito a compensação financeira pelos custos associados aos transportes alternativos, nos seguintes termos e condições:

- a) No caso de recurso a serviços alternativos rodoviários, a IP compensará os custos de contratação incorridos em território português.
- b) No caso de serem necessárias marchas ferroviárias suplementares para viabilizar o serviço de transporte alternativo estabelecido, a IP isentará o valor da tarifa de utilização suportada e compensará o valor de energia consumida em território português.
- c) No caso de alterações aos itinerários ferroviários, a IP compensará o diferencial de tarifa de utilização suportada e de energia consumida em território português.
- d) Constitui obrigação do Candidato a fundamentação dos custos acima referidos, os quais serão verificados pela IP, podendo esta solicitar o seu esclarecimento ou revisão, sem os quais não será aceite o seu pagamento.
- e) Nos casos de intervenções que requeiram o recurso a serviços de transporte alternativos com maior impacto nos clientes, a IP analisará a possibilidade de se associar ao Candidato na promoção de campanhas conjuntas de informação ao público.

Não são elegíveis quaisquer outros custos adicionais suportados pelas Empresa Ferroviária (nomeadamente campanhas de informação ao público realizadas por sua única iniciativa ou despesas com pessoal) e lucros cessantes.

5.6.3 PENALIDADE POR CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA

O valor devido pela capacidade pedida e não utilizada está dependente da antecedência da comunicação desse cancelamento e é calculado através de uma percentagem do valor da capacidade pedida, de acordo com a tabela apresentada abaixo:

Percentagem do valor da tarifa aplicável	Antecedência do pedido de cancelamento relativo à data de realização do comboio
5 %	Com prazo superior ou igual a 14 dias
10 %	Entre 14 dias (exclusive) e 4 dias (inclusive)
50 %	Com prazo inferior a 4 dias

A contagem de dias é realizada da seguinte forma:

- o dia do canal requisitado não é contabilizado na contagem de dias;
- o dia em que é efetuado o pedido de cancelamento é utilizado na contagem de dias;
- a hora do canal requisitado não interfere na contagem de dias.

Não são devidos quaisquer valores pela capacidade pedida e não utilizada, se a não utilização for comunicada antes do início do Horário técnico.

No caso de supressão parcial contabiliza-se exclusivamente o percurso não utilizado.

A tarifação da capacidade pedida e não utilizada, por cada canal suprimido, por responsabilidade da Empresa Ferroviária, tem como limite máximo trinta dias, a contar do primeiro dia da sua supressão.

Aos valores a faturar acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

5.6.4 PENALIDADE POR NÃO UTILIZAÇÃO

As situações de cancelamento encontram-se já abrangidas pela tarifação da capacidade pedida e não utilizada.

5.6.5 INCENTIVOS/DESCONTOS

A IP não aplica regimes de incentivo para além dos contemplados no Pacote Mínimo de Acesso

5.7 REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO

5.7.1 PRINCÍPIOS GERAIS E OBJETIVOS

O Regime de Melhoria do Desempenho (RMD) visa contribuir para a minimização das perturbações da circulação ferroviária e para a promoção da eficiência dos serviços, proporcionando um desempenho operacional efetivo tendencialmente coincidente com os padrões de desempenho pressupostos na atribuição da capacidade.

O RMD é um instrumento regulado com o propósito de minimizar as perturbações à circulação ferroviária por via de mecanismo de incentivos financeiros, na forma de prémios e penalizações.

5.7.2 MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO

Os Centros de Comando Operacional (CCO) registam todos os atrasos com base na lista de pares causa/responsável previsto no Anexo VI do DL 217/2015.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

O sistema de registo contém os seguintes elementos:

- a) A data;
- b) O número do comboio;
- c) O ponto de monitorização onde a medição é feita;
- d) O momento da passagem do comboio no ponto de monitorização;
- e) A quantificação do desvio eventualmente observado;
- f) O motivo do atraso, quando ocorra;
- g) A imputação da responsabilidade do atraso aos vários intervenientes, quando ocorra.

Para efeitos do RMD, serão atribuídos de forma automática os seguintes pontos de controlo (pontos de monitorização que serão associados à fórmula de cálculo do RMD):

- a) Origem do comboio com critério de tempo à partida;
- b) Destino do comboio com critério de tempo à chegada.

As Empresas Ferroviárias poderão selecionar outros pontos de controlo adicionais dentro do universo de pontos de monitorização disponibilizado pela IP.

Os padrões normais de desempenho (valor de atraso até ao qual o comboio não é contabilizado para efeitos do RMD) para cada ponto de controlo escolhido são:

- Comboios de passageiros: 5 minutos;
- Comboios de mercadorias: 30 minutos.

Nos comboios de mercadorias, os atrasos nos pontos de formação de comboios que tenham responsabilidade atribuída à Empresa Ferroviária proprietária não são valorizados.

Processo de contraditório da monitorização

O processo de monitorização da circulação prevê um mecanismo de contraditório que dá o direito de pronúncia a todos os intervenientes sobre a atribuição de causas de atraso, o seu responsável e tempos de atraso que são registados no Sistema.

Neste processo, a identificação e imputação dos atrasos serão efetuadas nos seguintes termos:

- a) A IP envia aos operadores até ao 2.º dia útil seguinte ao dia operacional um termo de identificação de atrasos diário (TIAD). No caso particular de existência de feriado junto ao fim-de-semana, o prazo de envio do TIAD será até ao 3.º dia útil seguinte ao dia operacional;
- b) Os operadores podem apresentar, até ao 2.º dia útil após a sua receção, contestação fundamentada aos dados do TIAD;
- c) A IP, aprecia as contestações e identifica as responsabilidades das Empresas Ferroviárias pelos atrasos, notificando os interessados no prazo de 1 dia útil;
- d) Em caso de desacordo sobre os valores e motivos dos atrasos ou a sua imputação, as Empresas Ferroviárias podem reclamar no prazo de 4 dias úteis;
- e) O mecanismo de arbitragem (ARMED) decidirá, no prazo de 10 dias úteis, confirmando ou determinando a alteração do TIAD pela IP.

Imputação dos atrasos

A imputação de responsabilidades é suportada pela aplicação informática “Monitorização de Desempenho” disponível via Internet, mediante a qual as Empresas Ferroviárias têm acesso aos elementos de registo numa base diária, nela podendo inserir a manifestação de desacordo quanto à atribuição dos motivos de atraso e correspondentes responsabilidades.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

$$Atraso_{pc} \geq Atraso_{pma} \quad \text{então} \quad Atraso_{i,pm} = (Atraso_{i,pma} + Acr\u00e9scimoAtraso_{i,pm})$$

$$Atraso_{pc} < Atraso_{pma} \quad \text{ent\u00e3o} \quad Atraso_{i,pm} = Atraso_{pm} \times \frac{Atraso_{i,pma}}{Atraso_{pma}}$$

Em que:

ATRASOi,pm corresponde ao atraso atribuído à Empresa i no Ponto de Monitorização pm;

ATRASOpm corresponde ao valor absoluto de atraso no Ponto de Monitorização pm;

ATRASOpma corresponde ao valor absoluto de atraso no Ponto de Monitorização anterior ao Ponto de Monitorização pm;

ATRASO i,pma corresponde ao atraso atribuído à Empresa i no Ponto de Monitorização anterior ao Ponto de Monitorização pm;

ACR\u00c9SCIMOATRASOi,pm corresponde ao acr\u00e9scimo de atraso verificado no Ponto de Monitorização pm por responsabilidade da Empresa i.

Os valores de atraso a atribuir a cada um dos intervenientes (IP e Operadores) corresponder\u00e1 \u00e0 quota-parte de responsabilidade de cada um, multiplicada pelo Peso do Ponto de Controlo. Nas situa\u00e7\u00f5es de adiamento, o valor de atraso \u00e9 sempre zero.

Estes valores poder\u00e3o ser ajustados por decis\u00e3o do CORMED.

5.7.3 MODELO FINANCEIRO

Processamento dos cr\u00e9ditos e d\u00e9bitos do sistema

Para cada uma das empresas envolvidas no RMD o valor anual do incentivo na forma de pr\u00eamio ou penaliza\u00e7\u00e3o \u00e9 calculado com recurso \u00e0 seguinte f\u00f3rmula:

$$\text{Incentivo (\u20ac)} = \sum_{i=1}^3 (O_i - A_i * \frac{CK(\text{Ano } O)}{CK(\text{Ano } A)}) * VFi * (1-IP)$$

Sendo

Incentivo (\u20ac): - Valor a pagar ou receber por cada empresa no final do ano;

$\sum_{i=1}^3$: **Somat\u00f3rio dos atrasos provocados em cada segmento de mercado i** (Mercadorias, M\u00e9dio/Longo Curso e Suburbanos);

O_i – Objetivo: Valor limite de atrasos a partir do qual os pr\u00eamios se convertem em penaliza\u00e7\u00f5es. Este par\u00e2metro, vari\u00e1vel para cada empresa, \u00e9 calculado com base no n\u00famero de minutos de atraso provocados no sistema da responsabilidade da empresa relativo ao melhor dos \u00faltimos 3 anos conhecidos. O melhor ano \u00e9 aquele com menor impacto financeiro global (minutos de atraso multiplicados pelo custo de cada minuto para cada segmento de mercado). Tendo em considera\u00e7\u00e3o o car\u00e1cter excecional do ano 2020, o mesmo n\u00e3o ser\u00e1 considerado para efeitos da fixa\u00e7\u00e3o do objetivo;

A_i – Atrasos Ponderados: N\u00famero de minutos de atraso que a empresa impactou no sistema durante o ano por segmento de mercado i;

CK (Ano O): - N\u00famero de comboios.kil\u00f3metro realizados pela empresa no ano referente ao Objetivo;

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

CK (Ano A): - Número de comboios.kilómetro realizados pela empresa no ano em cálculo;

VFi: - Valor financeiro a atribuir por minuto de atraso para cada segmento de mercado i (€/min);

IP: - Média dos Índices de Pontualidade da empresa dos últimos três anos e do ano em cálculo.

Os valores de referência a considerar para efeitos de valorização de atrasos em 2022 são:

- 11,50 € para Comboios suburbanos de passageiros;
- 7,00 € para Comboios de médio e longo curso de passageiros;
- 0,60 € para Comboios de mercadorias.

Teto financeiro e calendário de aplicação do RMD

O valor anual de incentivos (positivos ou negativos) a atribuir a cada empresa encontra-se limitado a 2% da faturação do Pacote Mínimo de Acesso.

No caso da IP o referido valor de faturação corresponde ao somatório de todas as Empresas Ferroviárias abrangidas financeiramente pelo RMD.

O RMD será aplicado de forma gradual entre 2020 e 2023, por via da aplicação dos seguintes fatores multiplicativos aos valores finais a faturar:

- 2020 – 0%
- 2021 – 33%
- 2022 – 66%
- 2023 em diante – 100%

Novas Empresas Ferroviárias

Novas Empresas Ferroviárias que comecem a operar na rede terão de completar um ano completo de histórico de atividade. Durante esse período o RMD terá um efeito financeiro nulo para a empresa em causa.

Faturação do RMD

O processo de faturação anual do RMD compreende os seguintes passos:

1. O processo inicia-se com o apuramento anual dos saldos financeiros a atribuir a cada uma das empresas;
2. No caso de empresas com saldo anual negativo, a IP emitirá uma nota de débito com o valor do saldo do ano em causa deduzido, até ao valor referido, de eventuais valores que a empresa tiver em crédito. A nota de débito reverte a favor do Fundo do RMD;
3. No caso de empresas com saldo anual positivo, a IP emitirá uma nota de crédito com o valor do saldo do ano, na medida da disponibilidade do Fundo do RMD. No caso de não existir disponibilidade no Fundo do RMD, é registado um crédito correspondente ao valor em falta à empresa;
4. No caso de créditos atribuídos a empresas em anos anteriores, a IP atribuirá notas de crédito a cada empresa na medida da disponibilidade do Fundo do RMD;
5. A atribuição de montantes na medida da disponibilidade do Fundo do RMD é realizada tendo por base o somatório dos saldos positivos do ano acrescidos dos créditos atribuídos em anos anteriores, sendo subsequentemente a distribuição realizada proporcionalmente à totalidade dos créditos somados;

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

6. O Fundo do RMD é criado e gerido pela IP por via de uma conta com utilização exclusiva para o RMD.

Deveres de Informação

A IP apresentará os seguintes relatórios:

1. Mensalmente (até ao último dia útil do mês seguinte) informação relativa à circulação com atraso e respetiva contabilização financeira;
2. Trimestralmente (até ao último dia do mês seguinte ao fecho do trimestre) relatório de desempenho contendo análises de maior detalhe sobre as causas de atraso;
3. Anualmente (até ao último dia útil de janeiro do ano seguinte) relatório final contendo:
 - a. síntese dos relatórios intercalares;
 - b. valores finais a faturar;
 - c. valor remanescente no Fundo do RMD
 - d. recomendações sobre a melhoria de desempenho (em articulação com o CORMED).

5.7.4 SISTEMA DE GESTÃO E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

O comité do RMD (CORMED) visa o acompanhamento e desenvolvimento do Regime de Melhoria de Desempenho. O CORMED tem como missão:

1. Definir a macro conceção do RMD, de modo a garantir o cumprimento do DL 217/2015 e o alinhamento com idênticos sistemas europeus, com realce para o Corredor Atlântico;
2. Determinar anualmente os parâmetros variáveis do RMD, nomeadamente o valor financeiro dos atrasos, o teto financeiro, os patamares de atrasos ou a fixação dos objetivos;
3. Definir os canais de comunicação entre a IP e os Operadores (quem envia e quem recebe cada tipo de informação);
4. Decidir o funcionamento da própria CORMED;
5. Definir a constituição e o funcionamento da Arbitragem (ARMED) que tem por objetivo a resolução de diferendos na monitorização;
6. Definir as regras de difusão da informação;
7. Propor medidas de melhoria de desempenho que possam assumir carácter de compromisso por parte de cada empresa e avaliar posteriormente a sua concretização e os seus efeitos na melhoria do desempenho.

O CORMED tem a seguinte composição:

1. G.I. (IP) - deve promover a maximização de consensos, por uma via negocial que respeite a posição dos Operadores;
2. Empresas Ferroviárias - tem o direito de conhecer antecipadamente todas as iniciativas e de propor medidas que deverão ser apreciadas pelo CORMED;
3. Regulador (AMT) – observador com direito a obter todos os esclarecimentos solicitados.

O CORMED realizará no mínimo as seguintes reuniões:

1. Em março do ano N para análise do exercício do ano N-1;
2. Em julho do ano N para decisão sobre as alterações que deverão figurar no Diretório da Rede N+2.

A Arbitragem da monitorização de Desempenho (ARMED) tem como missão a decisão em tempo útil (máximo 10 dias úteis) sobre os diferendos no contraditório da monitorização. A ARMED deverá desenvolver critérios eficazes de decisão em casos sistemáticos.

O CORMED é responsável pela constituição e funcionamento da ARMED.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

5.8 EVOLUÇÃO DAS DAS TARIFAS

A evolução das tarifas a publicar nos Diretório da Rede de horários futuros está sujeita à apreciação e validação da AMT.

5.9 PROCESSO DE FATURAÇÃO

Os valores correspondentes à prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso são faturados mensalmente com base nas tarifas publicadas no Diretório da Rede e nos CK utilizados, de acordo com os dados registados pela gestão da circulação da IP.

Os valores correspondentes ao acesso às instalações de serviço e à prestação dos serviços adicionais e auxiliares são faturados de acordo com as tarifas publicadas no Diretório da Rede ou conforme os Contratos/Protocolos estabelecidos.

O prazo de pagamento das faturas é de 30 dias a contar da sua data de emissão.

A IP reserva-se no direito de aplicação de juros de mora, calculados à taxa legal em vigor à data do incumprimento do pagamento das faturas, de acordo com o prazo anteriormente definido.

As Empresas Ferroviárias podem, no prazo de 15 dias, fundamentadamente, apresentar à IP reclamação detalhada quanto a parte ou partes da fatura, tendo a IP 30 dias para, justificadamente, rever ou manter a fatura apresentada, tendo a reclamação efeitos suspensivos quanto ao prazo de pagamento.

6. OPERAÇÕES

6.1 INTRODUÇÃO

As Empresas Ferroviárias são obrigadas a cumprir a Regulamentação Técnica de Segurança do Caminho de Ferro, que se constitui o conjunto de documentos normativos utilizados na exploração ferroviária, e cuja aplicação e cumprimento suporta e garante a segurança da circulação na rede ferroviária nacional.

A instrução do IMT, I.P. n.º 1/2015 sobre Normas Técnicas de Segurança Ferroviária, constantes do Anexo I da referida Instrução, ficaram sob a gestão deste Instituto.

Os documentos regulamentares constantes no referido Anexo I, que ainda se mantenham em vigor, poderão ser fornecidos através de pedido devidamente identificado, endereçado ao Centro de Documentação do IMT pelo e-mail biblioteca@imt-ip.pt.

Os documentos constantes do Anexo II, Secção I – Regras, Procedimentos e Instruções sob a Gestão do Gestor da Infraestrutura - poderão ser fornecidos através de pedido endereçado a 1depreg@infraestruturasdeportugal.pt.

6.2 REGRAS OPERACIONAIS

Os documentos regulamentares relativos à Gestão da Circulação Ferroviária (operação) estão divididos em três categorias distintas:

- Normativo da União Europeia
 - O normativo europeu relativo à Gestão da Circulação Ferroviária está contido no Regulamento de Execução (EU) 2019/773 da Comissão de 16 maio de 2019 relativo à Especificação Técnica de Interoperabilidade (ETI) para o subsistema «exploração e gestão de tráfego» e nos respetivos Guias de Aplicação.
- Normativo Nacional
 - O normativo nacional relativo à Gestão da Circulação Ferroviária divide-se em duas subcategorias:
 - Legislação Nacional (nota dos DL mais relevantes)
 - Regulamentação do IMT
- Normativo do Gestor da Infraestrutura
 - O normativo do Gestor da Infraestrutura relativo à Gestão da Circulação Ferroviária divide-se em duas subcategorias:
 - Regulamentação do Gestor da Infraestrutura
 - Documentos de apoio à Operação

As Empresas Ferroviárias podem ainda estar sujeitas a obrigações decorrentes de outra legislação aplicável, nacional ou internacional, que eventualmente não se encontre identificada no Anexo 1.3.

6.3 MEDIDAS OPERACIONAIS

6.3.1 PRINCÍPIOS

A IP rege-se pelos princípios constantes na Regulamentação Técnica de Segurança do Caminho de Ferro no que respeita às atividades de gestão da circulação.

6.3.2 REGULAMENTAÇÃO DA OPERAÇÃO

A língua «operacional» da IP é o Português, sendo nessa língua que a IP elabora e distribui às Empresas Ferroviárias todos os documentos relativos exploração e gestão de tráfego. Caso as Empresas Ferroviárias não adotem a mesma língua «operacional» relativa à das informações

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

originalmente fornecidas, compete à Empresa Ferroviária mandar fazer as traduções necessárias ou fornecer notas explicativas noutra língua.

Para a gestão de todos os processos operacionais relacionados com a exploração ferroviária e a gestão de tráfego, é com base na Regulamentação Técnica de Segurança do Caminho de Ferro (e as restantes normas complementares) que a IP assegura a gestão da capacidade da infraestrutura assim como o comando e controlo da circulação ferroviária.

Todo esse conjunto de regulamentação é enunciado e atualizado semanalmente através da publicação de um “Índice dos textos regulamentares em vigor” (listagem exaustiva de todas as normas), o qual garante que a informação sobre as normas a observar a cada momento está correto. Este índice é endereçado a todos os atores do sistema ferroviário (GI e EFs a operar na RFN), incluindo o IMT e o GPIAAF (Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários).

No âmbito das operações transfronteiriças, estas são reguladas entre a IP e a ADIF, recorrendo ao disposto na IET 14 de 2020.

6.3.3 PERTURBAÇÕES DA CIRCULAÇÃO

Em caso de perturbação da circulação ferroviária resultante de falha técnica ou acidente, a IP em conformidade com o disposto legal, toma todas as medidas para restabelecer a situação normal, fazendo atuar os planos de contingência em vigor, e informa todos os organismos públicos interessados em caso de incidentes graves ou de séria perturbação da circulação ferroviária.

Perturbações que requeiram ação programada

Para a resolução de problemas que permitam uma programação de atividades, a IP informa as Empresas Ferroviárias, com a máxima antecedência possível, sobre os impactes associados.

A IP presta às Empresas Ferroviárias, tão cedo quanto possível, a seguinte informação:

- Canais afetados pela realização dos trabalhos
- Data de início e de fim dos trabalhos
- Previsíveis condicionamentos à circulação impostos pelos trabalhos
- Aumento esperado dos tempos de percurso, devido a reduções temporárias de velocidade
- Necessidade de cancelamento de canais e disponibilidade de canais alternativos

No caso de as Empresas Ferroviárias não aceitarem os canais alternativos indicados pela IP, os canais em causa serão cancelados.

Em todas as circunstâncias, a IP procurará minimizar os impactes na exploração, recorrendo sempre que possível a períodos que sejam menos prejudiciais para as empresas de transporte ferroviário.

Perturbações que requeiram ação imediata

Em caso de perturbação da circulação ferroviária resultante de falha técnica ou acidente, a IP adota todas as medidas necessárias para restabelecer a situação normal.

Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por uma falha que torne a infraestrutura temporariamente inutilizável, os canais atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema.

No caso de obstrução da via por material circulante, a IP assume a coordenação das atividades e dos recursos necessários para o desimpedimento da mesma.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

A IP pode exigir a qualquer Empresa Ferroviária que coloque à sua disposição os recursos adequados ao rápido restabelecimento da situação normal, mesmo que não seja a causadora direta da obstrução. As Empresas Ferroviárias que coloquem à disposição tais recursos para resolução de situações de obstrução causadas por terceiros terão o direito de ser ressarcidas dos custos dessa disponibilização, em termos a acordar casuisticamente e com intervenção da entidade causadora da obstrução, a qual suportará tais custos.

6.4 FERRAMENTAS PARA INFORMAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DE COMBOIOS

O TIS é a aplicação que permite a fácil visualização, via internet e em tempo real, dos comboios internacionais de mercadorias ao longo do seu itinerário.

Todos os dados relevantes são obtidos pelo sistema IP, bem como toda a informação dos diferentes Gestores de infraestrutura pertencentes a um comboio internacional desde a sua origem até ao seu destino final, podendo assim um comboio ser monitorizado.

As Empresas Ferroviárias e os Operadores de terminais também podem ter acesso ao TIS e podem integrar o Conselho Consultivo da RNE TIS. Todos os membros deste Conselho terão acesso a todos os dados TIS aos comboios que sejam seus, caso contrário serão necessários acordos.

O acesso ao TIS é gratuito e pode ser solicitado via RNE TIS Support.

Mais informação disponível em: <http://tis.rne.eu>.

7. INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7.1 INTRODUÇÃO

As Instalações de Serviço descritas neste capítulo e geridas pela IP respeitam ao disposto no Decreto-Lei 217/2015 em particular os seus artigos 13º e 27º artigo e o seu Anexo IV.

Na sequência da publicação do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão de 22 de novembro de 2017 sobre o acesso às instalações de serviços e aos serviços do setor ferroviário, as instalações de serviços são obrigadas a prestar um conjunto de informações identificadas no referido diploma.

Para dar resposta aos requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, a RailNetEurope (RNE) desenvolveu um modelo comum destinado a apoiar as entidades gestoras de instalações de serviços para a recolha e organização da informação obrigatória preconizada pelo referido regulamento. O modelo garante a cobertura integral dos requisitos do regulamento, permitindo aos gestores de instalações de serviços providenciarem uma resposta eficaz sob a forma de um Documento de Informação da Instalação de Serviços (DIIS). Este modelo pode ser consultado em:

http://rne.eu/wp-content/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf

O conteúdo do modelo é replicado no Anexo 7.1, sendo que a sua adoção não possui um carácter obrigatório, podendo as entidades gestoras das instalações de serviços desenvolver a sua própria solução de compilação e organização da informação requisitada pelo regulamento.

Complementarmente os gestores das instalações de serviço devem fornecer à IP um conjunto de informações básico, incluindo a designação, localização, contactos ou disponibilidade do Documento de Informação da Instalação de Serviços. Para maior eficiência na gestão deste processo, a IP está a ultimar uma aplicação a disponibilizar no seu website que permitirá a validação dos interlocutores das instalações de serviço e subsequente atualização direta das informações de que são responsáveis.

7.2 VISÃO GERAL DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

Nos Anexos 7.2.A e 7.2.B constam as principais instalações de serviços com ligação Rede Ferroviária Nacional, indicando-se a sua localização e entidade gestora.

7.3 INSTALAÇÕES DE SERVIÇO GERIDAS PELA IP

7.3.1 DISPOSIÇÕES GERAIS

A IP não define disposições gerais aplicáveis às instalações de serviço por si geridas.

7.3.2 ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS

7.3.2.1 Informações Gerais

A IP é gestora de todas as estações e apeadeiros da Rede Ferroviária Nacional.

O Anexo 2.3.3, disponível <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/diretorio-da-rede>, contém informação relevante sobre as características das estações e apeadeiros.

7.3.2.2 Serviços

De acordo com o ponto 2 do Anexo II do Decreto-Lei 217/2015, a IP disponibiliza os seguintes serviços nas estações de passageiros:

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

- a) Utilização de Estações e Apeadeiros;
- b) Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações;
- c) Consumos dos Equipamentos da Empresa Ferroviária em Áreas Comuns das Estações;
- d) Fornecimento de Informações de Natureza Comercial.

a) Utilização de Estações e Apeadeiros

Este serviço prestado em estações ou apeadeiros compreende nomeadamente a utilização das áreas afetas a salas de espera, a visualização de informações de viagem e as áreas que comportam os equipamentos técnicos aí instalados.

O Anexo 7.3.2 A apresenta as estações e apeadeiros, a sua classificação e a identificação das instalações operacionais ocupadas.

b) Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações

Este serviço compreende a disponibilização de instalações às Empresas Ferroviárias no conjunto de edifícios do complexo da estação, que estas podem ocupar exclusivamente para:

- Bilheteiras;
- Gabinetes de apoio ao cliente;
- Salas de apoio ao pessoal operacional.

Estas instalações são disponibilizadas às Empresas Ferroviárias livres de qualquer mobiliário ou equipamento.

A IP obriga-se a manter em bom estado de conservação a envolvente das instalações que venham a ser ocupadas, reparando as deteriorações ou avarias aí verificadas, nomeadamente no que se refere ao funcionamento das redes de infraestruturas.

Obrigações das Empresas Ferroviárias

Constituem obrigações das Empresas Ferroviárias:

- a) O respeito pelas regras de acesso e de utilização da instalação que lhe sejam notificadas pela IP;
- b) Os encargos com a instalação e utilização de telecomunicações, consumos de água e eletricidade, exceto quando se verifique partilha do fornecimento de água e eletricidade entre a Empresa Ferroviária e a IP, caso em que a IP definirá a repartição dos encargos;
- c) Facultar o acesso da IP, ou de quem esta designar, à instalação, para efeitos de vistoria;
- d) Manter a instalação em bom estado de manutenção e de conservação, devendo reparar prontamente as deteriorações ou avarias nelas verificadas, suportando os respetivos custos;
- e) Suportar os custos com a realização de benfeitorias, de obras de reparação, renovação e adaptação, bem como os respetivos projetos. As intervenções nestes espaços carecem de autorização prévia da IP, devendo a Empresa Ferroviária submeter os processos de alteração/remodelação, para análise e parecer da IP. As obras serão acompanhadas pela IP, quando da sua execução, pelo modo que esta entender adequado.
Estas obras ou benfeitorias efetuadas pela Empresa Ferroviária, na instalação ocupada poderão ingressar, gratuitamente, no domínio público ferroviário à medida da sua execução, não tendo a Empresa Ferroviária direito a qualquer indemnização, nem podendo exercer direito de retenção;
- f) Entregar, no final da ocupação, a instalação em bom estado de conservação, sem prejuízo das deteriorações decorrentes de uma normal utilização e a proceder à desocupação no prazo que for indicado pela IP;

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

- g) Todas as despesas com licenças, contribuições, impostos, taxas e multas quer recaiam sobre o exercício da atividade da Empresa Ferroviária no local ocupado, ainda que liquidados à IP, bem como quaisquer outras despesas ligadas à sua exploração;
- h) Todos os encargos com a limpeza e segurança do espaço ocupado;
- i) Celebrar e manter válidas apólices de seguros multirriscos e de responsabilidade civil relativas à ocupação das instalações, entregando cópia das mesmas à IP.

Celebração de Contratos

A ocupação das instalações será regulada por Contrato a celebrar entre a IP e a Empresa Ferroviária, no qual serão complementados os princípios constantes no Diretório da Rede, com especial destaque para a duração da ocupação. Estes contratos podem ser celebrados em qualquer altura.

Regime transitório aplicável às ocupações pendentes de contratualização

Nas ocupações antigas que não se encontrem ainda contratualizadas, continuam a aplicar-se integralmente as disposições contidas no Diretório da Rede, incluindo as obrigações de pagamento. Nestas situações excecionais, aplica-se transitoriamente o seguinte processo:

Entidade	Fase	Prazo limite *
Empresa Ferroviária	Requisição por escrito do pedido de (continuação da) ocupação	120 dias
IP	Comunicação por escrito da aceitação ou rejeição da (continuação da) ocupação	90 dias

* contado como antecedência mínima em relação à data de entrada em vigor do Horário Técnico

Nas situações em que a IP rejeite a requisição da ocupação das instalações, nos termos acima referidos, não advém à Empresa Ferroviária o direito a qualquer indemnização.

Sempre que se verifique um incumprimento grave das obrigações da Empresa Ferroviária, a IP poderá em qualquer momento proceder à desocupação das instalações.

c) Consumos dos equipamentos da Empresa ferroviária em áreas comuns das estações

A IP pode possibilitar a instalação de equipamentos de apoio à atividade comercial da Empresa Ferroviária nas áreas comuns das estações, nomeadamente:

- Máquinas de venda de bilhetes;
- Equipamentos de controlo de acessos;
- Equipamentos informativos.

A Empresa Ferroviária deve requerer, por escrito, a necessária autorização para instalação destes equipamentos, com indicação das suas características e localização pretendida.

A instalação fica dependente de autorização da IP, que estabelecerá as condições aplicáveis.

A Empresa Ferroviária ficará responsável pelos custos associados aos consumos dos equipamentos instalados.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

d) Fornecimento de informações de natureza comercial

Mediante solicitação da Empresa Ferroviária, a IP poderá fornecer informações de natureza comercial aos passageiros, nomeadamente:

- a) Informação sobre a existência de serviço de bar a bordo;
- b) Informação sobre a aceitação de determinados tipos de títulos de transporte;
- c) Informações especiais acerca de determinados eventos;
- d) Informação detalhada sobre as paragens intermédias;
- e) Informação de enlaces e ligações a outros meios de transporte.

Estas informações poderão ser difundidas através de mensagens de teleindicação, anúncios automáticos de voz ou anúncios de viva voz.

No Anexo 7.3.2 D são indicados os locais em que a IP está em condições de prestar este serviço.

A prestação deste serviço será efetivada após a apresentação da correspondente requisição (nomeadamente através da aplicação eServiços), sendo condicionada à capacidade disponível.

Cada solicitação terá uma validade máxima de 30 (trinta) dias, após a primeira difusão.

7.3.2.3 Descrição das Estações de Passageiros

A instalação de serviço definida no Diretório da Rede como estação de passageiros corresponde exclusivamente às áreas afetas ao serviço público de gestão da infraestrutura.

Estas instalações de serviço encontram-se classificadas em 4 níveis – A, B, C e D. Tal classificação, que é igualmente aplicável à tarifação de utilização de estações e apeadeiros e de disponibilização de instalações operacionais no complexo das estações, assenta nos seguintes critérios e respetivas ponderações:

- C1 - Fluxo de Passageiros, relacionado com o volume de passageiros com origem e destino na estação;
- C2 – Serviço Ferroviário Oferecido, associado à diversidade de serviços ferroviários prestados;
- C3 – Nível de Intermodalidade, como medida de disponibilidade e condições de transportes complementares ao serviço ferroviário;
- C4 – Relevância, através de critérios relacionados com a abrangência e alcance da estação.

7.3.2.4 Tarifas

a) Utilização de Estações e Apeadeiros

A utilização de estações é tarifada em função das paragens comerciais efetuadas por cada circulação, de acordo com a tipologia de estação, onde a paragem comercial ocorre:

Tipo de Estação	Tarifa / Paragem comercial (€)
A	0,76
B	0,54
C	0,23
D	0,06

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

b) Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações

A disponibilização das instalações operacionais no complexo em cada uma das estações é tarifada em função das áreas ocupadas de acordo com a tipologia de estação, independentemente do tipo de ocupação.

Tipo de Estação	Tarifa mensal / m2 (€)
A	2,25
B	1,60
C	0,87
D	0,24

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

c) Consumos dos equipamentos da Empresa Ferroviária em áreas comuns das estações

A tarifa aplicável corresponde aos consumos dos equipamentos das Empresas Ferroviárias instalados em áreas comuns das instalações de serviço.

d) Fornecimento de informações de natureza comercialMensagens difundidas por teleindicação

A prestação de serviço corresponde a 20 minutos para a inserção em sistema + 20 minutos para a sua retirada, o que totaliza 40 minutos para cada operação solicitada, para determinado comboio e período, a qual será cobrada de acordo com o valor de mão-de-obra de um Operador de Comando Ferroviário.

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço é de 20,03€, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado. Por solicitação entende-se todo e qualquer pedido que implique a introdução de nova mensagem, ainda que de igual conteúdo mas em idioma diferente, ou a alteração de mensagens já existentes no sistema.

A entrada em vigor de novo horário técnico anual implica a formalização de novas solicitações, que serão objeto de faturação.

Cada solicitação terá uma validade máxima de 30 (trinta) dias, após a primeira difusão.

Anúncios de voz

A prestação de serviço corresponde a 90 segundos, por anúncio/mensagem na estação, a qual será cobrada de acordo com o valor de mão-de-obra de um Operador de Comando Ferroviário.

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço por anúncio é de 0,75€, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

A entrada em vigor de novo horário técnico anual implica a formalização de novas solicitações, que serão objeto de faturação.

Cada solicitação terá uma validade máxima de 30 (trinta) dias, após a primeira difusão

7.3.2.5 Condições de Acesso

O direito de acesso a estas instalações é limitado às Empresas Ferroviárias.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

7.3.2.6 Alocação de Capacidade

Os pedidos de serviços apresentados pelas Empresas Ferroviárias serão respondidos de forma não discriminatória.

7.3.3 TERMINAIS DE MERCADORIAS

A IP assegura a gestão dos terminais ferroviários de mercadorias da Bobadela e de Leixões, onde são assegurados um conjunto de serviços que permitem a transferência modal, entre a Ferrovia e a Rodovia, de mercadorias acondicionadas em Unidades de Transporte Intermodal.

Os serviços prestados nestes terminais encontram-se enunciados no Documento de Informação da Instalação de Serviços para os Terminais Ferroviários de Mercadorias da Bobadela e de Leixões em <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede/ferroviaria/terminais-de-mercadorias>.

7.3.4 ESTAÇÕES DE TRIAGEM E INSTALAÇÕES DE FORMAÇÃO DAS COMPOSIÇÕES INCLUINDO INSTALAÇÕES DE MANOBRA

A IP não dispõe de nenhuma estação exclusivamente dedicada a triagem ou formação de composições, incluindo instalações de manobra.

7.3.5 FEIXES DE RESGUARDO

A IP não dispõe de nenhuma instalação de serviço exclusivamente dedicada a feixes de resguardo.

7.3.6 INSTALAÇÕES DE MANUTENÇÃO

A IP não dispõe de nenhuma instalação dedicada a manutenção de material circulante.

7.3.7 OUTRAS INSTALAÇÕES TÉCNICAS, INCLUINDO INSTALAÇÕES DE LIMPEZA E DE LAVAGEM

A IP não dispõe de outras instalações Técnicas.

7.3.8 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, MARÍTIMAS E FLUVIAIS

A IP não dispõe de nenhuma instalação portuária, marítima e fluvial.

7.3.9 MEIOS DE SOCORRO

7.3.9.1 Informações Gerais

Os meios de socorro ferroviário da IP encontram-se previstos na ICET 296 – Planos de Emergência Específicos e quantificados no seu Anexo 1 – Socorro Ferroviário.

7.3.9.2 Serviços

Para a prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, realizada nos termos previstos no artigo 54º do Decreto-Lei nº 217/2015, a IP tomará todas as medidas e disponibilizará os meios necessários para restabelecer a situação normal, podendo para o efeito utilizar os seguintes recursos, conforme exposto na IET 96 – Plano de Emergência Geral, particularizado na ICET 296 – Planos de Emergência Específicos e quantificado no seu Anexo 1 – Socorro Ferroviário:

- a) Meios ferroviários ou rodoviários de socorro que a IP assegura em regime de contingência e prontidão;

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

- b) Meios adequados da Empresa Ferroviária que permitam com maior eficiência o restabelecimento da situação normal.

Meios ferroviários ou rodoviários de socorro da IP

A IP garante a disponibilização de meios de socorro em regime de contingência e prontidão.

A mobilização e operacionalização destes meios, implica atividades de natureza variável, que não se encontram abrangidas pelo regime de contingência e prontidão, pelo que os respetivos custos serão imputados à(s) entidade(s) responsável(eis) pela falha técnica ou acidente, após o apuramento final das responsabilidades.

Meios da Empresa Ferroviária

Sempre que a IP exigir às Empresas Ferroviárias os recursos adequados ao restabelecimento da situação normal, estes serão compensados financeiramente, independentemente do processo de apuramento de responsabilidades, devendo para o efeito fundamentar detalhadamente os custos incorridos.

7.3.9.3 Descrição de Instalação de Socorro Ferroviário

Os meios de socorro ferroviário encontram-se descritos no Anexo 1 da ICET296.

7.3.9.4 Tarifas

O valor aplicável à mobilização e operacionalização dos meios de socorro depende de atividades de natureza variável cujo valor só pode ser determinado após a conclusão do incidente.

Estes custos variáveis respeitam à mobilização dos meios de socorro da IP e à utilização da infraestrutura para a qual se aplica a tarifa de Marchas em cada troço percorrido, conforme a tabela do ponto 5.3.

No caso da prestação do socorro ferroviário ser assegurada por uma Empresa Ferroviária, os custos incorridos pela operação do socorro e a utilização da infraestrutura, para a qual se aplica a tarifa de Marchas em cada troço percorrido, serão imputados à(s) entidade(s) responsável(eis) pela falha técnica ou acidente, após o apuramento final das responsabilidades.

7.3.9.5 Condições de Acesso

O direito de acesso é limitado às Empresas Ferroviárias.

7.3.9.6 Alocação de Capacidade

A IP garante a disponibilização de meios de socorro em regime de prontidão e de forma não discriminatória.

7.3.10 INSTALAÇÕES DE REABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS

A IP não dispõe de nenhuma estação exclusivamente dedicada ao reabastecimento de combustíveis.

1ª Adenda do Diretório da Rede 2022

7.3.11 PLACAS GIRATÓRIAS E TOMADAS DE ÁGUA

7.3.11.1 Informações Gerais

Estas instalações da IP visam o estabelecimento das condições necessárias e suficientes para a operação sazonal do comboio histórico na Linha do Douro

7.3.11.2 Serviços

A IP disponibiliza Placas Giratórias nas estações da Régua e Tua e Tomadas de Água nas estações da Régua, Tua e Pinhão para a realização do Comboio Histórico a Vapor na Linha do Douro.

7.3.11.3 Descrição das Placas Giratórias e Tomadas de Água

O detalhe das atividades operacionais associadas a este serviço é parte integrante dos documentos regulamentares, Placa da Estação da Régua – Ponto 6.4 da Parte 5 ao Anexo 3 à IS 2 e Placa Giratória da Estação do Tua – 2º Adtº à Parte 3 ao Anexo 4 à IS 2, os quais especificam as tarefas e procedimentos relacionados com a sua utilização.

7.3.11.4 Tarifas

O valor unitário para a utilização dos equipamentos específicos do comboio histórico é de 33,66€ por comboio, ao qual acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

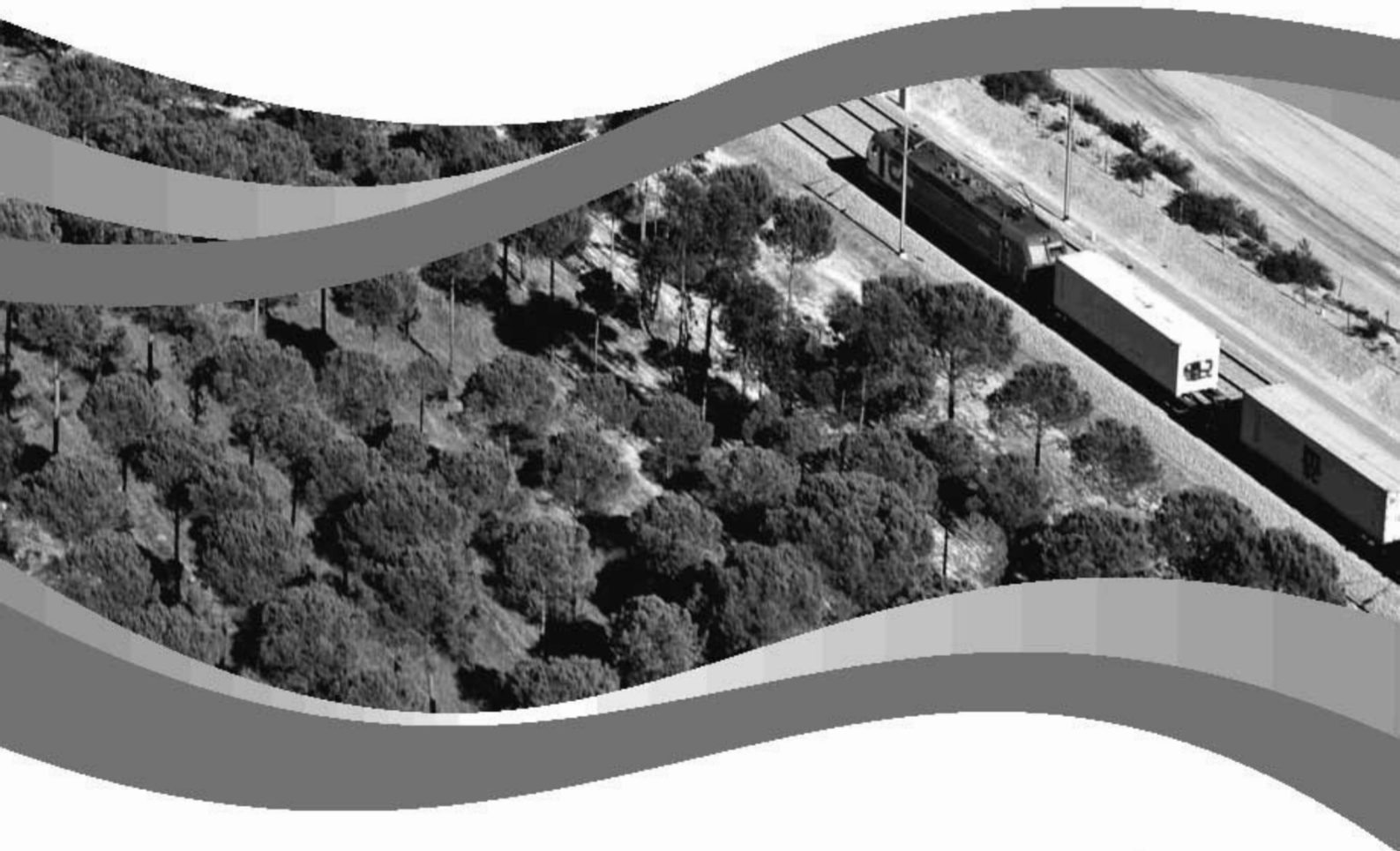
Os consumos de água das tomadas de água são por conta das Empresas ferroviárias e serão objeto de cobrança específica.

7.3.11.5 Condições de Acesso

O direito de acesso é limitado às Empresas Ferroviárias.

7.3.11.6 Alocação de Capacidade

A prestação deste serviço às Empresas ferroviárias será efetivada após a apresentação das correspondentes requisições (nomeadamente através da aplicação eServiços).



DIRETÓRIO DA REDE
2022
ANEXOS

Anexo 1.3 – Legislação Relevante

Os principais documentos legislativos que direta ou indiretamente, influem no conteúdo deste Diretório da Rede, são enunciados abaixo:

Os principais documentos legislativos que direta ou indiretamente, influem no conteúdo deste Diretório da Rede, são enunciados abaixo:

Lei 10/90, de 17 de março (alterada pela Lei 3-B/2000, de 4 de abril) - Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres.

Decreto-Lei nº 116/92, de 20 de junho (alterado pelo Decreto-Lei nº 274/98, de 5 de setembro), que contém a definição da Rede Ferroviária Nacional.

Decreto-Lei nº 104/97, de 29 de abril (alterado pelos Decretos-Leis 394-A/98, de 15 de dezembro, e 270/2003, de 28 de outubro), que procede à criação da REFER, revogado pelo DL 91/2015 com exceção do nº 1 do artigo 1º e do artigo 5.

Despacho 1094/98 (2ª série) (publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 15, de 19 de janeiro de 1998) respeitante às condições de segurança de exploração nos transportes coletivos regulares de passageiros tornado extensivo à REFER nos termos do Despacho 4344/2000 (2ª série), publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 46, de 24 de fevereiro de 2000.

Despacho conjunto 261/99, de 5 de março, relativo à constituição do estabelecimento da concessão CP.

Regulamento 18/2000, relativo à autorização de circulação de material circulante em exploração.

Portaria 1455/2001, de 28 de dezembro, relativa aos termos da verificação da conformidade dos vagões construídos antes de 1 de janeiro de 1997.

Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de outubro (retificado pela Declaração de Retificação 26/2003, de 27 de dezembro e alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 151/2014, de 13 de outubro), na parte mantida em vigor pelo Decreto-Lei nº 124-A/2018

Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário.

Portaria 167/2004, de 18 de fevereiro, relativa ao modelo de certificado de segurança a obter pelas empresas de transporte ferroviário.

Decreto-Lei nº 78/2005, de 13 de Abril, que estabelece as novas bases da concessão do eixo ferroviário norte-sul, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 138-B/2010, de 28 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 177/2007, de 8 de Maio, que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/50/CE que altera a Diretiva n.º 96/48/CE relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Diretiva n.º 2001/16/CE, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário convencional, no respeitante ao regime jurídico da realização da interoperabilidade do sistema ferroviário convencional no território nacional.

Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, e, parcialmente, a Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade. Altera e república o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro.

Portaria n.º 1543/2007, de 6 de dezembro, que aprova o Regulamento das Cisternas de Transporte Rodoviário e Ferroviário.

Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro (alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 151/2014), que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/49/CE, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva n.º 95/18/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação de segurança.

Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março (alterado e republicado pelo decreto-lei 124-A/2018) que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens.

Decreto-Lei n.º 191/2008, de 25 de Setembro, o qual procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, e à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2007/32/CE, da Comissão, de 1 de Junho, que altera o anexo VI da Diretiva 96/48/CE, do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e o anexo VI da Diretiva 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de Junho, (alterado e republicado pelo decreto-lei 124-A/2018) que aprova o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., bem como os respetivos Estatutos, e autoriza a autonomização da atividade do transporte de mercadorias, revogando o Decreto-Lei n.º 109/77, de 25 de Março, que aprovou os Estatutos da Caminhos de Ferro Portugueses, E. P.

Regulamento n.º 442/2010, de 17 de maio, que estabelece os procedimentos de emissão de autorizações de segurança a empresas responsáveis pelo exercício da atividade de gestão da infraestrutura ferroviária.

Regulamento n.º 443/2010, de 17 de maio, que estabelece os procedimentos de emissão de certificados de segurança a empresas prestadoras de serviços de transporte ferroviário.

Regulamento n.º 444/2010, de 17 de maio, que estabelece os procedimentos de autorizações a entidades estabelecidas em Portugal - organismos notificados - para avaliação da conformidade de componentes e subsistemas no âmbito da interoperabilidade ferroviária e no âmbito das instalações por cabo.

Decreto-Lei n.º 20/2010, de 24 de março, que procede à liberalização da prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros na infraestrutura ferroviária nacional e define as respetivas regras de acesso, procedendo à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva 2007/58/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de Abril, retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2010, de 28 de Junho e pelo Decreto-Lei n.º 206-A/2012, de 31 de agosto, que regula o transporte terrestre, rodoviário e ferroviário, de mercadorias perigosas, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2006/90/CE, da Comissão, de 3 de Novembro, e a Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro.

Decreto-Lei n.º 62/2010, de 9 de junho, que altera os indicadores comuns de segurança e os métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes ferroviários, procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, e transpõe a Diretiva 2009/149/CE, da Comissão, de 27 de novembro.

Deliberação n.º 1036/2010, 16 de junho, que estabelece as condições de reconhecimento das entidades formadoras e de aprovação dos cursos de formação para conselheiros de segurança e condutores de veículos de mercadorias perigosas, bem como os demais requisitos a serem observados nessa mesma formação.

Decreto-Lei n.º 138-B/2010, de 28 de dezembro, o qual procede à revisão das bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril.

Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de Fevereiro, que estabelece as condições técnicas que contribuem para o aumento da segurança do sistema ferroviário e de circulação segura e sem interrupção de comboios, transpõe as Diretivas n.ºs 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho, 2008/110/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, e 2009/131/CE, da Comissão, de 16 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 41/2014, de 18 de março que transpõe a Diretiva 2013/9/EU, e pelo Decreto-Lei n.º 179/2014, de 18 de dezembro, que transpõe a Diretiva n.º 2014/38/EU

Lei n.º 16/2011 de 3 de maio Lei n.º 16/2011, de 3 de maio que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, alterada pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 24/2017, de 1 de março.

Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto que transpõe a Diretiva 2011/18/EU, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, procedendo à primeira alteração do Decreto-Lei n.º 27/2011.

Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, que aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Regulamento de execução (EU) N.º 869/2014 da Comissão, de 11 agosto de 2014, relativo aos novos serviços de transporte ferroviário de passageiros.

Regulamento de execução (EU) N°870/2014 da Comissão, de 11 agosto de 2014, relativo aos critérios aplicáveis aos Candidatos a capacidade de infraestrutura ferroviária.

Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Regulamento (EU) 1305/2014, da Comissão, de 11 de dezembro de 2014 relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema “aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias” do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n° 62/2006

Decisão (EU) 2015/14, de 5 de janeiro de 2015 que altera a decisão 2012/88/UE relativa à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu

Decreto-Lei n° 91/2015, de 29 de maio, relativo à fusão da Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E com as Estradas de Portugal, S.A. e criação de uma única empresa denominada Infraestruturas de Portugal. Este Decreto-Lei revoga o Decreto-Lei 104/97, de 29 de abril, alterado pelos Decretos-lei n°394-A/98 de 15 de dezembro, 270/2003, de 28 de outubro, 95/2008, de 6 de junho, e 141/2008, de 22 de julho, com exceção do n°1 do artigo 1º, no que respeita à criação da REFER, E.P.E., e do artigo 5º.

Decreto-Lei n° 138/2015, de 30 de junho que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º2014/82/EU, a qual respeita aos conhecimentos profissionais gerais, aos requisitos médicos e aos requisitos relativos à carta de maquinista.

Decreto-Lei n° 216/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/106/UE, da Comissão, de 5 de dezembro de 2014, que altera os anexos V e VI da Diretiva n.º 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa às condições a cumprir para se realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário, transposta para o direito interno pelo Decreto -Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelos Decretos - Leis n.ºs 182/2012, de 6 de agosto, 41/2014, de 18 de março, e 179/2014, de 18 de dezembro.

Decreto-Lei n° 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/34/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, revogou a Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, a Diretiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e a Diretiva n.º 2001/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança, as quais foram transpostas para a ordem jurídica nacional pelo Decreto -Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, que constituiu o principal quadro disciplinador destas matérias no setor do transporte ferroviário.

Regulamento de Execução (EU) 2015/909 da Comissão, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, para efeitos da fixação das taxas do pacote mínimo de acesso e das taxas de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço.

Regulamento (EU) 2015/924, da Comissão, de 8 de junho de 2015 que altera o Regulamento (EU) n° 321/2013 da Comissão relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema “material circulante – vagões de mercadorias” do sistema ferroviário da União Europeia.

Regulamento (EU) 2015/995, da Comissão, de 8 de junho de 2015 que altera a Decisão 2012/757/EU relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema “exploração e gestão do tráfego” do sistema ferroviário da União Europeia.

Regulamento de Execução (EU) 2015/1100, da Comissão, de 7 de julho de 2015 relativo às obrigações de prestação de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário

Regulamento de Execução (EU) 2016/545 da Comissão, relativo aos procedimentos e critérios referentes aos acordos-quadro de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária.

Decreto-Lei n° 36/2017, de 28 de março: – Cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF) e define a respetiva missão, atribuições e organização interna.

Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros (Texto relevante para efeitos do EEE)

Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (suplemento): – Transpõe para o ordenamento interno a Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária.

Regulamento de Execução (UE) n.º 2019/774 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 no que respeita à aplicação da especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído» aos vagões de mercadorias existentes.

Regulamento n.º 910/2019 da AMT, de 28 de novembro de 2019, relativo ao Equilíbrio Económico em contratos de serviço público de transporte ferroviário.

Regulamento (EU) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de outubro, que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável no contexto da pandemia de COVID-19.

Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro de 2020, que transpõe parcialmente a Diretiva (EU) 2016/798, relativa à segurança ferroviária. Revoga parcialmente o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro.

Anexo 2.1 – Quadro Resumo das Características da Infraestrutura

Rede de Via Larga																																																			
Linhas, Ramais e Condições	Extensão (kms)	Tipologia das Vias			Gabaritos					Cargas Máximas							Regimes de Exploração						Sistemas Controlo Velocidade		Comunicações Solo-Comboio				Eletrificação		Patamares de velocidade																				
		Va única	Va dupla	Va múltipla	Ptb+ (CPB+)	Ptb (CP B)	CRC- linha de cascals	Ptc	Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Camionamento Automático Puro (RCAP)	Camionamento Automático Puro (RCAP)*	Camionamento Interpostos (RCI)	Camionamento Automático c/ Sinais Avançados (RCASA)	Camionamento Telefónico (RCT)	Manobras	Regime de Exploração Simplificado (RES)	Tipo Ericab	Frenagem aut.	RSC c/fr. dados	GSM-R	GSM-P	RSC s/fr. dados	25 5000 V	1 500 V	A16-50 km/h	Entre 50 e 90 km/h	Entre 90 e 120 km/h	Entre 120 e 160 km/h	Entre 160 e 220 km/h														
Minho	133,6	92,4	38,7	2,4	131,0	2,6				128,7							41,1		42,7							133,6			41,1						133,6			4,5	6,2	122,9											
S. Gemil	3,8		3,8		3,8					3,8							3,8									3,8			3,8						3,8		3,8														
Braga	15,5		15,5		15,5					15,5							15,5									15,5			15,5						15,5																
Leixões	18,9		18,9		18,9					18,9							18,9		18,9							18,9			18,9						18,9			18,9													
Douro	164,4	126,9	37,6		164,4						57,3						37,6					126,9				37,6			37,6						37,6			51,5			127,6	36,8									
Norte	336,1		305,6	30,5	336,1					336,1							336,1								336,1			336,1							336,1			31,5			3,7	118,2	214,2								
Guimarães	30,5	30,5			30,5					30,5							8,0		17,1	13,4					30,5			30,5						30,5																	
Beira Alta	201,9		194,6	7,3	201,9					201,9							8,0		50,2	143,6					201,9			201,9						201,9																	
Lousã	1,7		1,7							1,7							1,7								1,7			1,7															1,7								
Alfarelos	14,7		14,7			14,7					14,7						1,7		7,5		7,1				1,7			1,7																							
Oeste	197,4	194,9	2,5		46,3	151,1				189,4							2,5								194,9																				14,7						
Tomar	14,8		14,8			14,8				14,8															14,8																										
Beira Baixa	239,1	239,1			160,7	78,4				43,4							193,3		45,9					239,1			126,2		117,3						239,1										239,1						
Beiras	1,6		1,6			1,6				1,6							1,6							1,6			1,6			1,6																					
Leste	140,7	140,7				130,0		10,7		140,7													140,7																												
Sintra	27,5		16,4	11,1	24,4	3,1				27,5							27,508**								27,5			27,5																							
Cintura	11,3		2,4	5,2	3,7	11,3				11,3							8,9		1,4					10,3			10,3																								
Cascais	25,5		25,5							25,5							25,5																																		
Vendas Novas	69,4	69,4			69,4					69,4							5,7		63,6					69,4			69,4			25,5							25,5														
Alentejo	166,3	135,9	30,4		75,0	91,3				166,3							30,4		16,5	54,8	64,6				101,7			68,2		33,6					101,7																
Funcheira	2,4		2,4			2,4				2,4							2,4								2,4			2,4																							
Sul	272,5	202,8	69,7		243,5	29,1				272,5							66,6		185,8	20,1				272,5			272,5																								
V. Alcácer	28,8		28,8			28,8				28,8															28,8			28,8																							
L. Sines	50,7		50,7			50,7				50,7															50,7			50,7																							
Évora	36,3		36,3			26,0	10,2			36,3					10,2				5,4	20,6	10,2				36,3			26,0																							
Algarve	139,9	139,9			38,1	101,8				139,9				45,3	25,3									139,9			139,9			38,1																					
Poceirão	8,2		2,8	5,4		8,2				8,2							8,2																																		
Ermidas	0,9		0,9			0,9				0,9																																									
Verride	2,8		2,8			2,8				2,8																																									
Agualva	2,0		2,0			2,0				2,0																																									
Aguas Moura	3,7		3,7			3,7				3,7																																									
Bombel	3,1		3,1			3,1				3,1																																									
Xabregas	1,7		1,7			1,7				1,7																																									
Sete Rios	3,1		3,1			3,1				3,1																																									
Lourçal	5,5		5,5			5,5				5,5																																									
Figueira Foz	1,9		1,9			1,9				1,9																																									
Matinha	2,8		2,8			2,8				2,8																																									
Norte Setil	1,0		1,0			1,0				1,0																																									
Neves Corvo	31,2		31,2			31,2				31,2																																									
Petrogal/Asf.	3,5		3,5			3,5				3,5																																									
EDP-Cinzas	1,7		1,7			1,7				1,7																																									
Sado-Sapeç	1,3		1,3			1,3				1,3																																									
Siderurgia N.	3,7		3,7			3,7				3,7																																									
T.M. Fundação	0,6		0,6			0,6				0,6																																									
Plataf. Cacia	1,6		1,6			1,6				1,6																																									
Porto Aveiro	8,8		8,8			8,8				8,8																																									
Colpor	0,6		0,6			0,6				0,6																																									
Celbi	0,5		0,5			0,5				0,5																																									
Soporcel	1,4		1,4			1,4				1,4																																									

Rede de Via Estreita																																						
Linhas, Ramais e Condições	Extensão (kms)	Tipologia das Vias			Gabaritos				Cargas Máximas							Tipos de Cantoneamento					Sistemas de Controlo de Velocidade		Radio Solo-Comboio			Eletrificação		Parâmetros de velocidade										
		Via Única	Via Dupla	Via múltipla	PTb+ (CFB+)	PTb (CFB)		Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Cantoneamento Automático Puro (RCAP)	Cantoneamento Automático Puro (RCAP)*	Cantoneamento Interpostos (RCI)	Cantoneamento Automático Básico Avançado (RCASA)	Cantoneamento Telefónico (RCT)	Regime de Exatidão Simplificada (RES)	Sistema Informatizado Simplificado de	Tipo Ercab	Frenagem aut	RSC c/fr.dados	GSM-R	GSM-P	RSC s/fr.dados	25.5000 V	1500V	A# 50 km/h	Entre 50 e 90 km/h	Entre 90 e 120 km/h	Entre 120 e 160 km/h	Entre 160 e 220 km/h		
Vouga	95,9	95,9					95,9														95,9												95,9					
TOTAL	95,9	95,9					95,9														95,9												95,9					

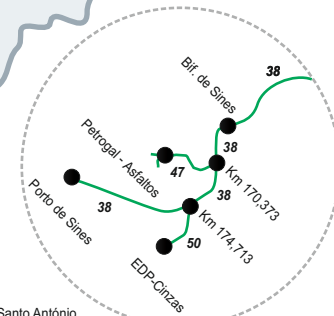
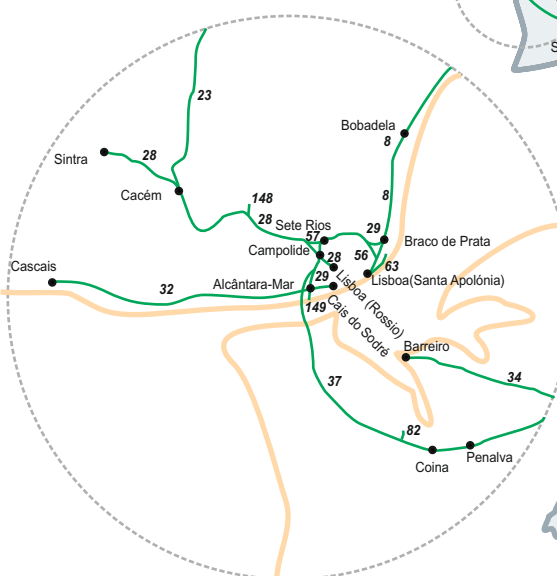
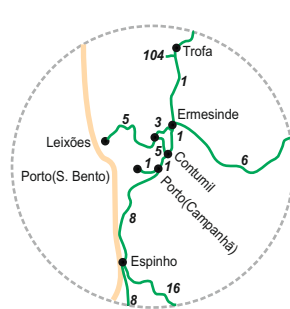
NOTA : Este quadro contém arredondamentos, pelo que poderão existir ligeiras diferenças relativamente aos registos oficiais da IP



Linhas e Ramais com Tráfego Ferroviário

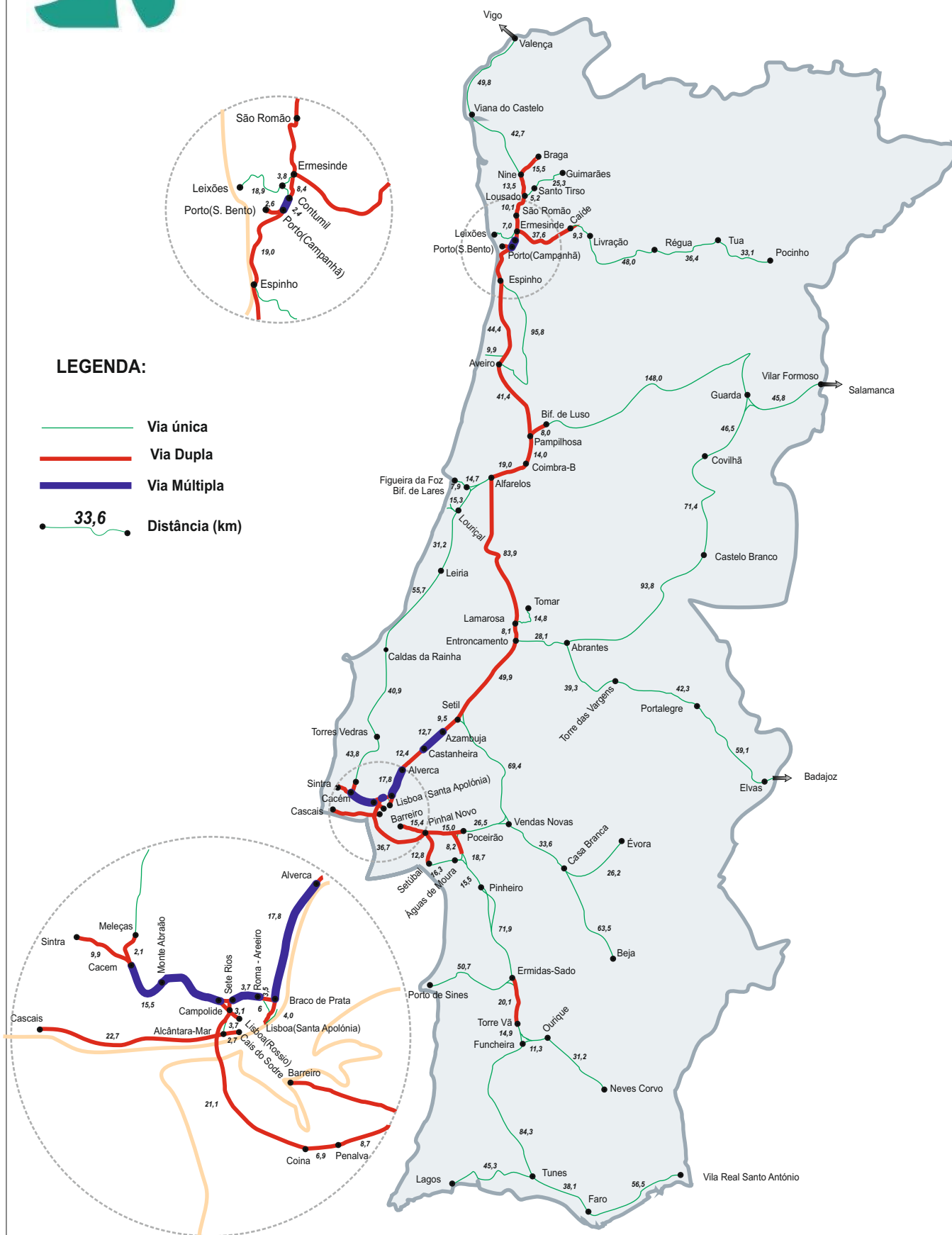
LEGENDA:

- 1 Linha do Minho
- 3 Conc. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 16 Linha do Vouga
- 20 Linha da Beira Alta
- 21 Ramal da Lousã
- 22 Ramal de Alfaielos
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa(1)
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cintura
- 32 Linha de Cascais
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha do Alentejo
- 37 Linha do Sul
- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 45 Linha do Algarve
- 46 Conc. de Poceirão
- 47 Ramal Petrogal/Asfaltos
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 50 Ramal da EDP-Cinzas
- 52 Conc. de Verride
- 53 Conc. de Aqualva
- 54 Conc. de Aguas de Moura
- 55 Conc. de Bombel
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sete Rios
- 58 Ramal do Loureiro
- 63 Linha da Matinha
- 64 Ramal Sado-Sapéc
- 68 Variante de Alcácer
- 69 Conc. Norte Setil
- 79 Ramal Neves Corvo
- 82 Ramal da Siderurgia Nacional
- 83 Ramal do Terminal de Mercadorias do Fundão
- 84 Ramal da Plataforma de Cacia
- 87 Ramal da Celbi
- 88 Ramal da Soporcel
- 90 Ramal do Porto de Aveiro
- 104 Ramal da Colpor
- 148 Ramal Amadora-Sorefame
- 149 Ramal Lisconte
- 170 Ramal Ramalhal-Valouro
- 186 Conc. das Beiras





Tipologia das Vias e Distâncias

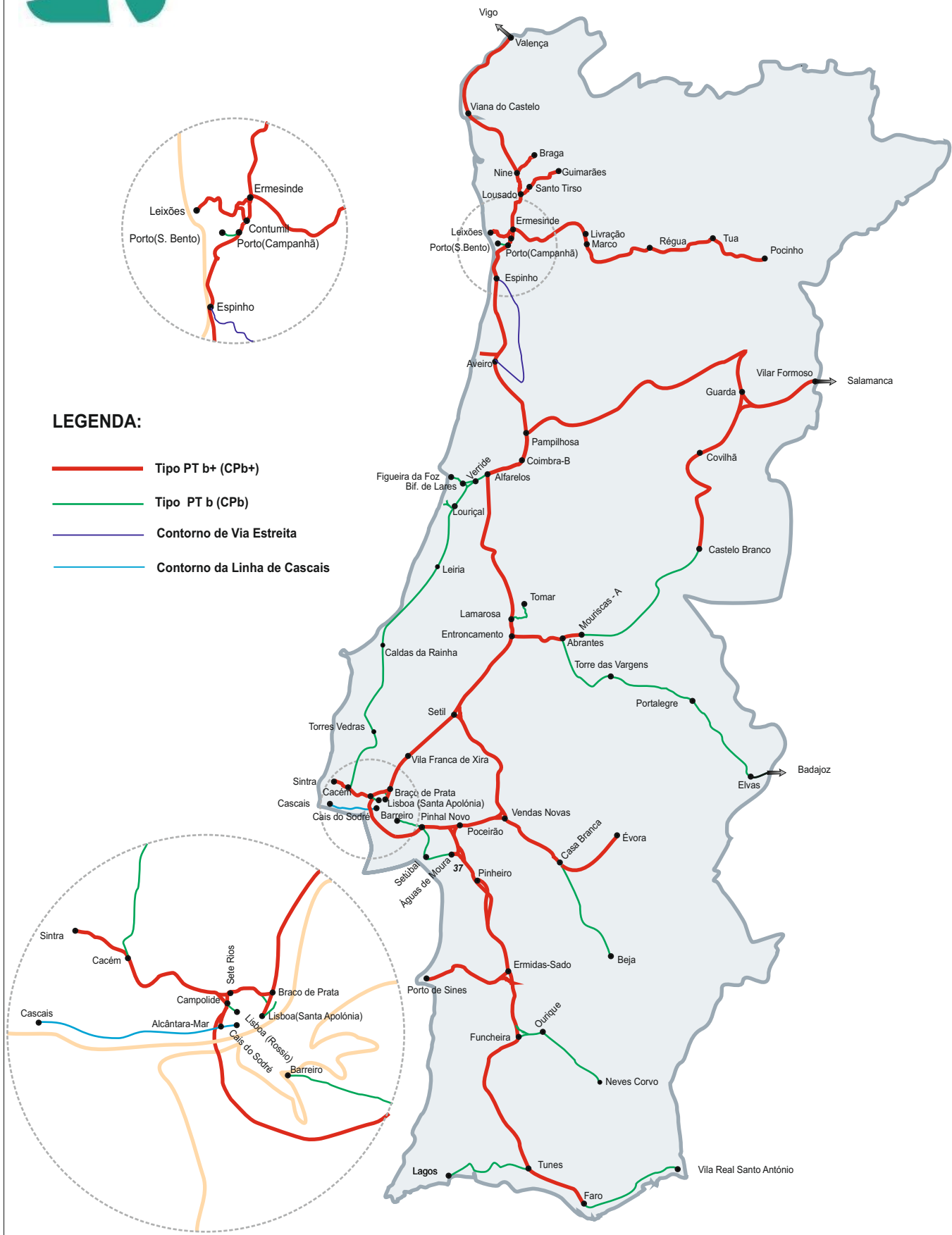


Anexo 2.3.3 – Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

O Anexo 2.3.3 é parte integrante do Diretório da Rede encontrando-se disponível em <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/diretorio-da-rede> para melhor qualidade de leitura.

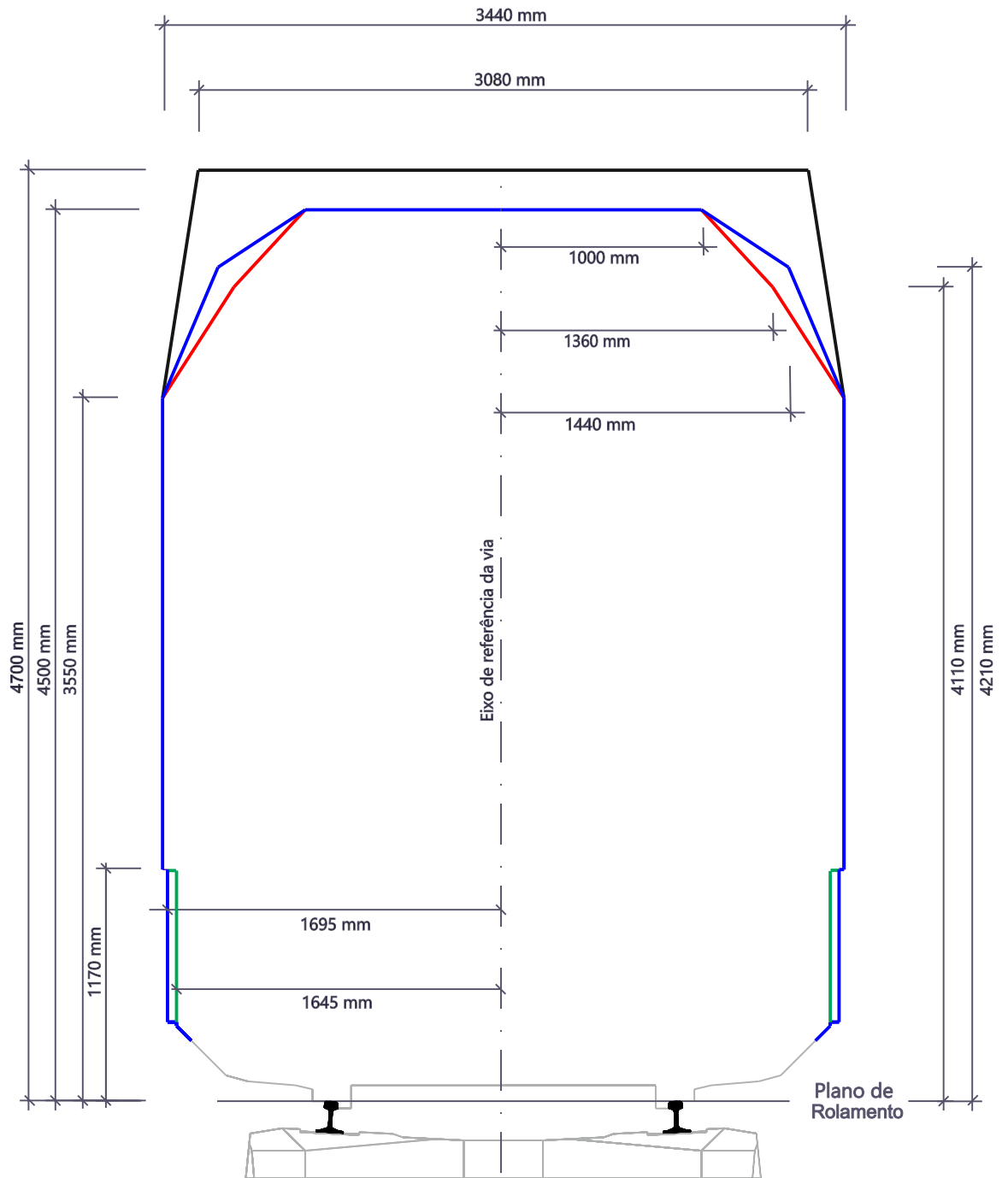


Contorno de Referência Cinemático





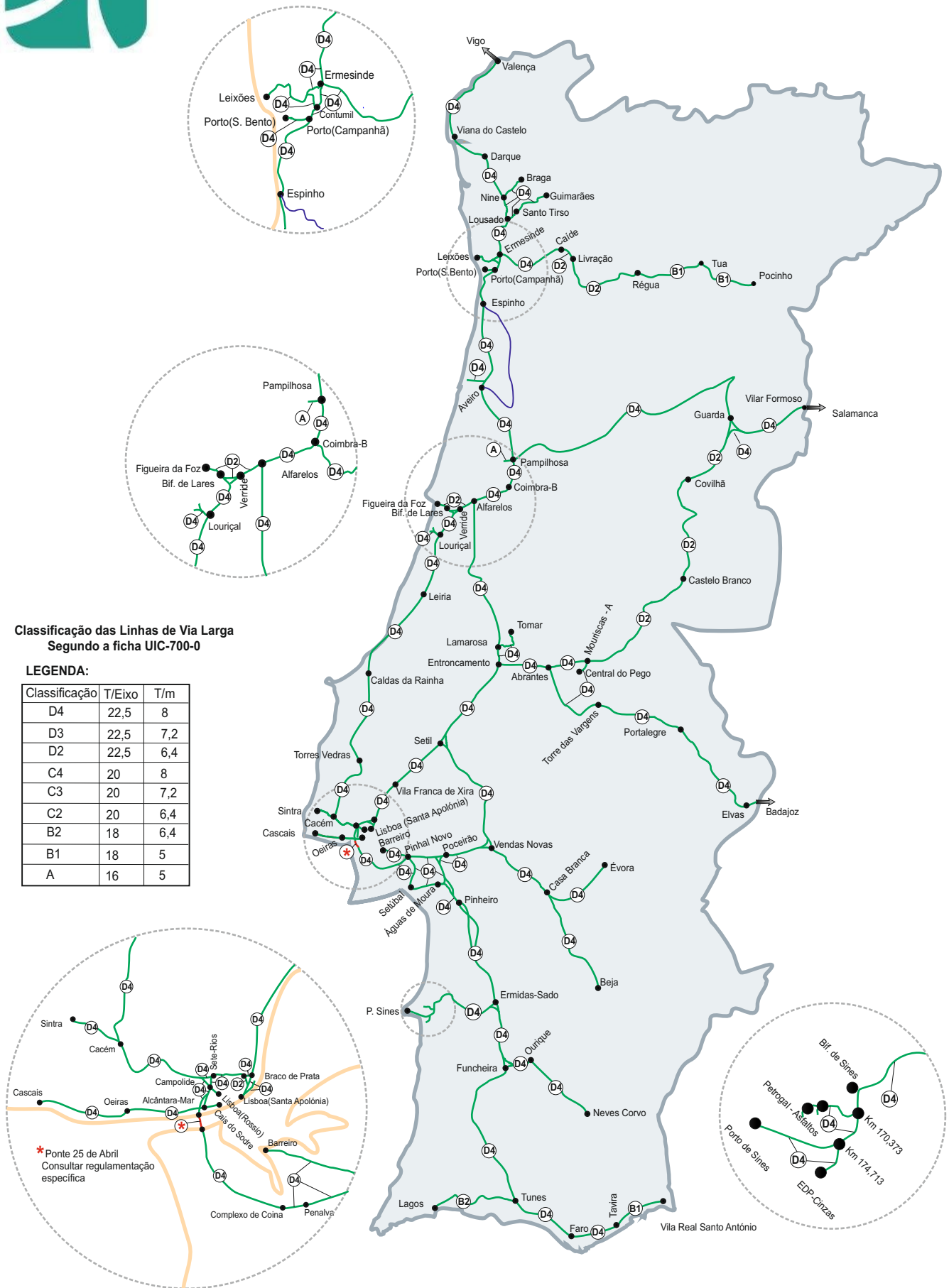
Contornos de Referência



LEGENDA:

- Gabarito PT b (CPb)
- Gabarito PT b+ (CPb+)
- Gabarito PT c
- Ref. No EN 15273: 2013: E
- Gabarito Cascais
- Ref. DMS 10002054476

Cargas Máximas



Classificação das Linhas de Via Larga Segundo a ficha UIC-700-0

LEGENDA:




Classificação	T/Eixo	T/m
D4	22,5	8
D3	22,5	7,2
D2	22,5	6,4
C4	20	8
C3	20	7,2
C2	20	6,4
B2	18	6,4
B1	18	5
A	16	5

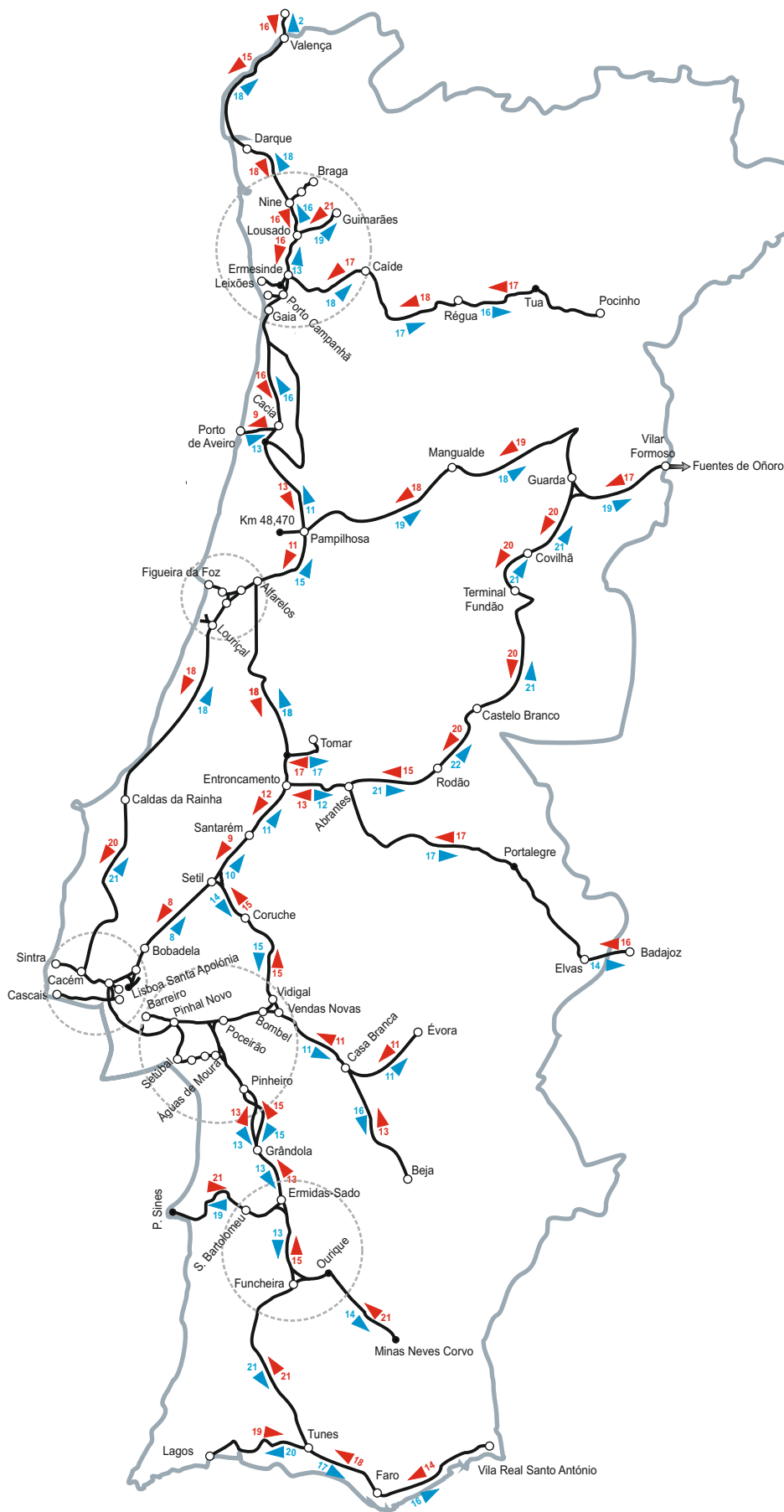
* Ponte 25 de Abril
Consultar regulamentação específica



Rampas Características (permilagem)

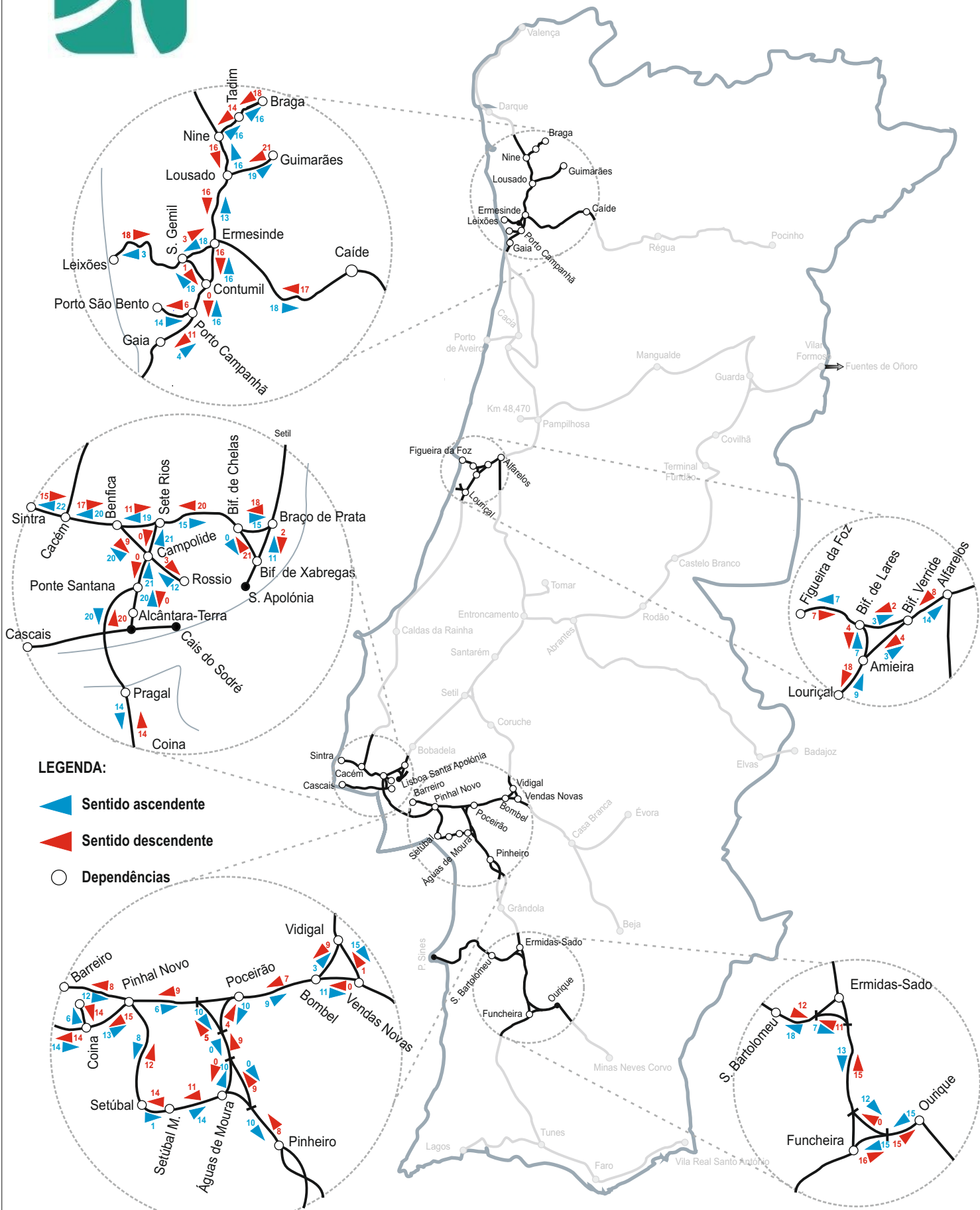
LEGENDA:

-  Sentido ascendente
-  Sentido descendente
-  Dependências








Rampas Características (permilagem)

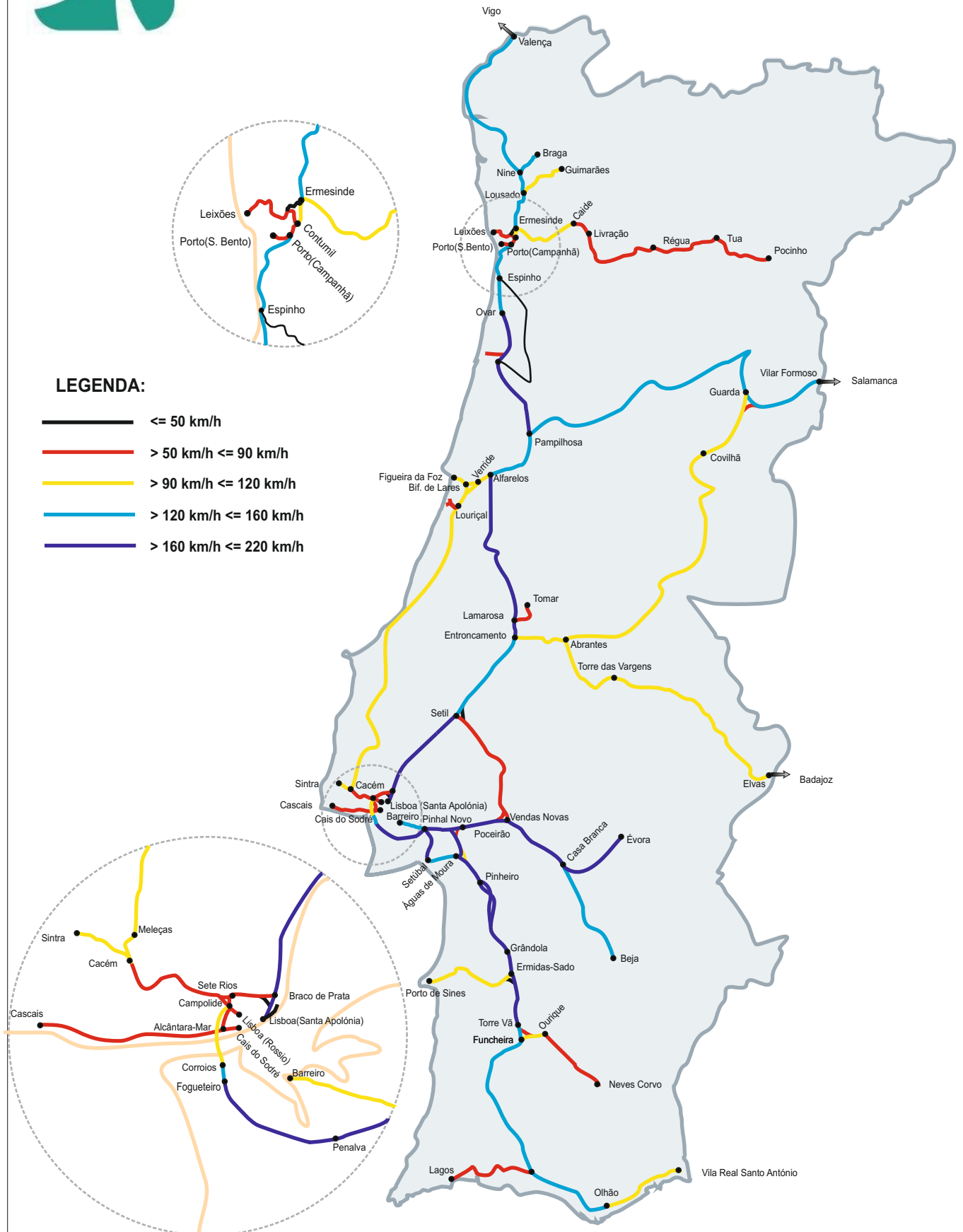


LEGENDA:

-  Sentido ascendente
-  Sentido descendente
-  Dependências



Patamares de Velocidade mais Elevados



Anexo 2.3.8 – Comprimentos Máximos dos Comboios de Mercadorias

O comprimento admissível dos comboios tem como base de cálculo o comprimento útil das linhas das estações, o tráfego de cada linha e outras particularidades da exploração.

Em função dos procedimentos a seguir na programação dos canais horários, foram estabelecidos para cada troço de linha os seguintes comprimentos admissíveis dos comboios de mercadorias:

- **Comprimento básico:** É o comprimento que permite o cruzamento do comboio em todas as estações do troço
- **Comprimento máximo:** É o comprimento compatível com a capacidade da infraestrutura
- **Comprimento excepcional:** É um comprimento que pode ir até 750m, mas que só pode ser programado para tráfegos pontuais em condições excecionais

A IP poderá autorizar excepcionalmente pedidos de canais horários cujos comboios excedam as dimensões do “Comprimento máximo”, em função da Linha ou Ramal e do tráfego previsto. Os pedidos de canais horários para comboios com comprimento excepcional, deverão ser submetidos com uma antecedência mínima de 30 dias.

COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
Linha / Ramal	Troço	Comprimentos	
		Básico (m)	Máximo (m)
Linha do Minho	Porto Campanhã - Nine	210	520
	Nine - V. Castelo		750
	V. Castelo - Valença		750
Ramal de Braga	Nine - Tadim	415	520
Linha de Leixões	Contumil - Leixões	355	550
Linha do Douro	Ermesinde - Caíde	297	520
	Caíde - Pocinho		335
Linha do Norte	Lisboa Sta Apolónia - Entroncamento	340	550
	Entroncamento - Pombal		630
	Pombal - Pampilhosa		500
	Pampilhosa - Cacia		750
	Cacia - Porto Campanhã		450
Linha da Beira Alta	Pampilhosa - Vilar Formoso	260	515
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Lares - Alfarelos	450	500
Linha do Oeste	Agualva-Cacém - Torres Vedras	295	385
	Torres Vedras - Fig. da Foz		500
Linha da Beira Baixa	Entroncamento - Abrantes	390	600
	Abrantes - Fundão		525
	Fundão - Guarda		600
Linha do Leste	Abrantes - Elvas	355	600
Linha de Sintra	Campolide - Agualva-Cacém	230	330

COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
Linha / Ramal	Troço	Comprimentos	
		Básico (m)	Máximo (m)
Linha de Cintura	Braço de Prata - Ponte de Santana	305	550
	Ponte Santana - Alcântara Terra		315
Linha de Vendas Novas	Setil - Vendas Novas	475	605
Linha do Alentejo	Barreiro - Pinhal Novo	210	310
	Pinhal Novo - Poceirão		630
	Poceirão - Vendas Novas		595
	Vendas Novas - Casa Branca		750
	Casa Branca - Beja		505
Linha Sul	Campolide - Pinheiro	260	630
	Pinheiro - Ermidas-Sado	400	615
	Ermidas-Sado - Tunes	285	490
Linha de Sines	Ermidas-Sado - Porto de Sines	620	620
Linha de Évora	Casa Branca - Évora	745	750
Linha do Algarve	Tunes - Faro	395	395
	Faro – V. Real Stº António	130	200



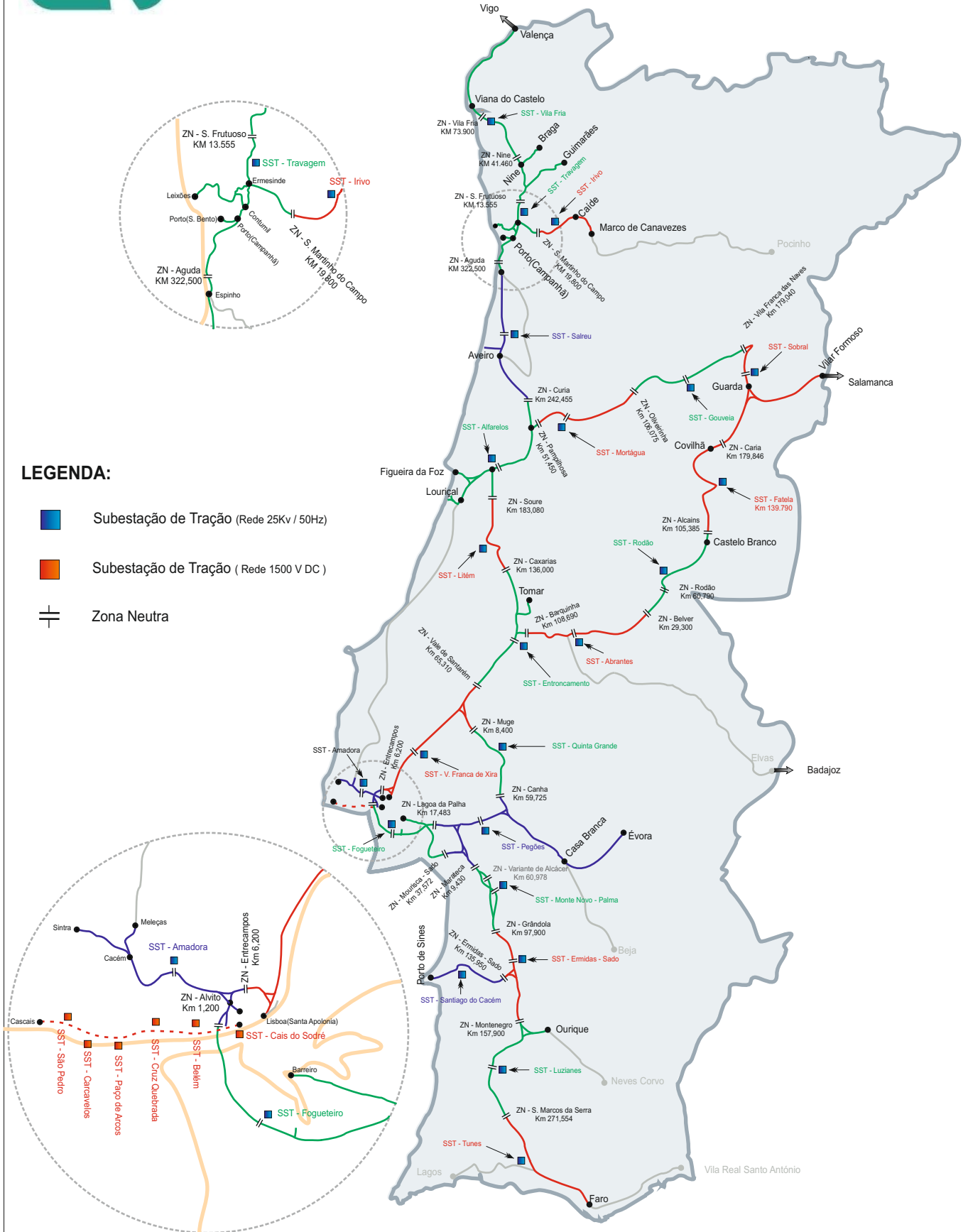
Troços de Linha Eletrificada



Nota: Troço Bombel - Casa Branca - Évora com limitação de potência disponível.



Subestações de Tração



LEGENDA:

- Subestação de Tração (Rede 25Kv / 50Hz)
- Subestação de Tração (Rede 1500 V DC)
- Zona Neutra



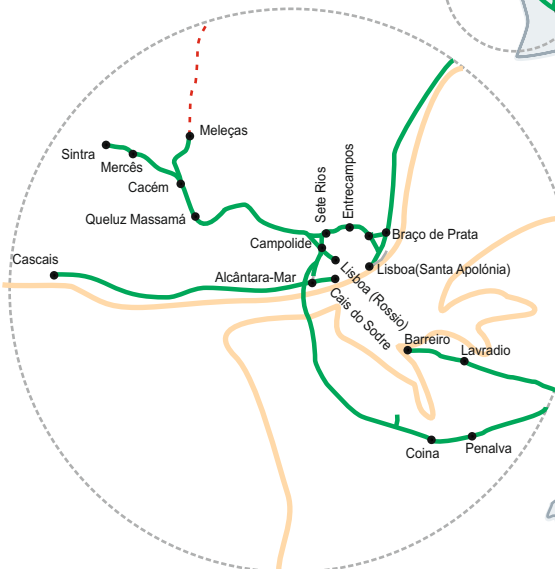
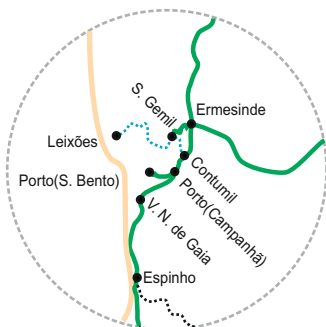
Nota: Troço Bombel - Casa Branca - Évora com limitação de potência disponível.



Regimes de Exploração

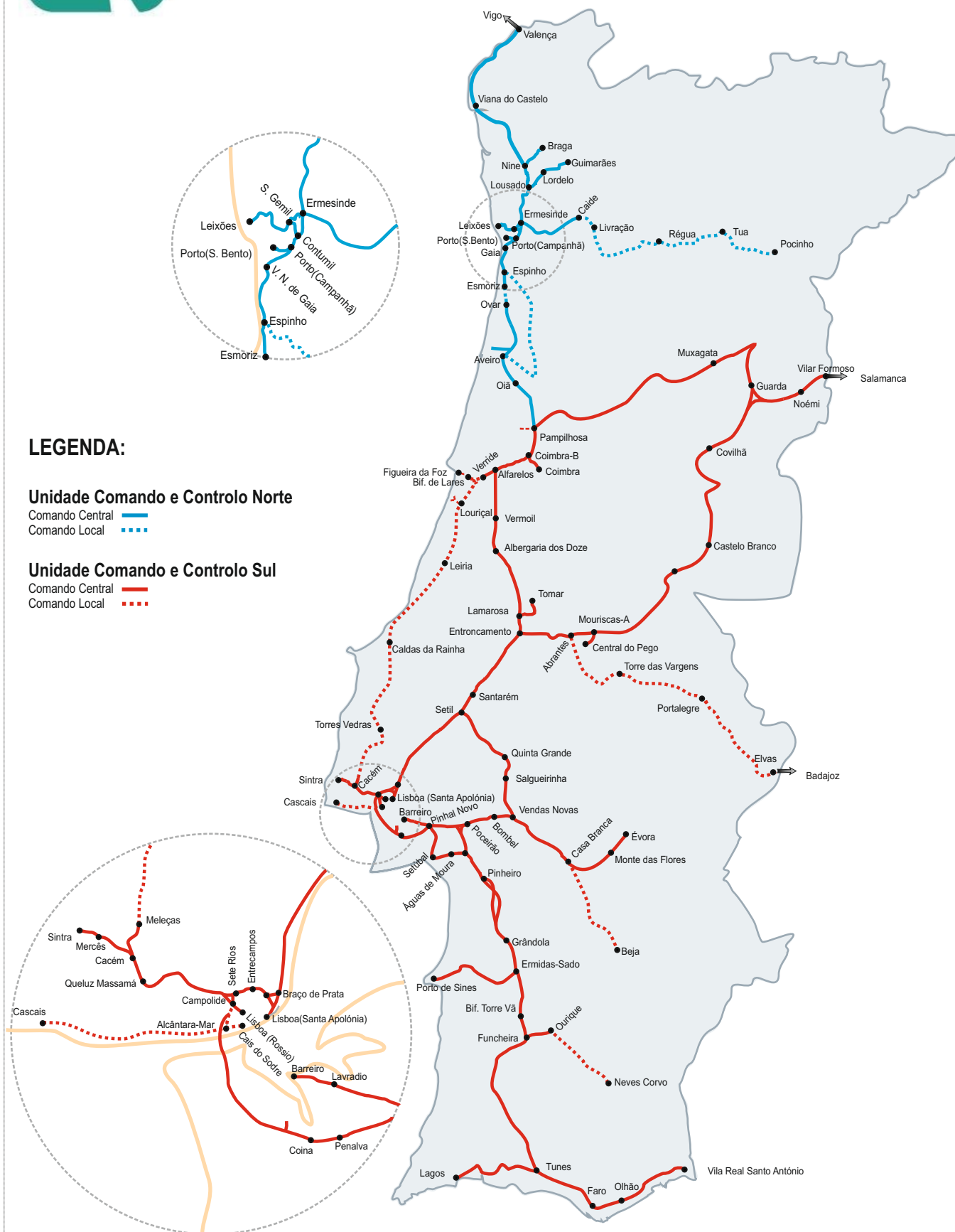
LEGENDA:

- Regime de Cantoneamento Automático Puro (RCAP)
- Regime de Cantoneamento Automático com Sinais Avançados (RCASA)
- Regime de Cantoneamento Interpostos (RCI)
- Regime de Cantoneamento Telefónico (RCT)
- Regime de Exploração Simplificado (RES)
- Regime Informatizado de Simplificado Exploração (SISE)





Comando e Controlo da Circulação



LEGENDA:

Unidade Comando e Controlo Norte

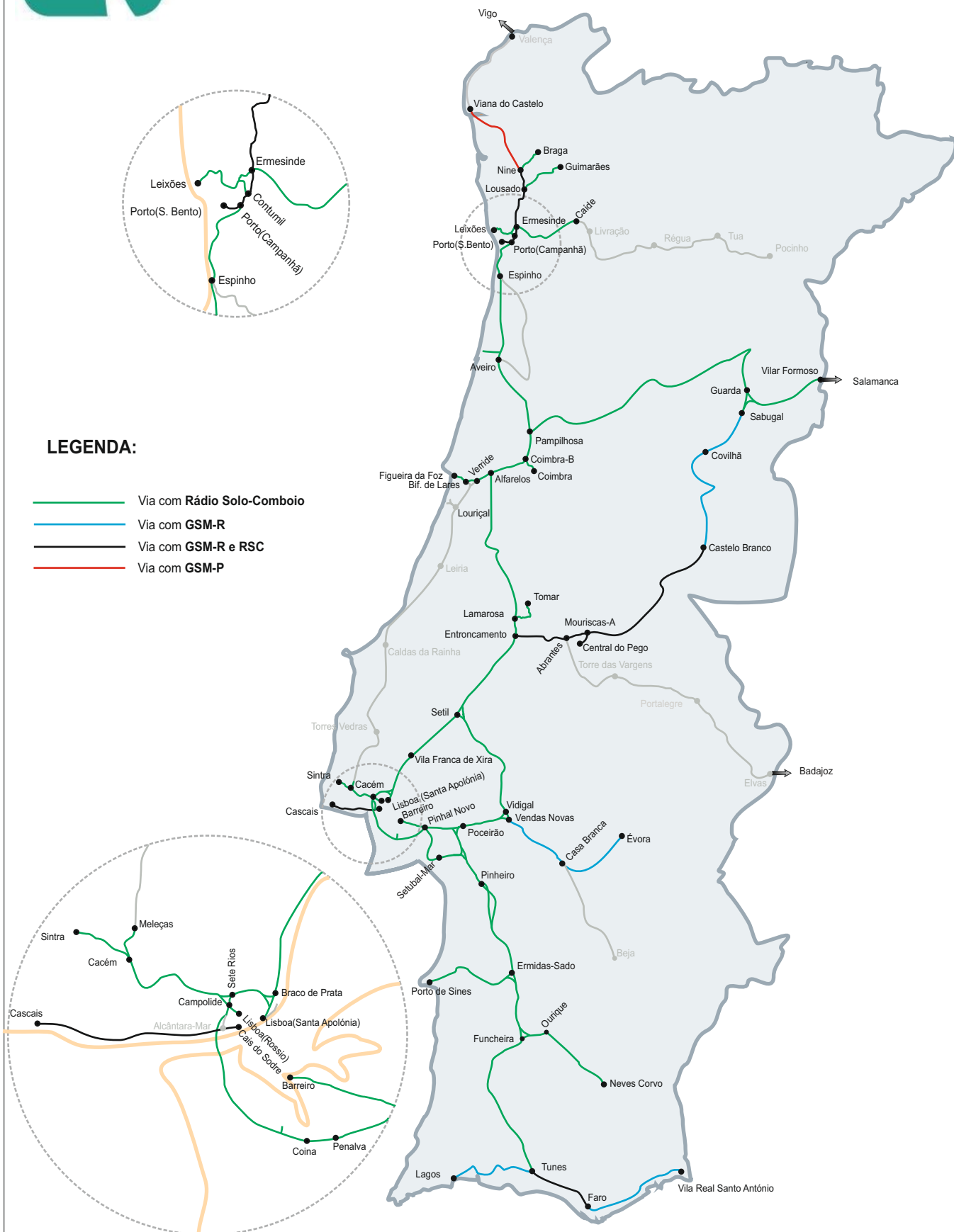
- Comando Central ———
- Comando Local ·····

Unidade Comando e Controlo Sul

- Comando Central ———
- Comando Local ·····



Comunicações Solo Comboio



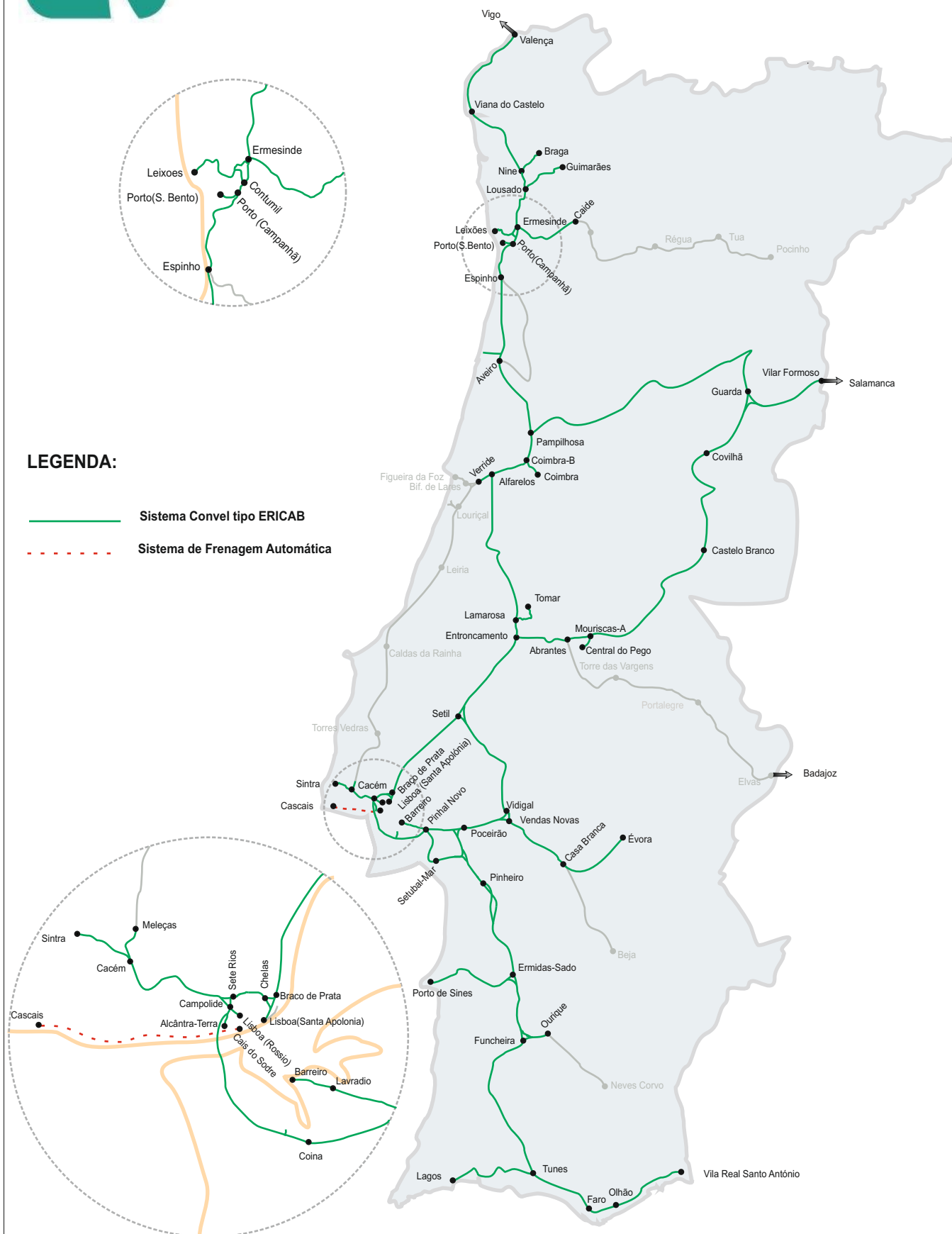
LEGENDA:

- Via com Rádio Solo-Comboio
- Via com GSM-R
- Via com GSM-R e RSC
- Via com GSM-P

Nota: Troço Nine - Viana do Castelo - transitoriamente com o sistema de comunicações solo comboio GSM-P.
Troço Covilhã - Guarda - transitoriamente com o sistema de comunicações solo comboio GSM-P.



Sistemas de Controlo de Velocidade



Anexo 2.6 – Desenvolvimento da Infraestrutura

De acordo com o Plano de Investimentos Ferroviários (Ferrovia 2020) são previstos os investimentos na infraestrutura ferroviária indicados no quadro seguinte.

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
<p>Corredor Internacional Sul - Sines/Setúbal/Lisboa - Caia</p>	<p>Visa reforçar a ligação ferroviária ao porto de Sines, tendo em vista o aumento da sua atratividade, como porta de entrada na Europa, em especial na Península Ibérica, alargando o seu hinterland e articulando com outras ligações aos portos de Lisboa e Setúbal.</p> <p>O objetivo da realização desta ligação ferroviária internacional passa por disponibilizar uma solução de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, seja entre uma origem e um destino final ou integrado numa cadeia logística intermodal, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Será ainda potenciada a mobilidade de pessoas entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo e o reforço da conectividade externa do território.</p> <p>O projeto compreende a construção de novo troço Évora/Caia, bem como a modernização de troços já existentes, num corredor que deverá assegurar condições de interoperabilidade ferroviária a nível nacional, ibérico e europeu.</p>	<p>Obra a concluir em 2023.</p>
<p>Corredor Internacional Sul - Porto Setúbal + Praias do Sado</p>	<p>O projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao Porto de Setúbal e aos ramais existentes de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional.</p> <p>O projeto compreende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto, a eletrificação do feixe de receção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a eletrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.</p>	<p>Desenvolvimento do empreendimento dependerá da capacidade de captura de fundos comunitários.</p>
<p>Corredor Internacional Sul - Linha de Vendas Novas</p>	<p>O projeto visa a conclusão da Ligação Sines-Setúbal-Lisboa/Évora/Elvas-Caia/Madrid. Compreende a alteração dos layouts de estações para cruzamento de comboios de 750m, supressão de PN e implementação de medidas definitivas de RCT+TP.</p>	<p>Desenvolvimento do empreendimento dependerá da capacidade de captura de fundos comunitários</p>
<p>Corredor Internacional Sul - Linha do Alentejo</p>	<p>A modernização sobre o Troço Poceirão-Bombel na Linha do Alentejo e Bifurcação de Águas de Moura Sul visa eliminar limitações de capacidade e potenciar as condições de exploração, num contexto de melhoria das condições de segurança e viabilidade do sistema ferroviário.</p> <p>Tem como objetivo principal habilitar o cruzamento de comboios com um comprimento útil de 750 m nas estações de Pegões e Bombel, bem como criar uma nova Estação Técnica na Bifurcação de Águas de Moura-Sul</p>	<p>Desenvolvimento do empreendimento dependerá da capacidade de captura de fundos comunitários</p>

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
Corredor Internacional Norte – Linha de Leixões	O projeto compreende intervenções de otimização da linha de Leixões para assegurar o cruzamento de comboios de 750 m.	Desenvolvimento do empreendimento dependerá da capacidade de captura de fundos comunitários
Corredor Internacional Norte – Linha da Beira Alta	<p>O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Serão desenvolvidas intervenções para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assegurar a interoperabilidade ferroviária do Corredor ao nível nacional, ibérico e europeu; • Eliminar constrangimentos ao nível da infraestrutura da linha da Beira Alta; • Permitir a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. 	Obras a concluir em 2023.
Corredor Norte/Sul - Linha do Norte	investimento compreende as seguintes intervenções na Linha do Norte: Instalação/modernização da sinalização, supressão de Passagens de Níveis e construção de desnivelamentos, aumento da capacidade para comboios de mercadorias de modo a permitir a circulação de comboios de mercadorias de comprimento até 750m, construção de novos resguardos para estacionamento/ultrapassagem nomeadamente nas estações de Francelos, Ovar-Mercadorias, Entroncamento, Mato de Miranda e Bobadela, renovar o ciclo de vida da infraestrutura e aumentar a segurança e flexibilidade da exploração, com a Instalação de novo sistema de sinalização nos seguintes troços: Ovar-Gaia, e Santarém-Entroncamento	Espinho/Gaia: 2022 Ovar/Espinho: 2023 Bobadela: 2022 Feixe receção/expedição Entroncamento: 2023.
Corredores complementares - Linha do Douro	O projeto compreende a eletrificação, a instalação de sinalização eletrónica, controlo de velocidade e telecomunicações do troço Marco - Régua	Obra a concluir até 2023
Corredores complementares - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos	<p>O projeto permitirá melhorar de forma significativa a mobilidade de mercadorias e pessoas ao longo da região do Oeste reforçando a sua integração na rede ferroviária nacional e consequentemente a melhoria das ligações ao restante território nacional e a Espanha, aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às principais indústrias e à região da Grande Lisboa.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ O projeto compreende a eletrificação entre Meleças e Caldas, para além de intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações; ▪ Criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento para comboios de 750 m. ▪ Remodelação do layout da estação do Lourçal e duplicação do ramal de Alfarelos no troço Verride – Marujal. 	Meleças/Torres Vedras: 2022 Torres Vedras/Caldas Rainha: 2023 Ramal de Alfarelos: Empreendimento extra F2020, cujo desenvolvimento dependerá da capacidade de captura de fundos comunitários.

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
Corredores complementares - Linha do Algarve	<p>A Linha do Algarve assume-se como um eixo estruturante para a mobilidade da principal região turística de Portugal e desta com o restante território nacional, ibérico e europeu. A sua modernização visa dinamizar a economia regional e nacional, dando resposta às crescentes necessidades de mobilidade de pessoas e bens geradas em toda esta região, designadamente num sector de atividade estratégico e gerador receitas muito significativas para a economia portuguesa.</p> <p>O projeto compreende a eletrificação nos troços entre Faro e Vila Real de Santo António e entre Tunes e Lagos de modo a permitir a utilização de tração elétrica pelos serviços regionais entre Faro e Vila Real de Sto. António e entre Faro e Lagos.</p>	Obra a concluir em 2023.

Anexo 4.2 - Formato dos Pedidos de Canais Horários

Data do pedido: _____ Referência do pedido: _____

Empresa ferroviária: _____ Tipo de pedido: _____

Tipo de material circulante: _____

Número de série: _____

Número de unidades por série: _____

Comprimento total do comboio: _____

Tipo de velocidade: _____

Tonelagem rebocada: _____

Regime de frequência: _____

Paragem	Hora Partida	Tempo Paragem Comercial	Tempo Paragem Técnica	Enlaces	Observações
Estação Origem					
...					
...					
Estação Destino					

Anexo 4.3.2 A - Principais Intervenções Programadas

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Minho	Nine	Valença Fronteira	39,003	131,449	Instalação da Sinalização (Nine - Valença)	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2018	3º T 2022				800	5	
Minho	Viana do Castelo	Valença Fronteira	83,840	131,449	Colocação em Serviço da Sinalização (Viana - Valença)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2022				10 1	4 (semana) 12 (fds)	Colocação em Serviço da Sinalização
Minho	Darque	Viana do Castelo	79,718	80,396	Substituição integral de travessas na ponte sobre o Rio Lima	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	1º T 2022	30	678	6	120	4	
Minho	Darque	Viana do Castelo	79,700	80,300	Ponte do Lima - Reforço da ponte para as ações de frenagem	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	1º T 2024	10	620	18	340	6,5 (fds) 4 (Semana)	
Minho	Darque	Viana do Castelo	80,396	81,340	Renovação da superestrutura entre a ponte Eiffel e a estação de Viana do Castelo	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	4º T 2022	60	344	6	132	6	
Douro	Caíde	Marco de Canaveses	50,000	57,000	Supressão de PN Km 50+274, 51+145 e 56+527	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	4º T 2023	30	2 x 500	22	365	5	Obras de arte a construir: • PIR • 2 PIP • PIR • Viad.Rodoviário
Douro	Marco de Canaveses	Régua	60,648	107,800	Beneficiação e reforço de 6 túneis	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	4º T 2023	10 30	100 300	18	540	6	
Douro	Marco de Canaveses	Régua	60,648	107,800	Eletrificação Marco / Régua, estabilização taludes e passagens desniveladas	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2022	4º T 2023	10 30	100 300	18	540	6	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Douro	Régua	Pinhão	103,900	117,300	Conclusão Estabilização de 10 taludes de escavação entre os km 103,900 e 117,300 (Lote 3 Taludes Douro)	Menor ou Médio	Renovação	1º T 2021	2º T 2022	30	2 x 200	14	260	8	Taludes a intervir: <ul style="list-style-type: none"> • 100,900-104,100 (LE) • 110,800-110,970 (LE) • 113,120-113,300 (LE) • 113,640-113,940 (LE) • 114,410-114,760 (LE) • 115,380-115,650 (LE) • 116,450-116,650 (LE) • 117,130-117,350 (LE) • 117,400-117,650 (LE) • 117,750-117,93
Douro	Régua	Pinhão	107,075	107,500	Linha do Douro - Reparação Estrutural ao Túnel de Bagaúste	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2022	1º T 2023				240	8	
Douro	Covelinhas	Pinhão	122,600	126,300	Estabilização de taludes - LD	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2022	3º T 2023	30	100	10	220	6	
Douro	Tua	Vargelas	151,050	151,429	Reabilitação da Ponte da Ferradosa	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	3º T 2023	30 10	450	8 2	100	10	
Douro	Vargelas	Pocinho	162,300	168,856	Estabilização de taludes de escavação aos pk 162,300;165,800;166,240;168,450; 168,700	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	2º T 2023	30	500+210 +160	8	160	8	5 taludes, com 3 frentes de trabalho.
Leixões	Contumil	Leixões	2,500	21,000	Construção de linhas de resguardo - alteração do Layout de Leixões	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	3º T 2024	30	500	24	700	6	
Leixões	Contumil	São Gemil	3,830	3,880	Reabilitação geral do viaduto ao pk 3,855	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2022	3º T 2022	60	50	1			
Norte	Lisboa Santa Apolónia	Lisboa Santa Apolónia	0,000	1,600	Instalação de equipamentos de sinalização em Lx Sta Apolónia	Menor ou Médio	Renovação	1º T 2021	4º T 2022				540	4	Interdições na estação de Lisboa Santa Apolónia incluindo Parques
Norte	Lisboa Santa Apolónia	Braço de Prata	0,000	3,992	Colocação em Serviço de Sinalização Lisboa Santa Apolónia	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2022	4º T 2022				10 2	7 (semana) 24 (fds)	Colocação em Serviço da Sinalização

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Norte	Alhandra	Castanheira do Ribatejo	26,700	26,900	Beneficiação da superestrutura e infraestrutura de via	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	3º T 2022	30	200	1	365	4 (semana) 3,5 (fds)	
Norte	Setil	Entroncamento	56,400	106,302	Colocação em Serviço da Sinalização (Vale de Santarém - Entroncamento)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	3º T 2022				5 1	4 int. geral (semana) 12 int. geral (fds)	Colocação em Serviço da Sinalização
Norte	Setil	Entroncamento	56,400	106,302	Instalação de equipamentos de sinalização (Vale de Santarém - Entroncamento)	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2019	3º T 2022				381 52 52 5	4 (semana) 6 (sábado) 6 (domingo) 4 int. geral	
Norte	Santarém	Entroncamento	93,300	104,600	Intervenções de modernização em MMI + deslocalização da ZN SST do Entroncamento + nova LMR (VA)	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	4º T 2023	50	200	1	540 10 8	4 (semana) 12 + 8 (fds) 2 + 8 int. geral + 2 (fds)	
Norte	Mato Miranda	Entroncamento	93,661	107,400	Instalação de Sinalização Eletrónica na Estação do Entroncamento	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2021	4º T 2023				900	4 6	VA ou VD LMR, Oficinas e Outras
Norte	Riachos	Entroncamento	101,500	107,400	Modernização do Feixe de receção/expedição da Triagem do Entroncamento	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2022	4º T 2023	60	200	3	540 156 4 60	6 (semana) 8 (fds) 5 int. geral (fds) 8 (semana)	--- --- --- LMR (lado VA) e Triagem
Norte	Fungalvaz Resguardo	Chão de Maças-Fátima	124,510	124,520	Estabilização de talude de escavação LD	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	4º T 2022	80	100	4			Não decorre em simultâneo com o talude entre os pk 147,100 e 147,400
Norte	Chão de Maças-Fátima	Caxarias	129,600	130,350	Estabilização de taludes	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	4º T 2022	60	100	1			
Norte	Albergaria dos Doze	Alfarelos	147,051	198,900	Substituição de travessas monobloco VA e VD	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2022	4º T 2022	30 80	180 1000	6	180	4	
Norte	Albergaria dos Doze	Vermoil	159,600	161,100	Tratamento superficial de talude e reabilitação de drenagens	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	4º T 2022	120	100	3	60	4	
Norte	Alfarelos	Pampilhosa	198,200	227,739	Alteração do layout da estação de Alfarelos e Passagens Desniveladas	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2022	4º T 2023	30 + 30 30 30 + 30 30 60 80	50 + 50 50 50 + 50 150 150 150	2 1 8 4 4 4	660	6 (semana) 5 int. geral (fds)	
Norte	Coimbra - B	Coimbra - B	217,544	217,661	Substituição da TJD 18/16II em Coimbra - B	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	3º T 2022				10 2	4 (semana) 8 (fds)	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Norte	Coimbra - B	Coimbra - B	217,544	217,661	Substituição do AMV 16I em Coimbra - B	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	3º T 2022				10 1	4 (semana) 8 (fds)	
Norte	Coimbra - B	Coimbra - B	216,600	218,500	Reformulação do layout da estação de Coimbra-B para instalação do SMM	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2023	30	600	30	Variável	6 (semana) 20 (fds)	Encerramento Coimbra/CoimbraB 1ºT 2023
Norte	Souselas	Mealhada Norte	224,971	236,086	Modernização da Estação da Pampilhosa - 1ª fase	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2022	4º T 2022	80	100 + 100	6	730	6 (semana) 8 (fds)	Colocação fora de serviço das linhas III e IV (indicado também na Linha da Beira Alta)
Norte	Souselas	Mealhada Norte	230,932	230,958	Substituição do AMV 6II na Pampilhosa	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	2º T 2022				10 1	4 (semana) 8 (fds)	Int. Linha II-Beira Cdt nas linhas da Beira
Norte	Souselas	Mealhada Norte	231,024	231,060	Substituição do AMV 10-I na Pampilhosa	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	2º T 2022				10 1	4 (semana) 8 (fds)	Int. Linha I-Beira Cdt nas linhas da Beira
Norte	Pampilhosa	Mealhada Norte	231,300	236,086	Construção da Concordância da Mealhada	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2020	3º T 2023	60	100	1	4 1	8 (fds) 8 int. geral (fds)	(indicado também na Linha da Beira Alta)
Norte	Pampilhosa	Válega	232,500	296,700	Substituição de travessas monoblocoVA e VD - FASE 3	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2022	4º T 2022	30 80	180 1000	6	132	5	Não ocorre em simultâneo com a RIV
Norte	Pampilhosa	Oliveira do Bairro	234,200	245,500	Tratamento superficial de talude e reabilitação de drenagens	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	4º T 2022	120	100	4	80	4	
Norte	Mogofores	Válega	247,820	293,300	Tratamento de taludes e reabilitação de drenagens	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	4º T 2022	120	100	6	120	4	
Norte	Oliveira do Bairro	Aveiro	259,500	264,600	Tratamento Superficial de talude e Reabilitação de Drenagens	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	4º T 2022	120	100	4	80	4	
Norte	Válega	Espinho	296,797	315,800	RIV no troço Válega / Espinho	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2023	30 60 80	1000 2000 2000	24	730	6 (semana) 5 int. geral (fds) ou 2VUT+8 int.geral+2VUT (fds)	
Norte	Válega	Esmoriz	296,973	311,900	Instalação de equipamentos de sinalização (Ovar - Esmoriz)	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2020	1º T 2022				4 160	4 int. geral (fds) 5 (semana)	Períodos de interdição não coincidentes com RIV Espinho / Gaia

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Norte	Válega	Esmoriz	296,973	311,900	Colocação em Serviço da Sinalização (Ovar - Esmoriz)	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2022	1º T 2022				5 1	4 int. geral (semana) 12 int. geral (fds)	
Norte	Espinho	Gaia	318,700	332,780	RIV no Troço Espinho / Gaia	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2020	4º T 2022	30 60 80	1000 2000 2000	22	660	6 (semana) 5 int. geral (fds) ou 2VUT+8 int.geral+2VUT (fds)	
Beira Alta	Pampilhosa	Bif. do Luso	50,400	58,379	Modernização da Estação da Pampilhosa - 1ª fase	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2022	4º T 2022	80	100 + 100	6	730	6 (semana) 8 (fds)	Colocação fora de serviço das linhas III e IV (indicado também na Linha do Norte)
Beira Alta	Pampilhosa	Bifurcação do Luso	50,400	58,389	Construção da Concordância da Mealhada	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2020	3º T 2023	60	100	1	2	8 (fds)	(indicado também na Linha do Norte)
Beira Alta	Pampilhosa	Bif. do Luso	50,808	51,016	Substituição do AMV 27 na Pampilhosa	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	2º T 2022				10 1	4 (semana) 8 (fds)	Cdt nas linhas da Beira
Beira Alta	Pampilhosa	Santa Comba	51,120	84,848	Modernização da Linha da Beira Alta	Elevado ou Muito elevado	Modernização	4º T 2020	3º T 2023	30 50 80	100 500 1000	18	570	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 1ºT2022 ao 3ºT 2022
Beira Alta	Santa Comba	Mangualde	84,848	123,900	Modernização da Linha da Beira Alta	Elevado ou Muito elevado	Modernização	3º T 2021	4º T 2023	30 50 80	100 500 1000	15	460	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 1ºT2022 ao 3ºT 2022
Beira Alta	Mangualde	Celorico da Beira	123,900	163,400	Modernização da Linha da Beira Alta	Elevado ou Muito elevado	Modernização	3º T 2021	4º T 2023	30 50 80	100 500 1000	15	460	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 1ºT2022 ao 3ºT 2022
Beira Alta	Celorico da Beira	Guarda	163,400	209,425	Modernização da Linha da Beira Alta	Elevado ou Muito elevado	Modernização	3º T 2021	4º T 2023	30 50 80	100 500 1000	15	460	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 1ºT2022 ao 3ºT 2022
Beira Alta	Cerdeira	Vilar Formoso	209,425	252,000	Modernização da Linha da Beira Alta	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2021	3º T 2023	30 80	300 1000	11	730	8 (semana) 13 (sábado) 13 (domingo)	
Ramal de Alfaielos	Bifurcação de Lares	Alfaielos	207,342	221,380	Instalação da sinalização (Oeste e R. de Alfaielos)	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	3º T 2022				560	4	(indicado também na Linha do Oeste)

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Lares	Verride	0,420	0,470	Pintura anticorrosiva da Ponte Vala do Campo, Soure, 2ª da Vala Real, Pontão de Montemor - Vala do Campo	Menor ou Médio	Manutenção	2.º T 2022	4.º T 2022	60	50	1			2 frentes de trabalho em simultâneo
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Verride	Verride	207,801	209,773	Migração de via clássica para via modernizada - Ramal de Alfarelos (2ª Fase)	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	4º T 2022	30	800	1	15 4	4 (semana) 8 (fds)	
Ramal de Alfarelos	Amieira	Alfarelos	207,250	207,500	Estabilização talude e reabilitação de plataforma - C. Verride - PK 207,250	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	4º T 2022	60	100	2	40	4	
Ramal de Alfarelos	Verride	Alfarelos	216,820	216,970	Pintura anticorrosiva da Ponte Vala do Campo, Soure, 2ª da Vala Real, Pontão de Montemor - Vala do Campo	Menor ou Médio	Manutenção	2.º T 2022	4.º T 2022	60	150	4	80	6 horas	2 frentes de trabalho em simultâneo
Ramal de Alfarelos	Verride	Alfarelos	217,110	217,160	Pintura anticorrosiva da Ponte Vala do Campo, Soure, 2ª da Vala Real, Pontão de Montemor - Vala do Campo	Menor ou Médio	Manutenção	2.º T 2022	4.º T 2022	60	50	1			2 frentes de trabalho em simultâneo
Ramal de Alfarelos	Verride	Alfarelos	219,590	219,620	Pintura anticorrosiva da Ponte Vala do Campo, Soure, 2ª da Vala Real, Pontão de Montemor - Vala do Campo	Menor ou Médio	Manutenção	2.º T 2022	4.º T 2022	60	30	1			2 frentes de trabalho em simultâneo
Oeste	Mira Sintra - Meleças	Caldas da Rainha	20,320	105,011	Instalação da Sinalização (Mira Sintra/Meleças - Caldas da Rainha)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2021	3º T 2023				730	8	
Oeste	Mira Sintra - Meleças	Torres Vedras	20,320	63,500	Eletrificação e Modernização do troço Meleças / Torres Vedras	Elevado ou Muito elevado	Modernização	1º T 2021	3º T 2023	80 30 30 30	1000 100 100 100	24	732	8	Encerramento do troço Malveira / Torres Vedras do 2º T 2022 ao 3º T 2022 (4 meses)
Oeste	Torres Vedras	Caldas da Rainha	63,500	107,740	Eletrificação e Modernização do troço Torres Vedras / Caldas da Rainha	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2022	4º T 2023	30 80 30	100 1000 100	22	670 8	8 57 (fds)	
Oeste	Louriçal	Figueira da Foz	191,918	215,185	Instalação da sinalização (Oeste e R. de Alfarelos)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2021	1º T 2023				560	4	(indicado também no Ramal de Alfarelos)
Oeste	Louriçal	Amieira	195,400	199,600	Estabilização de talude, aqueduto e drenagem	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	3º T 2022	60	100	5	100	4	
Beira Baixa	Abrantes	Alferrarede	2,731	3,150	Proteção de Fundações da Ponte do Tejo	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2021	3º T 2023	10 30	450	3 15	60	4	A LV não ocorre em simultâneo com a da Pte da Praia
Leste	Elvas	Elvas Fronteira	264,896	275,611	Inserção de AMV	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2022	30	50 + 50	1	30 4	10 (semana) 14 (fds)	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Cintura	Alcântara Terra	Campolide	0,300	1,100	Túnel de Alcântara - Aumento da altura do FC	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	3º T 2022				180	5 (semana) 4 int. geral (fds)	
Cintura	Sete Rios	Sete Rios	3,800	3,800	Colocação em Serviço de Subestação de Tração de Sete Rios	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023				60	3,5 (semana) 3,5 (fds)	Alterações às instalações de catenária
Cintura	Campolide	Sete Rios	3,740	3,900	Construção de PI para acesso à Subestação de Tração de Sete Rios	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2022	1º T 2023	30	160	12	196 28 10	4 (semana) 4 (fds) 12 (fds)	(indicado também na Conc. de SeteRios)
Conc. de SeteRios	Sete Rios	Benfica	0,000	0,150	Construção de PI para acesso à Subestação de Tração de Sete Rios	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2022	1º T 2023	30	150	6	2	12 (fds)	(indicado também na Linha de Cintura)
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Modernização da Linha de Cascais	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2023	30	500	24	730	6 int. geral (semana) 14 int. geral (sáb./dom.) 9 int. geral (dom./seg.)	
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Alterações de layouts de estações (Algés, Oeiras, Carcavelos, São Pedro do Estoril, Estoril e Cascais) e implementação de diagonais de contravia (Santos, Belém, Santo Amaro)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2023	60 (S) 60 (B) 60 (A) 60 (SA) - (O) 60 (PMC) 60 (SPE) - (E) 60 (C)	70 150 70 150 - 35 70 - 70	5 5 4 3 - 2 2 - 1	60 10 10 10	4 (semana) 5 (fds) 7 int. geral (sábado) 7 int. geral (domingo)	
Vendas Novas	Setil	Vidigal	0,000	65,000	Modernização da Linha da Vendas Novas	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2022	4º T 2023	30 + 30	500 + 500	24	1080 154 5 43	8 (semana) 12 (fds) 24 (fds) 48 (fds)	
Sul	Alvito	Pragal	2,300	5,500	Ponte 25 de Abril – Trabalhos de reparação e conservação	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2019	4º T 2022	60	150	20	400 80 80	2,5 A ou D+2,5 A+D (semana) 3,5 A ou D+3,5 A+D (sábado) 2,5 A ou D+4,5 A+D (domingo)	
Sul	Setúbal	Praias-Sado	31,000	33,000	Eliminação de PN 31,670	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2023	30	100	3	2	6 int. geral (fds)	
Sul	Setúbal	Praias-Sado	31,000	33,000	Melhoria dos acessos ao Porto de Setúbal (Eliminação de constrangimentos no acesso ao Porto)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	4º T 2023	30	100	1	3	8 int. geral (fds)	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Sul	Setúbal	Praias-Sado	29,150	29,250	Execução de uma PSP pk 29,210, para supressão da PN ao pk 29,199	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2022	3º T 2023	30	100	3	2	6 int. geral (fds)	
Sul	Setúbal	Setúbal Mar	28,620	28,650	Empreitada de Substituição de 5 PI's/PH's - Pi do Mirante 2.º (PK 28,634)	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2022	1º T 2024	10 30 60	30	1 2 1	14 1	6 12	Máx. duas PI's/PH's em simultâneo
Sul	Praias Sado	Vale da Rosa	34,815	34,865	Empreitada de Substituição de 5 PI's/PH's - Pi da Ponte Seca (PK 34,841)	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2022	1º T 2024	10 30 60	50	1 2 1	22 1	6 12	Máx. duas PI's/PH's em simultâneo
Sul	Águas de Moura	Pinheiro	8,460	9,310	Empreitada de Reabilitação da Ponte da Marateca, ao PK 8,886	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	2º T 2024	60 30	850	12 4	10	6	
Sul	Montenovo Palma	Alcácer do Sal	73,080	73,110	Empreitada de Substituição de 5 PI's/PH's - PH de Albergue (PK 73,091)	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	2º T 2023	30 60	30	1 1	10	6	Máx. duas PI's/PH's em simultâneo
Sul	Montenovo Palma	Alcácer do Sal	76,260	76,290	Empreitada de Substituição de 5 PI's/PH's - PH do Amieiro (PK 76,279)	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	2º T 2023	30 60	30	1 1	10	6	Máx. duas PI's/PH's em simultâneo
Sul	Grândola	Azinheira dos Barros	101,984	118,500	Alteração comprimento útil da estação de Canal Caveira	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	2º T 2023	30	250	14	420 14 3	6 (semana) 12 (fds) 30 (fds)	
Sul	Canal Caveira	Lousal	113,500	116,002	Blocos Técnicos e Aterros	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2022	4º T 2022	30	750	8	32	11 (sábado) 11 (domingo)	
Sul	Lousal	Alvalade	125,020	130,948	Alteração comprimento útil da estação de Ermidas-Sado	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	2º T 2023	30	250	14	420 14 3	6 (semana) 12 (fds) 30 (fds)	
Sul	São Marcos	Messines-Alte	277,910	277,950	Empreitada de Substituição de 5 PI's/PH's - Pontão de Silveiras (PK 277,926)	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2022	2º T 2023	30	40	1	1	8	Máx. duas PI's/PH's em simultâneo
Sul	Messines-Alte	Tunes	301,600	301,600	Execução de uma PSP ao pk 301,600 (L. Sul), para a supressão das PN aos pk 302,145 (L. Algarve) e 301,619 (L. Sul)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2021	1º T 2022	30	100	3	2	6 int. geral (fds)	
Sines	Ermidas - Sado	Raquete	129,631	170,047	Modernização da Linha de Sines	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2021	4º T 2023	30 + 30	500 + 500	24	708 12 12	8 (semana) 12 (dom) 48 (fds)	
Sines	Raquete	Porto de Sines	177,470	177,770	Reabilitação do Viaduto de Sines	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	4º T 2023	10	300	12	34	6	
Algarve	Faro	Olhão	340,580	340,640	Empreitada de Reabilitação da Ponte Girante de Faro	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2022	3º T 2022	30	60	2,5	25	4	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC *	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim													
Algarve	Tunes	Lagos	301,889	347,210	Eletrificação do troço Tunes / Lagos	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	4º T 2023	30	500	23	700 2	7 (semana) 54 (fds)	
Algarve	Faro	Vila Real de Sto António	340,008	396,050	Eletrificação do troço Faro / V. R. S.to António	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023	30 + 30	500 + 500	23	610 90 1	7 (semana) 8 (semana) 53 (fds)	
Vouga	Espinho	Feira	0,600	19,400	Reabilitação da superestrutura de Via	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	2º T 2022	10 30	300 800	6	132	7	
Vouga	Eirol	Aveiro	23,800	34,641	Reabilitação da superestrutura de Via	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	1º T 2024	10 30	300 800	6	132	7	
Vouga	Águeda	Eirol	14,400	23,800	Reabilitação da superestrutura de Via	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2022	1º T 2024	10 30	300 800	6	132	7	

*RTC – Restrição Temporária de Capacidade

Anexo 4.3.2 B – Margens Suplementares

MARGENS SUPLEMENTARES				
A margem suplementar é atribuída a todos os comboios que percorram o troço em obra ou parte deste				
Linha / Ramal	Troço	Tipo de Trabalho	Comboios Descendentes (min)	Comboios Ascendentes (min)
Linha do Minho	Darque Viana do Castelo	Reabilitação superestrutura de via e ponte Eiffel	4	4
Linha do Douro	Caíde Marco	Passagens desniveladas	3	3
	Marco Régua	Túneis, Eletrificação, Taludes e Passagens desniveladas	3	3
	Tua Pocinho	Reabilitação Ponte Ferradosa	3	3
Linha do Norte	Coimbra B	Remodelação Layout	1	1
	Pampilhosa	Remodelação Layout	1	1
	Pampilhosa Válega	Substituição de travessas	3	3
	Esmoriz Gaia	Reabilitação e via, Passagens desniveladas e Cais de passageiros	14	14
Linha da Beira Alta	Pampilhosa Stª Comba Dão	Modernização	3	3
	Stª Comba Dão Mangualde	Modernização	7	7
	Mangualde Celorico da Beira	Modernização	5	5
	Celorico da Beira Guarda	Modernização	5	5
	Guarda Vilar Formoso	Modernização	5	5
Linha da Beira Baixa	Praia do Ribatejo Alferrarede	Intervenção em pontes	2	2
Linha do Oeste	Mira Sintra/Meleças Torres Vedras	Eletrificação e modernização	4	4
	Torres Vedras Caldas da Rainha	Eletrificação e modernização	2	2
Linha de Cascais	Cais Sodré Cascais	Modernização	1	1
Linha Vendas Novas	Setil Vidigal	Modernização	3	3
Linha do Sul	Canal Caveira Ermidas-Sado	Blocos técnicos e aterros Alteração do comprimento de estações	2,5	2,5
Linha de Sines	Ermidas-Sado Porto de Sines	Modernização Reabilitação de viaduto	5	5
Linha do Algarve	Tunes Lagos	Eletrificação	4	4
	Faro V. Real Stº António	Eletrificação	3	3
Linha do Vouga	Espinho Feira	Reabilitação superestrutura de via	3	3

Anexo 5.2 – Regras de Determinação das Tarifas do Pacote Mínimo de Acesso

1. Princípios regulamentares

Pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, foi delegada na IP a prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional e conferido o direito de cobrar tarifas devidas pela utilização da infraestrutura ferroviária.

No âmbito da gestão da infraestrutura, a IP desenvolve três grandes atividades: a Gestão da Conservação, a Gestão dos Sistemas de Comando, Controlo e Segurança da Circulação e a Gestão da Capacidade da Infraestrutura Ferroviária.

As condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário e de gestão da infraestrutura ferroviária estão consagradas no Decreto-Lei n.º 217/2015.

2. Princípios gerais de cálculo das tarifas

No primeiro ano de aplicação da reformulação tarifária (2020) as tarifas relativas ao pacote mínimo de acesso são determinadas atendendo aos custos diretamente imputáveis à prestação do serviço de transporte ferroviário (cálculo do CUD) conjugado com as componentes de mercado. Nesse contexto, o ano de referência para o cálculo dos custos e da capacidade utilizada é 2017 (à data do último exercício encerrado).

Do segundo (2021) ao quinto ano (2024) de vigência deste tarifário, as tarifas relativas ao pacote mínimo de acesso são atualizadas de acordo com a aplicação de um fator correspondente 90% do valor do Índice de Preços do Consumidor (IPC), previsto para o ano de vigência. Para a tarifa de utilização de infraestrutura acresce ainda o fator de implementação aplicável aos segmentos de mercadorias e marchas.

Para aplicação no Diretório da Rede de 2025, o tarifário será revisto com base numa atualização do custeio bem como na reavaliação da adequação das componentes ao mercado ferroviário e de transportes portugueses.

3. Fórmula de cálculo das tarifas

A tarifa devida pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso associados à utilização de um canal horário é fixada da seguinte forma:

$$TUI = \sum_{i=1}^n T_i \times CK_i$$

Sendo:

TUI - Tarifa de Utilização da Infraestrutura - Tarifa a cobrar pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso quando da utilização de um canal horário por uma composição ferroviária.

i – Linha de Exploração

Ti – Tarifa base - definida para cada linha de exploração, consoante o tipo de tração e utilização de plataformas, horário do comboio e segmento de mercado.

CKi – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada uma das linhas de exploração.

A cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços abrangidos pelo pacote mínimo de acesso é realizada tendo em consideração toda a capacidade efetivamente utilizada por cada uma das Empresas Ferroviárias no período a que se reporta a fatura.

3.1. Tarifa base

O cálculo das tarifas a fixar para o pacote mínimo de acesso obedece à fórmula:

$$Ti = CUD \times P_1 \times C_{2i} \times C_3 \times C_4 \times F$$

Ti – Tarifa do troço i

CUD – Custo Unitário Direto

P₁ – Componente de Modulação de Custos pela tração do comboio e/ou pela utilização de plataformas

C_{2i} – Componente Procura da Linha

C₃ – Componente Horário do Comboio

C₄ – Componente Segmento de Mercado

F – Fator de Implementação

O Custo Unitário Direto, ou CUD, é calculado a partir da divisão dos custos diretamente imputáveis pela capacidade efetivamente utilizada, à escala da rede, representando assim o valor médio aplicável. Os custos diretamente imputáveis estão descritos no ponto 4 do presente anexo. Neste contexto, o CUD traduz o custo adicional de cada ck produzido.

Atendendo ao cálculo com base nos custos reais e capacidade utilizada do exercício referência, com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD é igual a 1,77 €/ck.

A componente – Utilização das infraestruturas de catenária e plataformas (P₁) – traduz a diferenciação de alocação dos custos aos cks efetuados por comboios com ou sem tração elétrica, utilizando ou não as plataformas das estações. Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio:

P ₁	Diferenciação
Tração Elétrica com utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas
Tração Elétrica sem utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização de plataformas
Tração Diesel com utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária
Tração Diesel sem utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas

A componente – Procura de Linha (C_{2i}) – está organizada em três categorias relacionadas com o volume de tráfego em cks e a extensão de vias de cada linha, resultando na seguinte distribuição:

Categorias	Linhas
Linhas A - linhas estruturantes da RFN de maior procura/valor	Linha do Minho, Ramal de Braga, Linha do Norte, Linha de Guimarães, Ramal da Lousã, Ramal de Alfarelos, Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha do Sul, Concordância de Agualva, Concordância de Bombel, Concordância de Sete Rios, Variante de Alcácer
Linhas B - linhas de consumo misto entre passageiros e mercadorias com tráfego complementar às linhas do tipo A	Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Concordância do Poceirão, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil
Linhas C -linhas de consumo residual maioritariamente utilizadas por Empresas Ferroviárias de Restantes mercadorias e passageiros regional	

A componente – Horário do Comboio (C₃) – está alinhada com o quadro de prioridades apresentado no presente Diretório da Rede, Ponto 4.4.3.3. Para efeitos de tarifação, o horário de contabilização é o horário programado de partida.

Horário de partida do comboio	Dias de semana	Sábados, domingos e feriados oficiais
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00-20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

A componente – Segmento de Mercado (C₄) – categoriza a oferta existente com base no tipo de canal disponibilizado. Os segmentos atualmente considerados para efeitos de tarifação estão apresentados na tabela abaixo:

Segmento de Mercado	Definição para efeitos de tarifação
Regional	Os comboios regionais constituem todos os serviços regulares de passageiros. Não serão considerados comboios regionais, os comboios que cumpram as características enunciadas para os seguintes tipos de serviço: <ul style="list-style-type: none"> Urbanos e suburbanos, Longo Curso Normal, Longo Curso Alta Qualidade
Urbano	Os comboios urbanos constituem todos os serviços regulares que servem fluxos pendulares de passageiros em centros urbanos e destes de/para os respetivos subúrbios. Adicionalmente, os comboios urbanos cumprem trajetos até 80 km com uma distância média entre paragens de até 10 km, exclusive. A distância média entre paragens avalia o número de km percorridos em média entre paragens para um dado comboio e trajeto.
Longo Curso Normal	Os comboios longo curso normal são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado.
Longo Curso Alta Qualidade	Os comboios longo curso de alta qualidade são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado. Adicionalmente, os comboios longo curso de alta qualidade cumprem trajetos com distâncias superiores a 300 km e com distâncias médias entre paragens superiores a 30km.
Internacional	Os comboios de passageiros de serviço regular que atravessem pelo menos uma fronteira e circulem além da primeira estação da rede vizinha.
Especial	Os comboios especiais são serviços de passageiros que pretendem dar resposta à solicitação de capacidade adicional para eventos ou associada a serviços de caráter turístico. A requisição de serviços desta natureza pode ser efetuada por agente externo à Empresa Ferroviária ou pela própria Empresa Ferroviária.
Mercadorias	Os comboios dedicados ao transporte de mercadorias.
Marchas	Os comboios que circulam vazios, isto é, sem um objetivo comercial, por exemplo para efeitos de formação.

No quadro seguinte apresenta-se a parametrização aplicada às tarifas constantes deste Diretório da Rede.

Componentes da Tarifa	Parâmetros de afetação	Valor do Parâmetro
Custo Unitário Direto	CUD	Valor único 1,77
Utilização infraestruturas catenária e plataformas	P ₁	Tração Elétrica com Plataformas 1,03
		Tração Elétrica sem Plataformas 1,02
		Tração Diesel com Plataformas 0,90
		Tração Diesel sem Plataformas 0,89
Procura da Linha	C _{2i}	Linhas Tipo A 1,00
		Linhas Tipo B 0,90
		Linhas Tipo C 0,85
Horário do Comboio	C ₃	Horário Peak 1,00
		Horário Regular 1,00
		Horário Low 0,85

Componentes da Tarifa	Parâmetros de afetação	Valor do Parâmetro	
Segmento de Mercado*	C ₄	Marchas	1,00
		Mercadorias	1,00
		Urbanos	1,25
		Regional	1,00
		Longo Curso Normal	1,25
		Longo Curso Alta Qualidade	1,30
		Internacional	1,00
		Especial	1,25
Fator de Implementação	F	Aplicável ao segmento de mercado mercadorias e marchas	Tabela abaixo

*O presente tarifário prevê a possibilidade de distinguir os segmentos de passageiros de acordo com a prestação de serviço público ou não. O atual Diretório da Rede não prevê diferenciação na tarifa por não se encontrar necessidade para a mesma.

O Fator de Implementação (F) - traduz-se na introdução progressiva das tarifas de utilização da infraestrutura, cujo valor aumenta significativamente em resultado da revisão da aplicação da modalidade de cálculo atendendo ao CUD ajustado ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, estando em conformidade com o previsto no considerando 18 do referido regulamento. Com a aplicação deste fator, a introdução do novo tarifário é amenizada garantindo uma transição progressiva para o mesmo.

O Fator de Implementação é aplicado sobre o valor final da tarifa e apenas aos segmentos mercadorias e marchas, por serem os segmentos onde se considera que o novo tarifário trará maiores alterações pelo que se pretende introduzi-lo de forma progressiva, conforme apresentado no seguinte quadro.

A tabela abaixo apresenta o fator de implementação definido para o período de 10 anos. Em 2025 o tarifário deverá ser revisto por forma a avaliar o modelo de custeio e a adequação das componentes à realidade existente. A partir do ano de 2025 o fator de implementação poderá sofrer alterações.

Ano	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fator aplicado à tarifa	81,0%	82,0%	83,0%	84,0%	85,0%	86,5%	88,5%	91,0%	94,5%	99%

A tabela de tarifas publicada no ponto 6.3.1 incorpora já o efeito do Fator de Implementação.

4. Custos diretamente imputáveis

Em resultado da implementação do Regulamento de Execução UE 2015/909, para apuramento do Custo Unitário Direto (CUD), da totalidade dos custos afetos à prestação dos serviços incluídos em pacote mínimo de acesso, foram considerados como custos diretamente imputáveis e elegíveis para o referido apuramento, aqueles em que existe um nexo de imputação direto à prestação dos serviços seguintes:

- O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;
- O direito de utilização da capacidade concedida;
- A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;
- O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação e expedição;
- A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;
- Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à utilização de vias, agulhas e entroncamentos, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades destinadas a garantir a gestão e supervisão

da via e das obras de arte: a manutenção e conservação da via, nesta se compreendendo a plena via, os aparelhos de mudança de via e os muros de suporte; a manutenção e conservação das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis ao comando e controlo da circulação, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades de manutenção e conservação dos sistemas de controlo, nomeadamente a sinalização e o Convel; e de comando e controlo da circulação, concretamente os relativos aos recursos existentes no posto central de comando, nos postos de comando e nas estações na parte em que estejam afetos à mesma.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à prestação de informações às Empresas Ferroviárias, incluem-se os referentes às informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida, com exclusão das relativas ao comando e controlo da circulação e das informações de natureza comercial, fornecidas, respetivamente, às Empresas Ferroviárias e aos passageiros nas estações.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis às estações de passageiros, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades de gestão e supervisão da manutenção e conservação dos cais, plataformas e seus acessos, incluindo coberturas, elevadores e escadas rolantes e respetivos consumos de energia.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à utilização das infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia elétrica para tração, apenas são considerados os de gestão e supervisão da manutenção e conservação da catenária.

Neste contexto, foram excluídos dos custos elegíveis para o cálculo do CUD alguns dos emergentes de atividades afetas aos serviços inscritos no pacote mínimo de acesso:

- Comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;
- Rádio solo comboio;
- Atividades de comando, supervisão e gestão das subestações, dos postos de catenária e dos transformadores;
- Segurança das instalações em estação, incluindo equipamentos de videovigilância;
- Consumos de limpeza e água em estação de passageiros;
- Vedações.

Não foram incluídos os custos seguidamente indicados, uma vez que não se encontram abrangidos pelo pacote mínimo de acesso:

- Socorro ferroviário;
- Tabelas horárias e anúncios sonoros com informação relativa a chegadas e partidas, com indicação dos respetivos cais, plataformas e linhas de embarque e desembarque.

Anexo 5.4.1 – Metodologia da Repartição de Consumos de Energia para Tração

No presente Anexo, utilizam-se as seguintes abreviaturas e siglas:

CP	Comboios de Portugal
EF	Empresa Ferroviária Nacional ou Internacional
IFTE	Instalações Fixas de Tração Elétrica
IP	Infraestruturas de Portugal
RFN	Rede Ferroviária Nacional
SMEC	Sistema de Medição de Energia Conforme a ETI-ENE e norma EN 50463
SRD	Sistema de Recolha de Dados Energéticos em Terra
SST	Subestação de Tração
TCE	Titular do Contrato de Energia

1. Âmbito e regras gerais

O presente Anexo estabelece os princípios gerais nos termos dos quais é facultada energia elétrica para tração através das Instalações Fixas para Tração Elétrica (IFTE) da Rede Ferroviária Nacional (RFN) às Empresas Ferroviárias (EF).

Entende-se por energia elétrica para tração toda a energia que é fornecida ao material circulante, independentemente de ser utilizada para os sistemas de tração ou para equipamentos auxiliares destes, como sistemas de iluminação, climatização ou outros.

Este documento estabelece ainda regras relativas à determinação dos custos e consumos a imputar a cada uma das EF.

Decorrente da obrigação legislativa comunitária, que consta do Artº 1º, nº 3 do Regulamento de Execução (EU) n.º 2018/868, que altera o Regulamento (EU) n.º 1301/2014 relativo às Especificações Técnicas de Interoperabilidade para o Subsistema Energia (ETI ENE), os Estados-membros da União terão de assegurar que é implementado um sistema de liquidação apto a receber os dados do SRD e a aceitá-los para fins de faturação até 04/07/2020 (Artigo 9.º). Esta obrigação já se encontra enquadrada nas regras e metodologias definidas no presente anexo. Até 1 de janeiro de 2022, os Estados-Membros terão também de assegurar a implementação de um sistema em terra de recolha de dados energéticos (SRD) capaz de efetuar transferências de dados de faturação energética (ponto 7.2.4).

2. Indemnizações por falha de fornecimento de energia

2.1. Decorrente de ações de manutenção da IP ou caso de força maior

Não há qualquer obrigação indemnizatória da IP por falta de energia para tração quando tal se deva a operações de manutenção programada ou caso de força maior.

2.2. Da responsabilidade de Empresas Ferroviárias

Em caso de falta de energia por interrupção ou falha de fornecimento imputável a uma ou mais EF, a compensação que seja devida às EF prejudicadas será creditada a estas, pelas EF responsáveis na proporção das responsabilidades que lhes sejam atribuídas, cabendo à IP o apuramento destas compensações.

2.3. Da responsabilidade do fornecedor ou distribuidor de energia

Em caso de falta de energia por interrupção ou falha de fornecimento imputável ao respetivo fornecedor ou distribuidor de energia, a compensação que seja devida e seja paga será creditada às EF na proporção dos consumos imputáveis à subestação de tração (SST) afetada, cabendo à IP o apuramento destas compensações.

3. Titulares dos Contratos de Energia (TCE) elétrica para tração nas subestações da RFN

A lista dos contratos de fornecimento de energia, considerando a situação existente à data da edição do presente Diretório da Rede, é a seguinte:

Subestação de Tração	Titular do Contrato
Vila Fria	IP
Irivo	IP
Fatela	IP
Ródão	IP
Fogueteiro	IP
Monte Novo - Palma	IP
Ermidas - Sado	IP
Santiago do Cacém	IP
Luzianes	IP
Tunes	IP
Travagem	CP
Salreu	CP
Alfarelos	CP
Litém	CP
Entroncamento	CP
Sobral	CP
Gouveia	CP
Mortágua	CP
Abrantes	CP
Vila Franca de Xira	CP
Amadora	CP
Quinta Grande	CP
Pegões	CP
Cais do Sodré	CP
Belém	CP
Cruz Quebrada	CP
Paço de Arcos	CP
Carcavelos	CP
São Pedro	CP

4. Aquisição de energia elétrica para tração

4.1. Aquisição à IP

Em caso de interesse das EF, a IP poderá fornecer energia elétrica para tração, mediante solicitação escrita destes com expressa aceitação de todas as regras do Diretório da Rede relativas a essa matéria.

Mesmo quando haja acordo no fornecimento de energia elétrica para tração, a IP não é responsável no caso de, por lei ou outro instrumento de observância obrigatória, se verificar a impossibilidade superveniente de cumprimento total ou parcial do acordo, caso em que o mesmo será resolvido ou reduzido nos termos legais, sem prejuízo da aplicação dos princípios gerais da força maior.

4.2. Aquisição a terceiros

Qualquer EF poderá manifestar interesse em obter a titularidade de quaisquer contratos de fornecimento de energia das SST, carecendo de um acordo escrito entre as EF existentes nos troços alimentados pelas respetivas SST e a IP para cedência desse contrato.

No caso de não se conseguir acordo entre todas as EF, a titularidade do contrato em discussão ficará assegurada pela IP.

O aparecimento de uma nova EF num troço já em exploração obrigará a novo acordo sobre a titularidade do contrato de fornecimento de energia elétrica.

5. Acesso à infraestrutura elétrica

A IP faculta as EF o acesso aos meios sob sua gestão para receção da energia elétrica para tração que adquiram a terceiros, necessária ao exercício da sua atividade.

6. Serviços administrativos

6.1. Tipologia de serviços administrativos

Existem dois níveis de serviços administrativos, decorrentes da utilização de cada subestação de tração elétrica:

- **Serviço Simples** – conferência de dados em SST, cujo TCE seja a IP, e onde existe uma única EF ou quando todas as EF acordam entre si uma chave de repartição de consumos;
- **Serviço Complexo** - conferência de dados e repartição de consumos em SST, independentemente do TCE, e em que não haja acordo entre todas as EF na aplicação de uma chave de repartição de consumos, ou quando a chave de repartição não contemple todas as EF.

A IP disponibilizará às EF:

- a) mensalmente as cópias das faturas de energia das subestações em que é o TCE.
- b) mensalmente o apuramento dos cálculos de repartição de consumos e custos.

A lista das SST, considerando a situação existente à data de edição do presente Diretório da Rede, é a seguinte:

Tipo de Serviço	Subestações
Serviço Simples	Vila Fria ^(*) ; Irivo; Fatela; Ródão; Monte Novo-Palma; Ermidas do Sado; Santiago do Cacém; Luzianes; Tunes.
Serviço Complexo	Vila Franca de Xira; Amadora; Fogueteiro.

(*) SST a integrar a chave de repartição de consumos

Qualquer alteração de contexto que conduza à revisão das 2 tipologias acima referidas será comunicada por escrito pela IP às EF.

6.2. Tarifas dos serviços administrativos

As tarifas mensais de prestação destes serviços são as seguintes, por tipologia:

Serviço Simples – 150,72€ por instalação e por EF;

Serviço Complexo – 452,16€ euros por instalação e por EF;

Aos valores apurados acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

7. Contadores e fornecimento de dados

7.1. Características dos contadores

A instalação de SMEC é obrigatória para os veículos novos, adaptados ou renovados, de acordo com o ponto 4 do artigo 3º do regulamento da Comissão Europeia UE n.º 1302/2014, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante - locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia. As características e especificações a respeitar por estes sistemas são as indicadas na norma EN 50463 – Energy measurement on board trains, incluindo:

- a) Função de medição da energia (FME);
- b) Sistema de gestão de dados (SGD);
- c) Função de localização;
- d) Relógio interno;
- e) Sistema de comunicação.

7.2. Comunicação de dados

7.2.1. Material motor equipado com SMEC

As EF deverão comunicar à IP, até ao terceiro dia útil de cada mês, relativamente ao mês precedente, o registo mensal dos dados dos comboios realizados. Esses dados devem conter o especificado na norma EN 50463, e serem enviados conforme o período de integração de referência, incluindo:

- a) Data e hora gerados por um relógio interno, com a estrutura de ano, mês, dia, hora, minuto e segundo. A resolução deve ser 1s;
- b) Dados energéticos: Devem ser subdivididos em energia ativa consumida e gerada (Wh) e energia reativa consumida e gerada (vArh), podendo serem enviados nos seguintes formatos:
 - Valores totais de energia;
 - Variações da energia entre cada envio de dados;
 - Ambos.
- c) Posição geográfica da unidade motora expressa em latitude e longitude;
- d) Código de identificação de cada contador certificado (CPID);
- e) Códigos de qualidade (Quality Code). Os códigos são gerados conforme a confiança na certeza dos dados energéticos, geográficos e temporais apurados;
- f) Código do sistema de tração (Traction System Code). É atribuído um código relativo à natureza do sistema de eletrificação onde a unidade motora circula.

7.2.2. Material motor não equipado com SMEC

As EF deverão comunicar à IP, até ao último dia útil de cada mês, relativamente ao mês precedente:

- a) Dados energéticos:
 - Relativamente às unidades motoras não equipadas com contadores, o consumo específico estimado;
 - Relativamente às unidades motoras equipadas com contadores totalizadores de energia e distância, o consumo mensal e a distância percorrida;
 - Relativamente às unidades motoras equipadas com contadores parciais de energia e distância, os consumos parciais e distância percorrida por período de integração;
- b) Para a separação de consumos por SST:
 - Lista mensal de todos os comboios realizados em formato csv, constituída pelos seguintes dados:
 - Número de comboio;
 - Data;
 - Identificação do(s) número(s) da(s) unidade(s) de tração elétrica utilizada(s);
 - Caso seja alterada a tração durante a marcha, a dependência de alteração e a nova tração utilizada.
 - Para comboios de mercadorias a tonelada x km bruta rebocada (TKBR);
 - Caso seja alterada a carga durante a marcha, a dependência de alteração e a nova carga rebocada.

Adicionalmente, as EF deverão enviar mensalmente à IP as cópias das faturas de energia das SST em que sejam TCE e onde não exista acordo de repartição de consumos entre todas as EF.

A IP e as EF têm o direito de verificar os dados de energia elétrica e sua recolha a qualquer momento.

7.2.3. Comunicação de dados provenientes de um SRD

Na existência de EF que comuniquem os seus consumos diretamente para um sistema de terra de recolha de dados energéticos (SRD), esses mesmos dados devem ser posteriormente comunicados pelo SRD respetivo ao sistema de liquidação da IP respeitando os seguintes requisitos:

- a) Os dados enviados com periodicidade mensal para o *webserver* (endereço a indicar pela IP)

- b) O formato dos ficheiros deve ser csv.

7.2.4. Exclusões

Nas SST em que a IP não seja TCE e exista acordo de repartição de consumos entre as EF, pode ser dispensada a disponibilização da informação indicada no ponto 7.2.2 à IP. Nestas situações é da responsabilidade do TCE a recolha e tratamento dos referidos dados.

8. Processo de Repartição de Consumos

8.1. Subestações com utilização por uma única Empresa Ferroviária

Nestas subestações a totalidade da fatura do comercializador de energia é repercutida na única EF que utiliza tração elétrica.

8.2. Subestações com utilização por várias Empresas Ferroviárias

8.2.1. Método Completo

Nas subestações onde existam várias EF, será adotado o seguinte procedimento:

- As EF enviam mensalmente à IP, os dados de acordo com o ponto 7.2;
- A IP calcula os custos/consumos em cada SST, para cada EF, considerando os comboios que circularam na área de abrangência da SST e a informação enviada pelas EF;
- A IP realiza a repartição dos custos da fatura relativa a cada SST pelas várias EF;
- Na ausência da totalidade dos dados necessários para o cálculo dos consumos, a IP utilizará dados estimados ou teóricos, os quais serão atualizados no mês seguinte ao recebimento dos dados em falta.

O método indicado será ajustado de acordo com os dados disponíveis.

8.2.2. Método Simplificado

Nas SST para as quais exista um acordo entre todas as EF para a repartição de energia para tração e para as quais se estabelece uma chave de repartição, a fornecer pelas EF, a IP procederá à aplicação da referida chave de repartição mensalmente às faturas da sua titularidade. Eventuais acertos de faturação feitos posteriormente entre as EF são alheios à IP.

Os restantes TCE procederão de igual forma.

A chave de repartição será comunicada à IP sempre que as EF intervenientes a alterarem.

9. Pagamento

9.1. Pagamento dos serviços administrativos

A prestação de serviços administrativos é assegurada mediante pagamento à IP dos valores mensais definidos no ponto 6.2.

9.2. Pagamento dos consumos de energia elétrica para tração

A IP faturará os valores da energia elétrica para tração consumida em cada mês por cada EF, de acordo com o processo de repartição descrito neste Anexo.

No caso de haver atraso nos dados a fornecer pelas EF e para que a IP proceda ao pagamento devido das faturas do mês em análise, será faturada uma quantia correspondente ao valor médio mensal do consumo dos últimos seis meses, sendo os acertos efetuados no mês seguinte ao recebimento dos dados em falta.

Anexo 5.4.4 – Tarifas de Mão-de-Obra

Categoria Profissional	Tarifas de mão-de-obra [€/hora]
Operador de Manobras	23,21
Operador de Circulação	25,27
Controlador de Circulação	29,76
Inspetor de Circulação	36,89
Operador de Comando Ferroviário	30,04
Supervisor de Comando Ferroviário	40,91
Operador de Infraestruturas	20,38
Encarregado de Infraestruturas	23,18
Supervisor de Infraestruturas	33,61
Operador de Apoio Geral	17,56
Técnico Operacional	20,01
Técnico de Exploração e Infraestruturas	31,37
Assistente de Gestão	21,03
Técnico de Suporte de Gestão	28,06
Técnico Superior I	21,41
Técnico Superior II	36,74
Técnico Superior III	52,75

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

Anexo 7.1 – Modelo de Documento de Informação das Instalações de Serviços

Nº do Capítulo	Cabeçalho	Guia de Implementação	Texto Sugerido
	Controlo de versões	Todas as versões anteriores deste documento devem ser identificadas, juntamente com uma breve descrição das alterações efetuadas.	
	Tabela de conteúdos		
		<p>O Artigo 5 (2) do Regulamento de Execução 2017/2177 afirma que “O gestor da infraestrutura deve fornecer um modelo comum a ser desenvolvido pelo setor ferroviário em cooperação com as entidades reguladoras até 30 de junho de 2018, que os operadores das instalações de serviço podem utilizar para apresentar as informações”.</p> <p>Este modelo comum para as instalações de serviços (IS) é o resultado de uma solução desenvolvida pela RNE em cooperação com o setor ferroviário e pretende apoiar os Operadores das Instalações de Serviços (OIS) na produção dos documentos de informação destinados a dar resposta aos requisitos do Regulamento de Execução 2017/2177. Os OIS podem escolher adotar este modelo comum ou desenvolver o seu próprio modelo, a ser publicado no seu <i>website</i> ou num portal comum, desde que os requisitos legais sejam cumpridos.</p> <p>Ao utilizar este modelo, aplica-se a seguinte legenda (este segmento serve de informação ao utilizador, não devendo ser replicado na versão final do DIIS):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Requisitos de letras <i>standard</i> são obrigatórios em qualquer situação de acordo com o Artigo 4 (2) RE 2017/2177 • Requisitos em itálico são obrigatórios quando aplicável de acordo com o RE 2017/2177 • Letras entre parêntesis referem-se aos parágrafos aplicáveis do Artigo 4 do RE 217/2177 ou outros artigos identificados • Podem ser concedidas, caso a caso, isenções de dever de preenchimento pelo Regulador aos requisitos assinalados com * • Toda a informação restante é opcional 	

1. Informações Gerais			
1.1	Introdução	<ul style="list-style-type: none"> • Explicar o propósito deste documento • Identificar o nome da instalação de serviços e a sua tipologia de acordo com o Anexo II da Diretiva 2012/34 • Providenciar uma breve apresentação da instalação de serviços • Identificar onde o documento é publicado 	<p>[nome da IS] produziu este Documento de Informação da Instalação de Serviços em cumprimento do disposto no RE 2017/2177.</p> <p>[nome da IS] é uma [escolher uma ou mais categorias da a) até à i) do Anexo II da Diretiva 2012/34]</p> <p>[nome da IS] é uma empresa dedicada à ... [providenciar uma breve descrição da IS]</p> <p>Este Documento de Informação da Instalação de Serviços está disponível em www.xxxxx.xx</p>
1.2	Operador da Instalação de Serviços	<ul style="list-style-type: none"> • Nome, morada e contactos de todos os operadores da IS (b) • Nas instalações de serviços operadas por mais de um operador, ou quando os serviços associados ao transporte ferroviário forem fornecidos por mais de um operador, deve ser indicado se é necessário apresentar pedidos distintos de acesso às instalações e aos serviços (g)* 	
1.3	Período de Validade e Processo de Atualização	<ul style="list-style-type: none"> • Indicar o período temporal de validade do documento • Descrever o mecanismo de atualização do documento 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Este documento é atualizado numa base anual à data de publicação do Diretório da Rede, sendo que eventuais alterações no conteúdo possam exigir uma atualização pontual</i> • <i>Este documento é atualizado anualmente a XX de XX de XXXX, podendo estar sujeito a atualizações pontuais intermédias</i> • <i>Este documento será atualizado conforme se verificarem importantes alterações no seu conteúdo</i>
2. Serviços			
2.X	Designação do Serviço	<ul style="list-style-type: none"> • Descrição de todos os serviços associados ao transporte ferroviário que são fornecidos na instalação e do seu tipo (básicos, suplementares ou auxiliares) (d). Ver também o Anexo II da Diretiva 2012/34 • Em alternativa, publicar um <i>link</i> para um website que contenha toda a informação relevante • O X designa o número de serviços providenciados na instalação 	

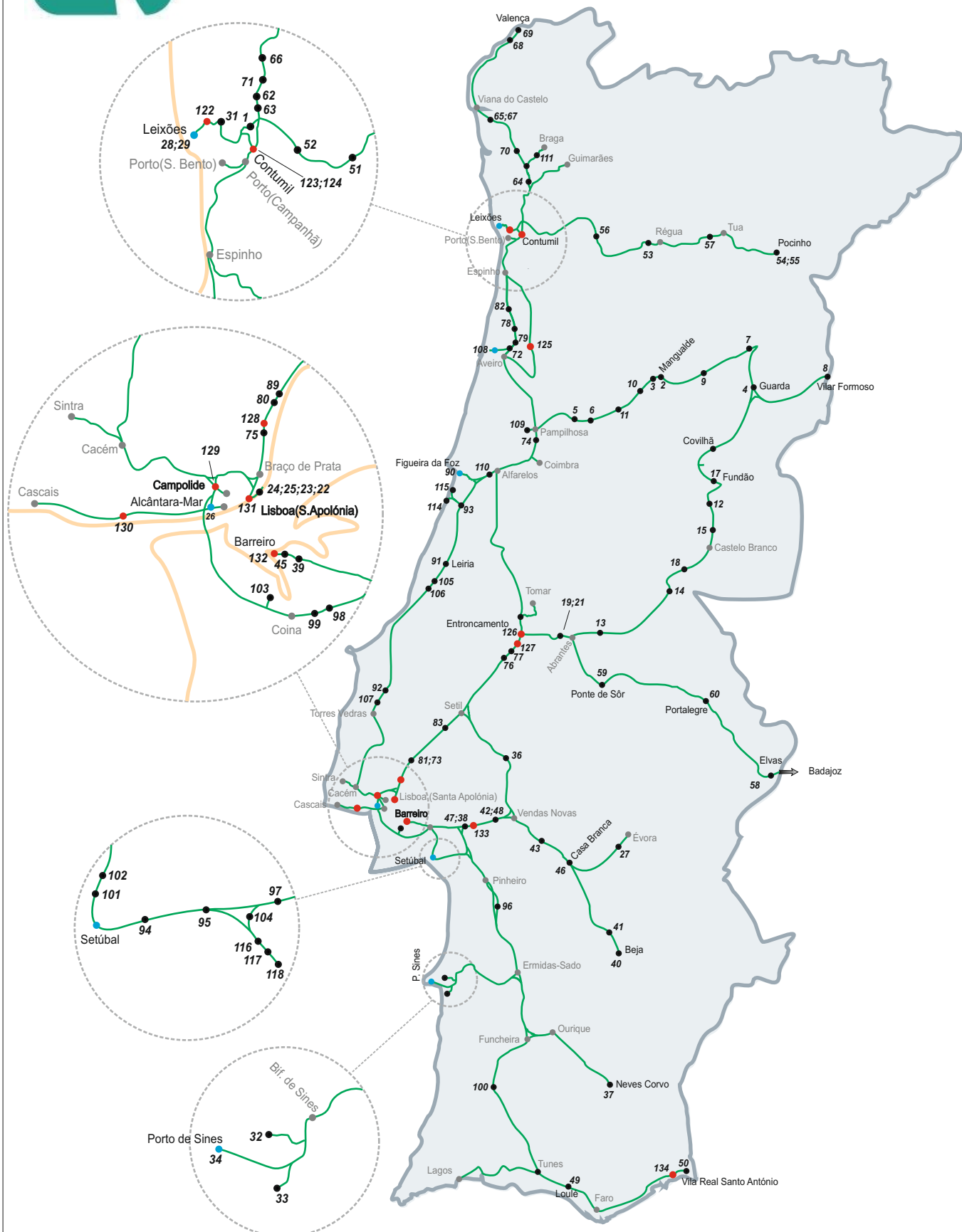
3. Descrição da Instalação de Serviços			
3.1	Listagem de Instalações	<ul style="list-style-type: none"> Onde relevante, a lista de todas as instalações onde são prestados serviços associados ao transporte ferroviário (a) <p>[Nota: Se for possível integrar toda a informação dos subcapítulos 3.X numa única tabela no capítulo 3.1 (cada linha correspondendo a uma instalação e as diversas colunas à Localização, Horário de Funcionamento, Características Técnicas e Alterações Previstas nas Características Técnicas), então os capítulos 3.X deixam de ser necessários]</p>	<p>No caso de o DIIS abranger apenas uma IS:</p> <ul style="list-style-type: none"> O Documento de Informação da Instalação de Serviços abrange apenas uma Instalação de Serviços <p>Se o Operador da Instalação de Serviços gerir mais do que uma instalação e já tiver compilado a listagem num outro local, ou até toda a informação necessária para dar resposta ao RE 2017/2177:</p> <ul style="list-style-type: none"> A listagem de instalações está disponível em www.xxxxx.xxx A descrição da instalação de serviços está disponível em www.xxxxx.xxx [neste cenário, os capítulos 3.2 a 3.X podem ser dispensados de uso]
3.X	Nome da instalação X	<ul style="list-style-type: none"> X denotará o número de instalações de serviços num DIIS que abranja mais que uma Se o DIIS considerar apenas uma instalação, o X assume apenas o número 2 	
3.X.1	Localização	<ul style="list-style-type: none"> Localização da instalação 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Coordenadas GPS da instalação Como chegar à instalação Acessos rodoviários Localização da conexão à infraestrutura ferroviária, incluindo, quando relevante, o nome da estação ferroviária de conexão à rede principal
3.X.2	Horário de Funcionamento	<ul style="list-style-type: none"> Horário de funcionamento da instalação 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regime de funcionamento normal <ul style="list-style-type: none"> Segunda-Feira - Sexta-Feira Sábado – Domingo Regime extraordinário de funcionamento
3.X.3	Características Técnicas	<ul style="list-style-type: none"> Quando pertinente, descrever as características técnicas da instalação de serviços 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Parâmetros técnicos Ramal ferroviário privado - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) Ramais - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) Vias de manobra - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) Estações de triagem - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T)

			<ul style="list-style-type: none"> • Equipamento técnico para as operações de carga e descarga (<i>Reachstacker</i>, empilhadoras, rampas) • Equipamento técnico de manutenção e de limpeza • Capacidade de armazenamento disponível (m²)
3.X.4	Alterações Previstas nas Características Técnicas	<ul style="list-style-type: none"> • Informações sobre as alterações nas características técnicas que possam ter um impacto importante no funcionamento da instalação de serviços, incluindo as obras planeadas (l)* 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detalhes indicativos de investimentos <ul style="list-style-type: none"> ○ Lista de projetos ○ Localização ○ Natureza do projeto ○ Datas de início e conclusão dos trabalhos
4. Tarifação			
4.1	Informações sobre a Tarifação	<ul style="list-style-type: none"> • Informações sobre as tarifas de acesso às instalações de serviços e às taxas pela utilização de cada serviço associado ao transporte ferroviário nessas instalações (m) 	
4.2	Informações sobre Descontos	<ul style="list-style-type: none"> • Informações sobre os princípios dos regimes de descontos oferecidos aos candidatos, sem deixar de respeitar as exigências de confidencialidade comercial.(n)* 	
5. Condições de Acesso			
5.1	<i>Requisitos legais</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Informação sobre as obrigações contratuais, de certificados ou de seguros</i> • Pelo menos no caso de instalações de serviços operadas e de serviços associados ao transporte ferroviário prestados por operadores sob o controlo direto ou indireto de uma entidade de controlo de acesso, prestar informação acerca de modelos de contratos e de condições gerais de acesso (i)* 	
5.2	<i>Condições Técnicas</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Quando pertinente, descrever as condições técnicas a satisfazer pelo material circulante que aceda à instalação de serviços</i> 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tipo de material circulante</i> • <i>Comprimento, peso e gabarito máximo do material circulante</i>
5.3	Autoprestação de Serviços Ferroviários	<ul style="list-style-type: none"> • Informação sobre a possibilidade de autoprestação de serviços associados ao transporte ferroviário e condições aplicáveis (e)* 	

5.4	Sistemas Informáticos do Operador	<ul style="list-style-type: none"> Quando pertinente, informação sobre as condições de utilização dos sistemas informáticos do operador, se os candidatos forem obrigados a utilizar esses sistemas, e as regras de proteção de informações sensíveis e dados comerciais (j)* 	
6. Alocação da Capacidade			
6.1	Pedidos de Acesso	<ul style="list-style-type: none"> Informações sobre os procedimentos para os pedidos de acesso à instalação de serviços ou aos serviços nela fornecidos, ou ambas, incluindo prazos para a apresentação de pedidos e prazos para tratar esses pedidos (f)* e (Artigo 8)* Nas instalações de serviços operadas por mais de um operador, ou quando os serviços associados ao transporte ferroviário forem fornecidos por mais de um operador, deve ser indicado se é necessário apresentar pedidos distintos de acesso às instalações e aos serviços (g)* informações sobre o conteúdo mínimo e o formato de um pedido de acesso às instalações de serviços e aos serviços associados ao transporte ferroviário, ou um modelo para esse tipo de pedido (h)* 	
6.2	Resposta aos Pedidos	<ul style="list-style-type: none"> Descrição da resposta aos pedidos de acesso (Artigo 9)* Uma descrição do procedimento de coordenação e das medidas regulamentares a que se refere o Artigo 10 e os critérios de prioridade a que se refere o Artigo 11 (k)* 	
6.3	Informações sobre a Capacidade Disponível e Restrições Temporárias	<ul style="list-style-type: none"> Informações acerca de restrições temporárias da capacidade da instalação de serviços que possam ter um impacto importante no funcionamento da instalação de serviços, incluindo as obras planeadas (l)* 	



Instalações com Ligação à RFN



Anexo 7.2.B – Instalações com Ligação à RFN

Nº	Designação	Linha de Referência	pk	Entidade Gestora	Tipologia
1	Lidador	Concordância de São Gemil	2,51	CEOV-Companhia Extração de Óleos Vegetais, Lda.	Terminal de Mercadorias
2	Estação de Mangualde	Linha da Beira Alta	128,51	IP	Instalação a Concessionar
3	SIAF (Ramal Mangualde)	Linha da Beira Alta	125,90	Sonae Indústria	Instalação de Uso Privativo
4	Estação da Guarda	Linha da Beira Alta	206,34	IP	Instalação a Concessionar
5	Estação de Mortágua	Linha da Beira Alta	73,55	IP	Instalação a Concessionar
6	Estação de Santa Comba Dão	Linha da Beira Alta	85,47	IP	Instalação a Concessionar
7	Estação de Vila Franca das Naves	Linha da Beira Alta	181,83	IP	Instalação a Concessionar
8	Estação de Vilar Formoso	Linha da Beira Alta	251,98	IP	Instalação a Concessionar
9	Ramal Fornos de Algodres	Linha da Beira Alta	152,46	IP	Instalação a Concessionar
10	Madibéria - (Ramal Nelas)	Linha da Beira Alta	120,06	Luso Finsa- Industria e Comércio de Madeiras, SA	Instalação de Uso Privativo
11	Ramal Somafel	Linha da Beira Alta	102,94	Somafel	Instalação de Uso Privativo
12	Estação de Castelo Novo	Linha da Beira Baixa	124,34	IP	Instalação a Concessionar
13	Ramal do Pego	Linha da Beira Baixa	15,50	Tejo Energia	Instalação de Uso Privativo
14	Portucel - (Ramal Ródão)	Linha da Beira Baixa	63,89	Celtejo	Instalação de Uso Privativo
15	Lusitana - (Ramal Alcains)	Linha da Beira Baixa	106,65	IP	Instalação a Concessionar
17	Terminal de Mercadorias Fundão	Linha da Beira Baixa	149,51	IP	Terminal de Mercadorias
18	Estação de Sarnadas	Linha da Beira Baixa	79,73	IP	Instalação a Concessionar
19	Estação do Tramagal	Linha da Beira Baixa	129,50	IP	Instalação a Concessionar
21	Somapre - (Ramal Tramagal)	Linha da Beira Baixa	129,11	Satepor - Consolis	Instalação de Uso Privativo
22	Silopor	Linha da Matinha	2,94	Silopor	Instalação de Uso Privativo
23	Armazém 21	Linha da Matinha	2,51	TMB-Terminal Multiusos do Beato	Instalação Portuária
24	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Linha da Matinha	0,78	TSA-Terminal de Stª Apolónia	Instalação Portuária
25	Sotagus	Linha da Matinha	1,22	Sotagus	Instalação Portuária
26	Liscont	Linha de Cascais	3,17	Terminal de Contentores de Alcantara	Instalação Portuária
27	Pedreira do Sul - Monte das Flores	Linha de Évora	111,07	Tecnovia	Instalação de Uso Privativo
28	Portos de Leixões	Linha de Leixões	19,84	APDL	Instalação Portuária
29	Terminal de Mercadorias de Leixões	Linha de Leixões	20,98	IP	Terminal de Mercadorias
31	Petroquímica - (Ramal Leça do Balio)	Linha de Leixões	14,80	Petibol	Instalação de Uso Privativo
32	Asfaltos - (Ramal da Petrogal)	Linha de Sines	171,31	Galp Energia	Instalação de Uso Privativo
33	EDP/ Cinzas	Linha de Sines	174,71	EDP	Instalação de Uso Privativo
34	Porto Sines - Terminais XXI e Multiusos	Linha de Sines	177,91	APS	Instalação Portuária

Nº	Designação	Linha de Referência	pk	Entidade Gestora	Tipologia
35	Raquete	Linha de Sines	170,05	IP	Instalação a Concessionar
36	DAI - (Ramal Quinta Grande)	Linha de Vendas Novas	36,61	DAI-Sociedade de Desenvolvimento Agro Industrial	Instalação de Uso Privativo
37	Somincor Neves Corvo	Linha do Alentejo	206,00	Somincor	Instalação de Uso Privativo
38	Estação do Poceirão	Linha do Alentejo	30,41	IP	Instalação a Concessionar
39	Quimigal - (Ramal Barreiro)	Linha do Alentejo	2,11	Nova AP Fábrica Nitrato de Amónio de Portugal	Instalação de Uso Privativo
40	Estação de Beja	Linha do Alentejo	153,94	IP	Instalação a Concessionar
41	Estação de Cuba	Linha do Alentejo	137,19	IP	Instalação a Concessionar
42	Estação de Pegões	Linha do Alentejo	41,89	IP	Instalação a Concessionar
43	Estação de Torre da Gadanha	Linha do Alentejo	75,22	IP	Instalação a Concessionar
45	Terra - (Ramal Barreiro)	Linha do Alentejo	1,22	IP	Instalação a Concessionar
46	Ferrovias	Linha do Alentejo	90,60	Ferrovias-Grupo Mota Engil	Instalação de Uso Privativo
47	Maltibérica	Linha do Alentejo	29,53	Maltibérica	Instalação de Uso Privativo
48	Neopul - (Ramal Pegões)	Linha do Alentejo	41,05	Neopul	Instalação de Uso Privativo
49	Terminal de Loulé	Linha do Algarve	323,93	IP	Terminal de Mercadorias
50	Estação de Vila Real de Santo António	Linha do Algarve	395,98	IP	Instalação a Concessionar
51	Terminal de Mercadorias de Irivo	Linha do Douro	32,18	Agremor	Terminal de Mercadorias
52	Terminal S. Martinho do Campo (SPC)	Linha do Douro	19,35	SPC	Terminal de Mercadorias
53	Estação de Godim	Linha do Douro	101,82	IP	Instalação a Concessionar
54	Estação do Pocinho	Linha do Douro	171,52	IP	Instalação a Concessionar
55	Quimigal - (Ramal Pocinho)	Linha do Douro	171,98	ADP Fertilizantes	Instalação de Uso Privativo
56	Estação de Marco de Canaveses	Linha do Douro	59,95	IP	Instalação a Concessionar
57	Estação de Pinhão	Linha do Douro	126,83	IP	Instalação a Concessionar
58	Estação de Elvas	Linha do Leste	264,90	Transitex	Terminal de Mercadorias
59	Estação de Ponte de Sôr	Linha do Leste	163,24	IP	Instalação a Concessionar
60	Estação de Portalegre	Linha do Leste	216,56	IP	Instalação a Concessionar
62	Siderurgia Nacional - (Ramal Leandro)	Linha do Minho	12,11	SN Maia – Siderurgia nacional SA	Instalação de Uso Privativo
63	Cimpor - (Ramal Leandro)	Linha do Minho	10,88	Cimpor	Instalação de Uso Privativo
64	Lousoareias	Linha do Minho	27,08	Lousoareias-Materiais de Construção, Lda.	Instalação de Uso Privativo
65	Portucel - (Ramal Darque)	Linha do Minho	76,34	Soporcel	Instalação de Uso Privativo
66	Secil Trofa – (Ramal Colpor)	Linha do Minho	19,84	Secil	Instalação de Uso Privativo
67	Terminal de Mercadorias de Darque	Linha do Minho	76,78	Cimpor	Terminal de Mercadorias
68	Estação de São Pedro da Torre	Linha do Minho	125,51	IP	Instalação a Concessionar
69	Estação de Valença	Linha do Minho	129,77	IP	Instalação a Concessionar
70	Quimigal - (Ramal Barcelos)	Linha do Minho	51,61	ADP Fertilizantes	Terminal de Mercadorias
71	Ucanorte	Linha do Minho	12,96	Ucanorte XXI-União Agrícola do Norte, CRL	Instalação de Uso Privativo
72	Plataforma de Cacia	Linha do Norte	275,47	APA	Terminal de Mercadorias

Nº	Designação	Linha de Referência	pk	Entidade Gestora	Tipologia
73	Alhandra - (Ramal Cimpor)	Linha do Norte	25,17	Cimpor	Instalação de Uso Privativo
74	Cimpor - (Ramal Souselas)	Linha do Norte	225,18	Cimpor	Instalação de Uso Privativo
75	IP - (Complexo de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	IP	Terminal de Mercadorias
	SPC - (Complexo de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	SPC	Terminal de Mercadorias
	Conteparque - (Complexo Terminal de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	Conteparque	Terminal de Mercadorias
	Alcont - (Complexo de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	Alcont	Terminal de Mercadorias
76	Terminal de Mercadorias da MSC	Linha do Norte	104,56	MSC	Terminal de Mercadorias
77	Terminal Vale do Tejo (TVT)	Linha do Norte	106,15	TVT	Terminal de Mercadorias
78	Amoníaco - (Ramal Estarreja)	Linha do Norte	290,62	CUF - Químicos Industriais	Instalação de Uso Privativo
79	Portucel - (Ramal Cacia)	Linha do Norte	279,09	Portucel	Instalação de Uso Privativo
80	Nitratos	Linha do Norte	20,51	ADP Fertilizantes	Instalação de Uso Privativo
81	Iberol 3	Linha do Norte	25,59	Iberol - Sociedade Ibérica de Biocombustíveis e Oleaginosas	Instalação de Uso Privativo
82	Estação de Ovar	Linha do Norte	300,78	IP	Instalação a Concessionar
83	Ramal da Azambuja	Linha do Norte	42,39	IP	Instalação a Concessionar
89	TER-TIR	Linha do Norte	20,84	TERTIR, Concessões Portuárias	Instalação de Uso Privativo
90	Porto da Figueira da Foz	Linha do Oeste	212,35	APFF	Instalação Portuária
91	Estação de Leiria	Linha do Oeste	160,69	IP	Instalação a Concessionar
92	Estação do Outeiro	Linha do Oeste	78,17	IP	Instalação a Concessionar
93	Estação do Louriçal	Linha do Oeste	191,80	IP	Instalação a Concessionar
94	Porto de Setúbal	Linha do Sul	31,34	APSS	Instalação de Uso Privativo
95	Somincor - (Ramal Praias do Sado)	Linha do Sul	32,96	Somincor	Instalação de Uso Privativo
96	Vale do Guizo - (Ramal Somincor)	Linha do Sul	92,09	Somincor	Instalação de Uso Privativo
97	Vale da Rosa - (Ramal Renault)	Linha do Sul	35,25	IP	Instalação a Concessionar
98	Autoeuropa	Linha do Sul	27,85	Volkswagen	Instalação de Uso Privativo
99	Palmetal	Linha do Sul	27,37	Palmetal	Instalação de Uso Privativo
100	Estação de Santa Clara Sabóia	Linha do Sul	254,77	IP	Instalação a Concessionar
101	Megaço - (Ramal Palmela)	Linha do Sul	22,95	Megaço-Produtos Siderúrgicos	Instalação de Uso Privativo
102	Slem - (Ramal Palmela)	Linha do Sul	22,18	SLEM-Sociedade Luso Espanhola de Metais	Instalação de Uso Privativo
103	Siderurgia Nacional - Seixal	Linha do Sul	22,60	SN Seixal – Siderurgia nacional SA	Instalação de Uso Privativo
104	Ramal Praias do Sado Concordância*	Linha do Sul	33,56	IP	Instalação a Concessionar
105	Secil - (Ramal Maceira)	Linha Oeste	144,80	Secil	Instalação de Uso Privativo
106	Secil - (Ramal Pataias)	Linha Oeste	139,08	Secil	Instalação de Uso Privativo
107	Valouro - (Ramal Ramalhal)	Linha Oeste	71,19	Valouro	Instalação de Uso Privativo
108	Porto de Aveiro*	Plataforma de Cacia/Linha do Norte	274,87	APA	Instalação Portuária

Nº	Designação	Linha de Referência	pk	Entidade Gestora	Tipologia
109	Valouro - (Ramal Pampilhosa)	Ramal da Figueira da Foz	48,87	Valouro	Instalação de Uso Privativo
110	Terminal TMI	Ramal de Alfarelos	220,72	TMI	Terminal de Mercadorias
111	Terminal de Mercadorias de Tadim	Ramal de Braga	48,11	Agremor	Terminal de Mercadorias
112	Metalsines	Ramal de Sines	170,98	Metalsines	Instalação de Uso Privativo
113	Petroquímica	Ramal de Sines	171,31	Repsol	Instalação de Uso Privativo
114	Ramal Celbi	Ramal do Louriçal	5,51	Grupo Altri, SA	Instalação de Uso Privativo
115	Ramal Soporcel	Ramal do Louriçal	5,51	Soporcel	Instalação de Uso Privativo
116	EDP - (Ramal Praias Sado)	Ramal Sado - Sapec	33,79	EDP	Instalação de Uso Privativo
117	Terminal SPC Setúbal	Ramal Sado - Sapec	34,26	SPC	Terminal de Mercadorias
118	Portucel - (Ramal Praias Sado)	Ramal Sado - Sapec	34,26	Portucel	Instalação de Uso Privativo
122	Parque Oficinal Norte - Guifões	Linha de Leixões	16,65	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
123	Parque Oficinal Norte - Contumil	Linha do Minho	2,24	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
124	Unidade de Manutenção de Alta velocidade	Linha Minho/Douro	3,10	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
125	Parque Oficinal Norte - Sernada	Linha do Vouga	61,65	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
126	Parque Oficinal Centro - Entrocamento	Linha do Norte	106,30	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
127	Oficina TVT	Linha do Norte	106,14	GMF - Gestión de Maquinaria Ferroviaria	Instalação de Manutenção
128	Oficina Bobadela	Linha do Norte	12,14	GMF - Gestión de Maquinaria Ferroviaria	Instalação de Manutenção
129	Parque Oficinal Sul - Campolide	Linha de Sintra	2,90	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
130	Parque Oficinal Sul - Oeiras	Linha de Cascais	16,30	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
131	Parque Oficinal Sul - Santa Apolónia	Linha do Norte	1,20	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
132	Parque Oficinal Sul - Barreiro	Linha do Alentejo	0,60	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
133	Parque Oficinal Sul -Poceirão	Linha do Alentejo	31,00	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
134	Parque Oficinal Sul -Vila Real de Santo António	Linha do Algarve	395,00	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção

Anexo 7.3.2.A – Tipologia de Estações e Apeadeiros

Linha	Estação	Tipologia	Salas de Apoio	Bilheteiras
Alentejo	Barreiro	B	X	X
	Barreiro - A	C		
	Lavradio	C		
	Baixa da Banheira	C		
	Alhos Vedros	C		
	Moita	C		
	Penteado	C		
	Poceirão	D		
	Pegões	D		
	Vendas Novas	C		
	Casa Branca	C		
	V N Baronia	D		
	Cuba	D		
	Beja	C	X	X
Algarve	Alcantarilha	D		
	Silves	C		
	Estombar	D		
	Portimão	C	X	X
	Mexilh Gr	D		
	Lagos	C	X	X
	Faro	B	X	X
	Tunes	C	X	X
	Albufeira	C	X	X
	Boliqueime	D		
	Loulé	C	X	X
	Parque das Cidades	D		
	Bom João	C		
	Olhão	C	X	X
	Fuseta - A	C		X
	Fuseta	D		
	Tavira	C	X	X
	Porta Nova	C		
	Conceição	C		
Cacela	C			
Vila Real de Sto. António	C		X	
Beira Alta	Quinta do Valongo - Vacariça	D		
	Mortágua	D		
	Santa Comba Dão	C	X	X
	Carregal do Sal	C		
	Oliveirinha-Cabanas	D		
	Canas - Felgueira	D		
	Nelas	C	X	X

Linha	Estação	Tipologia	Salas de Apoio	Bilheteiras
Beira Alta	Mangualde	C		X
	Gouveia	D		
	Fornos de Algodres	D		
	Celorico da Beira	C	X	X
	V Fr Naves	C		
	Guarda	C	X	X
	Rochoso	D		
	Cerdeira	D		
Beira Baixa	Vilar Formoso	C	X	X
	Barquinha	D		
	Almourol	D		
	Praia Ribatejo	D		
	Santa Margarida	D		
	Tramagal	D		
	Abrantes	C	X	X
	Alferrarede	D		
	Mouriscas-A	D		
	Belver	D		
	Barca Amieira	D		
	Fratel	D		
	Ródão	C		
	Sarnadas	D		
	Retaxo	D		
	Castelo Branco	C	X	X
	Alcains	D		
	Lardosa	D		
	Cast Novo	D		
	V Prazeres	D		
	Fundão	C	X	X
	Tortosendo	D		
	Covilhã	C	X	X
	Caria	D		
Belmonte-Manteigas	D			
Maçainhas	D			
Benespera	D			
Sabugal	D			
Cascais	Cais do Sodré	A	X	X
	Santos	C		X
	Alcântara - Mar	B		
	Belém	B	X	X
	Algés	B	X	X
	Cruz Quebrada	C	X	X
	Caxias	C	X	X
	Paço de Arcos	B	X	X
	Santo Amaro	C	X	X
Oeiras	B	X	X	

Linha	Estação	Tipologia	Salas de Apoio	Bilheteiras
Cascais	Monte Estoril	C	X	X
	Carcavelos	B	X	X
	Parede	B	X	X
	S. Pedro do Estoril	C	X	X
	S. João do Estoril	B	X	X
	Estoril	B	X	X
	Cascais	A	X	X
Cintura	Alcântara - Terra	B	X	
	Sete Rios	A	X	X
	Campolide - A	B		
	Entrecampos	A	X	X
	Entrecampos - Poente	A		
	Roma - Areeiro	A	X	X
Douro	Suzão	C		
	Valongo	C		
	São Martinho do Campo	C		
	Terronhas	C		
	Recarei-Sobreira	B	X	X
	Parada	C		
	Cête	B		X
	Irivo	C		
	Oleiros	C		
	Paredes	B	X	X
	Penafiel	B	X	
	Bustelo	D		
	Meinedo	C		
	Caíde	B		X
	Vila Meã	D		
	Recesinhos	D		
	Livração	C		
	Marco Canavezes	C		X
	Juncal	D		
	Mosteirô	C		X
	Aregos	C		
	Ermida	C		X
	Rede	C		
	Godim	D		
	Régua	B	X	X
	Covelinhas	D		
	Pinhão	C		X
	Tua	C		X
	Vargelas	D		
	Freixo de Numão	D		
Pocinho	C	X	X	
Cabêda	C			
Évora	Évora	C	X	X

Linha	Estação	Tipologia	Salas de Apoio	Bilheteiras
Guimarães	Guimarães	B	X	X
	Santo Tirso	C	X	
	Caniços	C		
	Vila das Aves	C		
	Giesteira	D		
	Lordelo	C		
	Vizela	C		
Leste	Ponte Sor	D		
	T Vargens	D		
	Portalegre	D		
	Elvas	D		
Minho	Porto - São Bento	A	X	X
	Porto - Campanhã	A	X	X
	Contumil	C		
	Rio Tinto	C		
	Águas Santas	C		
	Palmilheira	C		
	Ermesinde	B	X	X
	Travagem	C		
	Leandro	D		
	São Frutuoso	C		
	Louro	D		
	Durrães	D		
	Alvarães	C		
	São Romão	C		
	Trofa	B	X	X
	Lousado	C		
	Famalicão	B	X	X
	Nine	B	X	X
	Barcelos	C		X
	Tamel	C		
	Barroselas	C		
	Darque	C		
	Viana do Castelo	B	X	X
	Âncora-Pr	C		
	Caminha	C		
	Valença	C		X
	Vila Nova de Cerveira	C		
S Pedro Tor	D			
Norte	Lisboa-Sta. Apolónia	A	X	X
	Braço de Prata	C		
	Lisboa - Oriente	A	X	X
	Moscavide	B		
	Sacavém	C		
	Bobadela	C		
	Santa Iria	C		

Linha	Estação	Tipologia	Salas de Apoio	Bilhetesiras
Norte	Póvoa	B	X	X
	Alverca	B	X	X
	Alhandra	C	X	X
	Vila Franca de Xira	B	X	X
	Castanheira do Ribatejo	C	X	
	Carregado	C		
	Vila Nova da Rainha	D		
	Azambuja	B	X	X
	Setil	C		
	Reguengo	C		
	Santana Cartaxo	D		
	Vale de Santarém	C		
	Santarém	B		X
	Vale de Figueira	D		
	Mato Miranda	D		
	Riachos	C	X	X
	Entroncamento	B	X	X
	Lamarosa	C		
	Chão de Maçãs - Fátima	C	X	X
	Caxarias	C	X	X
	Albergaria dos Doze	D		
	Vermoil	D		
	Pombal	C	X	X
	Soure	D		
	V. Nova Anços	D		
	Granja do Ulmeiro - Alfarelos	C	X	X
	Formoselha	D		
	Taveiro	D		
	Coimbra - B	A		X
	Souselas	C	X	
	Pampilhosa	C	X	X
	Mealhada	C	X	X
	Curia	C		
	Mogofores	C		
	Paraimo	D		
	Oliv Bair	C		
	Oiã	C		
	Quintans	D		
	Aveiro	A	X	X
	Cacia	C		
Salreu	D			
Estarreja	B	X	X	
Avanca	C			
Válega	C			

Linha	Estação	Tipologia	Salas de Apoio	Bilheteiras
Norte	Ovar	B	X	X
	Carvalheira - Maceda	C		
	Cortegaça	C		
	Esmoriz	B	X	X
	Paramos	C		
	Espinho	B	X	X
	Granja	C		
	Aguda	C		
	Miramar	C		
	Francelos	C		
	Valadares	C		X
	Madalena	C		
	Coimbrões	C		
	Gaia	B	X	X
	General Torres	C		
Oeste	Bencanta	C		
	Mira Sintra-Meleças	C	X	X
	Sabugo	D		
	Mafra	D		
	Malveira	D		
	Pero Negro	D		
	Dois Portos	D		
	Runa	D		
	Torres Vedras	C	X	X
	Ramalhal	D		
	Outeiro	D		
	Bombarral	D	X	X
	Óbidos	D		
	Caldas Rainha	C	X	X
	Salir do Porto	D		
	S Martinho Porto	C		
	Valado	C		
	Pataias	D		
	Martingança	D		
	Marinha Grande	D		
	Leiria	C	X	X
	Mte Real	D		
	Monte Redondo	D		
	Guia	D		
	Louriçal	D	X	
Bif Lares	D			
Fontela	D			
Figueira da Foz	C	X	X	
R. Alfarelos	Montemor	C		
	Verride	C		
	Reveles	D		

Linha	Estação	Tipologia	Salas de Apoio	Bilheteiras
R. Tomar	Santa Cita	D		
	Tomar	C	X	X
R. Lousã	Coimbra	B	X	X
Ramal de Braga	Couto de Cambeses	C		
	Arentim	D		
	Ruilhe	D		
Ramal de Braga	Tadim	D		
	Braga	A	X	X
Sintra	Lisboa - Rossio	A	X	X
	Campolide	B	X	X
	Benfca	B	X	X
	Santa Cruz - Damaia	B	X	X
	Amadora	A	X	X
	Reboleira	B	X	X
	Queluz - Belas	B		X
	Monte Abraão	B	X	X
	Massamá - Barcarena	B	X	X
	Agualva - Cacém	A	X	X
	Rio de Mouro	B	X	X
	Mercês	B	X	X
	Algueirão - Mem Martins	B	X	X
	Portela de Sintra	B	X	X
	Sintra	A	X	X
Sul	Pinhal Novo	B	X	X
	Venda do Alcaide	C		
	Palmela - A	C		
	Setúbal	B	X	X
	Praça do Quebedo	C	X	X
	Praias - Sado - A	C		
	Grândola	C		
	Ermidas - Sado	D		
	Funcheira	C		
	Amoreiras-Odemira	C		
	Santa Clara - Sabóia	C		
Messines - Alte	D			
Vouga	Espinho Vouga	C		
	Paços Brandão	D		
	Vila Feira	D		
	S. João da Madeira	C		
	Oliv Azeméis	C	X	
	Sernada Vouga	D	X	
	Eixo	D		
	Eirol	D		
	Águeda	C		
	Macinhata	D		
Aveiro Vouga	A			

Anexo 7.3.2.D – Fornecimento de Informações de Natureza Comercial

Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público									Obs.		
			Informação Sonora				Local de Operação	Teleindicação						
			Local		Remota			Local		Remota			Local de Operação	
			Viva Voz	Microfone Local	Viva Voz	Seletivo sonorizado		Autom.	Unidade Local Sonorização	Manual	Autom.			Temporizada
NORTE	Linha do Minho	Porto S. Bento			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Porto Campanhã			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Contumil			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Rio Tinto			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Águas Santas			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Palmilheira			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Ermesinde			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Travagem			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Leandro			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		São Frutuoso			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		São Romão			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Portela			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Trofa			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Lousado			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Esmeriz			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Barrimau			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Famalicão			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Mouquim			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Louro			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Nine			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
	Barcelos	X				Gab.Circ.								Quando guarnekida
	Barroselas	X				Gab.Circ.								Quando guarnekida
	Viana do Castelo	X				Gab.Circ.								Quando guarnekida
	Caminha	X				Gab.Circ								Quando guarnekida
	Valença	X				Gab.Circ.								
	Ramal de Braga	Couto Cambeses			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Arentim			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Ruilhe			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Tadim			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Aveleda			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Mazagão			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Ferreiros			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
		Braga			X	CCO Porto			X				CCO Porto	
Linha do Douro	Cabêda			X	CCO Porto			X				CCO Porto		
	Suzão			X	CCO Porto			X				CCO Porto		
	Valongo			X	CCO Porto			X				CCO Porto		
NORTE	Linha do Douro	São Martinho do Campo			X	CCO Porto			X			CCO Porto		

Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público									Obs.	
			Informação Sonora				Teleindicação				Local de Operação		
			Local	Remota			Local		Remota				
			Viva Voz	Viva Voz	Autom.	Manual	Autom.	Automática					
Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização		Temporizada	Seguimento	Temporizada							
NORTE	Linha do Douro	Terronhas			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Trancoso			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Recarei - Sobreira			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Parada			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Cête			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Irivo			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Oleiros			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Paredes			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Penafiel			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Bustelo			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Meinedo			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Caide			X	CCO Porto			X		CCO Porto		
		Livração	X				Gab.Circ						Quando guarnekida
		Marco de Canaveses	X				Gab.Circ						Quando guarnekida
		Mosteirô	X				Gab.Circ						Quando guarnekida
		Ermida	X				Gab.Circo						Quando guarnekida
		Régua	X				Gab.Circ						Quando guarnekida
		Pinhão	X				Gab.Circ						Quando guarnekida
Pocinho	X				Gab.Circ								
		Lisboa Santa Apolónia			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Braço de Prata			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Lisboa Oriente			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Moscavide			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Sacavém			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Bobadela			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Santa Iria			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Póvoa			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Alverca			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Alhandra			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Vila Franca de Xira			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Castanheira do Ribatejo			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Carregado			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Vila Nova da Rainha			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Espadanal da Azambuja			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Azambuja			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
Virtudes			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa				
CENTRO	Linha do Norte	Reguengo - Vale da Pedra Pontével			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
CENTRO	L.N	Setil			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		

Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público									Obs.		
			Informação Sonora				Teleindicação				Local de Operação			
			Local		Remota		Local		Remota					
			Viva Voz	Microfone Local	Viva Voz	Seletivo sonorizado	Autom.	Unidade Local Sonorização	Local de Operação	Manual			Autom.	Temporizada
CENTRO	Linha do Norte	Santana Cartaxo			X	CCO Lisboa				X			CCO Lisboa	
		Vale de Santarém			X	CCO Lisboa								
		Santarém	X				Gab.Telef							
		Entroncamento	X				Cab.Sinal							
		Lamarosa			X	CCO Lisboa				X				CCO Lisboa
		Paialvo			X	CCO Lisboa								
		Fungalvaz			X	CCO Lisboa								
		Chão de Maças-Fátima			X	CCO Lisboa				X				CCO Lisboa
		Seiça-Ourém			X	CCO Lisboa								
		Caxarias			X	CCO Lisboa				X				CCO Lisboa
		Albergaria dos Doze			X	CCO Lisboa								
		Litém			X	CCO Lisboa								
		Vermoil			X	CCO Lisboa								
		Pombal			X	CCO Lisboa				X				CCO Lisboa
		Pelariga			X	CCO Lisboa								
		Simões			X	CCO Lisboa								
		Soure			X	CCO Lisboa								
		Vila Nova de Anços			X	CCO Lisboa								
		Alfarelos			X	CCO Lisboa								
		Formoselha / Santo Varão			X	CCO Lisboa								
		Pereira			X	CCO Lisboa								
		Amial			X	CCO Lisboa								
		Vila Pouca do Campo			X	CCO Lisboa								
		Taveiro			X	CCO Lisboa								
		Casais			X	CCO Lisboa								
		Espadaneira			X	CCO Lisboa								
		Bencanta			X	CCO Lisboa								
Coimbra B			X	CCO Lisboa				X				CCO Lisboa		
Adémia			X	CCO Lisboa										
Vilela - Fornos			X	CCO Lisboa										
Souselas			X	CCO Lisboa										
Pampilhosa	X				Cab.Sinali									
Mealhada			X	CCO Porto				X				CCO Porto		
NORTE	Lido Norte	Aguim			X	CCO Porto								
		Curia			X	CCO Porto								
		Mogofores			X	CCO Porto								
		Paraimo			X	CCO Porto								

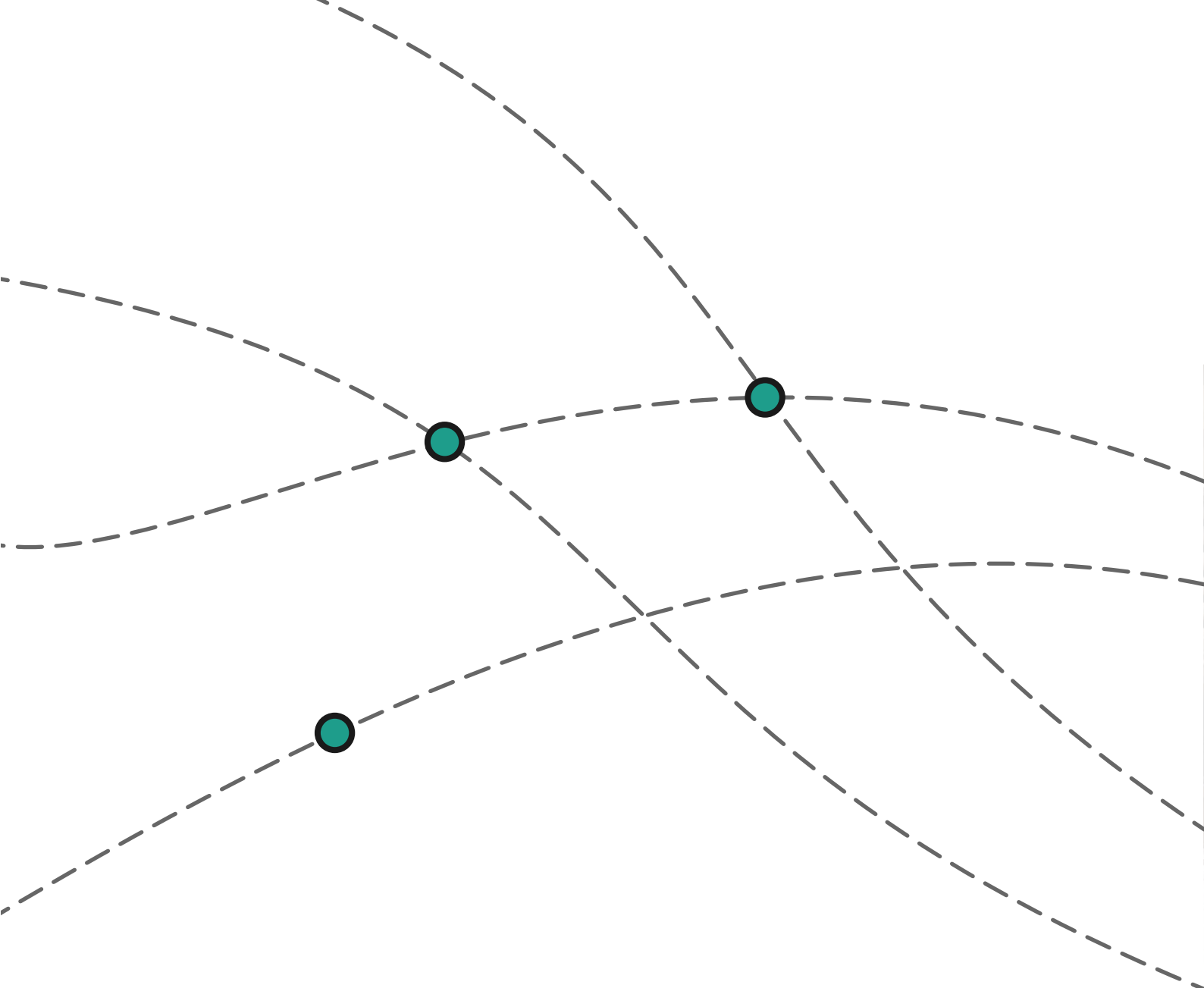
Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora				Teleindicação					Local de Operação	Obs.
			Local	Remota			Local		Remota				
			Viva Voz	Viva Voz	Autom.	Manual	Autom.	Automática					
Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização		Temporizada	Seguimento	Temporizada							
NORTE	Linha do Norte	Oliveira do Bairro			X	CCO Porto							
		Oiã			X	CCO Porto							
		Quintans			X	CCO Porto							
		Aveiro			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Cacia			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Canelas			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Salreu			X	CCO Porto							
		Estarreja			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Avanca			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Válega			X	CCO Porto							
		Ovar	X			Gab.Circ							
		Esmoriz	X			Gab.Circ							Quando guarneçada
		Espinho								X		CCO Porto	
		Granja	X			Gab.Circ							Quando guarneçada
		Gaia	X			Cab.Sinal							
	General Torres			X	CCO Porto			X			CCO Porto		
	Santo Tirso			X	CCO Porto			X			CCO Porto		
	Linha de Guimarães	Caniços			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Vila das Aves			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Giesteira			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Lordelo			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Cuca			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Pereirinhas			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Vizela			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
		Nespereira			X	CCO Porto			X			CCO Porto	
Covas				X	CCO Porto			X			CCO Porto		
Guimarães				X	CCO Porto			X			CCO Porto		
L. Vouga	Luso - Buçaco			X	CCO Lisboa								
CENTRO	Linha da Beira Alta	Mortágua			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		St.ª Comba Dão			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Carregal do Sal			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Oliveirinha - Cabanas			X	CCO Lisboa							
		Canas - Felgueira			X	CCO Lisboa							
		Nelas			X	CCO Lisboa			X			CCO Lisboa	
		Mangualde			X	CCO Lisboa			X			CCO Lisboa	
		ContNortete nças			X	CCO Lisboa							
		Gouveia			X	CCO Lisboa							
		Fornos de Algodores			X	CCO Lisboa			X			CCO Lisboa	

Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público									Obs.	
			Informação Sonora				Teleindicação				Local de Operação		
			Local	Remota			Local		Remota				
			Viva Voz	Viva Voz	Autom.	Manual	Autom.	Automática					
Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização		Temporizada	Seguimento	Temporizada							
CENTRO	Linha da Beira Alta	Celorico da Beira			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Vila Franca das Naves			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Guarda			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		Cerdeira			X	CCO Lisboa							
		Vilar Formoso			X	CCO Lisboa							
		Coimbra			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
	R.Lousã	Verride	X			Gab.Circ							
	R. Alfarelos	Mira Sintra - Meleças			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
	Linha do Oeste	Mafra	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Malveira	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Dois Portos	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Torres Vedras	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Bombarral	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Caldas da Rainha	X				Gab.Circ						
		Pataias	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Leiria	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Bifurcação de Lares	X				Gab.Circ						Quando guarnecida
		Figueira da Foz	X				Gab.Circ						
	Ramal de Tomar	Soudos - Vila Nova			X		CCO Lisboa						
		Carrascal-Delongo			X		CCO Lisboa						
		Curvaceiras			X		CCO Lisboa						
		St.ª Cita			X		CCO Lisboa						
		Carvalhos de Figueiredo			X		CCO Lisboa						
		Tomar			X		CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
	Linha da Beira Baixa	Barquinha			X		CCO Lisboa						
		Almourol			X		CCO Lisboa						
		Praia do Ribatejo			X		CCO Lisboa						
		Santa Margarida			X		CCO Lisboa						
		Tramagal			X		CCO Lisboa						
		Abrantes			X		CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Alferrarede			X		CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Mouriscas-A			X		CCO Lisboa						
		Belver			X		CCO Lisboa						
		Barca da Amieira - Envidos			X		CCO Lisboa						
		Fratel			X		CCO Lisboa						
		Ródão			X		CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
Sarnadas				X		CCO Lisboa							
Castelo Branco				X		CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		

Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público											
			Informação Sonora				Teleindicação						Obs.	
			Local		Remota		Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação		
			Viva Voz	Microfone Local	Viva Voz	Seletivo sonorizado		Autom.	Unidade Local Sonorização	Manual	Autom.			Temporizada
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Fundão			X	CCO Lisboa					X			
		Covilhã			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Lisboa Rossio			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
	Linha de Sintra	Campolide			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Benfica			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Santa Cruz/Damaia			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Reboleira			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Amadora			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Queluz-Belas			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Monte Abraão			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Massamá-Barcarena			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Agualva-Cacém			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Rio de Mouro			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Mercês			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Algueirão-Mem Martins			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Portela de Sintra			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Sintra			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Alcântara-Terra			X	CCO Lisboa					X	CCO Lisboa		
	Linha de Cintura	Campolide-A			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Sete Rios			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Entrecampos - Poente			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Entrecampos			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Roma - Areeiro			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Braço de Prata (Norte)			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
		Cais do Sodré			X	Gab.Circul..		X				Gab.Circul.	Tmb CCO Lx.	
	Linha de Cascais a)	Oeiras	X			Gab.Circ. quando guarnecido								
		Carcavelos				Gab.Circ. quando guarnecido								
		Cascais			X	Gab.Circul..		X				Gab.Circul.*	* Tmb CCO Lx.	
		Campolide A (Cintura)			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
	SUL	Linha do Sul	Pragal			X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa	
Corroios					X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		
Foros de Amora					X	CCO Lisboa				X		CCO Lisboa		

Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público									Obs.
			Informação Sonora				Teleindicação				Local de Operação	
			Local	Remota			Local		Remota			
			Viva Voz	Viva Voz	Autom.	Local de Operação	Manual	Autom.	Automática	Local de Operação		
Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			Temporizada	Seguimento	Temporizada					
SUL	Linha do Sul	Fogueteiro			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Coina			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Penalva			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Pinhal Novo			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Venda do Alcaide			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Palmela			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Setúbal			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Praça do Quebedo			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Grândola		X		CCO Setúbal						
		Ermidas Sado		X		CCO Setúbal						
		Funcheira		X		CCO Setúbal						
		Amoreiras - Odemira		X		CCO Setúbal						
		Luzianes		X		CCO Setúbal						
		St.ª Clara - Sabóia		X		CCO Setúbal						
		S. Marcos		X		CCO Setúbal						
		Messines - Alte		X		CCO Setúbal						
	Barreiro			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
	Linha do Alentejo	Barreiro-A			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Lavradio			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Baixa da Banheira			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Alhos Vedros			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Moita			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Penteado			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Pinhal Novo (Sul)			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Pocelirão		X		CCO Setúbal						
		Vendas Novas		X		CCO Setúbal						
		Casa Branca	X			Gab. Circu l.						Tmb CCO Set..
		Beja	X			Gab. Circu lação						
	Évora		X		CCO Setúbal							
	L. Évora	Lagos		X		CCO Set. (Faro)						
	Linha do Algarve	Portimão		X		CCO Set. (Faro)						
		Tunes		X		CCO Set. (Faro)						
		Albufeira - Ferreiras		X		CCO Set. (Faro)						
Boliqueime			X		CCO Set. (Faro)							
Loulé			X		CCO Set. (Faro)							
Parque das Cidades			X		CCO Set. (Faro)							
Faro			X		CCO Set. (Faro)							
Bom João		X		CCO Set. (Faro)								

Comando Ferroviário	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora				Teleindicação						Obs.
			Local		Remota		Local		Remota		Local de Operação		
			Viva Voz	Viva Voz	Autom.	Local de Operação	Manual	Autom.	Automática				
Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização	Temporizada	Seguimento	Temporizada								
SUL	Linha do Algarve	Olhão		X		CCO Set. (Faro)							
		Tavira		X		CCO Set. (Faro)							
		Vila Real de St.º António		X		CCO Set. (Faro)							



Infraestruturas de Portugal, SA
Campus do Pragal · Praça da Portagem
2809-013 ALMADA · Portugal
T +(351) 212 879 000
ip@infraestruturasdeportugal.pt
NIF 503 933 813
www.infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal, SA
Direção de Planeamento Estratégico
Campus do Pragal · Praça da Portagem
2809-013 ALMADA · Portugal
T +(351) 212 879 250
diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt