

Directório da Rede 2009



3 de Abril de 2008

Índice

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INFORMAÇÕES GERAIS | 6 |
| 1.1 | INTRODUÇÃO | 6 |
| 1.2 | OBJECTIVO..... | 6 |
| 1.3 | ENQUADRAMENTO LEGAL..... | 7 |
| 1.4 | ESTATUTO LEGAL | 7 |
| 1.4.1 | <i>Aspectos Gerais</i> | 7 |
| 1.4.2 | <i>Responsabilidade</i> | 8 |
| 1.4.3 | <i>Direitos de recurso e de queixa</i> | 8 |
| 1.5 | ESTRUTURA | 9 |
| 1.6 | VALIDADE E PROCESSO DE ACTUALIZAÇÃO | 9 |
| 1.6.1 | <i>Período de Aplicação</i> | 9 |
| 1.6.2 | <i>Processo de Actualização</i> | 9 |
| 1.7 | PUBLICAÇÃO | 9 |
| 1.8 | CONTACTOS | 10 |
| 1.9 | COOPERAÇÃO ENTRE GESTORES DE ÍNFRA-ESTRUTURAS..... | 10 |
| 1.10 | GLOSSÁRIO | 11 |
| 2 | CONDIÇÕES DE ACESSO | 12 |
| 2.1 | INTRODUÇÃO | 12 |
| 2.2 | CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO | 12 |
| 2.2.1 | <i>Requisitos para apresentação de pedidos de canais horários</i> | 12 |
| 2.2.2 | <i>Entidades com direito de acesso</i> | 13 |
| 2.2.3 | <i>Licenças</i> | 13 |
| 2.2.4 | <i>Certificado de Segurança</i> | 13 |
| 2.2.5 | <i>Seguro</i> | 14 |
| 2.3 | PROCESSO DE APRESENTAÇÃO DE PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS | 14 |
| 2.4 | CONDIÇÕES COMERCIAIS GERAIS | 14 |
| 2.4.1 | <i>Acordos-Quadro</i> | 14 |
| 2.4.2 | <i>Acordos de Acesso</i> | 15 |
| 2.5 | REGRAS OPERACIONAIS..... | 15 |
| 2.6 | TRANSPORTES EXCEPCIONAIS..... | 15 |
| 2.7 | TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS | 16 |
| 2.8 | PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE | 16 |
| 2.9 | PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE PESSOAL DE SEGURANÇA..... | 17 |
| 3 | A ÍNFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA | 18 |
| 3.1 | INTRODUÇÃO | 18 |
| 3.2 | REDE ABRANGIDA | 18 |

| | | |
|---------|--|----|
| 3.3 | DESCRIÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA | 18 |
| 3.3.1 | <i>Identificação geográfica</i> | 18 |
| 3.3.2 | <i>Características físicas</i> | 19 |
| 3.3.3 | <i>Controlo de Tráfego e Sistemas de Segurança</i> | 20 |
| 3.4 | RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO | 20 |
| 3.4.1 | <i>Infra-estrutura Especializada</i> | 20 |
| 3.4.2 | <i>Restrições Ambientais</i> | 21 |
| 3.4.2.1 | Ruído | 21 |
| 3.4.3 | <i>Transporte de Mercadorias Perigosas</i> | 21 |
| 3.4.4 | <i>Restrições em Túneis</i> | 21 |
| 3.4.5 | <i>Restrições em Pontes</i> | 21 |
| 3.4.5.1 | Ponte 25 de Abril | 21 |
| 3.5 | DISPONIBILIDADE DA INFRA-ESTRUTURA | 22 |
| 3.6 | INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS | 22 |
| 4 | REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE | 23 |
| 4.1 | INTRODUÇÃO | 23 |
| 4.2 | DESCRIÇÃO DO PROCESSO | 23 |
| 4.2.1 | <i>Entidades relevantes</i> | 23 |
| 4.2.2 | <i>Contactos</i> | 23 |
| 4.2.3 | <i>Formato dos documentos</i> | 23 |
| 4.2.3.1 | Pedidos de Canais Horários | 23 |
| 4.2.3.2 | Horário Técnico | 24 |
| 4.2.4 | <i>Tipos de Processos de Repartição de Capacidade</i> | 25 |
| 4.2.4.1 | Horário Técnico de 2009 | 25 |
| 4.2.4.2 | Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário | 25 |
| 4.2.4.3 | Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário | 26 |
| 4.2.4.4 | Pedidos Pontuais | 26 |
| 4.3 | CALENDARIZAÇÃO DOS PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS E DO PROCESSO DE AFECTAÇÃO | 27 |
| 4.3.1 | <i>Horário Técnico de 2009</i> | 27 |
| 4.3.2 | <i>Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário</i> | 27 |
| 4.3.3 | <i>Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário</i> | 28 |
| 4.3.4 | <i>Pedidos Pontuais</i> | 28 |
| 4.4 | PROCESSO DE AFECTAÇÃO | 28 |
| 4.4.1 | <i>Planificação</i> | 28 |
| 4.4.2 | <i>Princípios de Resolução de Incompatibilidades</i> | 29 |
| 4.4.3 | <i>Zonas Congestionadas</i> | 30 |
| 4.4.3.1 | Definição | 30 |
| 4.4.3.2 | Afectação de Capacidade em Zonas Congestionadas | 30 |
| 4.4.3.3 | Regras de Prioridade a aplicar em Zonas Congestionadas | 30 |
| 4.4.4 | <i>Condicionamentos devido a “eclipses” de Estações</i> | 32 |

| | | |
|---------|---|----|
| 4.5 | AFECTAÇÃO DE CAPACIDADE PARA MANUTENÇÃO OU MODERNIZAÇÃO | 33 |
| 4.5.1 | <i>Afectação de capacidade para manutenção</i> | 33 |
| 4.5.2 | <i>Afectação de capacidade para modernização</i> | 34 |
| 4.6 | DISPOSIÇÕES A APLICAR EM CASO DE NÃO UTILIZAÇÃO DA CAPACIDADE..... | 35 |
| 4.7 | TRANSPORTES EXCEPCIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS..... | 35 |
| 4.8 | MEDIDAS ESPECIAIS A ADOPTAR EM CASO DE PERTURBAÇÃO | 35 |
| 4.8.1 | <i>Problemas Imprevistos que requeiram acção imediata</i> | 35 |
| 4.8.2 | <i>Problemas Imprevistos que permitem acção programada</i> | 36 |
| 4.8.3 | <i>Regulação Operacional</i> | 37 |
| 5 | SERVIÇOS..... | 38 |
| 5.1 | INTRODUÇÃO | 38 |
| 5.2 | SERVIÇOS ESSENCIAIS | 38 |
| 5.2.1 | <i>Pacote Mínimo de Acesso</i> | 38 |
| 5.2.2 | <i>Acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços</i> | 39 |
| 5.3 | (RESERVADO) | 39 |
| 5.4 | SERVIÇOS ADICIONAIS | 39 |
| 5.5 | SERVIÇOS AUXILIARES | 40 |
| 6 | TARIFAÇÃO | 41 |
| 6.1 | ENQUADRAMENTO LEGAL..... | 41 |
| 6.2 | SISTEMA DE TARIFAÇÃO..... | 41 |
| 6.3 | TARIFAS..... | 41 |
| 6.3.1 | <i>Tarifas respeitantes aos serviços essenciais</i> | 41 |
| 6.3.1.1 | Tarifas base..... | 41 |
| 6.3.1.2 | Tarifação da capacidade pedida e não utilizada..... | 43 |
| 6.3.2 | <i>Tarifas respeitantes aos serviços adicionais</i> | 44 |
| 6.3.2.1 | Energia de tracção..... | 44 |
| 6.3.2.2 | Manobras | 44 |
| 6.3.2.3 | Estacionamento de material circulante | 44 |
| 6.3.2.4 | Utilização de Estações e Apeadeiros | 45 |
| 6.3.2.5 | Contratos especiais relativos a transportes excepcionais | 46 |
| 6.3.3 | <i>Tarifas respeitantes aos serviços auxiliares</i> | 46 |
| 6.3.4 | <i>Outras tarifas</i> | 47 |
| 6.4 | REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO..... | 47 |
| 6.4.1 | <i>Objectivo</i> | 47 |
| 6.4.2 | <i>Monitorização e Registo</i> | 47 |
| 6.4.3 | <i>Imputação</i> | 48 |
| 6.4.4 | <i>Mecanismo de Conciliação</i> | 49 |
| 6.4.5 | <i>Valorização</i> | 49 |
| 6.5 | PROCESSOS DE FACTURAÇÃO..... | 49 |

| | |
|--|-----|
| <i>ANEXOS</i> | 50 |
| Anexo 1 - Linhas e Ramais em Exploração | 51 |
| Anexo 2 - Tipologia das Vias e Distâncias | 52 |
| Anexo 3 - Tipos de Bitola..... | 53 |
| Anexo 4 – Contornos de Referência | 54 |
| Anexo 4-A - Contornos de Referência..... | 55 |
| Anexo 5 - Cargas Máximas..... | 56 |
| Anexo 6 - Tipos de Cantonamento..... | 57 |
| Anexo 7 - Sistemas de Controlo de Velocidade..... | 58 |
| Anexo 8 - Rádio Solo - Comboio..... | 59 |
| Anexo 9 - Troços de Linha Electrificada | 60 |
| Anexo 10 – Subestações de Tracção | 61 |
| Anexo 11 – Patamares de Velocidade mais elevados..... | 62 |
| Anexo 12 – Quadro resumo das características da infra-estrutura | 63 |
| Anexo 13 – Linhas de Circulação em Estações..... | 64 |
| Anexo 14 – Extensões das Plataformas de Passageiros. | 76 |
| Anexo 15 - Localização das Instalações de Serviços, Portos e Terminais de Mercadorias. | 88 |
| Anexo 16 – Alterações à Tabela de Velocidades Máximas | 91 |
| Anexo 17 - Principais intervenções programadas | 92 |
| Anexo 18 – Restrições em Estações e Margens Suplementares..... | 111 |
| Anexo 19 - Formato dos Pedidos de Canais Horários..... | 113 |
| Anexo 20 – Grupos Homogéneos para efeitos de tarifação | 114 |
| Anexo 21 – Regras de determinação das tarifas dos serviços essenciais..... | 115 |
| Anexo 22 – Metodologia de cálculo da importância correspondente ao valor da energia eléctrica para tracção consumida mensalmente pelos Operadores..... | 125 |
| Anexo 23 – Tarifas de mão de obra | 134 |
| Anexo 24 – Tarifas de Utilização de Estações e Apeadeiros | 135 |
| Anexo 25 – Tabela de motivos de atraso do Regime de Melhoria de Desempenho..... | 139 |
| Anexo 26 – Legislação Portuguesa relevante..... | 142 |
| Anexo 27 – Glossário..... | 144 |
| Anexo 28 – Empresas membros da RNE | 146 |

1 Informações Gerais

1.1 Introdução

A REFER tem a atribuição de gerir a infra-estrutura ferroviária, nas vertentes de construção, manutenção, preservação do património, gestão da capacidade, gestão da circulação e da segurança.

Para bom cumprimento desta atribuição, que é de interesse económico geral, a REFER define como objectivo disponibilizar ao mercado uma rede ferroviária fiável e de qualidade, na perspectiva da optimização do serviço ao Cliente.

Na estrutura organizacional da REFER, compete à Direcção Geral de Exploração da Infra-estrutura a condução do relacionamento com as empresas de transporte ferroviário e o mercado em geral, a realização e coordenação do processo de repartição da capacidade e a gestão do comando e controlo da circulação ferroviária.

Para garantir essa missão, a Direcção de Gestão de Clientes assegura o relacionamento comercial com estes, disponibilizando serviços ferroviários adaptados às suas expectativas e de acordo com critérios imparciais e transparentes. Os contactos relevantes são apresentados no ponto 1.8.

1.2 Objectivo

O presente Directório da Rede apresenta as características da rede ferroviária portuguesa e explicita as condições gerais para aquisição na mesma de capacidade e dos serviços inerentes.

Concretamente, para além de apresentar as características da rede, enuncia as condições de acesso, descreve os serviços que a REFER presta a empresas de transporte ferroviário que nela pretendam operar serviços de transporte, e divulga os princípios de tarifação e o tarifário, apresentando, quanto a este, a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação das tarifas.

Em cumprimento das disposições do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, o Directório visa, portanto, fornecer às empresas de transporte ferroviário a informação essencial de que necessitam para o acesso e utilização da infra-estrutura

ferroviária nacional, gerida pela REFER e aberta ao transporte ferroviário.

Assim, o Directório da Rede contém a relação das regras gerais, prazos, procedimentos e critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo também outras informações necessárias para viabilizar a candidatura à utilização da capacidade da infra-estrutura.

Não tem a natureza de regulamento administrativo ou de proposta negocial.

1.3 Enquadramento legal

O Directório da Rede é produzido em consonância com a legislação portuguesa em vigor relativa às actividades de gestão da infra-estrutura e do transporte ferroviário, em particular a legislação que procedeu à transposição da Directiva 2001/14, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança.

Como referência, os principais documentos legais e regulamentares em vigor em Portugal são indicados no Anexo 26.

Salienta-se que as empresas de transporte ferroviário são obrigadas a cumprir a regulamentação técnica do caminho de ferro, cuja listagem se encontra publicada na Instrução de Exploração Técnica (IET) nº 2, homologada pelo IMTT.

As empresas de transporte ferroviário podem ainda estar sujeitas a obrigações decorrentes de outra legislação aplicável, nacional ou internacional, que eventualmente não se encontre identificada no referido Anexo 26.

1.4 Estatuto Legal

1.4.1 Aspectos Gerais

O Directório da Rede é produzido em consonância com o Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, em particular com o disposto nos artigos 30 a 32.

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

As disposições do Directório da Rede são de cumprimento obrigatório pelas empresas de transporte ferroviário que utilizem a rede ferroviária portuguesa, em particular as relativas às condições técnicas de circulação e respectivas restrições, à repartição de capacidade e

ao tarifário, sem prejuízo dos direitos referidos no ponto 1.4.3.

As partes interessadas, nomeadamente as empresas de transporte ferroviário licenciadas ou a operar na linha férrea portuguesa à data da sua preparação, foram consultadas sobre o projecto do presente Directório.

1.4.2 Responsabilidade

A informação acerca da infra-estrutura, contida neste Directório, baseia-se no conhecimento em 1 de Março de 2008 relativamente à situação prevista para o período de duração do Horário Técnico de 2009.

A REFER preparou este Directório 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.

A REFER também não assume responsabilidade relativa a erros que manifestamente resultem de impressão, procedendo à sua correcção logo que detectados.

1.4.3 Direitos de recurso e de queixa

Qualquer discordância fundada relativa ao Directório da Rede ou aos critérios nele incluídos pode ser objecto de recurso pelos interessados, para o IMTT.

Qualquer interessado que considere ser alvo de tratamento injusto ou discriminatório em matéria de atribuição de canais horários, incluindo decisão de pedidos pontuais, pode igualmente recorrer junto do IMTT das decisões da REFER, no prazo de 15 dias úteis a contar da data de comunicação da decisão.

Os recursos são entregues na REFER, com conhecimento ao IMTT.

Relativamente a qualquer recurso recebido, a REFER procede à elaboração da resposta que ao caso caiba e à sua remissão ao IMTT.

Os candidatos ou partes interessadas que considerem ter-lhes sido recusado o acesso a serviços ou instalações, impostas condições não equitativas ou discriminatórias, ou ter sido lesados de qualquer outra forma por actos ou omissões da REFER ou de terceiros, em matéria objecto do Directório da Rede, têm o direito de apresentar queixa ao IMTT. As queixas são entregues directamente nessa entidade.

1.5 Estrutura

A estrutura do Directório da Rede segue o formato comum adoptado pelas empresas gestoras de infra-estruturas ferroviárias integrantes da organização RailNetEurope, em particular o especificado no Guia de Implementação do Network Statement.

O propósito da adopção de um formato comum é facilitar o processo de consulta e interpretação por parte das empresas de transporte ferroviário que pretendam estudar ou realizar serviços ferroviários internacionais, designadamente pela utilização de uma sistemática de matérias uniforme.

1.6 Validade e Processo de Actualização

1.6.1 Período de Aplicação

O Directório da Rede 2009 aplica-se durante o período de validade do Horário 2009, definido no ponto 4.2.4.1.

O Directório da Rede obedece à legislação e regulamentos em vigor à data da sua publicação, não contemplando, por isso, legislação ou regulamentos que se encontrem em fase de preparação. A regulamentação e documentação técnica de carácter vinculativo que entre em vigor após esta data será aplicável, implicando a interpretação actualista ou correctiva do Directório.

A REFER procede ao envio regular da regulamentação e documentação técnica às empresas de transporte ferroviário que se encontrem a exercer o direito de acesso à rede.

1.6.2 Processo de Actualização

Durante o período de validade do presente Directório da Rede, quaisquer alterações importantes na informação nele contida serão objecto de adendas, após consulta às partes interessadas, nomeadamente às empresas de transporte ferroviário.

Os processos de consulta têm a duração de 10 dias úteis.

1.7 Publicação

O Directório da Rede, em versões nas línguas Portuguesa e Inglesa, pode ser solicitado à REFER em formato electrónico, encontrando-se também disponível no website da REFER:

<http://www.refer.pt/pt/rede.php> versão portuguesa

<http://www.refer.pt/en/rede.php> versão inglesa

Em caso de divergência entre as versões Portuguesa e Inglesa do Directório, prevalece a primeira.

A pedido dos interessados, a REFER pode prestar esclarecimentos ou fornecer informação suplementar relativamente às matérias contidas neste Directório da Rede.

1.8 Contactos

Os contactos relativos ao acesso à rede ferroviária portuguesa, bem como os relativos a todas as matérias compreendidas no Directório da Rede, devem ser feitos para:

REFER E.P.

Direcção de Gestão de Clientes

Estação de Santa Apolónia

1100-105 Lisboa / Portugal

Telefones: +351 21 1022073; +351 21 1022088 ; +351 21 1022000 (Geral)

Horário de atendimento telefónico das 9h00 às 12h30 e das 14h30 às 18h00 nos dias úteis.

Fax: +351 21 1022101

Email: directorio.rede@refer.pt

Website: www.refer.pt

1.9 Cooperação entre Gestores de Infra-estruturas

A REFER integra a RailNetEurope (RNE), uma organização de empresas, maioritariamente gestores de infra-estrutura ferroviária, que cooperam entre si com vista à facilitação do tráfego transfronteiriço.

À data de produção do presente Directório, as empresas membros da RNE são as indicadas no Anexo 28.

A REFER não assume qualquer responsabilidade pela informação contida nos directórios de rede dos demais gestores de infra-estrutura, ainda que aqui referidos, os quais devem

ser contactados directamente para esclarecimento de questões a eles respeitantes.

No âmbito da RNE, os gestores de infra-estrutura têm uma organização comum de marketing e vendas para os canais ferroviários internacionais, designada One-Stop-Shop (OSS).

As One-Stop-Shops das várias empresas gestoras de infra-estrutura constituem no seu todo uma rede, à qual as empresas de transporte ferroviário podem dirigir-se para questões relativas ao tráfego internacional, com especial incidência no tratamento de pedidos pontuais de comboios de mercadorias.

Ao dirigir-se a um dos gestores de infra-estruturas integrantes da OSS, as empresas de transporte ferroviário podem receber assistência na coordenação integral do processo de estabelecimento de canais internacionais.

Mais informação pode ser obtida no site da RailNetEurope: <http://www.railneteuropa.com>

1.10 Glossário

No Anexo 27 apresenta-se o Glossário de termos técnicos utilizado neste Directório da Rede.

2 Condições de Acesso

2.1 Introdução

O Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, estabelece o enquadramento legal do acesso à infra-estrutura.

2.2 Condições Gerais de Acesso

2.2.1 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 colectivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infra-estrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CEE) 1191/69, do Conselho
- (c) carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário.

Aplica-se também o regime transitório do artigo 82 do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007.

A atribuição de capacidade a um candidato não lhe confere direito de acesso à rede nacional, salvo se for uma empresa de transporte ferroviário ou um agrupamento internacional de empresas de transporte ferroviário.

Dado que, nos termos da lei, se reconhece legitimidade como candidatos, e consequentemente para aquisição de capacidade da infra-estrutura, a entidades que não são empresas de transporte ferroviário, estas podem fazer-se substituir no exercício do acesso ou trânsito, sem que se considere haver transmissão de capacidade, que é proibida nos termos gerais.

2.2.2 Entidades com direito de acesso

Têm direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional, para exploração de transporte de passageiros no território nacional, as empresas nacionais de transporte ferroviário.

Têm direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional, como à de todos os Estados membros da União Europeia, as empresas de transporte ferroviário estabelecidas em qualquer Estado membro da União Europeia, para exploração de qualquer tipo de serviço de transporte ferroviário de mercadorias.

O exercício dos direitos de acesso e trânsito depende da celebração, com a REFER, de acordo escrito, como se refere no ponto 2.4.2 infra.

2.2.3 Licenças

As empresas estabelecidas em Portugal, que pretendam explorar serviços de transporte ferroviário, devem ser titulares de uma licença de acesso à actividade, emitida pelo IMTT, nos termos do Regulamento 42/2005.

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

2.2.4 Certificado de Segurança

A utilização da infra-estrutura ferroviária depende da titularidade de um certificado de segurança válido, emitido pelo IMTT, sem prejuízo do disposto no regime transitório do artigo 82 do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007.

O certificado de segurança é emitido para toda a rede ou apenas para uma parte limitada da mesma, tendo em conta o âmbito das actividades da empresa de transporte ferroviário requerente, especificando o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas.

O certificado de segurança compreende duas partes:

Parte A—respeitante à demonstração da existência de um sistema de gestão da segurança aprovado;

Parte B—respeitante à demonstração do cumprimento dos requisitos específicos necessários à respectiva operação em condições de segurança, nomeadamente quanto ao cumprimento das ETI e das normas técnicas de segurança, à

aceitação dos certificados do pessoal e à autorização de colocação em serviço do material circulante utilizado.

Quando se trate de empresa de transporte ferroviário titular de certificado de segurança emitido noutro Estado membro e que pretenda aceder à rede nacional para prestar serviços equivalentes àqueles para que já se encontra certificada, é apenas exigida a demonstração dos aspectos mencionados na Parte B referida anteriormente.

Compete ao IMTT a emissão, renovação, alteração, revisão, suspensão, revogação e cassação dos certificados de segurança ou de parte destes.

2.2.5 Seguro

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

As empresas de transporte ferroviário são responsáveis perante a REFER e terceiros pelos prejuízos ou danos causados pelo material circulante que utilizem na infra-estrutura, independentemente da propriedade do referido material, ressalvado o desgaste normal na utilização da infra-estrutura.

O capital seguro da apólice não pode, em qualquer caso, ser inferior a (euro) 10.000.000 (dez milhões), sendo as demais condições, incluindo as relativas à actualização dos capitais seguros, as que em cada momento tiverem sido fixadas por portaria, nos termos do n.º 2 do artigo 12 do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007.

As empresas de transporte ferroviário devem possuir documento relativo ao seguro de responsabilidade civil, nos termos previstos na Portaria 168/2004, de 18 de Fevereiro.

2.3 Processo de apresentação de pedidos de canais horários

Conforme o ponto 4.2 deste documento.

2.4 Condições Comerciais Gerais

2.4.1 Acordos-Quadro

Pode ser estabelecido um Acordo-quadro entre a REFER e um Candidato, onde se

especificam as características da capacidade da infra-estrutura solicitada, nos termos do qual esta lhe seja fornecida para um período superior ao período de vigência do Horário Técnico.

Em princípio, um Acordo-quadro tem a duração de 5 anos.

Os Acordos-quadro são sujeitos a aprovação prévia do IMTT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

2.4.2 Acordos de Acesso

O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional depende da celebração de um Acordo de Acesso com a REFER, o qual versa sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras, e regula as questões de controlo e de segurança do tráfego.

As regras e condições relativas ao acesso a estações de passageiros, terminais de mercadorias, depósitos de material circulante ou outras instalações, são incluídas no Acordo de Acesso.

O Acordo de Acesso inclui as prestações de serviços essenciais e pode incluir prestações de serviços adicionais ou auxiliares.

Na celebração de acordos de acesso a REFER está vinculada ao princípio de praticar condições equitativas e não discriminatórias.

2.5 Regras Operacionais

Conforme enunciado no ponto 1.3, as empresas de transporte ferroviário são obrigadas a cumprir as obrigações decorrentes da regulamentação técnica do caminho de ferro, cuja listagem se encontra publicada na Instrução de Exploração Técnica (IET) nº 2, homologada pelo IMTT.

2.6 Transportes Excepcionais

Um transporte excepcional corresponde a uma situação em que pelo menos uma das características limites da infra-estrutura não é respeitada pelo material circulante, mas que pode ainda assim ser realizado em condições especiais a definir pela REFER.

2.7 Transporte de Mercadorias Perigosas

Aplicam-se as disposições do Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro (RPF), aprovado pelo Decreto-Lei 124-A/2004, de 26 de Maio com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 391-B/2007, de 24 de Dezembro, da Portaria 1455/2001 e da IET 13, relativas ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas.

Estes diplomas são baseados no Regulamento Relativo ao Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias Perigosas (RID), que constitui o anexo I às Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias (CIM), integrando estas regras o apêndice B da Convenção Relativa aos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro (COTIF), bem como na Directiva 96/49/CE, de 23 de Julho, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, alterada pela Directiva 2000/62/CE, de 10 de Outubro, e ainda pela Directiva 2001/6/CE, de 29 de Janeiro, que procede à actualização bienal da regulamentação contida no RID, e, posteriormente, pela Directiva n.º 2003/29/CE, de 7 de Abril. A referida Directiva n.º 96/49/CE, do Conselho, foi, entretanto, novamente adaptada ao progresso técnico pelas Directivas n.os 2004/89/CE, da Comissão, de 13 de Setembro, e 2004/110/CE, da Comissão, de 9 de Dezembro, que procedem, respectivamente, a uma actualização extraordinária e a uma revisão ordinária da regulamentação contida no RID, normativos comunitários cuja transposição para a ordem jurídica nacional é realizada através do Decreto-Lei 391-B/2007, de 24 de Dezembro.

2.8 Procedimentos de aceitação de material circulante

Compete ao IMTT autorizar a colocação em serviço do material circulante que, embora autorizado por uma parte B de certificado de segurança emitido por outro Estado membro, não esteja totalmente abrangido pelas ETI aplicáveis.

O pedido, a apresentar ao IMTT, para a autorização de colocação em serviço de material circulante em utilização deve indicar a sua utilização prevista na rede e ser instruído com a documentação técnica abaixo indicada:

- a) Prova de que o material circulante foi autorizado a ser colocado em serviço noutro Estado membro e registos que revelem o historial da sua exploração e manutenção e, se for caso disso, as alterações técnicas introduzidas após a autorização;

- b) Dados técnicos específicos, programa de manutenção e características operacionais exigidas pelo IMTT e necessárias para a sua autorização complementar;
- c) Dados sobre as características técnicas e operacionais que mostrem que o material circulante está em conformidade com o sistema de alimentação de energia, o sistema de sinalização e de comando e controlo, a bitola da via e os gabaris da infra-estrutura, a carga máxima admissível por eixo e outros condicionalismos da rede;
- d) Derrogações das normas técnicas de segurança necessárias para a concessão da autorização e prova, com base na avaliação de risco, de que a aceitação do material circulante não envolve riscos indevidos para a rede.

O IMTT pode exigir a realização de ensaios na rede, indicando o seu âmbito e conteúdo, para verificar a conformidade com os parâmetros restritivos mencionados na alínea c) atrás referida.

2.9 Procedimentos de aceitação de pessoal de segurança

Até à aprovação de um regime legal que discipline o acesso à profissão do pessoal das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura, cujas funções são relevantes para a segurança da exploração, e para efeitos da obtenção do certificado de segurança e da autorização de segurança, aplicar-se-ão as regras a fixar por regulamento do IMTT, que disporá sobre a formação, os exames e a concessão de certificados.

Não obstante, o IMTT exige que os exames e a concessão de certificados sejam assegurados por entidade diversa da que presta formação, devidamente acreditada pelo IMTT ou, na falta de tal entidade, pelo próprio IMTT.

3 A Infra-estrutura Ferroviária

3.1 Introdução

A infra-estrutura da rede ferroviária dispõe de características técnicas e funcionais cujo conhecimento é essencial para o estudo e programação das actividades de operação ferroviária.

Com o objectivo de apresentar a informação a ela relativa de forma estruturada, as respectivas características foram organizadas de acordo com vários domínios funcionais.

Os mapas apresentados nos anexos 1 a 11 e o quadro de síntese constante do Anexo 12 dizem respeito às condições que a REFER, usando de critérios de diligência razoável, prevê se verifiquem durante o período de vigência do presente Directório.

Porém, a rede ferroviária nacional pode ser objecto de actualização no âmbito da política geral de transportes, a qual é definida pelo Governo.

Quaisquer alterações importantes sobre características da rede apresentadas no presente Directório serão objecto de adendas. Aplica-se ainda o referido no ponto 1.4.2.

3.2 Rede Abrangida

O Directório da Rede diz respeito às linhas, ramais e concordâncias com tráfego ferroviário geridas pela REFER.

Estão excluídas do âmbito de aplicação do presente Directório as redes definidas como autónomas pela alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º e pelo anexo I ao Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007.

As linhas, ramais e concordâncias com tráfego ferroviário e as quatro ligações à rede ferroviária internacional são representadas no Anexo 1.

3.3 Descrição da Infra-estrutura

3.3.1 Identificação geográfica

O Anexo 1 identifica as linhas, ramais e concordâncias com tráfego ferroviário e as principais estações.

As quatro ligações internacionais são:

| 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 | 2,705 |
| Ramal de Cáceres | Marvão - Beirã | 7,774 | Valência de Alcântara | 8,967 |
| Linha do Leste | Elvas | 10,715 | Badajoz | 5,322 |

O Anexo 2 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.

3.3.2 Características físicas

O Anexo 3 contém o mapa dos tipos de Bitola da rede ferroviária Portuguesa com a indicação das linhas de Via Larga (Bitola de 1,668 m) e de Via Estreita (Bitola de 1,000 m).

No Anexo 4 é apresentado o mapa dos contornos cinemáticos a respeitar nas linhas, especificando-se no Anexo 4-A os contornos cinemáticos segundo a ficha UIC 506 e as especificações particulares da rede de via larga.

No Anexo 5 é apresentado o mapa com as cargas máximas admissíveis a respeitar na rede, de acordo com a ficha UIC 700-0. O caso particular da Ponte 25 de Abril é tratado no ponto 3.4.5.1.

No Anexo 9 é apresentado o mapa com a indicação das troços da rede electrificados e respectivas tensões de alimentação.

No Anexo 10, são indicadas as subestações eléctricas e as respectivas áreas de influência.

No Anexo 11, é prestada uma informação qualitativa sobre os mais elevados patamares de velocidade disponíveis nos troços principais de cada uma das linhas.

No Anexo 13, indicam-se as linhas de circulação nas estações da rede ferroviária, incluindo o comprimento útil (comprimento máximo de um comboio) a respeitar em cada uma.

No Anexo 14 indicam-se, por estação, as extensões das plataformas de embarque servidas pelas linhas de circulação do Anexo 13, devendo os comboios de passageiros respeitar as dimensões indicadas, sempre que efectuem paragem comercial nessas estações.

No Anexo 16 estão indicados os valores das velocidades máximas. Os valores a considerar para o Horário Técnico 2009 são os resultantes das Tabelas de Velocidades Máximas (TVM) em vigor à data de publicação do presente Directório da Rede, com as alterações que sejam introduzidas até à data de entrada em vigor, conforme as informações do Anexo 16. As TVM encontram-se disponíveis no website da REFER através da aplicação eViriato.

É fornecida aos interessados, a pedido, informação detalhada sobre o traçado em planta e o perfil longitudinal, nas condições definidas no ponto 6.3.4.

3.3.3 Controlo de Tráfego e Sistemas de Segurança

No Anexo 6 é apresentado um mapa com os tipos de Cantonamento existentes na rede.

As Instruções Técnicas de Sinalização por troços da rede são fornecidas aos interessados, a pedido, nas condições definidas no ponto 6.3.4.

No Anexo 7 é apresentado o mapa com os troços de linha onde estão instalados sistemas de controlo de velocidade.

No Anexo 8 é apresentado o mapa com os troços de linha que têm cobertura pelo sistema de Rádio Solo – Comboio.

3.4 Restrições à Circulação

A utilização da infra-estrutura pode ser condicionada por normas impostas à REFER ou por esta definidas.

As restrições a considerar para efeitos de produção de horário são descritas abaixo.

3.4.1 Infra-estrutura Especializada

Nenhum troço da rede ferroviária gerida pela REFER se encontra classificado como “Infra-estrutura especializada”.

3.4.2 Restrições Ambientais

3.4.2.1 Ruído

Aplicam-se as disposições do Decreto-Lei 292/2000, de 14 de Novembro, relativo ao ruído.

3.4.3 Transporte de Mercadorias Perigosas

Aplicam-se as disposições do Decreto-Lei 124-A/2004, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 391-B/2007, da Portaria 1455/2001 e a IET 13, relativas ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas.

Aplica-se ainda o disposto no Decreto-Lei 322/2000, de 19 de Dezembro (alterado pelo Decreto-Lei 189/2006, de 22 de Setembro), relativo aos conselheiros de segurança.

3.4.4 Restrições em Túneis

A circulação de comboios que incorporem vagões abertos, sem cobertura, com carga de areia, 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.

3.4.5 Restrições em Pontes

3.4.5.1 Ponte 25 de Abril

Aplicam-se as seguintes restrições:

- Só é permitida a circulação de um comboio (de qualquer tipo) por sentido sobre a Ponte
- Não são permitidos cruzamentos de comboios pesados (conforme definição no RGS II) com comboios de qualquer tipo sobre a Ponte
- Os comboios pesados só podem circular a 40 km/h entre os PKs 1+760 e 5+550 da Linha do Sul, em ambos os sentidos, conforme a TVM.
- As cargas máximas dos comboios pesados não podem ultrapassar:
 - 1408 TON de peso total
 - 20,4 TON de peso por eixo
 - 4,08 TON de peso por metro linear (material rebocado)

- O comprimento máximo do material circulante é de:
 - 283 m para automotoras e unidades automotoras
 - 330 m para locomotivas e material rebocado (comboios ligeiros)
 - 285 m para o material rebocado dos comboios pesados
- Com velocidades de vento superiores a 70 km/h, não é permitido realizar cruzamentos de comboios (de qualquer tipo) sobre a ponte
- Com velocidades de vento superiores a 90 km/h, não é permitida a circulação de comboios sobre a ponte

3.5 Disponibilidade da Infra-estrutura

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.

3.6 Instalações de Serviços

No Anexo 15 é apresentado um quadro com a localização dos locais onde a REFER disponibiliza a prestação dos principais serviços adicionais e auxiliares.

No mesmo Anexo são ainda indicados os portos com ligação ferroviária e os principais terminais de mercadorias.

A pedido dos interessados, é disponibilizada informação adicional sobre as instalações de serviços e algumas das suas características.

4 Repartição de Capacidade

4.1 Introdução

O processo de repartição descrito neste capítulo respeita o disposto no Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, e em particular a Secção V do Capítulo IV.

4.2 Descrição do Processo

4.2.1 Entidades relevantes

Entidades que participam no processo de repartição de capacidade:

- A REFER, a quem compete a produção do Directório da Rede, a coordenação do processo de afectação de capacidade e a elaboração e apresentação do Horário Técnico;
- Os Candidatos, a quem compete a apresentação dos pedidos de canais horários e a participação no processo de afectação de capacidade, podendo, eventualmente, apresentar recurso 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.

4.2.2 Contactos

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

4.2.3 Formato dos documentos

4.2.3.1 Pedidos de Canais Horários

Os pedidos de canais horários contêm os seguintes elementos:

- Especificação do material circulante (motor e rebocado) a utilizar, incluindo o número de Série e o número de unidades por Série
- Características das Marchas dos comboios na infra-estrutura, incluindo o tipo de

velocidade, a tonelagem rebocada, o comprimento, o tipo de freio, o regime de frequência, o tipo de serviço

- Horas de partida dos comboios nas estações de origem, leis de paragem e tempos de paragem comercial
- Tempos de paragem técnica para realização de actividades operacionais da empresa de transporte ferroviário
- Enlaces a garantir

Complementarmente, sempre que necessário, os Candidatos devem enviar o gráfico de rotação do material circulante.

No Anexo 19 apresenta-se o modelo sugerido para apresentação dos pedidos de canais horários, podendo também ser recebidos electronicamente através da aplicação eViriato da REFER.

4.2.3.2 Horário Técnico

O projecto de Horário Técnico contém os seguintes elementos:

- Tipo de serviço, tipo de velocidade, tonelagem rebocada, regime de frequência, série da unidade motora e tipo de freio do comboio
- Horas de chegada e de partida dos comboios nas estações de origem, de destino e paragem, bem como horas de passagem nas estações intermédias e nos pontos de controlo
- Margens de Regularidade - acréscimos de tempo da marcha base, 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, durante a realização de trabalhos de modernização ou conservação pesada de longa duração, ou ainda para contemplar as interações na circulação dos comboios causadas nomeadamente pela configuração da infra-estrutura
- Indicações especiais, nomeadamente ultrapassagens e cruzamentos; percursos de via única, dupla ou múltipla

4.2.4 Tipos de Processos de Repartição de Capacidade

O tratamento dos pedidos de canais horários pode ser enquadrado em quatro tipos diferentes de processos, de acordo com a sua natureza e data de solicitação.

4.2.4.1 Horário Técnico de 2009

O Horário Técnico de 2009 compreende o período entre as 24 horas de 13 de Dezembro de 2008 e as 24 horas de 12 de Dezembro de 2009.

No sentido da eficiência global do sistema ferroviário e da satisfação dos Operadores, os Candidatos devem apresentar, no âmbito deste processo, pedidos de canais horários tão completos quanto possível, que permitam minimizar posteriores necessidades de alterações durante a vigência do Horário.

4.2.4.2 Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário

É permitido aos Candidatos solicitar alterações com impacte significativo no Horário Técnico, para efeitos de ajustamento a situações imprevistas ou incontroláveis 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 ser 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 afectem directa ou indirectamente 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 afecte 30 canais não cadenciados em conjunto com um pedido desse mesmo Candidato para entrada em vigor em 30 de Junho que afecte 30 canais não

cadenciados.

Os princípios do processo de repartição de capacidade são idênticos aos aplicados no caso do Horário Técnico, embora se suprimam algumas etapas e existam prazos mais curtos de actuação que conduzem a uma duração mínima do processo de 90 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), excepto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

4.2.4.3 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 afectem directa ou indirectamente 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 afecta 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 35 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), excepto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

4.2.4.4 Pedidos Pontuais

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

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), excepto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

4.3 Calendarização dos Pedidos de Canais Horários e do Processo de Afecção

4.3.1 Horário Técnico de 2009

A elaboração do Horário Técnico de 2009 tem as seguintes fases fundamentais:

| Entidade | Fase | Datas Limite |
|--------------------|--|--------------|
| REFER | Estabelecimento dos Canais Internacionais | 7-Abr-2008 |
| Candidatos | Entrega dos pedidos de canais horários | 14-Abr-2008 |
| REFER | Entrega do Projecto de Horário Técnico e inicio do processo de Audição | 14-Jul-2008 |
| Candidatos | Conclusão do processo de Audição | 11-Ago-2008 |
| REFER | Entrega aos Candidatos do Horário Técnico | 15-Set-2008 |
| REFER e Candidatos | Entrada em vigor do Horário Técnico | 14-Dez-2008 |

4.3.2 Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário

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

| Entidade | Fase | Prazo * |
|--------------------|--|---------|
| Candidatos | Entrega dos pedidos de canais horários | 90 dias |
| REFER | Entrega do Projecto de Horário Técnico e inicio do processo de Audição | 60 dias |
| Candidatos | Conclusão do processo de Audição | 30 dias |
| REFER | Entrega aos Candidatos do Horário Técnico | 20 dias |
| REFER 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 REFER e o Candidato que os realizou, relativamente à antecipação das datas limite enunciadas para as fases intermédias deste processo.

4.3.3 Pedidos com Impacte reduzido na estrutura do Horário

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

| Entidade | Fase | Prazo * |
|--------------------|--|---------|
| Candidatos | Entrega dos pedidos de canais horários | 30 dias |
| REFER | Entrega do Projecto de Horário Técnico e inicio do processo de Audição | 20 dias |
| Candidatos | Conclusão do processo de Audição | 12 dias |
| REFER | Entrega aos Candidatos do Horário Técnico | 7 dias |
| REFER 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 REFER e o Candidato que os realizou, relativamente à antecipação das datas limite enunciadas para as fases intermédias deste processo.

4.3.4 Pedidos Pontuais

Os pedidos pontuais são decididos pela REFER no prazo de 5 dias úteis.

4.4 Processo de Afectação

O Processo de Afectação enunciado neste ponto diz respeito aos pedidos de canais horários realizados relativamente ao período do Horário Técnico de 2009.

Os pedidos de canais horários realizados após o estabelecimento do Horário Técnico de 2009 não podem implicar alterações em canais já atribuídos (incluindo os resultantes de outros pedidos de canais horários realizados após o estabelecimento do Horário Técnico), excepto se houver consentimento do Candidato a quem esses canais foram atribuídos.

4.4.1 Planificação

Após a recepção dos pedidos de canais horários dos candidatos, a REFER introduz no seu sistema de estudo e produção de horários a informação completa sobre todos os canais solicitados assim como todas as condicionantes impostas pela gestão e manutenção da infra-estrutura.

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 infra-estrutura

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

Nestes casos, a REFER 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 REFER, que, para o efeito, define a agenda de reuniões que for conveniente realizar, assim como a documentação de trabalho que for necessário produzir.

Nas situações em que não seja possível a resolução de incompatibilidades pela via da coordenação, a REFER aplica os princípios de resolução de incompatibilidades definidos no Directório, salvo tratando-se de um troço de Infra-estrutura congestionada, em que se aplicam regras específicas.

O processo de coordenação conclui-se com a entrega aos Candidatos do Projecto de Horário Técnico, dando-se inicio ao processo de Audição. As partes que tenham apresentado pedidos de capacidade, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do Horário Técnico 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 REFER toma as medidas adequadas para atender às observações apresentadas na fase de Audição, e entrega a versão definitiva do Horário Técnico.

4.4.2 Princípios de Resolução de Incompatibilidades

Durante o Processo de Coordenação, a resolução de incompatibilidades, que subsistam após o processo de consultas aos Candidatos, é efectuada pela REFER com base nos

seguintes factores apresentados de forma hierarquizada:

- Impactes globais na estrutura do horário
- Optimização 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

4.4.3 Zonas Congestionadas

4.4.3.1 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 REFER declara imediatamente o elemento de infra-estrutura em causa «Zona Congestionada», comunicando esse facto ao IMTT.

4.4.3.2 Afecção de Capacidade em Zonas Congestionadas

Sempre que for necessário proceder a selecção de canais (rejeitando outros canais), a REFER adopta as regras de prioridade definidas no Directório.

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

4.4.3.3 Regras de Prioridade a aplicar em Zonas Congestionadas

Se houver necessidade de proceder a ajustamentos dos pedidos de canais horários que obriguem a identificação de prioridades, a REFER adopta um conjunto de regras baseado em três níveis de selecção.

O direito de prioridade resultante dos níveis de selecção não constitui um direito exclusivo, podendo a REFER 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 REFER na eventualidade de existência de serviços prioritários que saturem a capacidade da infra-estrutura, impedindo a satisfação de outros pedidos.

1º Nível de Selecção

Assume o maior nível de prioridade o transporte ferroviário em regime de serviço público, em especial o realizado ao abrigo de contrato de concessão de serviço público.

2º Nível de Selecção

Caso o critério do 1º Nível não permita concluir o processo de selecção, a REFER 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 | IC | 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

IC - 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 de empreiteiros

3º Nível de Selecção

Caso os critérios do 2º Nível não tenham permitido concluir o processo de selecção, a REFER 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 CKs (Comboios.Kilometro) da rede
- Ordem cronológica de recepção dos pedidos de canais horários

4.4.4 Condicionamentos devido a “eclipses” de Estações

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

Com a entrega do Horário Técnico, a REFER apresenta a lista actualizada 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 REFER, nos termos do ponto 4.3.4. A Tabela de Estações em Eclipse encontra-se disponível no website da REFER através da aplicação eViriato.

A obrigação de a REFER guarnecer qualquer estação em “eclipse” apenas existe quando o pedido do operador seja fundamentado.

4.5 Afecção de Capacidade para Manutenção ou Modernização

Para assegurar os níveis de qualidade, segurança, fiabilidade e desenvolvimento da infraestrutura, a REFER reserva parte da capacidade disponível para as intervenções de Manutenção ou Modernização, na forma de períodos de tempo por troço e por Linha.

4.5.1 Afecção de capacidade para manutenção

A REFER dispõe de períodos de tempo consignados à realização de trabalhos de manutenção (na via, na catenária, em pontes, túneis, telecomunicações, taludes, trincheiras, etc.), podendo uma ou mais secções de via vir a ser interditas à circulação ferroviária.

Estes períodos de tempo são designados "Zonas Azuis" e têm uma duração máxima de 4 (quatro) horas contínuas em cada secção de via.

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

- 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.

Estes períodos encontram-se indicados na Tabela de Zonas Azuis, disponível no website da REFER através da aplicação eViriato.

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 REFER 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 REFER publica a matriz final das Zonas

Azuis que se mantêm válida durante o seu período de vigência.

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

Estes canais, denominados "Canais Condicionados", podem ser utilizados pela REFER, sempre que for necessária a execução de trabalhos. A REFER comunica aos Candidatos a necessidade de utilização dos Canais Condicionados inseridos em Zonas Azuis, com um mínimo de 15 dias de antecedência, salvo em situações de urgência em que não seja possível garantir essa antecedência.

Nos casos em que a REFER 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 REFER poder exigir a sua aceitação expressa.

4.5.2 Afecção de capacidade para modernização

A REFER tem em curso diversos programas de modernização da rede ferroviária. Durante a execução das obras de modernização existem importantes implicações em termos da capacidade disponível.

No Anexo 17, apresenta-se um quadro com as principais intervenções que se encontram planeadas durante o período de vigência do presente Directório, em resultado desses programas.

Potenciais situações críticas que se verifiquem na evolução das intervenções constantes no Anexo 17, bem como a sua conclusão, serão objecto de comunicação pela REFER com antecedência razoável, em princípio não inferior a 3 meses.

A realização de obras de modernização na infra-estrutura, nos troços que se encontram abertos à exploração, implica normalmente a existência de restrições de capacidade, quer na forma de Interdições, quer na forma de limitações de velocidade temporárias.

No Anexo 18, apresenta-se um quadro com as principais restrições em estações e margens suplementares a considerar na elaboração do Horário.

Nos elementos do Planeamento Anual de Modernização, que podem ser solicitados pelos interessados à REFER, encontram-se estabelecidos os respectivos condicionamentos

impostos pela infra-estrutura.

Os Pedidos de Canais Horários que interfiram com o Planeamento Anual de Modernização, e ainda assim sejam aceites pela REFER, podem vir a sofrer ajustamentos ou mesmo supressões, em função das necessidades de intervenção da REFER. Estas necessidades são comunicadas aos Candidatos a quem tenham sido atribuídos os respectivos canais, com antecedência razoável, em princípio não inferior a 3 meses, e confirmadas até 6 semanas antes da sua aplicação.

Nos casos em que a REFER necessite de utilizar os canais que interfiram com o Planeamento Anual de Modernização e hajam sido aceites, 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 nestes períodos, sem prejuízo de a REFER poder exigir a sua aceitação expressa.

4.6 Disposições a aplicar em caso de Não Utilização da Capacidade

A REFER tem o direito de determinar a retrocessão dos canais horários que, durante um período de um mês, tenham tido utilização inferior à quota limiar de 25%, excepto se tal tiver sido provocado por razões não económicas fora do controlo dos operadores de transporte ferroviário, que por estes sejam alegadas e demonstradas.

A não utilização da capacidade pedida por uma empresa de transporte ferroviário obriga ao pagamento de uma tarifa cujo valor se encontra definido no capítulo 6.

4.7 Transportes Excepcionais e de Mercadorias Perigosas

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

4.8 Medidas Especiais a adoptar em caso de Perturbação

4.8.1 Problemas Imprevistos que requeiram acção imediata

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

Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por uma falha que torne a infra-estrutura 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 REFER assume a coordenação das actividades e dos recursos necessários para o desimpedimento da mesma.

A REFER pode exigir a qualquer empresa de transporte ferroviário que coloque à sua disposição os recursos adequados ao rápido restabelecimento da situação normal, mesmo que não seja a causadora directa da obstrução. As empresas de transporte ferroviário 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.

4.8.2 Problemas Imprevistos que permitem acção programada

Para a resolução de problemas imprevistos que permitam contudo uma programação de actividades, a REFER informa as empresas de transporte ferroviário, com a máxima antecedência possível, sobre os impactes associados.

A REFER presta às empresas de transporte ferroviário, tão cedo quanto possível, a seguinte informação:

- Canais afectados pela realização dos trabalhos
- Data de inicio 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

Podem as empresas de transporte ferroviário não aceitar os canais alternativos indicados pela REFER, ficando nessa circunstância os canais em causa cancelados.

Em todo o caso, a REFER procurará minimizar os impactes na exploração, recorrendo sempre que possível a períodos que sejam menos prejudiciais para as empresas de transporte ferroviário.

4.8.3 Regulação Operacional

Nas actividades de gestão da circulação, sempre que se verifiquem situações de desvios ao Horário que obriguem à resolução de incompatibilidades, a REFER adopta as medidas que entender mais adequadas à minimização dos impactes negativos, atendendo complementarmente aos Princípios de Resolução de Incompatibilidades em Zonas Congestionadas estabelecidos no Directório, podendo ouvir os interessados.

5 Serviços

5.1 Introdução

Os serviços descritos neste capítulo respeitam o disposto no Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, e em particular a Secção III do Capítulo IV, que subdivide em três tipos os serviços prestados pela REFER:

- a) Serviços essenciais;
- b) Serviços adicionais;
- c) Serviços auxiliares.

5.2 Serviços essenciais

Os serviços essenciais prestados pela REFER compreendem todas as prestações necessárias ao efectivo exercício do direito de acesso à infra-estrutura, designadamente:

- a) O pacote mínimo de acesso, desenvolvido em 5.2.1;
- b) O acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços, desenvolvido em 5.2.2;
- c) A utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção, quando disponíveis;
- d) A prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no artigo 51 do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007.

A REFER presta estes serviços a todas as empresas de transporte ferroviário que o solicitem, respeitando sempre o princípio de não discriminação.

5.2.1 Pacote Mínimo de Acesso

O Pacote Mínimo de Acesso compreende os seguintes serviços prestados pela REFER:

- I) O tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura;
- II) O direito de utilização da capacidade concedida;

- III) A utilização de vias, agulhas e entroncamentos;
- IV) O comando e controlo da circulação do comboio, incluindo regulação, sinalização, expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre a sua circulação ou movimentos de manobra, com excepção das informações de natureza comercial;
- V) Informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

5.2.2 Acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços

As empresas de transporte ferroviário têm direito de acesso por via férrea às instalações de serviços seguintes, incluindo o fornecimento de serviços inerente:

- I) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;
- II) Instalações de abastecimento de combustível;
- III) Terminais de mercadorias;
- IV) Estações de triagem;
- V) Instalações de formação das composições;
- VI) Feixes de resguardo;
- VII) Instalações de manutenção e outras instalações técnicas

5.3 (Reservado)

5.4 Serviços Adicionais

Os serviços adicionais que podem ser prestados pela REFER, nas instalações identificadas no Anexo 15 para os serviços aí referidos, são os seguintes:

- a) Disponibilização de energia eléctrica para tracção nos termos previstos na legislação aplicável;
- b) Manobras;
- c) Estacionamento de material circulante;
- d) Utilização de Estações e Apeadeiros;
- e) Contratos especiais relativos a transportes excepcionais

Os serviços adicionais a prestar pela REFER são expressamente requeridos pelas Empresas de Transporte Ferroviário. Embora a REFER 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 de transporte ferroviário, desde que haja capacidade disponível.

No Anexo 15, além de estarem apresentadas as localizações das instalações relativas aos principais serviços adicionais e auxiliares, estão ainda referidos os Portos e os principais Terminais de Mercadorias. Algumas das instalações em causa encontram-se sob gestão de terceiros, aí identificados, com os quais devem ser tratadas todas as questões relativas ao respectivo acesso ou utilização.

5.5 Serviços Auxiliares

Os serviços auxiliares que a REFER pode prestar, nas instalações identificadas no Anexo 15 para os serviços aí referidos, são os seguintes:

- a) O acesso à rede de telecomunicações, nos termos constantes de documento específico, que será facultado aos interessados mediante solicitação;
- b) O fornecimento de informações suplementares, nomeadamente as de natureza comercial;
- c) Análise da compatibilidade dos veículos ferroviários com a infra-estrutura;
- d) Realização de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta;
- e) Limpeza de vagões e carruagens;
- f) Operação de abastecimento de água;
- g) Fornecimento de mão de obra para actividades operacionais dos Operadores, compreendendo abastecimento de gasóleo, tratamento comercial de mercadorias e introdução de dados informáticos relativos ao material circulante.

Os serviços auxiliares a prestar pela REFER são expressamente requeridos pelas Empresas de Transporte Ferroviário, não se encontrando contudo a REFER obrigada a prestá-los.

6 Tarifação

6.1 Enquadramento legal

É aplicável o disposto na Secção VI do Capítulo IV do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, e no Regulamento 21/2005.

Nos termos do n.º 3 do artigo 2 do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, as redes autónomas constantes do Anexo I não são abrangidas por este Directório.

6.2 Sistema de tarifação

As regras de determinação das tarifas dos serviços essenciais são descritas no Anexo 21.

As tarifas respeitantes aos serviços adicionais e auxiliares respeitam o estipulado no Artigo 55 do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007.

6.3 Tarifas

6.3.1 Tarifas respeitantes aos serviços essenciais

6.3.1.1 Tarifas base

As linhas ou troços de linha que integram cada um dos grupos homogéneos estão representados e descritos nos Anexos 20 e 21.

As Tarifas para os serviços essenciais, por comboioXquilómetro (CK), em aplicação durante a vigência do Horário de 2009, são as indicadas no quadro seguinte.

| GRUPOS HOMOGÉNEOS | | | unidade: euros (sem IVA) | | | |
|-------------------|--|--|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Código | Designação | Linhas ou Troços de Linha | Passageiros e Marchas | | Mercadorias | |
| | | | Serviço Tracção Eléctrica | Serviço Tracção Não Eléctrica | Serviço Tracção Eléctrica | Serviço Tracção Não Eléctrica |
| GH 1 | Suburbano Lisboa | L. Sintra L. Cascais L. Cintura L. Sul Tr. Campolide/Setúbal L. Oeste - Tr. Cacém / Meleças Conc. Xabregas | 1,47 | 1,40 | 1,57 | 1,48 |
| GH 2 | Suburbano Porto | L. Minho - Tr. Porto S. Bento/Nine L. Douro - Tr. Ermesinde / Caíde R. Braga L. Guimarães | 1,39 | 1,36 | 1,42 | 1,39 |
| GH 3 | L. Norte troço suburbano de Lisboa | L. Norte - Tr. Lisboa /Azambuja | 1,21 | 1,13 | 1,28 | 1,16 |
| GH 4 | L. Norte troço Azambuja-Aveiro | L. Norte - Tr. Azambuja / Aveiro | 1,38 | 1,34 | 1,41 | 1,37 |
| GH 5 | L. Norte troço suburbano do Porto | L. Norte - Tr. Aveiro / Porto | 1,53 | 1,50 | 1,59 | 1,53 |
| GH 6 | Linhas electrificadas, com cantonamento automático, com tráfego misto < 50 comboios/dia | L. Beira Alta - Tr. Pampilhosa / V. Formoso L. Beira Baixa - Tr. Entroncamento / Castelo Branco R. Alfarelos R. Tomar L. Oeste - Tr. Louriçal / Figueira Foz L. Sul - Tr. Setúbal / Ermidas L. Sul - Tr. Ermidas / Tunes L. Algarve - Tr. Tunes / Faro Conc. Poc | 1,59 | 1,41 | 1,61 | 1,45 |
| GH 7 | Linhas electrificadas, com cantonamento automático, com tráfego de mer-cadorias preponderante | L. Leixões Conc. S.Gemil Conc Verride L. Sines L. Vendas Novas - Tr. Setil / Vidigal Conc. Bombel Conc. Norte do Setil Conc. Funcheira Conc. Ermidas | 1,25 | 1,10 | 1,28 | 1,16 |
| GH 8 | Linhas não electrificadas, com cantonamento telefónico, com tráfego misto < 50 comboios/dia | L. Minho - Tr. Nine / Valença/Tuy L. Douro - Tr. Caíde / Pocinho L. Oeste - Tr. Mira Sintra (Meleças) / Louriçal L. Leste - Tr. Abrantes / Elvas R. Cáceres - Tr. Torre das Vargens / Marvão L. Algarve - Tr. Faro / V. Real L. Algarve Tr. Tunes / Lagos L. B. B | | 1,79 | | 1,97 |
| GH 9 | Linhas não electrificadas, com cantonamento em R.E.S., com tráfego de mercadorias predominante | L. Évora - Tr Évora / Estremoz | | 1,34 | | 1,58 |

A tarifa devida pela prestação dos serviços essenciais associados à utilização de um canal horário é fixada da seguinte forma:

$$R = \sum_{g=1}^n T_g * CK_g$$

Sendo:

R – Tarifa a cobrar pela prestação dos serviços essenciais quando da utilização de um canal horário por uma composição ferroviária.

g – Grupo Homogéneo

T_g – Tarifa-Base definida no Directório da Rede para cada grupo homogéneo, consoante o tipo de serviço e tipo de tracção utilizada

CK_g – Distância efectivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada um dos grupos homogéneos que atravessa no seu percurso.

A cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços essenciais é feita conforme descrito em 6.5, tendo em consideração toda a capacidade efectivamente utilizada por cada um dos operadores no período a que se reporta a factura.

O valor a pagar por cada operador atende ao tipo de tracção das circulações ferroviárias e à distância percorrida pelas mesmas entre a origem e o destino do serviço, sendo o seu montante determinado pelo somatório do valor de todos os troços percorridos, apurados pelo produto do comprimento de cada troço pela tarifa aplicável.

Aos valores a facturar acresce o imposto sobre o valor acrescentado, à taxa legal que estiver em vigor.

6.3.1.2 Tarifação da capacidade pedida e não utilizada

O valor devido pela capacidade pedida e não utilizada corresponde a:

- a) 10% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada antes da entrada em vigor do horário técnico para o ano a que respeita a repartição de capacidade;
- b) 25% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada até 12 semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;
- c) 50% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada até seis semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;
- d) 75% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada até duas semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;
- e) 100% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada menos de duas semanas antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida.

A falta de comunicação da não utilização não isenta as empresas de transporte ferroviário da aplicação destas tarifas, excepto se o motivo for imputável à REFER ou em caso de perturbação que determine a impossibilidade de circulação ferroviária.

Se, para um dado Horário Técnico, uma empresa de transporte ferroviário não utilizar mais de 5% da capacidade que pediu, a partir do momento em que atinja esse referencial paga 5% acima do valor da tarifa por cada canal adicional que tenha pedido e não tenha utilizado, até ao limite de 500% do valor da tarifa aplicável.

Aos valores a facturar acresce o imposto sobre o valor acrescentado, à taxa legal que estiver em vigor.

6.3.2 Tarifas respeitantes aos serviços adicionais

6.3.2.1 Energia de tracção

Considerando que o acesso à energia eléctrica de tracção que os Operadores necessitam apenas pode ser feito através de infra-estruturas sob gestão da REFER, esta faculta aos Operadores o acesso aos meios sob sua gestão.

As regras relativas a esta matéria, incluindo as tarifárias, são as constantes do Anexo 22.

Caso se encontre acordado em contratos vigentes o pagamento à REFER de qualquer valor a título de remuneração de serviços relativos a conferência, facturação e ou repartição de consumos, é levado em conta, até à concorrência daquele valor, o que se apurar em função das regras tarifárias do Anexo 22.

6.3.2.2 Manobras

Os serviços de Manobras são cobrados em função da mobilização de meios humanos, traduzida em minutos efectivos, podendo corresponder a 3 categorias profissionais: Operador de Manobras, Operador de Circulação ou Controlador de Circulação.

Na contagem dos "minutos efectivos" considera-se o tempo efectivo desde o início da mobilização dos meios humanos necessários à realização da actividade de manobra até ao momento em que estes ficam disponíveis para a realização de outra actividade.

Em estações em que os serviços estão disponíveis – tal como consta do Anexo 15 – mas não há guarnecimento específico no local, o tempo de prestação do serviço inclui o tempo de deslocação a partir da estação mais próxima guarnecida.

As tarifas de mão de obra indicados no Anexo 23, correspondem a um preço médio de categoria, determinado com base no custo anual, a aplicar independentemente do período horário em que os serviços são prestados.

6.3.2.3 Estacionamento de material circulante

O estacionamento em linhas de estações não afectas à circulação, por períodos de duração igual ou superior a 1 hora é facturado de acordo com a fórmula:

$$T_e = 1,62 \text{ €} \times H$$

Sendo:

T_e – a tarifa, em Euros, relativa ao estacionamento de material circulante. A este valor acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

H – número de horas, arredondadas por defeito, que o material circulante se encontra estacionado.

As actividades de estacionamento devem realizar-se fora das linhas de circulação, onde são realizados os itinerários respeitantes aos serviços essenciais.

Nos casos em que excepcionalmente a REFER venha a permitir a permanência em linhas de circulação e enquanto não realizar uma revisão da classificação das linhas, aplica-se uma tarifa equivalente à tarifa de estacionamento.

No Anexo 13, indicam-se as linhas de circulação nas estações da rede ferroviária.

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

6.3.2.4 Utilização de Estações e Apeadeiros

Pelo direito de utilização das áreas das estações e apeadeiros afectas ao apoio aos passageiros e não incluídas nos serviços essenciais, a REFER cobrará às empresas de transporte ferroviário as tarifas que se encontram indicadas no Anexo 24.

As tarifas relativas à utilização das estações de passageiros reflectem a adopção de um modelo que considera os vários factores que influenciam o nível de custos associados à prestação nas mesmas dos serviços adicionais, incluindo o número de paragens de composições, factor este que absorve e permite fazer intervir o nível real de utilização.

A metodologia baseou-se na determinação das paragens potenciais, que assentou primeiramente no apuramento em cada troço do número de comboios correspondente à capacidade utilizável, admitindo subsequentemente que se mantém a distribuição do tipo de tráfego verificada no horário comercial conhecido à data, para efeitos da determinação do número de comboios de passageiros utilizáveis. Finalmente, para a determinação do número de paragens potenciais de tráfego comercial de passageiros, admitiu-se que os comboios de passageiros utilizáveis seguiriam o regime de paragens verificado no horário comercial conhecido à data.

As tarifas apresentadas foram determinadas tendo por base os custos de manutenção das instalações de apoio aos passageiros, nomeadamente salas de espera, instalações sanitárias e equipamentos de videovigilância das áreas comuns.

Os custos de manutenção, que não estão incluídos na tarifa de utilização da infra-estrutura correspondente aos serviços essenciais, são os relativos a limpeza, vigilância, conservação e manutenção, incluindo os consumos de água e energia eléctrica. A existência ou não existência destas actividades em cada uma das estações/apeadeiros é função dos acordos existentes entre a REFER e as empresas de transporte ferroviário, não havendo qualquer relação sistemática entre as actividades enunciadas e os locais indicados (por exemplo, somente em algumas estações/apeadeiros se realiza vigilância de salas de espera, independentemente de poderem existir outras estações/apeadeiros classificados segundo a mesma categoria). Na eventualidade das empresas de transporte ferroviário requererem alterações aos serviços prestados em qualquer estação ou apeadeiro, as tarifas aplicáveis são recalculadas.

6.3.2.5 Contratos especiais relativos a transportes excepcionais

No caso dos transportes excepcionais (como definido em 2.6), é obrigatória a realização de um estudo de viabilidade pela REFER, onde se procede à verificação pormenorizada da exequibilidade desse transporte, identificando-se todas as implicações e adaptações necessárias de introduzir quer na infra-estrutura quer no material circulante. O estudo inclui a apresentação de um orçamento que reflectirá os custos incorridos pela REFER na organização, preparação e realização efectiva deste serviço.

Pela realização do estudo de viabilidade é cobrada uma tarifa de 500 Euros, à qual acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

A realização do transporte fica condicionada à aceitação do orçamento pelo Operador, o qual constituirá um valor adicional a pagar por este. Em nenhuma circunstância o valor cobrado pelo estudo de viabilidade será devolvido.

6.3.3 Tarifas respeitantes aos serviços auxiliares

Os serviços que envolvam utilização de mão de obra da REFER são facturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 23.

6.3.4 Outras tarifas

O Directório da Rede, a Regulamentação ferroviária, bem como a documentação técnica necessária ao estudo dos pedidos de capacidade, são fornecidos aos interessados, a pedido, contra o pagamento de uma quantia correspondente ao custo de publicação.

6.4 Regime de Melhoria de Desempenho

6.4.1 Objectivo

O regime de melhoria de desempenho visa contribuir para a minimização das perturbações da circulação ferroviária e para a promoção da eficiência dos serviços, propiciando um desempenho operacional efectivo tendencialmente coincidente com os padrões de desempenho pressupostos na atribuição de capacidade.

O regime de melhoria de desempenho disponibilizado pela REFER e descrito neste capítulo, é de livre aceitação pelos operadores. Aos operadores que não aceitem a aplicação do regime de melhoria do desempenho e respectivas consequências financeiras são sempre aplicáveis as regras gerais da responsabilidade civil, nos termos da lei.

6.4.2 Monitorização e Registo

O regime de melhoria de desempenho assenta num sistema de monitorização e registo do desempenho, de acordo com o capítulo IV do Regulamento 21/2005.

O sistema de registo contém os seguintes elementos:

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

Para o Horário de 2009, serão apenas considerados pontos de controlo à chegada dos comboios.

No caso da supressão total ou parcial de comboios, bem como de falha de serviço numa estação, a quantificação do atraso resulta do cálculo da diferença entre o horário do percurso original face à melhor alternativa disponível do ponto de vista do cliente final.

Os padrões normais de desempenho adequado para cada ponto de controlo escolhido são os seguintes:

- Comboios suburbanos de passageiros: 3 minutos
- Comboios de médio e longo curso de passageiros: 5 minutos
- Comboios de mercadorias: 30 minutos

6.4.3 Imputação

No Anexo 25 é apresentada a tabela de motivos de atraso.

A notação dos motivos do atraso será feita através da inscrição no registo do código correspondente, obtido na tabela acima referida, e incluirá ainda a descrição breve dos factos que geraram o atraso.

A repartição de responsabilidade será feita na escala de 0-100 tendo em conta, proporcionalmente, a quota-parte de responsabilidade de cada um dos intervenientes.

Este sistema é suportado por uma aplicação informática disponível via Internet, mediante a qual os Operadores aderentes têm acesso aos elementos de registo mencionados no ponto 6.4.2, numa base diária, nela podendo inserir a manifestação de acordo ou desacordo quanto à atribuição dos motivos de atraso e correspondentes responsabilidades.

O termo de atribuição de atrasos é disponibilizado ao Operador até ao quinto dia útil subsequente àquele a que se refere.

O Operador pode reclamar relativamente a elementos constantes de qualquer termo de atribuição de atrasos, no prazo de cinco dias úteis após dele ter sido notificado, fornecendo logo na reclamação a prova dos factos que alegue, sob pena de rejeição liminar.

Nos cinco dias úteis seguintes à recepção de qualquer reclamação do Operador, deve a REFER comunicar-lhe se acolhe, total ou parcialmente, ou se rejeita, a reclamação,

devendo, caso a aceite, corrigir o termo de atribuição de Atrasos Corrigido.

Caso não haja acolhimento total da reclamação do Operador, pode este requerer a submissão da divergência em sede de mecanismo de conciliação.

6.4.4 Mecanismo de Conciliação

Na eventualidade de desacordos quanto ao motivo do atraso ou quanto à repartição de responsabilidades, não resolvidos ao nível da imputação de responsabilidades referida no ponto anterior, aplica-se o mecanismo de conciliação.

O mecanismo de conciliação consiste num processo de arbitragem técnica, que assenta na realização de reuniões de cadência quinzenal, com a presença de um interlocutor da REFER e de cada um dos Operadores.

6.4.5 Valorização

No caso do transporte de passageiros, o valor a considerar para efeitos de valorização de atrasos é de 3 Euros por cada minuto de atraso do comboio, para além dos padrões normais de desempenho definidos, repartidos proporcionalmente, de acordo com a quota-parte de responsabilidade de cada um dos intervenientes.

Por cada comboio o valor máximo de penalização é de 20% do valor da tarifa respeitante aos serviços essenciais, aplicável a esse comboio.

No caso do transporte de mercadorias, os valores a considerar serão contratualizados caso a caso com os Operadores.

6.5 Processos de Facturação

Os valores correspondentes à prestação dos serviços essenciais são facturados mensalmente com base nas tarifas publicadas no Directório da Rede e os CK utilizados, de acordo com os dados registados pela gestão da circulação da REFER.

Os valores correspondentes à prestação dos serviços adicionais e auxiliares são facturados de acordo com as tarifas publicadas no Directório da Rede ou os Contratos/Protocolos estabelecidos.

O prazo de pagamento das facturas é de 60 dias a contar da sua data de recepção.

Anexos

Anexo 1 - Linhas e Ramais com Tráfego Ferroviário

LEGENDA:

VIA LARGA

- 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
- 20 Linha da Beira Alta
- 22 Ramal de Alfarelos
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 26 Ramal de Cáceres
- 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
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 52 Conc. de Verride
- 53 Conc. de Aigualva
- 54 Conc. de Aguas de Moura
- 55 Conc. de Bombel
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sete Rios
- 58 Ramal do Lourçal *
- 62 Ramal da Figueira da Foz
- 63 Linha da Matinha
- 69 Conc. Norte Setil
- 79 Ramal Neves Corvo *

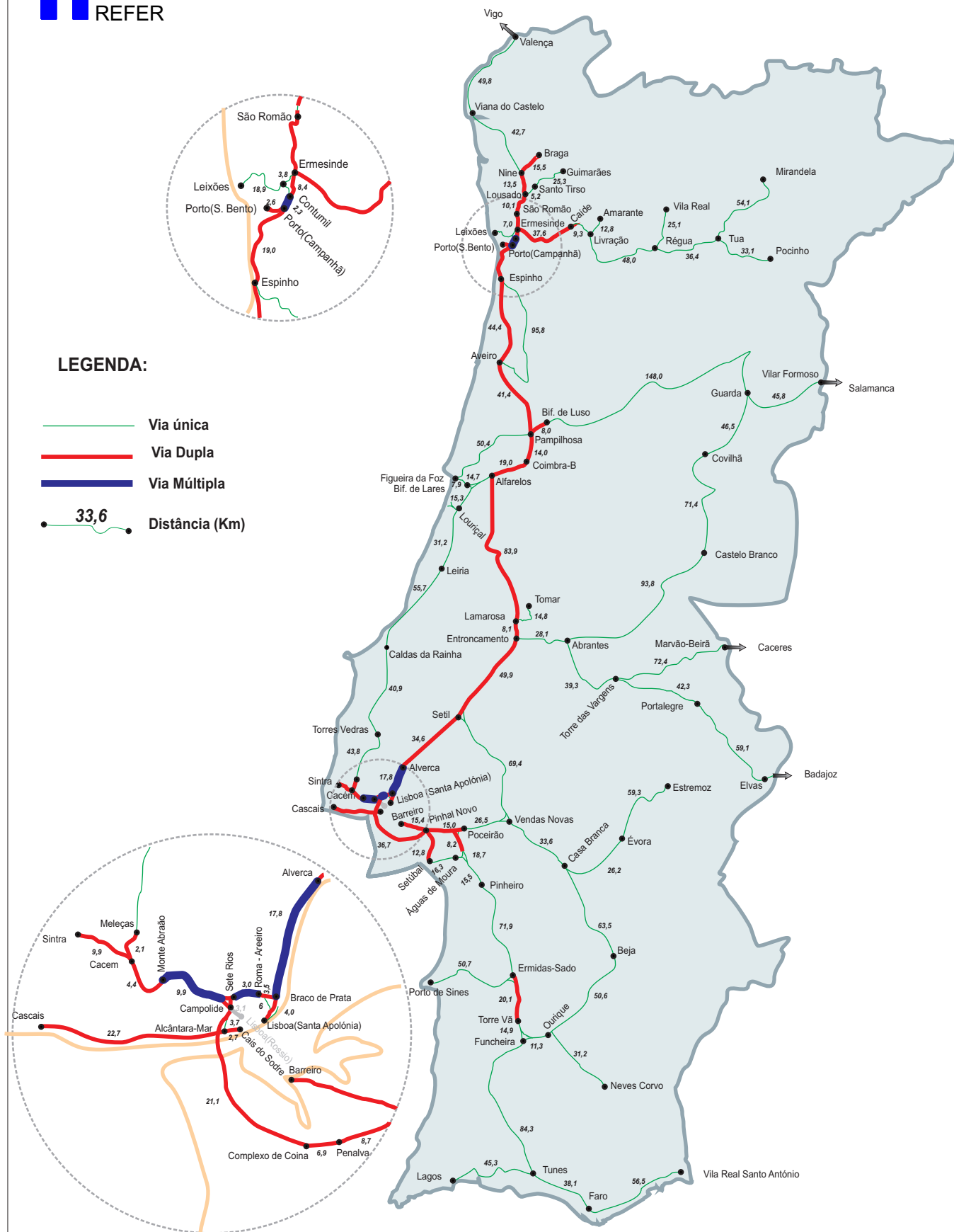
VIA ESTREITA

- 12 Linha do Tâmega *
- 13 Linha do Corgo *
- 14 Linha do Tua *
- 16 Linha do Vouga *

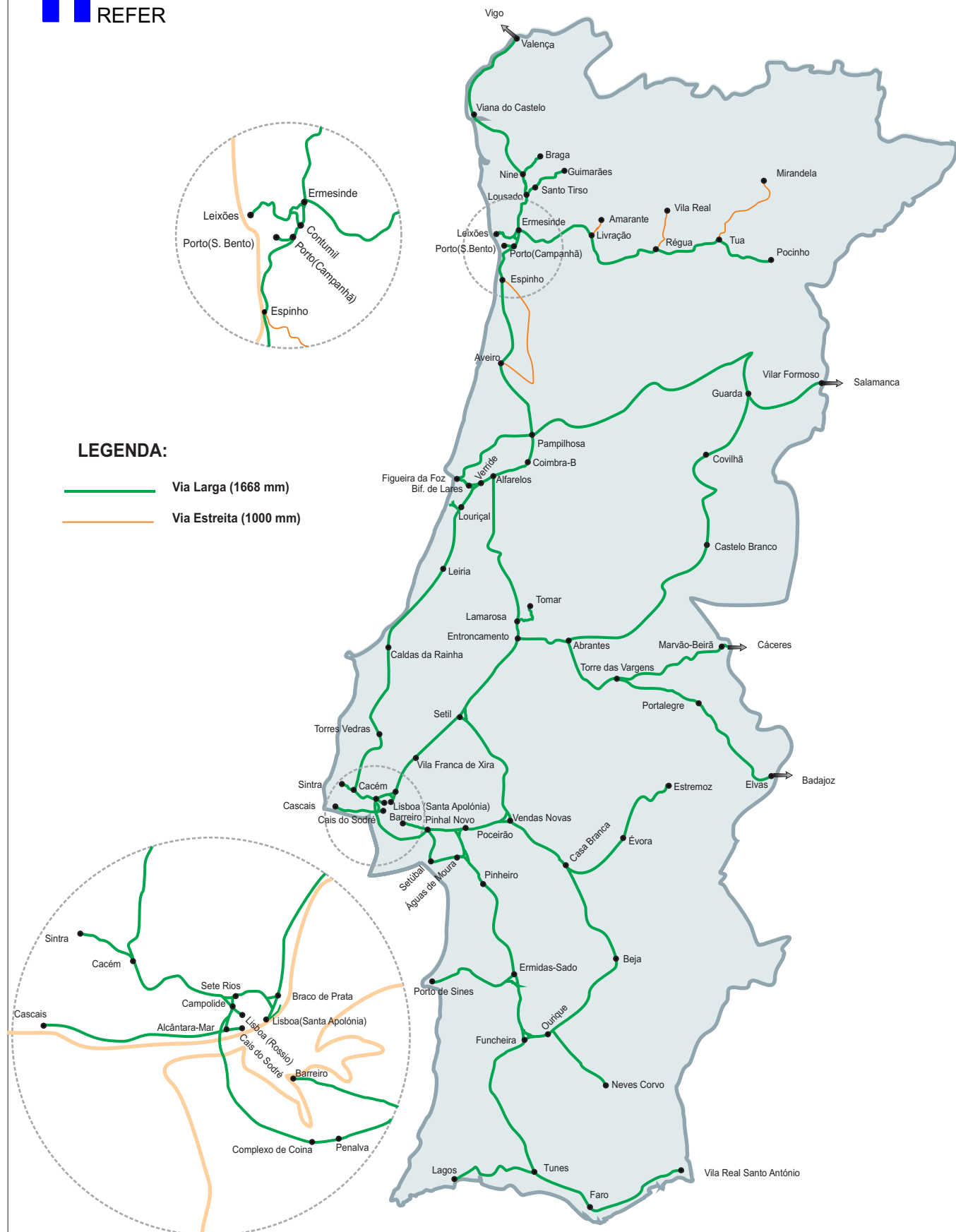


* Linhas incluídas no âmbito das redes autónomas constantes no Anexo I do Decreto-Lei nº 270/2003

Anexo 2 - Tipologia das Vias e Distâncias

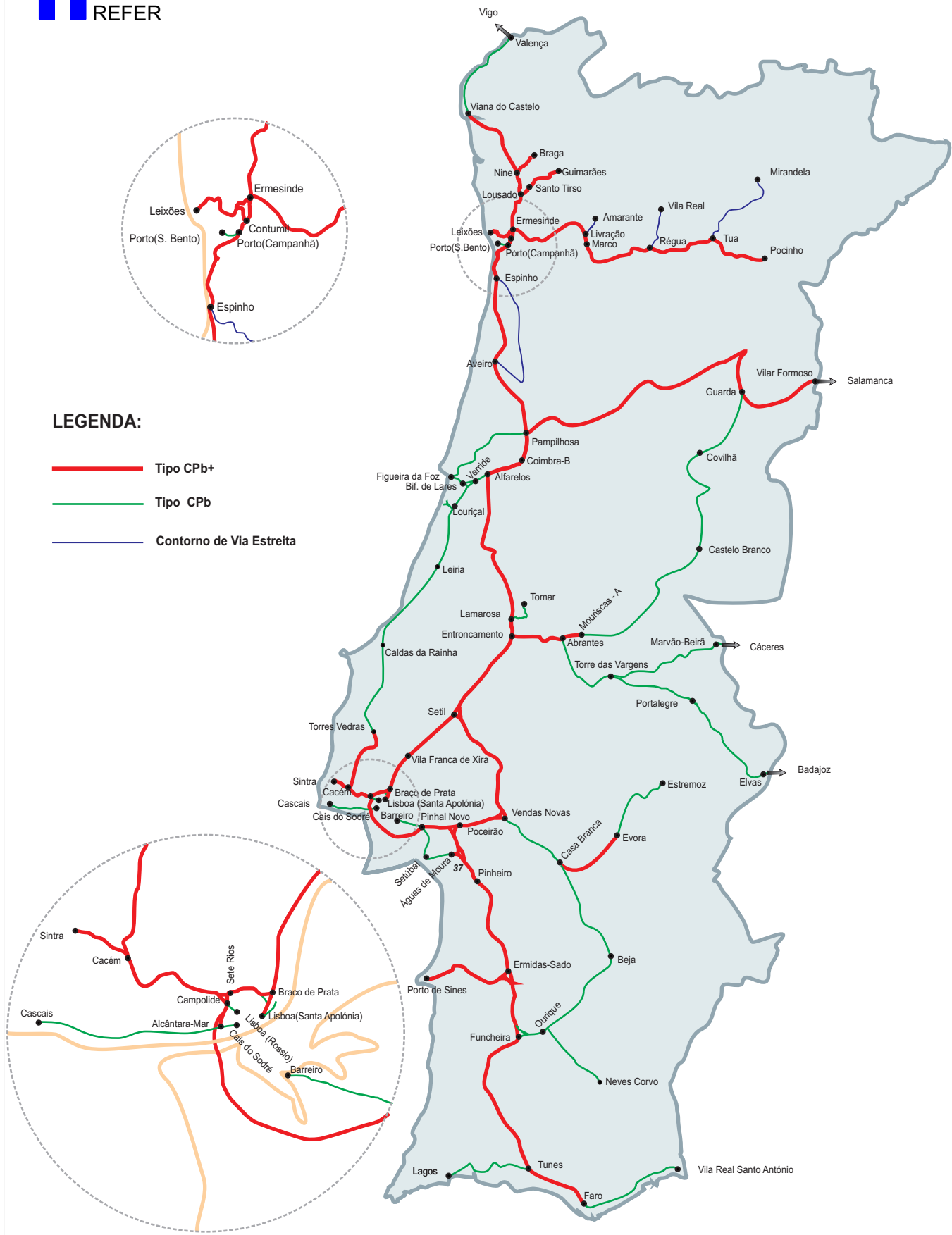


Anexo 3 - Tipos de Bitola



LEGENDA:

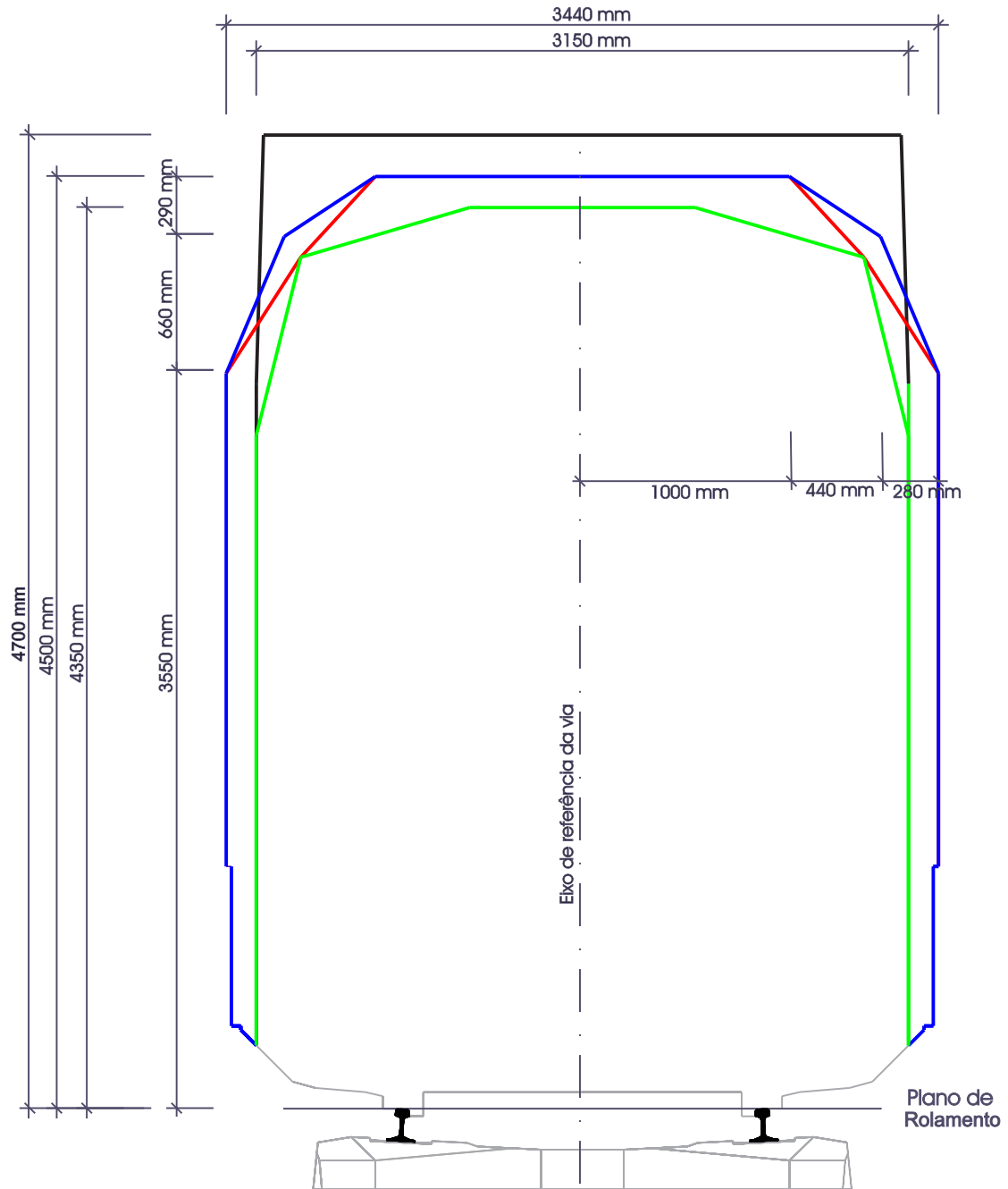
- Via Larga (1668 mm)
- Via Estreita (1000 mm)



LEGENDA:

- Tipo CPb+
- Tipo CPb
- Contorno de Via Estreita

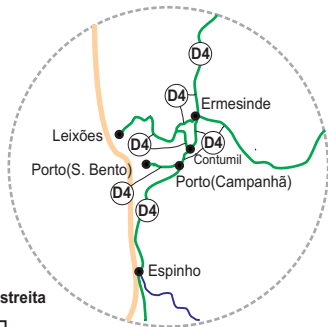
Anexo 4A - Contornos de Referência



LEGENDA:

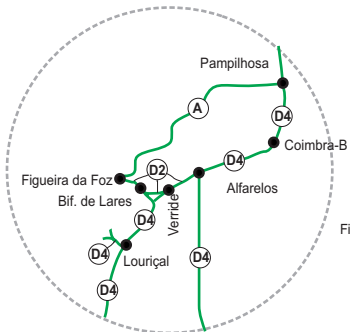
- Gabarito GB
 - Gabarito GC
 - Gabarito CPb
 - Gabarito CPb+
- } Ficha UIC 506

Anexo 5 - Cargas Máximas



Classificação das Linhas de Via Estreita

| Código da Linha | T/Eixo | T/m |
|-----------------|--------|------|
| 12 | | |
| 13 | | |
| 14 | | |
| 16 | | |



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

LEGENDA:

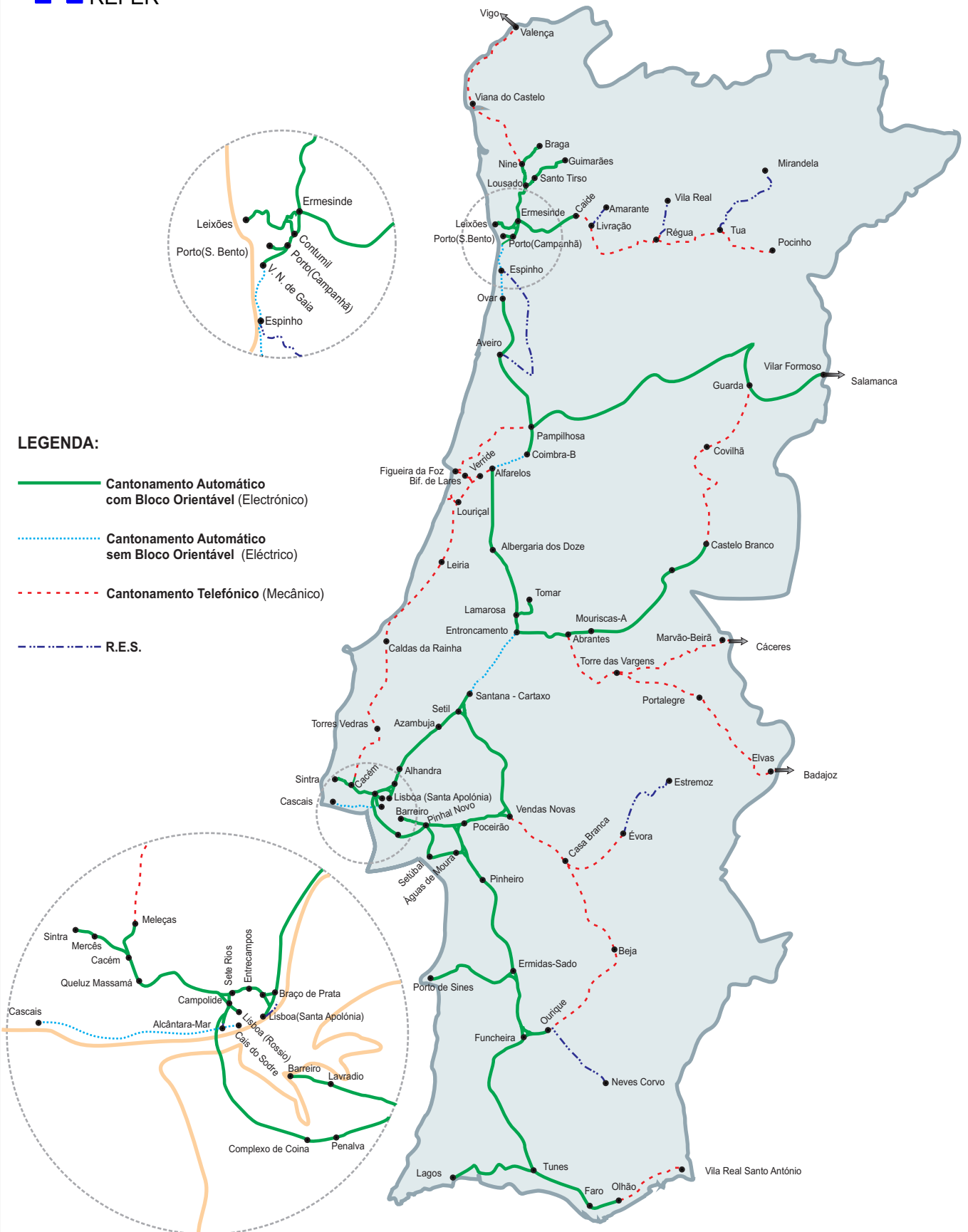
| Classificação | T/Eixo | T/m |
|---------------|--------|-----|
| D4 | 22,5 | 8 |
| D3 | 22,5 | 7,2 |
| D2 | 22,5 | 6,4 |
| C4 | 20 | 8 |
| C3 | 20 | 7,2 |
| C2 | 20 | 6,4 |
| B2 | 18 | 6,4 |
| B1 | 18 | 5 |
| A | 16 | 5 |



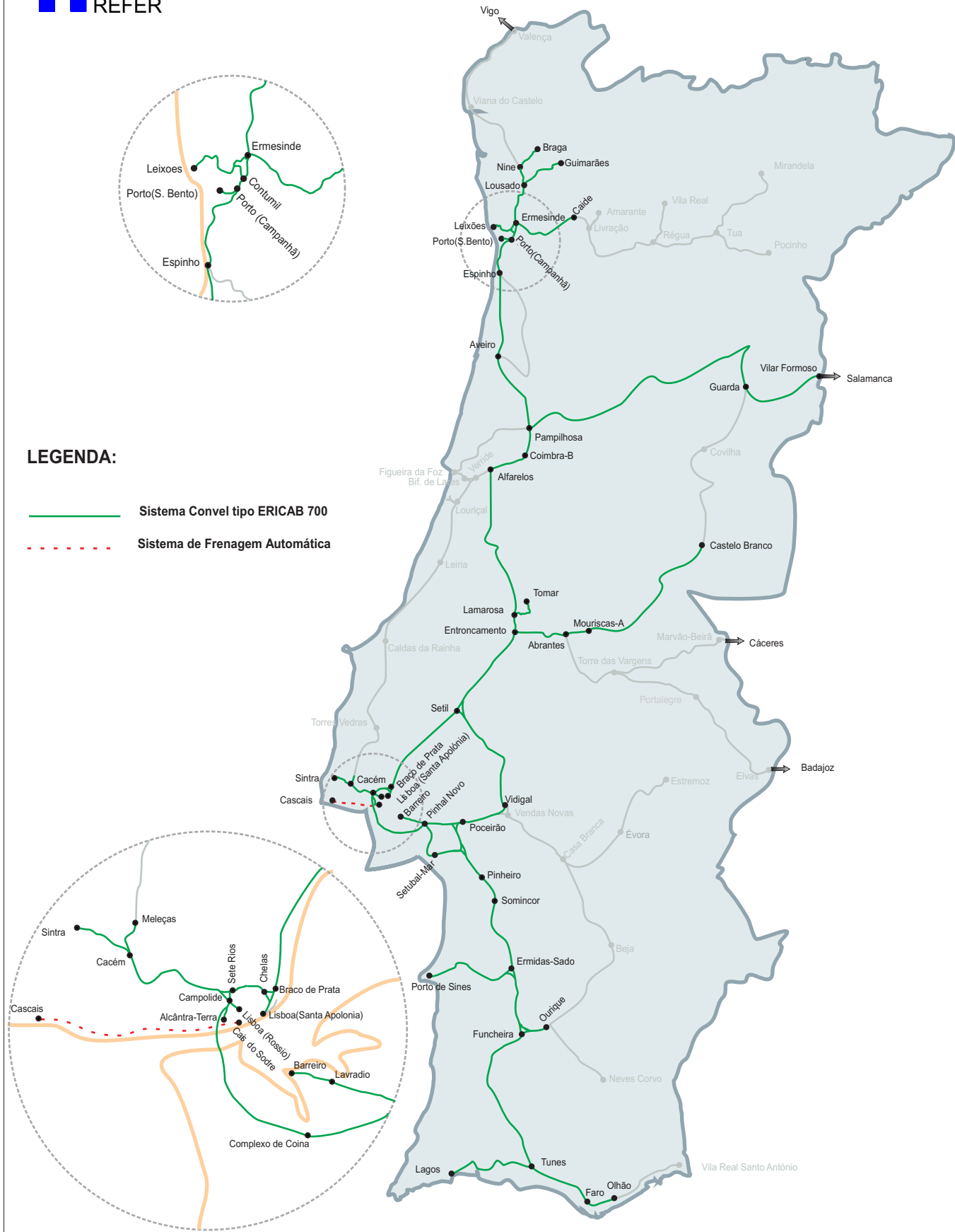
Anexo 6 -Tipos de Cantonamento

LEGENDA:

- Cantonamento Automático com Bloco Orientável (Electrónico)
- - - Cantonamento Automático sem Bloco Orientável (Eléctrico)
- - - Cantonamento Telefónico (Mecânico)
- · - · - R.E.S.



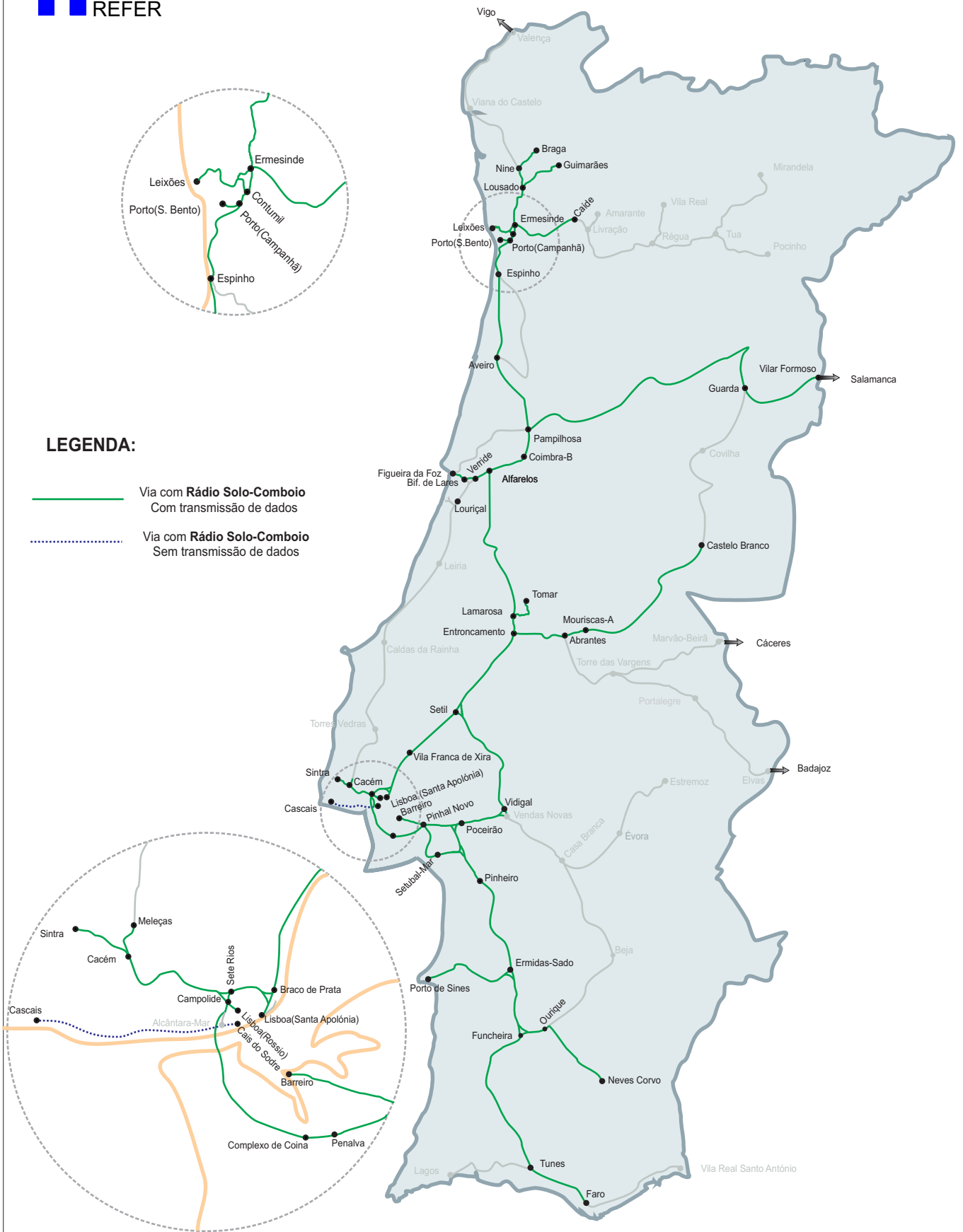
Anexo 7 - Sistemas de Controlo de Velocidade



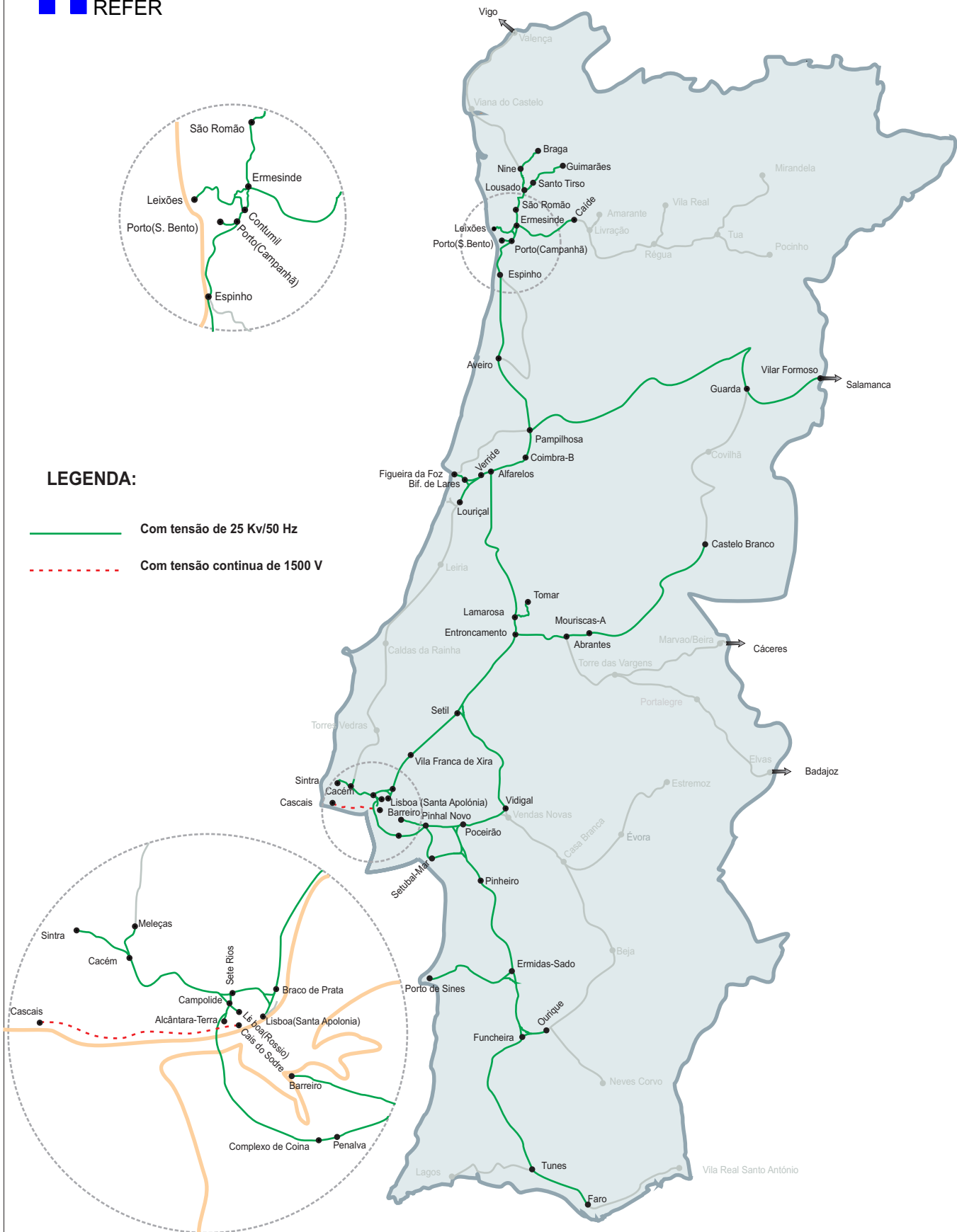
LEGENDA:

- Sistema Convel tipo ERICAB 700
- - - Sistema de Frenagem Automática

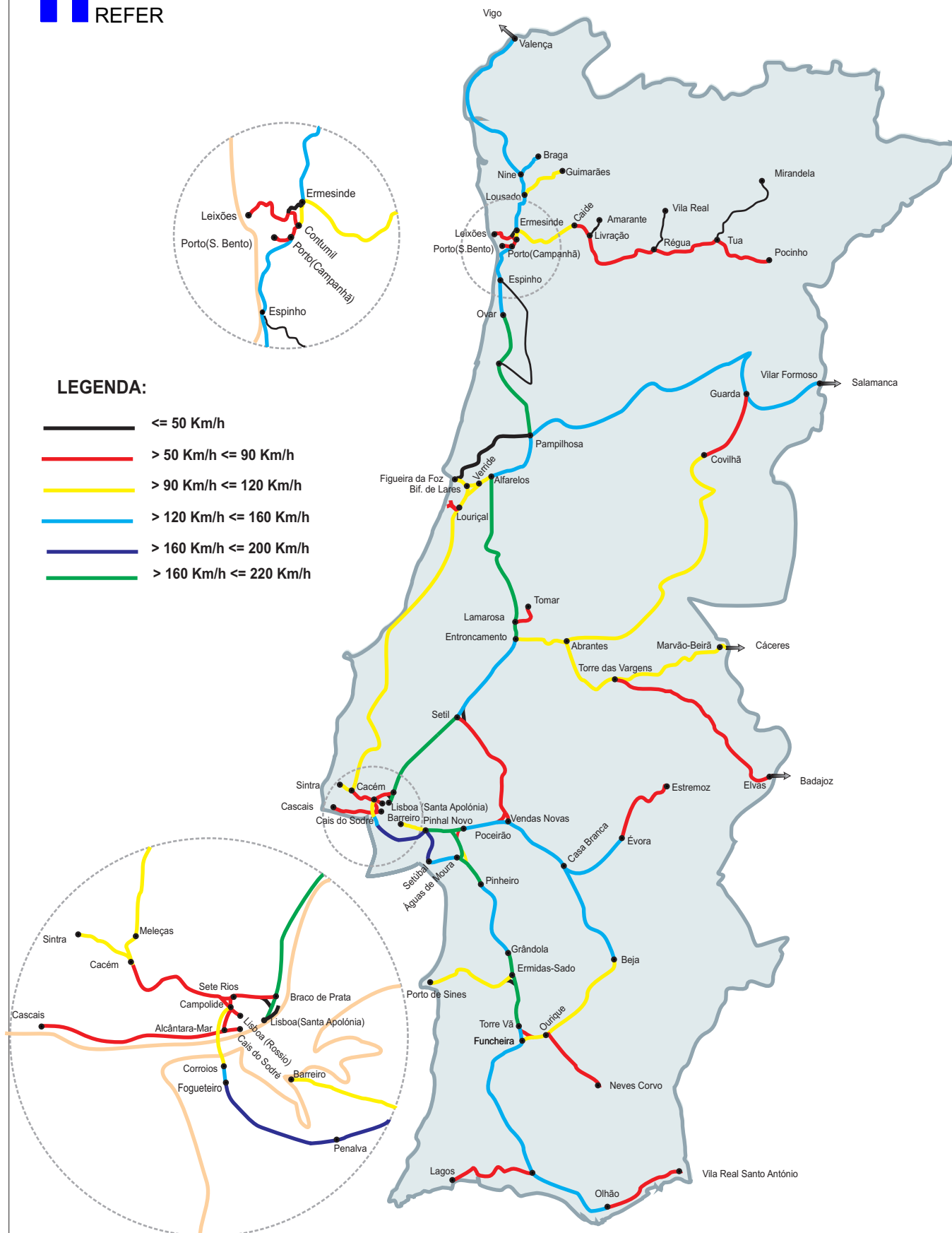
Anexo 8 - Rádio Solo-Comboio



Anexo 9 - Troços de Linha Electrificada



Anexo 11 - Patamares de Velocidade mais Elevados



Anexo 12 – Quadro resumo das características da infra-estrutura

Ligações a capítulos: 3.1

| Rede de Via Larga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|----------------|--------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|------------|--------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------------------|--------------------|-----------------|------------------------------------|--------------|--------------------|---------------|-------------------------|----------------|---------------|-------------|--|
| Linhas, Ramais e Concordâncias | Extensão (kms) | Tipologia das Vias | | | Gabaritos | | | Cargas Máximas | | | | | | | Tipos de Cantoneamento | | | Sistemas de Controle de Velocidade | | Radio Solo-Comboló | | Linhas Electricificadas | | | | |
| | | Via única | Via dupla | Via múltipla | CP B+ | CP B | C. Via estreita | D4 | D3 | D2 | C4 | C2 | B2 | B1 | A | Cant./Aut./c. b.o. | Cant./Aut./b.o. | Cant. telefónico | R.E.S. | Tipo Ericab 700 | Frenagem aut. | RSC/ Ir. dabas | RSC/ Ir. dabas | 25 KV/ 50 Hz | 1500V | |
| Minho | 134,1 | 95,7 | 36,0 | 2,4 | 81,7 | 52,4 | | 129,2 | | 4,9 | | | | | | 39,0 | 2,6 | 92,5 | | 41,6 | | 41,6 | | 41,6 | | |
| S. Gemil | 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 | | |
| Leixões | 18,9 | 18,9 | | | 18,9 | | | 18,9 | | | | | | | | 18,9 | | | | 18,9 | | 18,9 | | 18,9 | | |
| Douro | 164,4 | 126,8 | 37,6 | | 164,4 | | | 37,6 | | 57,2 | | | | | | 37,6 | | 126,8 | | 37,6 | | 37,6 | | 37,1 | | |
| Norte | 336,1 | | 305,6 | 30,5 | 336,1 | | | 336,1 | | | | | | | | 242,6 | 93,5 | | | 336,1 | | 336,1 | | 336,1 | | |
| Guimarães | 30,5 | 30,5 | | | 30,5 | | | 30,5 | | | | | | | | 30,5 | | | | 30,5 | | 30,5 | | 30,5 | | |
| Beira Alta | 201,8 | 194,5 | 7,3 | | 201,8 | | | 201,8 | | | | | | | | 201,8 | | | | 201,8 | | 201,8 | | 201,8 | | |
| Alfarelos | 14,7 | 14,7 | | | | 14,7 | | | | 14,7 | | | | | | | | 14,7 | | | | 14,7 | | 14,7 | | |
| Oeste | 196,9 | 194,8 | 2,1 | | 45,9 | 151,0 | | 189,0 | | 7,9 | | | | | | 2,1 | | 194,8 | | 2,1 | | 10,0 | | 25,3 | | |
| Tomar | 14,8 | 14,8 | | | | 14,8 | | 14,8 | | | | | | | | 14,8 | | | | 14,8 | | 14,8 | | 14,8 | | |
| Beira Baixa | 239,8 | 239,8 | | | 44,0 | 195,8 | | 43,4 | | 149,9 | | | | | 46,5 | 122,4 | | 117,4 | | 122,4 | | 122,4 | | 121,8 | | |
| Cáceres | 72,4 | 72,4 | | | | 72,4 | | 72,4 | | | | | | | | | | 72,4 | | | | | | | | |
| Leste | 140,7 | 140,7 | | | | 140,7 | | 98,4 | | | 42,3 | | | | | | | 140,7 | | | | | | | | |
| Sintra | 27,3 | | 20,6 | 6,7 | 24,2 | 3,1 | | 27,3 | | | | | | | | 27,3 | | | | 27,3 | | 27,3 | | 27,3 | | |
| Cintura | 11,3 | 2,4 | 5,2 | 3,7 | 11,3 | | | 11,3 | | | | | | | | 10,3 | | 1,0 | | 10,3 | | 10,3 | | 10,3 | | |
| Cascais | 25,4 | | 25,4 | | | 25,4 | | 25,4 | | | | | | | | | 25,4 | | | | 25,4 | | 25,4 | | 25,4 | |
| Vendas Novas | 69,4 | 69,4 | | | 69,4 | | | 69,4 | | | | | | | | 69,4 | | | | 65,2 | | 65,2 | | 65,2 | | |
| Alentejo | 215,9 | 185,5 | 30,4 | | 41,4 | 174,5 | | 215,9 | | | | | | | | 65,8 | | 150,1 | | 47,5 | | 63,0 | | 47,5 | | |
| Funcheira | 2,4 | 2,4 | | | | 2,4 | | 2,4 | | | | | | | | 2,4 | | | | 2,4 | | 2,4 | | 2,4 | | |
| Sul | 272,5 | 202,8 | 69,7 | | 243,4 | 29,1 | | 272,5 | | | | | | | | 272,5 | | | | 272,5 | | 272,5 | | 272,5 | | |
| Sines | 50,7 | 50,7 | | | | 50,7 | | 50,7 | | | | | | | | 50,7 | | | | 50,7 | | 50,7 | | 50,7 | | |
| Evora | 85,5 | 85,5 | | | 26,2 | 59,3 | | 26,2 | | | | | | | 59,3 | | | 26,2 | 59,3 | | | | | | | |
| Algarve | 139,9 | 139,9 | | | 38,1 | 101,8 | | 73,6 | | | | 41,0 | 25,3 | | 93,4 | | 46,5 | | 93,4 | | 38,1 | | 38,1 | | 38,1 | |
| Poceirão | 8,2 | 2,6 | 5,6 | | 8,2 | | | 8,2 | | | | | | | 8,2 | | | | 8,2 | | 8,2 | | 8,2 | | 8,2 | |
| Ermidas | 0,9 | 0,9 | | | 0,9 | | | 0,9 | | | | | | | 0,9 | | | | 0,9 | | 0,9 | | 0,9 | | 0,9 | |
| Vérida | 2,8 | 2,8 | | | | 2,8 | | 2,8 | | | | | | | | | | 2,8 | | | | | | | 2,8 | |
| Aguilva | 2,0 | 2,0 | | | 2,0 | | | 2,0 | | | | | | | 2,0 | | | | 2,0 | | 2,0 | | 2,0 | | 2,0 | |
| Águas Moura | 3,8 | 3,8 | | | 3,8 | | | 3,8 | | | | | | | 3,8 | | | | 3,8 | | 3,8 | | 3,8 | | 3,8 | |
| Bombel | 3,1 | 3,1 | | | 3,1 | | | 3,1 | | | | | | | 3,1 | | | | 3,1 | | 3,1 | | 3,1 | | 3,1 | |
| Xabregas | 1,7 | 1,7 | | | | 1,7 | | | | 1,7 | | | | | 1,7 | | | | 1,7 | | 1,7 | | 1,7 | | 1,7 | |
| Sete Rios | 3,1 | | 3,1 | | 3,1 | | | 3,1 | | | | | | | 3,1 | | | | 3,1 | | 3,1 | | 3,1 | | 3,1 | |
| Loureira * | 5,5 | 5,5 | | | | 5,5 | | 5,5 | | | | | | | | | 5,5 | | | | | | | | 0,5 | |
| Figueira Foz | 50,4 | 50,4 | | | | 50,4 | | | | | | | | | 50,4 | | | 50,4 | | | | | | | 1,0 | |
| Matinha | 2,8 | 2,8 | | | | 2,8 | | 2,8 | | | | | | | | | | 2,8 | | | | | | | 0,5 | |
| Norte Setil | 1,0 | 1,0 | | | 1,0 | | | 1,0 | | | | | | | 1,0 | | | | 1,0 | | 1,0 | | 1,0 | | 1,0 | |
| Neves Convo * | 31,2 | 31,2 | | | | 31,2 | | 31,2 | | | | | | | | | | 31,2 | | | | | | | 1,0 | |
| TOTAL | 2601,2 | 1993,8 | 564,1 | 43,3 | 1469,4 | 1131,8 | 0,0 | 2030,5 | 0,0 | 236,3 | 42,3 | 0,0 | 41,0 | 94,9 | 156,2 | 1344,6 | 121,5 | 1040,8 | 94,3 | 1418,2 | 25,4 | 1401,0 | 25,4 | 1403,0 | 25,4 | |
| Rede de Via Estreita | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Linhas, Ramais e Concordâncias | Extensão | Tipologia das Vias | | | Gabaritos | | | Cargas Máximas | | | | | | | Tipos de Cantoneamento | | | Sistemas de Controle de Velocidade | | Radio Solo-Comboló | | Linhas Electricificadas | | | | |
| | | Via única | Via dupla | Via múltipla | CP B+ | CP B | C. Via estreita | D4 | D3 | D2 | C4 | C2 | B2 | B1 | A | Cant./Aut./c. b.o. | Cant./Aut./b.o. | Cant. telefónico | R.E.S. | Tipo Ericab 700 | Frenagem aut. | RSC/ Ir. dabas | RSC/ Ir. dabas | 25 KV/ 50 Hz | 1500V | |
| Tâmega * | 12,8 | 12,8 | | | | | 12,8 | | | | | | | | | | | | 12,8 | | | | | | | |
| Corgo * | 25,1 | 25,1 | | | | | 25,1 | | | | | | | | | | | | 25,1 | | | | | | | |
| Tua * | 54,1 | 54,1 | | | | | 54,1 | | | | | | | | | | | | 54,1 | | | | | | | |
| Vouga * | 95,8 | 95,8 | | | | | 95,8 | | | | | | | | | | | | 95,8 | | | | | | | |
| TOTAL | 187,8 | 187,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 187,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 187,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

* Incluídas no âmbito das redes autónomas constantes do Anexo I do Decreto-Lei nº 270/2003

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

Anexo 13 – Linhas de Circulação em Estações

Ligações a capítulos: 3.3.2; 6.3.2.3

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|---|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | | | |
| LINHA DO MINHO | Porto (São Bento) | 100 | 100 | 167 | 167 | 141 | 141 | 110 | 110 | | | |
| | Porto (Campanhã) | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI |
| | | 490 | 535 | 535 | 555 | 555 | 415 | 425 | 425 | 425 | 415 | 220 |
| | | XII | XIII | XIV | XV | XVI | | | | | | |
| | 220 | 240 | 240 | 225 | 225 | | | | | | | |
| | Contumil | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | I-L | II-L |
| | | 331 | 331 | 350 | 330 | 198 | 63 | 108 | 173 | 118 | 481 | 481 |
| | Rio Tinto | I | II | | | | | | | | | |
| | | 480 | 480 | | | | | | | | | |
| | Ermesinde | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI |
| | | 311 | 278 | 297 | 336 | 212 | 210 | 556 | 536 | 598 | 560 | 560 |
| | Leandro | I | II | | | | | | | | | |
| | | 316 | 292 | | | | | | | | | |
| | São Romão | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | | 439 | 634 | 633 | 636 | | | | | | | |
| | Sra. Dores | I | II | | | | | | | | | |
| | | 407 | 408 | | | | | | | | | |
| | Trofa | I | II | III | | | | | | | | |
| | | 286 | 274 | 95 | | | | | | | | |
| | Lousado | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | | 1153 | 1153 | 350 | 222 | | | | | | | |
| | Famalicão | I | II | III | | | | | | | | |
| | | 601 | 577 | 516 | | | | | | | | |
| | Nine | I | II | III | IV | V | | | | | | |
| | | 595 | 249 | 402 | 416 | 165 | | | | | | |
| | Midões | I | II | | | | | | | | | |
| | | 495 | 495 | | | | | | | | | |
| | Barcelos | I | II | III | | | | | | | | |
| | | 555 | 555 | 498 | | | | | | | | |
| | Tamel | I | II | | | | | | | | | |
| 270 | | 270 | | | | | | | | | | |
| Barroselas | I | II | | | | | | | | | | |
| | 468 | 468 | | | | | | | | | | |
| Darque | I | II | III | | | | | | | | | |
| | 310 | 270 | 523 | | | | | | | | | |
| Viana do Castelo | I | II | III | | | | | | | | | |
| | 275 | 275 | 366 | | | | | | | | | |
| Caminha | I | II | | | | | | | | | | |
| | 300 | 300 | | | | | | | | | | |
| Vila Nova de Cerveira | I | II | | | | | | | | | | |
| | 215 | 215 | | | | | | | | | | |
| São Pedro da Torre | I | II | | | | | | | | | | |
| | 254 | 254 | | | | | | | | | | |
| Valença | I | II | III | | | | | | | | | |
| | 397 | 365 | 248 | | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|------------------|----------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | V | VI | | | | |
| RAMAL DE BRAGA | Arentim | 776 | 776 | | | | | | | | |
| | Tadim | 301 | 301 | | | | | | | | |
| | Braga | 400 | 267 | 267 | 267 | 221 | 221 | | | | |
| LINHA DE LEIXÕES | São Gemil | 593 | 491 | 437 | 437 | | | | | | |
| | S. Mamede de Infesta | 513 | 513 | | | | | | | | |
| | Leça do Bálio | 352 | 346 | | | | | | | | |
| | Leixões | 1100 | | | | | | | | | |
| LINHA DO DOURO | Valongo | 274 | 252 | 219 | | | | | | | |
| | Recarei-Sobreira | 399 | 399 | | | | | | | | |
| | Cête | 409 | 421 | 342 | | | | | | | |
| | Penafiel | 490 | 510 | 410 | | | | | | | |
| | Caíde | 958 | 958 | 774 | 244 | | | | | | |
| | Vila Meã | 350 | 350 | | | | | | | | |
| | Livração | 244 | 244 | | | | | | | | |
| | Marco de Canaveses | 316 | 316 | 374 | | | | | | | |
| | Juncal | 362 | 362 | | | | | | | | |
| | Mosteirô | 343 | 343 | | | | | | | | |
| | Aregos | 267 | 267 | | | | | | | | |
| | Ermida | 376 | 376 | | | | | | | | |
| | Rede | 296 | 296 | | | | | | | | |
| | Godim | 269 | 269 | | | | | | | | |
| | Régua | 379 | 438 | 350 | 319 | | | | | | |
| | Covelinhas | 273 | 273 | | | | | | | | |
| | Pinhão | 284 | 284 | | | | | | | | |
| | Tua | 348 | 641 | 633 | | | | | | | |
| | Vargelas | 185 | 189 | | | | | | | | |
| | Pocinho | 817 | 817 | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|----------------------|-----------------------------|---|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|--|--|
| | | 1 | 2 | 3 | 5 | 6 | 7 | | | | |
| LINHA DO NORTE | Lisboa (Sta Apolónia) | 325 | 325 | 335 | 250 | 290 | 290 | | | | |
| | Oriente | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | | |
| | | 720 | 570 | 510 | 525 | 585 | 530 | 530 | 580 | | |
| | Sacavém-Bobadela Sul | I | II | III | IV | | | | | | |
| | | 641 | 641 | 712 | 747 | | | | | | |
| | Bobadela Norte | I | II | III | IV | | | | | | |
| | | 340 | 340 | 330 | 340 | | | | | | |
| | Póvoa | I | II | III | IV | | | | | | |
| | | 301 | 301 | 301 | 301 | | | | | | |
| | Alverca | I | II | III | IV | | | | | | |
| | | 518 | 331 | 268 | 345 | | | | | | |
| | Alhandra | I | II | III | | | | | | | |
| | | 573 | 251 | 304 | | | | | | | |
| | Vila Franca de Xira | I | II | III | | | | | | | |
| | | 255 | 180 | 140 | | | | | | | |
| | Azambuja | I | II | III | IV | | | | | | |
| | | 390 | 480 | 515 | 515 | | | | | | |
| | Setil | I | II | IV | V | VI | VII | | | | |
| | | 510 | 700 | 325 | 325 | 445 | 840 | | | | |
| | Vale de Santarém | I | II | | | | | | | | |
| | | 1932 | 1276 | | | | | | | | |
| | Santarém | I | II | III | | | | | | | |
| | | 1294 | 1303 | 620 | | | | | | | |
| | Vale da Figueira | I | II | | | | | | | | |
| | | 1209 | 1633 | | | | | | | | |
| | Mato de Miranda | I | II | | | | | | | | |
| | | 1310 | 1305 | | | | | | | | |
| | Riachos-Torres Novas-Golegã | I | II | | | | | | | | |
| | | 1084 | 1080 | | | | | | | | |
| | Entroncamento | 2 | 3 | 4 | 5 | 9 | 10 | 11 | | | |
| | | 320 | 400 | 550 | 600 | 520 | 520 | 580 | | | |
| | Lamarosa | I | II | III | IV | | | | | | |
| 810 | | 646 | 149 | 149 | | | | | | | |
| Fungalvaz-Resguardo | I | II | III | | | | | | | | |
| | 844 | 705 | 705 | | | | | | | | |
| Chão de Maçãs-Fátima | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | 338 | 270 | 269 | 269 | | | | | | | |
| Caxarias | I | II | III | | | | | | | | |
| | 674 | 674 | 706 | | | | | | | | |
| Albergaria Dos Doze | I | II | III | | | | | | | | |
| | 744 | 725 | 639 | | | | | | | | |
| Vermoil | I | II | | | | | | | | | |
| | 690 | 690 | | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|----------------|--------------------|---|------|-------|-------|------|-------|------|--|--|--|
| | | I | II | III | I-R | II-R | III-R | | | | |
| LINHA DO NORTE | Pombal | 499 | 1015 | 499 | 957 | 957 | 909 | | | | |
| | Soure | 360 | 447 | 360 | | | | | | | |
| | Alfarelos | I-N | II-N | III-N | I-O | II-O | | | | | |
| | Taveiro | 420 | 430 | 430 | 430 | 350 | | | | | |
| | Coimbra-B | I | II | | | | | | | | |
| | | 1230 | 1277 | | | | | | | | |
| | Souselas | I | II | III | IV | V | VI | VII | | | |
| | | 400 | 350 | 220 | 370 | 360 | 240 | 260 | | | |
| | Pampilhosa | I | II | III | | | | | | | |
| | | 1039 | 810 | 358 | | | | | | | |
| | Mealhada | I-N | II-N | III-N | I-B | II-B | III-B | IV-B | | | |
| | | 610 | 630 | 780 | 280 | 180 | 180 | 460 | | | |
| | Mogofores | I | II | | | | | | | | |
| | | 1766 | 1766 | | | | | | | | |
| | Oliveira do Bairro | I | II | III | | | | | | | |
| | | 1903 | 1004 | 854 | | | | | | | |
| | Oiã | I | II | III | | | | | | | |
| | | 605 | 717 | 605 | | | | | | | |
| | Aveiro | I | II | | | | | | | | |
| | | 2503 | 2379 | | | | | | | | |
| | Cacia | I | II | III | IV | V | | | | | |
| | | 760 | 595 | 440 | 440 | 440 | | | | | |
| | Estarreja | I | II | III | III-A | | | | | | |
| | | 750 | 1379 | 228 | 685 | | | | | | |
| | Válega | I | II | III | I-A | II-A | III-A | | | | |
| | | 448 | 632 | 448 | 585 | 560 | 560 | | | | |
| | Ovar | I | II | | | | | | | | |
| | | 647 | 647 | | | | | | | | |
| Esmoriz | I | II | III | | | | | | | | |
| | 880 | 610 | 310 | | | | | | | | |
| Granja | I | II | III | | | | | | | | |
| | 550 | 566 | 550 | | | | | | | | |
| Valadares | I | II | III | | | | | | | | |
| | 600 | 710 | 600 | | | | | | | | |
| Gaia | I | II | III | | | | | | | | |
| | 434 | 300 | 401 | | | | | | | | |
| General Torres | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | 530 | 623 | 480 | | | | | | | | |
| General Torres | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | 216 | 216 | 216 | 216 | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------------|---|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| LINHA DE GUIMARÃES | Santo Tirso | 277 | 277 | | | | | | | | |
| | Caniços | 215 | 215 | | | | | | | | |
| | V. Aves | 221 | 219 | | | | | | | | |
| | Lordelo | 217 | 215 | | | | | | | | |
| | Vizela | 156 | 156 | | | | | | | | |
| | Guimarães | 292 | 230 | 205 | 205 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| LINHA DA BEIRA ALTA | Mortágua | 520 | 407 | | | | | | | | |
| | Santa Comba Dão | 435 | 420 | 335 | | | | | | | |
| | Carregal do Sal | 498 | 472 | | | | | | | | |
| | Oliveirinha-Cabanas | 539 | 514 | | | | | | | | |
| | Canas-Felgueira | 699 | 699 | | | | | | | | |
| | Nelas | 540 | 539 | | | | | | | | |
| | Mangualde | 845 | 718 | 616 | 258 | | | | | | |
| | Contenças | 431 | 431 | | | | | | | | |
| | Gouveia | 319 | 306 | | | | | | | | |
| | Fornos de Algodres | 262 | 211 | | | | | | | | |
| | Muxagata | 543 | 545 | | | | | | | | |
| | Celorico da Beira | 470 | 434 | | | | | | | | |
| | Vila Franca Das Naves | 498 | 358 | | | | | | | | |
| | Pinhel | 565 | 565 | | | | | | | | |
| | Guarda | 710 | 636 | 621 | 536 | | | | | | |
| | Cerdeira | 463 | 427 | | | | | | | | |
| | Noémi | 751 | 751 | | | | | | | | |
| | Vilar Formoso | 584 | 483 | 341 | 287 | 221 | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| RAMAL DA FIGUEIRA FOZ | Cantanhede | 201 | 200 | | | | | | | | |
| RAMAL DE ALFARELOS | Verride | 500 | 500 | | | | | | | | |
| LINHA DO OESTE | Meleças | 310 | 250 | 234 | 325 | | | | | | |
| | Sabugo | 320 | 318 | | | | | | | | |
| | Mafra | 275 | 273 | | | | | | | | |
| | Malveira | 387 | 380 | | | | | | | | |
| | Pero Negro | 269 | 298 | | | | | | | | |
| | Dois Portos | 307 | 309 | | | | | | | | |
| | Torres Vedras | 543 | 485 | 389 | | | | | | | |
| | Ramalhal | 531 | 472 | 228 | | | | | | | |
| | Outeiro | 332 | 332 | | | | | | | | |
| | Bombarral | 408 | 408 | | | | | | | | |
| | Caldas da Rainha | 558 | 558 | 310 | | | | | | | |
| | S. Mart. do Porto | 498 | 498 | | | | | | | | |
| | Valado | 490 | 490 | | | | | | | | |
| | Pataias | 502 | 502 | | | | | | | | |
| | Martingança | 479 | 479 | | | | | | | | |
| | Marinha Grande | 509 | 509 | | | | | | | | |
| | Leiria | 534 | 534 | 427 | | | | | | | |
| | Monte Real | 539 | 539 | | | | | | | | |
| | Louriçal | 472 | 472 | 600 | | | | | | | |
| | Amieira | 674 | 370 | 330 | | | | | | | |
| | Fontela | 270 | 270 | | | | | | | | |
| | Figueira da Foz | 290 | 255 | 246 | 295 | 246 | 246 | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|----------------------|---------------------|---|-------------|-------------|-----------|--|--|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| RAMAL DE TOMAR | Santa Cita | 312 | 312 | | | | | | | | |
| | Tomar | I 210 | II 210 | III 210 | IV 210 | | | | | | |
| LINHA DA BEIRA BAIXA | Barquinha | I 587 | II 573 | | | | | | | | |
| | Almourol | I 589 | II 592 | | | | | | | | |
| | Praia do Ribatejo | I 487 | II 408 | III 572 | | | | | | | |
| | Santa Margarida | I 684 | II 679 | | | | | | | | |
| | Tramagal | I 625 | II 500 | | | | | | | | |
| | Abrantes | I 508 | II 466 | III 271 | | | | | | | |
| | Alferrarede | I 507 | II 567 | | | | | | | | |
| | Mouriscas | I 472 | II 472 | | | | | | | | |
| | Mouriscas-A | I-A 670 | II-A 684 | | | | | | | | |
| | Belver | I 670 | II 670 | | | | | | | | |
| | B. Amieira-Envendos | I 640 | II 640 | | | | | | | | |
| | Fratel | I 400 | II 400 | | | | | | | | |
| | Ródão | I 607 | II 576 | | | | | | | | |
| | Sarnadas | I 572 | II 419 | | | | | | | | |
| | Castelo Branco | I 484 | II 395 | III 301 | | | | | | | |
| | Alcains | I 589 | II 651 | III 1130 | | | | | | | |
| | Lardosa | I 396 | II 396 | | | | | | | | |
| | Castelo Novo | I 364 | II 316 | | | | | | | | |
| | Vale de Prazeres | I 1150 | II 987 | | | | | | | | |
| | Fundão | I 293 | II 293 | | | | | | | | |
| | Covilhã | I 1128 | II 1128 | | | | | | | | |
| | Belmonte-Manteigas | I 215 | II 215 | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|------------------|-------------------|---|------|-------|------|-----|-----|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| RAMAL DE CÁCERES | Vale do Peso | 375 | 375 | | | | | | | | |
| | Castelo de Vide | 215 | 215 | | | | | | | | |
| | Marvão - Beirã | 415 | 415 | 266 | 256 | | | | | | |
| LINHA DO LESTE | Bemposta | 430 | 430 | | | | | | | | |
| | Ponte de Sor | 460 | 460 | | | | | | | | |
| | Torre Das Vargens | 355 | 355 | 260 | | | | | | | |
| | Crato | 315 | 315 | | | | | | | | |
| | Portalegre | 585 | 585 | 398 | | | | | | | |
| | Santa Eulália | 370 | 370 | | | | | | | | |
| | Elvas | 388 | 325 | | | | | | | | |
| LINHA DE SINTRA | Lisboa-Rossio | - | 121 | 192 | 192 | 192 | | | | | |
| | Benfica | 222 | 215 | 225 | 236 | | | | | | |
| | Amadora | 220 | 232 | 215 | 245 | | | | | | |
| | Monte Abraão | 230 | 235 | 225 | 225 | | | | | | |
| | Agualva-Cacém | 273 | 297 | | | | | | | | |
| | Mercês | 226 | 220 | 226 | | | | | | | |
| | Algueirão-Parque | 1115 | 1000 | 640 | | | | | | | |
| | Sintra | 208 | 194 | 178 | | | | | | | |
| LINHA DE CINTURA | Roma-Areeiro | 305 | 250 | 257 | 257 | | | | | | |
| | Entrecampos | 321 | 321 | 304 | 304 | 304 | 323 | | | | |
| | Sete Rios | I-S | II-S | III-S | IV-S | | | | | | |
| | Campolide | 243 | 313 | 403 | 447 | | | | | | |
| | Alcântara-Terra | II | III | IV | VI | VII | | | | | |
| | 233 | 252 | 241 | 310 | 310 | | | | | | |
| | I | II | III | XI | | | | | | | |
| | 216 | 264 | 291 | 316 | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | V | VI | | | | |
| LINHA DE CASCAIS | Cais do Sodré | 287 | 298 | 296 | 287 | 287 | 287 | | | | |
| | Santos | 255 | 255 | | | | | | | | |
| | Alcântara-Mar | 228 | 228 | | | | | | | | |
| | Algés | 261 | 239 | 233 | | | | | | | |
| | Caxias | 254 | 265 | | | | | | | | |
| | Oeiras | 191 | 213 | 170 | | | | | | | |
| | Carcavelos | 215 | 309 | 254 | | | | | | | |
| | S. Pedro do Estoril | 293 | 263 | 220 | | | | | | | |
| | Estoril | 244 | 219 | | | | | | | | |
| | Cascais | 87 | 104 | 124 | 124 | 124 | | | | | |
| | LINHA DE VENDAS NOVAS | Muge | 507 | 507 | | | | | | | |
| Marinhais | | 702 | 702 | | | | | | | | |
| Desvio (Quil. 19,5) | | 717 | 717 | | | | | | | | |
| Agolada | | 513 | 491 | | | | | | | | |
| Coruche | | 492 | 449 | | | | | | | | |
| Quinta Grande | | 683 | 683 | | | | | | | | |
| Salgueirinha | | 496 | 496 | | | | | | | | |
| São Torcato | | 643 | 680 | | | | | | | | |
| Lavre | | 474 | 474 | | | | | | | | |
| Canha | | 688 | 668 | | | | | | | | |
| Vidigal | | 601 | 565 | 502 | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|-------------------|----------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | | | | | | |
| LINHA DO ALENTEJO | Barreiro | 104 | 286 | 286 | 190 | | | | | | |
| | Lavradio | 343 | 220 | | | | | | | | |
| | Moita | 526 | 299 | 299 | | | | | | | |
| | Poceirão | 438 | 438 | 675 | 781 | 781 | 720 | 702 | | | |
| | Pegões | 644 | 644 | | | | | | | | |
| | Bombel | 580 | 488 | 488 | | | | | | | |
| | Vendas Novas | 482 | 395 | 367 | 238 | | | | | | |
| | Torre da Gadanha | 590 | 468 | 395 | | | | | | | |
| | Casa Branca | 485 | 460 | 298 | 208 | 153 | | | | | |
| | Vila Nova da Baronía | 584 | 594 | | | | | | | | |
| | Cuba | 743 | 741 | | | | | | | | |
| | Beja | 808 | 315 | 363 | | | | | | | |
| | Sta. Vitória-Evidel | 493 | 493 | | | | | | | | |
| | C. Verde-Almodóvar | 602 | 542 | | | | | | | | |
| | Ourique | 270 | 270 | | | | | | | | |
| | LINHA DO SUL | Pragal | 384 | 318 | 318 | 455 | | | | | |
| | | Corroios | 350 | 350 | | | | | | | |
| Fogueteiro | | 335 | 305 | 330 | | | | | | | |
| Coina | | 384 | 264 | 264 | 357 | | | | | | |
| Penalva | | 370 | 370 | 555 | | | | | | | |
| Pinhal Novo | | 499 | 385 | 385 | 313 | 288 | 316 | | | | |
| Palmela | | 680 | 680 | 257 | 225 | 239 | 239 | | | | |
| Setúbal | | 451 | 387 | 339 | 317 | | | | | | |
| Setúbal-Mar | | 562 | 518 | 465 | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|----------------|-------------------|---|-----|------|-----|-----|--|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | G1 | | | | | |
| LINHA DO SUL | Praias-Sado | 460 | 364 | 272 | 355 | 190 | | | | | |
| | Vale da Rosa | 591 | 628 | | | | | | | | |
| | Águas de Moura | 568 | 724 | | | | | | | | |
| | Pinheiro | 535 | 535 | | | | | | | | |
| | Monte Novo-Palma | 516 | 50 | | | | | | | | |
| | Alcácer do Sal | 611 | 567 | | | | | | | | |
| | Vale do Guizo | 486 | 486 | | | | | | | | |
| | Somincor | 308 | | | | | | | | | |
| | Grândola | 710 | 710 | 343 | | | | | | | |
| | Canal-Caveira | 396 | 396 | | | | | | | | |
| | Lousal | 400 | 400 | | | | | | | | |
| | Ermidas-Sado | 645 | 605 | 600 | 600 | | | | | | |
| | Funcheira | 536 | 379 | 293 | | | | | | | |
| | Amor.-Odemira | 594 | 594 | | | | | | | | |
| | Luzianes | 273 | 273 | | | | | | | | |
| | Sta. Clara-Sabóia | 457 | 476 | | | | | | | | |
| | São Marcos | 432 | 395 | | | | | | | | |
| | Messines-Alte | 547 | 547 | | | | | | | | |
| | LINHA DE ÉVORA | Monte das Flores | 750 | 1008 | | | | | | | |
| | | Évora | 473 | 461 | 370 | | | | | | |
| Vimieiro | | 300 | 300 | | | | | | | | |
| Ameixial | | 290 | 290 | | | | | | | | |
| Estremoz | | 325 | 190 | 325 | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas de Circulação / Comprimentos Úteis (m) | | | | | | | | | |
|------------------|-------------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| LINHA DE SINES | São Bartolomeu da Serra | 620 | 620 | | | | | | | | |
| | Raquefe | 769 | 769 | | | | | | | | |
| | Porto de Sines | 646 | 600 | 620 | 659 | | | | | | |
| LINHA DO ALGARVE | Lagos | 215 | 192 | 192 | | | | | | | |
| | Mexilh. Grande | 213 | 213 | | | | | | | | |
| | Portimão | 347 | 347 | | | | | | | | |
| | Estômbar-Lagoa | 135 | 135 | | | | | | | | |
| | Silves | 198 | 198 | | | | | | | | |
| | Alcantarilha | 235 | 235 | | | | | | | | |
| | Tunes | 242 | 272 | 375 | 393 | 180 | | | | | |
| | Albufeira | 455 | 455 | | | | | | | | |
| | Boliqueime | 402 | 402 | | | | | | | | |
| | Loulé | 510 | 380 | 402 | | | | | | | |
| | Parque Das Cidades | 396 | 396 | | | | | | | | |
| | Faro | 388 | 268 | 228 | 323 | 275 | 225 | 125 | 125 | | |
| | Olhão | 275 | 275 | 275 | | | | | | | |
| | Fuseta | 190 | 190 | | | | | | | | |
| | Tavira | 258 | 174 | 174 | | | | | | | |
| | Cacela | 270 | 270 | | | | | | | | |
| | V. R. Sto. António | 380 | 390 | 360 | | | | | | | |

Anexo 14 – Extensões das Plataformas de Passageiros.

Ligações a capítulos: 3.3.2

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|---------------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI |
| LINHA DO MINHO | Porto (São Bento) | 119 | 150 | 150 | 180 | 180 | 140 | 140 | 130 | | | |
| | Porto (Campanhã) | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI |
| | | 470 | 510 | 510 | 510 | 510 | 470 | 470 | 470 | 470 | - | 220 |
| | | XII | XIII | XIV | XV | XVI | | | | | | |
| | Contumil | 220 | 220 | 220 | 220 | 220 | | | | | | |
| | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | I-L | II-L |
| | Rio Tinto | 210 | 210 | 210 | 210 | - | 180 | 180 | - | - | - | - |
| | Ermesinde | I | II | | | | | | | | | |
| | | 137 | 161 | | | | | | | | | |
| | Leandro | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI |
| | | 220 | 220 | 220 | 220 | - | - | - | - | - | - | - |
| | São Romão | I | II | | | | | | | | | |
| | | 232 | 232 | | | | | | | | | |
| | Portela | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | | 220 | 220 | 220 | - | | | | | | | |
| | Sra. Dores | I | II | | | | | | | | | |
| | | 220 | 220 | | | | | | | | | |
| | Trofa | I | II | III | | | | | | | | |
| | | 140 | 140 | 100 | | | | | | | | |
| | Lousado | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | | 220 | 220 | 150 | 150 | | | | | | | |
| | Pisão | I | II | | | | | | | | | |
| | | 220 | 220 | | | | | | | | | |
| | Barrimau | I | II | | | | | | | | | |
| | | 220 | 220 | | | | | | | | | |
| | Famalicão | I | II | III | | | | | | | | |
| | | 270 | 265 | 270 | | | | | | | | |
| | Nine | I | II | III | IV | V | | | | | | |
| | | 250 | 250 | 240 | 230 | 165 | | | | | | |
| | Midões | I | II | | | | | | | | | |
| 151 | | 151 | | | | | | | | | | |
| Barcelos | I | II | III | | | | | | | | | |
| | 273 | 243 | 243 | | | | | | | | | |
| Tamel | I | II | | | | | | | | | | |
| | 189 | 189 | | | | | | | | | | |
| Barroelas | I | II | | | | | | | | | | |
| | 223 | 223 | | | | | | | | | | |
| Darque | I | II | III | | | | | | | | | |
| | 157 | 153 | 153 | | | | | | | | | |
| Viana do Castelo | I | II | III | | | | | | | | | |
| | 223 | 223 | 223 | | | | | | | | | |
| Caminha | I | II | | | | | | | | | | |
| | 135 | 159 | | | | | | | | | | |
| Vila Nova de Cerveira | I | II | | | | | | | | | | |
| | 128 | 128 | | | | | | | | | | |
| São Pedro da Torre | I | II | | | | | | | | | | |
| | 96 | 106 | | | | | | | | | | |
| Valença | I | II | III | | | | | | | | | |
| | 154 | 141 | 99 | | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|------------------|----------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | V | VI | | | | |
| RAMAL DE BRAGA | Couto Cambeses | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Arentim | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Ruilhe | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Tadim | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Aveleda | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Mazagão | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Ferreiros | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Braga | 220 | 220 | 220 | 220 | 220 | 220 | | | | |
| LINHA DE LEIXÕES | São Gemil | - | 83 | 30 | - | | | | | | |
| | S. Mamede de Infesta | 147 | 122 | | | | | | | | |
| | Leça do Bálio | 125 | 125 | | | | | | | | |
| | Leixões | 118 | | | | | | | | | |
| LINHA DO DOURO | Valongo | 229 | 229 | 229 | | | | | | | |
| | Recarei-Sobreira | 226 | 226 | | | | | | | | |
| | Cête | 318 | 228 | 228 | | | | | | | |
| | Penafiel | 303 | 303 | 303 | | | | | | | |
| | Caíde | 230 | 230 | 230 | - | | | | | | |
| | Vila Meã | 135 | 205 | | | | | | | | |
| | Livração | 197 | 125 | | | | | | | | |
| | Marco de Canaveses | 138 | 210 | 210 | | | | | | | |
| | Juncal | 115 | - | | | | | | | | |
| | Mosteirô | 216 | 148 | | | | | | | | |
| | Aregos | 257 | 150 | | | | | | | | |
| | Ermida | 220 | 150 | | | | | | | | |
| | Rede | 178 | 153 | | | | | | | | |
| | Godim | 254 | 150 | | | | | | | | |
| | Régua | 255 | 216 | 216 | - | | | | | | |
| | Covelinhas | 135 | 80 | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|---|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | | | | | | | | | |
| LINHA DO DOURO | Pinhão | 145 | 198 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tua | 114 | 99 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Vargelas | 99 | 74 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pocinho | 139 | 42 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LINHA DO NORTE | Lisboa (Sta Apolónia) | 1 | 2 | 3 | 5 | 6 | 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Braço de Prata | 300 | 300 | 300 | 300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Oriente | 309 | 309 | 309 | 309 | 309 | 309 | 309 | 309 | 309 | | | | | | | | | | | |
| | Sacavém-Bobadela Sul | 220 | 221 | 221 | 221 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Bobadela Norte | 221 | 221 | 221 | 221 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Póvoa | 222 | 222 | 222 | 222 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Alverca | 223 | 223 | 223 | 223 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Alhandra | 136 | 188 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Vila Franca de Xira | 228 | 159 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Carregado | 137 | 136 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Azambuja | 240 | 221 | 223 | 223 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Setil | 220 | 236 | 236 | - | 220 | - | | | | | | | | | | | | | | |
| | Vale de Santarém | 149 | 149 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Santarém | 298 | 277 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Vale da Figueira | 152 | 184 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Mato de Miranda | 146 | 146 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Riachos-Torres Novas-Golegã | 210 | 210 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Entroncamento | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | | | | | | | | | | | | |
| | Lamarosa | 220 | 220 | 145 | 145 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Fungalvaz-Resguardo | 175 | 175 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|----------------|----------------------|---------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|------|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | | | | | | |
| LINHA DO NORTE | Chão de Maçãs-Fátima | 308 | 308 | - | - | | | | | | |
| | Caxarias | I | II | III | | | | | | | |
| | | 250 | 189 | 250 | | | | | | | |
| | Albergaria Dos Doze | I | II | III | | | | | | | |
| | | 255 | 234 | 255 | | | | | | | |
| | Vermoil | I | II | | | | | | | | |
| | | 231 | 231 | | | | | | | | |
| | Pombal | I | II | III | I-R | II-R | III-R | | | | |
| | | 329 | 306 | 329 | - | - | - | | | | |
| | Soure | I | II | III | | | | | | | |
| | | 270 | 238 | 270 | | | | | | | |
| | Alfarelos | I-N | II-N | III-N | I-O | II-O | | | | | |
| | | 384 | 305 | 384 | 365 | 288 | | | | | |
| | Taveiro | I | II | | | | | | | | |
| | | 114 | 171 | | | | | | | | |
| | Coimbra-B | I | II | III | IV | V | VI | VII | | | |
| | | 223 | 297 | 297 | 170 | 250 | 250 | 250 | | | |
| | Souselas | I | II | III | | | | | | | |
| | | 231 | 235 | 231 | | | | | | | |
| | Pampilhosa | I-N | II-N | III-N | I-B | II-B | III-B | IV-B | | | |
| | | 315 | 307 | 315 | 220 | 220 | 220 | - | | | |
| | Mealhada | I | II | | | | | | | | |
| | | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Mogofores | I | II | III | | | | | | | |
| | | 194 | 180 | 180 | | | | | | | |
| | Oliveira do Bairro | I | II | III | | | | | | | |
| | | 231 | 231 | 231 | | | | | | | |
| | Oiã | I | II | | | | | | | | |
| | | 190 | 191 | | | | | | | | |
| | Aveiro | I | II | III | IV | V | | | | | |
| | | 321 | 321 | 321 | 85 | 85 | | | | | |
| | Cacia | I | II | III | III-A | | | | | | |
| 219 | | 219 | - | - | | | | | | | |
| Estarreja | I | II | III | I-A | II-A | III-A | | | | | |
| | 220 | 220 | 220 | | | | | | | | |
| Válega | I | II | | | | | | | | | |
| | 192 | 192 | | | | | | | | | |
| Ovar | I | II | III | | | | | | | | |
| | 332 | 286 | 286 | | | | | | | | |
| Esmoriz | I | II | III | | | | | | | | |
| | 248 | 200 | 200 | | | | | | | | |
| Granja | I | II | III | | | | | | | | |
| | 245 | 260 | 260 | | | | | | | | |
| Valadares | I | II | III | | | | | | | | |
| | 200 | 256 | 256 | | | | | | | | |
| Gaia | I | II | III | | | | | | | | |
| | 316 | 284 | 316 | | | | | | | | |
| General Torres | I | II | III | IV | | | | | | | |
| | 242 | 237 | 242 | 237 | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------|---------------------------------------|-----|-----|---|---|--|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| LINHA DE GUIMARÃES | Santo Tirso | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Caniços | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Vila das Aves | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Giesteira | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Lordelo | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Cuca | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Pereirinhos | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Vizela | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Nespereira | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Covas | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Guimarães | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | LINHA DA BEIRA ALTA | Mortágua | 375 | 351 | | | | | | | |
| Santa Comba Dão | | 367 | 367 | 367 | | | | | | | |
| Carregal do Sal | | 262 | 226 | | | | | | | | |
| Oliveirinha-Cabanas | | 164 | 94 | | | | | | | | |
| Canas-Felgueira | | 219 | 219 | | | | | | | | |
| Nelas | | 311 | 311 | | | | | | | | |
| Mangualde | | 335 | 366 | 366 | - | | | | | | |
| Contenções | | 257 | 225 | | | | | | | | |
| Gouveia | | 203 | 155 | | | | | | | | |
| Fornos de Algodres | | 209 | 209 | | | | | | | | |
| Celorico da Beira | | 309 | 242 | | | | | | | | |
| Vila Franca Das Naves | | 283 | 346 | | | | | | | | |
| Pinhel | | 139 | 131 | | | | | | | | |
| Guarda | | 400 | 400 | 400 | - | | | | | | |
| Cerdeira | | 137 | 109 | | | | | | | | |
| Noémi | | 40 | 20 | | | | | | | | |
| Vilar Formoso | | 375 | 317 | 317 | - | - | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| RAMAL DA FIGUEIRA FOZ | Cantanhede | I | II | | | | | | | | |
| | | 84 | 84 | | | | | | | | |
| RAMAL DE ALFARELOS | Verride | I | II | | | | | | | | |
| | | 155 | 155 | | | | | | | | |
| LINHA DO OESTE | Meleças | I | II | III | IV | | | | | | |
| | | 315 | 250 | 234 | 325 | | | | | | |
| | Sabugo | I | II | | | | | | | | |
| | | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Mafra | I | II | | | | | | | | |
| | | 110 | 72 | | | | | | | | |
| | Malveira | I | II | | | | | | | | |
| | | 154 | 127 | | | | | | | | |
| | Pero Negro | I | II | | | | | | | | |
| | | 93 | 112 | | | | | | | | |
| | Dois Portos | I | II | | | | | | | | |
| | | 114 | 112 | | | | | | | | |
| | Torres Vedras | I | II | III | | | | | | | |
| | | 149 | 115 | 115 | | | | | | | |
| | Ramalhal | I | II | III | | | | | | | |
| | | 120 | 57 | - | | | | | | | |
| | Outeiro | I | II | | | | | | | | |
| | | 121 | 108 | | | | | | | | |
| | Bombarral | I | II | | | | | | | | |
| | | 153 | 84 | | | | | | | | |
| | Caldas da Rainha | I | II | III | | | | | | | |
| | | 196 | 196 | 196 | | | | | | | |
| | S. Mart. do Porto | I | II | III | | | | | | | |
| | | 201 | 197 | 197 | | | | | | | |
| | Valado | I | II | III | | | | | | | |
| | | 216 | 193 | 193 | | | | | | | |
| | Pataias | I | II | III | | | | | | | |
| | | 206 | 206 | 276 | | | | | | | |
| | Martingança | I | II | III | | | | | | | |
| | | 190 | 182 | 182 | | | | | | | |
| Marinha Grande | I | II | III | | | | | | | | |
| | 201 | 198 | 198 | | | | | | | | |
| Leiria | I | II | III | | | | | | | | |
| | 206 | 206 | 206 | | | | | | | | |
| Monte Real | I | II | III | | | | | | | | |
| | 146 | 195 | 195 | | | | | | | | |
| Louriçal | I | II | III | | | | | | | | |
| | 125 | 137 | 137 | | | | | | | | |
| Amieira | I | II | III | | | | | | | | |
| | 114 | 226 | 226 | | | | | | | | |
| Fontela | I | II | | | | | | | | | |
| | 193 | 160 | | | | | | | | | |
| Figueira da Foz | I | II | III | IV | V | VII | | | | | |
| | 292 | 270 | 292 | 270 | 230 | 230 | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|----------------------|---------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|--|--|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| RAMAL DE TOMAR | Santa Cita | 227 | 156 | | | | | | | | |
| | Tomar | 215 | - | 215 | 215 | | | | | | |
| LINHA DA BEIRA BAIXA | Barquinha | 229 | 229 | | | | | | | | |
| | Almourol | 183 | 183 | | | | | | | | |
| | Praia do Ribatejo | 246 | 246 | - | | | | | | | |
| | Santa Margarida | 455 | 222 | | | | | | | | |
| | Tramagal | 254 | 254 | | | | | | | | |
| | Abrantes | 207 | 207 | - | | | | | | | |
| | Alferrarede | 181 | 200 | | | | | | | | |
| | Mouriscas | 76 | 209 | | | | | | | | |
| | Mouriscas-A | 76 | 209 | | | | | | | | |
| | Belver | 152 | 152 | | | | | | | | |
| | B. Amieira-Envendos | 150 | 150 | | | | | | | | |
| | Fratel | 184 | 184 | | | | | | | | |
| | Ródão | 187 | 201 | | | | | | | | |
| | Sarnadas | 149 | 165 | | | | | | | | |
| | Castelo Branco | 236 | 236 | - | | | | | | | |
| | Alcains | 170 | 68 | 170 | | | | | | | |
| | Lardosa | 180 | 140 | | | | | | | | |
| | Castelo Novo | 200 | 114 | | | | | | | | |
| | Vale de Prazeres | 99 | 160 | | | | | | | | |
| | Fundão | 134 | 134 | | | | | | | | |
| | Covilhã | 200 | 200 | | | | | | | | |
| | Belmonte-Manteigas | 140 | | | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|------------------|-------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|--|
| | | I | II | | | | | | | | |
| RAMAL DE CÁCERES | Vale do Peso | 81 | 54 | | | | | | | | |
| | Castelo de Vide | 95 | - | | | | | | | | |
| | Marvão - Beirã | 98 | 98 | - | - | | | | | | |
| LINHA DO LESTE | Bemposta | 154 | 124 | | | | | | | | |
| | Ponte de Sor | 159 | 120 | | | | | | | | |
| | Torre Das Vargens | 128 | 153 | - | | | | | | | |
| | Crato | 91 | 92 | | | | | | | | |
| | Portalegre | 112 | 112 | - | | | | | | | |
| | Santa Eulália | 101 | 101 | | | | | | | | |
| | Elvas | 100 | 100 | | | | | | | | |
| LINHA DE SINTRA | Lisboa-Rossio | 132 | 158 | 193 | 208 | 208 | | | | | |
| | Benfica | 221 | 220 | 220 | 220 | | | | | | |
| | Amadora | 220 | 220 | 220 | 220 | | | | | | |
| | Monte Abraão | 219 | 219 | 220 | 220 | | | | | | |
| | Agualva-Cacém | 220 | 220 | | | | | | | | |
| | Mercês | 221 | 221 | 221 | | | | | | | |
| | Algueirão-Parque | - | - | - | | | | | | | |
| | Sintra | 221 | 221 | 221 | | | | | | | |
| LINHA DE CINTURA | Roma-Areeiro | 191 | 234 | 234 | 218 | | | | | | |
| | Entrecampos | 310 | 310 | 310 | 310 | | | | | | |
| | Sete Rios | 239 | 260 | 260 | 239 | | | | | | |
| | Campolide | 264 | 247 | 236 | 246 | 287 | | | | | |
| | Alcântara-Terra | 90 | 210 | 210 | - | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | V | VI | | | | |
| LINHA DE CASCAIS | Cais do Sodré | 210 | 220 | 217 | 206 | 206 | 211 | | | | |
| | Santos | 273 | 205 | | | | | | | | |
| | Alcântara-Mar | 217 | 206 | | | | | | | | |
| | Algés | 200 | 200 | 200 | | | | | | | |
| | Caxias | 140 | 140 | | | | | | | | |
| | Oeiras | 142 | 142 | 142 | | | | | | | |
| | Carcavelos | 201 | 200 | - | | | | | | | |
| | S. Pedro do Estoril | 197 | 197 | 197 | | | | | | | |
| | Estoril | 200 | 200 | | | | | | | | |
| | Cascais | 106 | 119 | 142 | 142 | 142 | | | | | |
| | LINHA DE VENDAS NOVAS | Muge | 73 | 44 | | | | | | | |
| Marinhais | | 57 | 44 | | | | | | | | |
| Desvio (Quil. 19,5) | | - | - | | | | | | | | |
| Agolada | | 70 | 58 | | | | | | | | |
| Coruche | | 82 | 43 | | | | | | | | |
| Quinta Grande | | 65 | 46 | | | | | | | | |
| Salgueirinha | | 64 | 46 | | | | | | | | |
| São Torcato | | 44 | 45 | | | | | | | | |
| Lavre | | 62 | 50 | | | | | | | | |
| Canha | | 52 | 54 | | | | | | | | |
| Vidigal | | 49 | - | - | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|-------------------|----------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|------|-------|------|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | | | | | | |
| LINHA DO ALENTEJO | Barreiro | 102 | 298 | 260 | 189 | | | | | | |
| | Lavradio | 126 | 134 | | | | | | | | |
| | Moita | 129 | 125 | 125 | | | | | | | |
| | Poceirão | 135 | 100 | 100 | I-A | II-A | III-A | IV-A | | | |
| | Pegões | 98 | - | | | | | | | | |
| | Bombel | 90 | 90 | 90 | | | | | | | |
| | Vendas Novas | 153 | 153 | - | VI | 60 | | | | | |
| | Torre da Gadanha | 187 | 126 | 126 | | | | | | | |
| | Casa Branca | 76 | 220 | 220 | IV | V | 220 | | | | |
| | Vila Nova da Baronia | 161 | 191 | | | | | | | | |
| | Cuba | 331 | 37 | 37 | | | | | | | |
| | Beja | 223 | 203 | 203 | | | | | | | |
| | Sta. Vitória-Ervidel | 111 | 221 | 221 | | | | | | | |
| | C. Verde-Almodóvar | 129 | 117 | | | | | | | | |
| | Ourique | 114 | - | | | | | | | | |
| | LINHA DO SUL | Pragal | 306 | 226 | 226 | IV | 306 | | | | |
| | | Corroios | 228 | 228 | | | | | | | |
| Foros de Amora | | 226 | 226 | | | | | | | | |
| Fogueteiro | | 235 | 235 | 235 | IV | 235 | | | | | |
| Coina | | 251 | 251 | 251 | IV | 251 | | | | | |
| Penalva | | 249 | 249 | - | | | | | | | |
| Pinhal Novo | | 301 | 342 | 342 | IV | V | VI | 268 | 268 | 301 | |
| Palmela | | 220 | 220 | - | IV | I-A | II-A | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | |
|----------------|-------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|----|--|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | | | | | | |
| LINHA DO SUL | Setúbal | 326 | 305 | 305 | - | | | | | | |
| | Setúbal-Mar | 49 | 49 | - | | | | | | | |
| | Praias-Sado | 159 | 134 | - | - | G1 | | | | | |
| | Vale da Rosa | 65 | 65 | | | | | | | | |
| | Águas de Moura | 52 | 52 | | | | | | | | |
| | Monte Novo-Palma | 67 | 67 | | | | | | | | |
| | Alcácer do Sal | 126 | 126 | | | | | | | | |
| | Vale do Guizo | 82 | 82 | | | | | | | | |
| | Somincor | - | | | | | | | | | |
| | Grândola | 210 | 210 | 210 | | | | | | | |
| | Canal-Caveira | 70 | - | | | | | | | | |
| | Lousal | 70 | - | | | | | | | | |
| | Ermidas-Sado | 95 | - | - | 210 | | | | | | |
| | Funcheira | - | 210 | 210 | | | | | | | |
| | Amor.-Odemira | 70 | 70 | | | | | | | | |
| | Luzianes | - | 70 | | | | | | | | |
| | Sta. Clara-Sabóia | 70 | 70 | | | | | | | | |
| | São Marcos | - | 70 | | | | | | | | |
| | Messines-Alte | 210 | 210 | | | | | | | | |
| | LINHA DE ÉVORA | Monte das Flores | - | - | | | | | | | |
| Évora | | 473 | 461 | 370 | | | | | | | |
| Vimieiro | | 300 | 300 | | | | | | | | |
| Ameixial | | 290 | 290 | | | | | | | | |
| Estremoz | | 325 | 190 | 325 | | | | | | | |

| Linha ou Ramal | Estação | Linhas / Extensão das Plataformas (m) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--------------------|---------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|----|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | | | | | | | | | |
| LINHA DO ALGARVE | Lagos | 160 | 160 | 160 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Mexilh. Grande | 81 | 82 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Portimão | 132 | 103 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Estômbar-Lagoa | 128 | 128 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Silves | 117 | 91 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Alcantarilha | 108 | 106 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tunes | 306 | 300 | 300 | - | 90 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Albufeira | 300 | 300 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Boliqueime | 290 | 290 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Loulé | 210 | 300 | 300 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Parque Das Cidades | 150 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Faro | 340 | 175 | 175 | 315 | 285 | 240 | 80 | - | | | | | | | | | | | |
| | Olhão | 114 | 100 | 65 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Fuseta | 173 | 94 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tavira | 135 | 131 | - | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cacela | 125 | 201 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | V. R. Sto. António | 133 | 133 | - | | | | | | | | | | | | | | | | |

Anexo 15 - Localização das Instalações de Serviços, Portos e Terminais de Mercadorias.

Ligações a capítulos: 3.6; 5.4

NOTA – A prestação de Serviços Adicionais e Auxiliares às Empresas de Transporte Ferroviário, será efectivada após a apresentação pelas mesmas Empresas das correspondentes requisições. Nas estações declaradas “em eclipse”, nos termos referidos no ponto 4.4.4, os serviços adicionais e auxiliares constantes do quadro seguinte só são prestados durante os períodos de guarnecimento das mesmas que decorram da aceitação pela REFER de pedidos de capacidade pontuais.

1. Instalações de Serviços

| ESTAÇÃO | SERVIÇOS ADICIONAIS | SERVIÇOS AUXILIARES | | | | |
|------------------|---------------------|---------------------|-----------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | Manobras | Limpeza Carr. Vag | Abastecim. Água | Informação ao Público | Fornecimento de mão de obra | |
| | | | | | Abastecim. Gasóleo | Tratamento Com. Merc. |
| CCO PORTO | | | | X a) | | |
| Barcelos | | | | X | | |
| Darque | X | | | | | X |
| V. Castelo | | | X | X | X | |
| Valença | | | X | X | | X |
| Livração | | | X | X | X | |
| M.Canaveses | | | | X | | |
| V.N.Gaia | | | | X | | |
| Mosteirô | | | | X | | |
| Ermida | | | | X | | |
| Régua | | | X | X | X | |
| Pinhão | | | X | X | | |
| Tua | | | X | X | X | |
| Pocinho | | X | X | X | | |
| Guimarães | X | | | | | |
| CCO LISBOA | | | | X b) | | |
| S.Martinho Porto | | | | X | | |
| Pataias | | | | X | | |
| Leiria | | | | X | | |
| Louriçal | X | | | | | |
| Amieira | | | | X | | |
| Bif. De Lares | | | | X | | |
| Figueira Da Foz | X | | | X | | |
| Cantanhede | | | | X | | |
| Verride | | | | X | | |
| Miranda Corvo | | | | X | | |
| Mangualde | X | | | X c) | | |
| Guarda | X | | | X d) | | |
| Vilar Formoso | | | | X e) | | |
| Abrantes | X | | | X | | |
| Marvão | | | | X | | |

| ESTAÇÃO | SERVIÇOS ADICIONAIS | SERVIÇOS AUXILIARES | | | | |
|-----------------|---------------------|---------------------|-----------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | Manobras | Limpeza Carr. Vag | Abastecim. Água | Informação ao Público | Fornecimento de mão de obra | |
| | | | | | Abastecim. Gasóleo | Tratamento Com. Merc. |
| Elvas | | | | X | | |
| Portalegre | | | | X | | |
| Torre Vargens | X | | | X | | |
| Santarém | | | | X | | |
| Fundão | | | | X | | |
| Covilhã | X | | | X | | |
| Malveira | | | | X | | |
| Torres Vedras | | | | X | | |
| Ramalhal | | | | | | X |
| Bombarral | | | | X | | |
| Caldas Rainha | | | | X | X | |
| Alcântara-Terra | X | | | X | | X |
| Cais Do Sodré | X | | | X | | |
| Alcantara-Mar | X | | | X | | X |
| Algés | | | | X | | |
| Oeiras | X | | | X | | |
| Carcavelos | X | | | X | | |
| S. Pedro | | | | X | | |
| Cascais | X | | | X | | |
| Barreiro | | | | X | | |
| Lavradio | | | | X | | |
| Vendas Novas | | | | X | | |
| Casa Branca | | | | X | | |
| Beja | X | | | X | X | |
| Faro | X | | | X f) | | |
| Olhão | | | | X | | |
| Tavira | | | | X | | |
| V.R.S. António | X | | | X | | |
| Évora | X | | | X | X | |

Notas relativas à Informação ao Público:

a) O CCO do Porto anuncia Campanhã , Contumil, Rio Tinto, Ermesinde, Valongo, Recarei, Cête, Irivo, Oleiros, Paredes, Travagem, S.Romão, Lousado, Trofa, Vila das Aves, Lordelo, Vizela, Guimarães, Nine, Famalicão, Arentim, Tadim, Braga, Penafiel, Meneido e Caíde.

b) O CCO de Lisboa anuncia Entroncamento, Lamarosa, Caxarias, Fátima, Castelo Branco, Ródão, Campolide, Sintra, Portela, Algueirão - Mem Martins, Mercês, Rio de Mouro, Agualva-Cacém, Mira-Sintra Meleças, Monte Abraão, Queluz-Belas, Amadora, Reboleira, Sta. Cruz Damiaia, Benfica, Campolide, Rossio, Sete-Rios, Entrecampos, Roma-Areeiro, Pragal, Foros Amora, Corroios, Fogueteiro, Coima, Penalva e Pinhal Novo, Setúbal, Venda do Alcaide e Palmela.

c) Mangualde anuncia Contenças, Gouveia e Fornos Algodres.

d) Guarda anuncia Guarda e Pinhel.

e) Vilar Formoso anuncia Cerdeira.

f) Faro anuncia Tunes, Albufeira, Boliqeime, Loulé, Parque das Cidades e Portimão.

2- Portos

| Designação | Linha ou ramal em que se inserem | Estação mais próxima da inserção |
|-----------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Leixões | Leixões | Leixões |
| Figueira da Foz | Oeste | Fontela |
| Lisboa | Norte Cintura | Sta. Apolónia Alcântara Terra |
| Setúbal | Sul | Setúbal Mar |
| Sines | Sines | Porto de Sines |

3 – Terminais de Mercadorias

| Designação | Linha ou ramal em que se inserem |
|-------------------------|----------------------------------|
| Darque (a) | Minho |
| Leixões (a) | Leixões |
| Mangualde (a) | Beira Alta |
| Guarda (a) | Beira Alta |
| Fundão (a) | Beira Baixa |
| Leiria (a) | Oeste |
| Praias Sado (a) | Sul |
| Bobadela (a) | Norte |
| Loulé (a) | Algarve |
| Poceirão (a) | Alentejo |
| Vale da Rosa (a) | Sul |
| Tadim/Aveleda (a) | Braga |
| TVT (Entroncamento) (b) | Norte |

(a) - As linhas de carga e descarga destes Terminais encontram-se sob gestão da CP

(b) – Gestão privada

Anexo 16 – Alterações à Tabela de Velocidades Máximas

Ligações a capítulos: 3.3.2

À data de entrada em vigor do Directório da Rede 2009, não se prevêem alterações à Tabela de Velocidades Máximas, que tenham implicação no processo de concepção de horários.

Anexo 17 - Principais intervenções programadas

Ligações a capítulos: 4.5.2

PRINCIPAIS INTERVENÇÕES COM IMPLICAÇÕES NA OPERAÇÃO

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|----------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---|------------------|
| Linha do Minho | | | | | | | |
| Ermesinde - Nine | Passagem desnivelada | Jan-08 | Mar-09 | | | Construção de PIR para supressão da PN 9+087 - C. M. de Valongo. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | Variante da Trofa - Túnel | Jan-08 | Jan-10 | | | Desnivelamento da via para eliminar estrangulamentos de capacidade | Modernização |
| Nine - Viana do Castelo | Túneis | Out-08 | Dez-11 | 6 h | 30 Km/h | Tuneis São Miguel da Carreira Km 41+849; Tamei km 59+275; St Lucrecia km 63+265. Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| | Passagens desniveladas | Out-08 | Abr-09 | | 30 Km/h | Construção da PITL ao Km 68+767 – Barroselas para supressão de PN. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Out-08 | Abr-09 | | 30 Km/h | Construção das PI 74+640, 75+310, 75+723 para supressão das PN. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Set-07 | Fev-09 | | 30 Km/h | Construção da PITL ao Km 79+390 – Darque / Seca para supressão das PN. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | Pontes | Mai-09 | Nov-09 | | 20km/h | Pintura Anti Corrosiva Ponte Eiffel Km 80+000 para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Manutenção |
| Viana do Castelo - Caminha | Passagem desniveladas | Jun-08 | Mar-09 | | 30 Km/h | Construção da PIP ao Km 83+018 para supressão das PN - Areosa / Sr. Socorro - C.M. Viana do Castelo. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Mai-08 | Mar-09 | | | Construção da PI entre os Km's 84+450 e 84+600 para supressão das PN - Areosa / Mirante - C.M. Viana do Castelo. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---|------------------|
| | | Jun-08 | Mar-09 | | 30 Km/h | Construção das PI 84+976, 86+078, 86+967 e 92+685 para supressão das PN - C.M. Viana do Castelo. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | Túneis | Out-08 | Dez-11 | 6 h | 30 Km/h | Tunel de Caminha km 104+195. Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Beneficiação |
| Vila Nova de Cerveira - Valença | Remodelação da Superestrutura de Via | Mar-09 | Out-09 | 4h | 30 km/h - 80 km/h - TVM | Substituição de travessas de madeira por travessas em betão bi-bloco e de carril 45 por carril UIC54 entre Carvalha e Valença | Reabilitação |
| Valença - Monção | Pontes | Jul-09 | Jul-10 | 6h | 20km/h | Reforço das Fundações da Ponte de Valença (Km 131+451). Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Linha do Douro | | | | | | | |
| Caíde - Marco | Túneis | Abr-09 | Jul-11 | 6 h | 30 km/h | Túneis de Caíde (Km 47+015), Gaviara (Km 57+974) e Campinha (Km 58+402). Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Beneficiação |
| | Passagem desniveladas | Out-08 | Jul-09 | | | Construção de PIR e PSR para supressão das PN 51+951e 55+845. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| Marco - Régua | Pontes | Mai-09 | Jul-09 | | 20km/h | Beneficiação das PI 75+434 - Portuzelo e Pontão 73+075 para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Beneficiação |
| | Remodelação da Superestrutura de Via | Ago-09 | Jun-10 | 4h | 30 km/h | Substituição de travessas e carril entre Marco de Canaveses e Régua para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Régua - Pocinho | Rectificação do Traçado de Via | Ago-08 | Mai-09 | 4h | 80 km/h | Rectificação do traçado entre km 112+074 / km 119+209; entre km 140+211 / km 154+520; entre km 158+415 / km 171+082. Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Pinhão - Pocinho | Remodelação da Superestrutura de Via | Abr-09 | Nov-09 | 4h | 30 km/h | Substituição de travessas e de carril entre Pinhão e Pinhão. Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| | Viaduto | Jun-09 | Nov-09 | | 20km/h | Beneficiação do Viaduto da Ferradosa (km151+239). Garantia da segurança da infra-estrutura | Beneficiação |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|-------------------------------------|------------------------------------|--------------------|-----------------------|--|---|--|------------------|
| Linha do Norte | | | | | | | |
| Vila Franca de Xira - Azambuja | Passagens desniveladas | Nov-08 | Jul-09 | VA+VD (4h aos Domingos) | 80 km/h, 100m VA+VD, 2 x 2 meses | Construção de PSs ao km 23+100 e 30+226 para supressão das PN e restrição de velocidade . Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| Estação de Azambuja | Protecção contra cheias | Abr-09 | Jul-10 | VA ou VD (3½ a 4h dias úteis) da Linha I (2 meses), da Linha IV (2 meses) | 60 km/h, 100m, VA ou VD 15 meses | Construção de muros e poços - para proteger a estação de cheias. Garantia da segurança da infra-estrutura | Modernização |
| Setil - Vale de Santarém | Passagens desniveladas | Out-08 | Out-09 | VA+VD (5h aos Domingos) | 80 km/h, 100m VA+VD, 2 meses | Construção da PSR - Apeadeiro de Santana Cartaxo para supressão de PN ao PK 60+090. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | Restabelecimento | Nov-08 | Set-09 | VA+VD (5h aos Domingos) | 80 km/h, 100m VA+VD, 2 meses | Restabelecimento ao km 65+875 para supressão da PN ao km 66+019. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| Vale de Santarém - Vale de Figueira | Reabilitação da Via | Nov-08 | Mar-09 | VA ou VD (5h dias úteis) VA+VD (6h Domingos) | 60 km/h, 400m uma via, 3 meses | Reabilitação da Via entre os kms 73+160 / 73+500. Eliminação de restrições de velocidade | Reabilitação |
| Estação de Santarém | | Nov-08 | Mar-09 | VA ou VD (4h dias úteis) | | Reabilitação da Via entre os kms 74+100 e 75+285. Eliminação de restrições de velocidade | Reabilitação |
| Vale de Figueira - Mato de Miranda | Estabilização da Plataforma de Via | Out-08 | Ago-09 | VA (5h dias úteis), VD (10h fds) | 60 km/h, 150m uma via, 2 meses | Estabilização da Plataforma de Via entre os km 87+000 e 87+150. Melhoria da estabilidade da plataforma de via para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Entroncamento - Albergaria dos Doze | Túneis | Jun-09 | Out-10 | VA ou VD (8h dias úteis) ou VUP, VA+VD (10h Sab/Dom) | 30 km/h, 600m VA ou VD, 12 meses + 60 km/h, 600m VA ou VD, 12 meses | Túneis de Chão de Maças e Albergaria. Impermeabilização, reparação, drenagem, renovação de via e catenária para garantia da segurança da infra-estrutura e aumento de velocidade | Modernização |
| Estação de Alfaielos | Sinalização electrónica | Mai-09 | Jul-11 | VA ou VD (5h dias úteis), VA+VD (Suspensão de cantonamento automatico (12h) e VA+VD (8h), 1 fds) | 60 km/h, 100m, VA ou VD 4 meses | Trabalhos preparatórios para instalação de sinalização electrónica. Aumento da segurança da exploração | Modernização |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|------------------------|------------------------------------|--------------------|-----------------------|--|--------------------------------------|--|------------------|
| Alfarelos – Coimbra B | Passagens desniveladas | Set-08 | Out-09 | VA+VD (5h Domingos) | 80 km/h, 100m VA+VD, 3 x 2 meses | Construção de 3 PS e Caminhos de Acesso e Ligação na zona de Taveiro para supressão das PN 209+432, 210+308, 210+825, 210+992, 211+480. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | | Nov-08 | Nov-09 | VA+VD (5h Domingos) + VA (2h) + VD(2h), 1 fds | 30 km/h, 100m VA+VD, 3 meses | Construção de 1 PS e 1 PI e Caminhos de Acesso e Ligação na zona de Souselas para supressão de 2 PN's. (225+363, 225+535). Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | | Mar-09 | Mar-10 | VA+VD (5h Domingos) | 80 km/h, 100m VA+VD, 2 meses | Construção de PS e Caminhos de Acesso e Ligação para supressão das PN 219+942, 220+436. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | | Jan-09 | Ago-09 | VA+VD (5h Domingos) | 80 km/h, 100m VA+VD, 2 meses | Construção de PS e Caminhos de Acesso e Ligação para supressão da PN ao km 212+993. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | Estabilização de plataforma de via | Out-08 | Mai-09 | VA ou VD (4h dias úteis) | 30 km/h, 500m na VA, 5 meses | Estabilização de plataforma de via entre o km 202+300 e o km 202+800. Melhoria da estabilidade do talude e plataforma de via para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| | Sinalização electrónica | Jan-08 | Jul-09 | Via única Alfarelos-Coimbra B (12h Sáb), VA+VD (8h), 1 fds | 60 km/h, 100m, VA ou VD pontualmente | Instalação de sinalização electrónica. Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Modernização |
| | Pontes | Mai-09 | Dez-09 | Interdições pontuais | 20km/h | Substituição de Pontões Metálicos: Pontão dos Amieiros - 199+070 ; Pontão da Vila Pouca 208+133 - ; PI da Estrada de Coimbra - 217+202 para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Modernização |
| Estação de Coimbra B | Sinalização electrónica | Jan-08 | Jul-09 | (12h Sáb), VA+VD (12h), 1fds + 1 semana com layout parcial | 60 km/h, 100m, VA ou VD pontualmente | Entrada ao serviço da sinalização electrónica com o layout antigo para garantia da segurança da infra-estrutura | Modernização |
| | Reabilitação das vias principais | Nov-08 | Jun-09 | VA ou VD (5h dias úteis), VD (24h Sábados), VA+VD (6½h Domingos) | 30 km/h, 100m VA ou VD, 4 meses | Tratamento de plataforma, dreno central, substituição da via e AMVs nas Linhas I e II para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Modernização |
| Coimbra B - Pampilhosa | Pontes | Mai-09 | Dez-09 | interdições pontuais | 20km/h | Substituição de Pontões Metálicos: Pontão dos Casadinhos 220+005 para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Modernização |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|------------------------|------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|--|------------------|
| Aveiro - Estarreja | | Mar-09 | Set-09 | interdições pontuais | 20km/h | Correcção do posicionamento Ponte de Esgueira - 274+098 para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Válega - Ovar | Passagens desniveladas | Ago-08 | Ago-09 | VA+VD (5½h Domingos) + VA (2h) + VD(2h), 4 fds | 30 km/h, 100m VA+VD, 3 meses | Construção de PI para supressão das 3 PN ao km 299+220. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| Ovar - Esmoriz | Passagens desniveladas | Abr-08 | Fev-09 | VA+VD (5h Domingos) | 80 km/h, 100m VA+VD, 2 x 2 meses | Construção de duas PS para supressão das PN 307+497, 309+447e 309+824. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| Esmoriz - Granja | | Set-09 | Jul-10 | VA+VD (5h Domingos) + VA (2h) + VD(2h), 4 fds | 30 km/h, 100m VA+VD, 3 meses; 80 km/h, 100m VA+VD, 2 x 2 meses | Construção de 2 PS's e 1 PI na zona de Silvalde para supressão das PN 313+249, 314+937 e 315+616. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| Granja - Gaia | | Set-09 | Dez-10 | VA+VD (5½h Domingos) + VA (2h) + VD(2h), 24 fds | 30 km/h, 100m VA+VD, 18 meses | Construção de 6 PIs para supressão das PN 319+902, 323+850, 324+562, 324+911, 325+972, 326+496, 327+582, 328+051 e 329+259. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | | Set-08 | Dez-09 | VA+VD (5½h Domingos) + VA (2h) + VD(2h), 4 fds | 30 km/h, 100m VA+VD, 3 meses | Construção de 1 PI para supressão das PN 320+704 e 321+152. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| Linha do Tâmega | | | | | | | |
| Livração - Amarante | Passagem desnivelada | Out-08 | Jul-09 | | | Construção de PSR na Linha do Douro para supressão de PN 0+793 na Linha do Tâmega. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| Linha do Oeste | | | | | | | |
| Mafra - Bombarral | Passagens desniveladas | Fev-08 | Mar-09 | 5 longas 2º e 4º T 08 | 30Km/h - 6 Meses | Construção de PIR para supressão da PN ao Pk 33+467. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Fev-08 | Mar-09 | 3 longas - 4º T 08 | 30 Km/h -3 Meses | Construção de PIR para supressão da PN ao Pk 67+773. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Fev-08 | Mar-09 | 3 longas - 4º T 08 | 30 Km/h -3 Meses | Construção de PIR para supressão da PN ao Pk 76+798. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| Bombarral - Óbidos | | Fev-08 | Mar-09 | 6 com menos de 12H00 | 30 Km/h -1 Mês | Construção de PSR para supressão da PN ao Pk 95+397. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|------------------------------|--|--------------------|-----------------------|--|--------------------------|---|------------------|
| Ramal de Tomar | | | | | | | |
| Zona da Estação de Tomar | Passagens desniveladas | Mar-08 | Mar-09 | 3 longas - 3º/4º T 08 | 30 Km/h -1 Mês | Construção de PSR para supressão da PN ao km 11+146. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Mar-08 | Mar-09 | 3 longas - 4º T 08 | 30 Km/h - 3 Meses | Construção de PIP para supressão de PN aos kms 13+685 e 13+766. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Mar-08 | Mar-09 | 3 longos 2º T 08 e 3 longos 4º T 08 | 30 Km/h - 6 Meses | Construção de Passagem Inferior Rodoviária ao Km 14+174. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| Linha da Beira Baixa | | | | | | | |
| Entroncamento - Abrantes | Pontes | Fev-09 | Ago-09 | 24h | 20 km/h | Protecção de fundações da Ponte da Praia 118+860 para garantia da segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Abrantes - Mouriscas A | | Fev-09 | Ago-09 | | 20 km/h | Protecção de fundações da Ponte do Tejo (2+930) para garantia da segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Mouriscas A - Castelo Branco | Passagens desniveladas | Out-08 | Out-09 | | | Construção da PS Rodoviária e Restabelecimento ao Pk 63+468 (a Sul da Estação de Ródão) para supressão de PNs do Concelho de Vila Velha de Ródão ao km 63+373. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Out-08 | Out-09 | | | Construção da PIP ao PK 91+640 - Terminal (Castelo Branco) para melhoria das condições de segurança no local. | Desnivelamentos |
| | Remodelação da Estação de Sarnadas e Ramal da Patrimart. | Ago-08 | Abr-09 | Semana - 6 horas. Fim de semana - período das 22h30 de sexta-feira às 05h00 de segunda-feira, com transbordo de passageiros | | Intervenção de via na Estação de Sarnadas e no Ramal da Patrimart. Motorização de AMVs das Estações de Belver, Barca da Amieira, Sarnadas, Castelo Branco e Ramal da Patrimart. Melhoria da infra-estrutura e da qualidade do serviço prestado, com aumento da segurança. | Modernização |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|---------------------------|------------------------|--------------------|-----------------------|--|------------------------------|--|------------------|
| | Passagens desniveladas | Out-08 | Out-09 | | | Construção da PIP - Barrocal (Castelo Branco) para supressão de PN do Concelho de Castelo Branco ao km 93+504. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| Estação de Castelo Branco | Pontes | Dez-08 | Ago-09 | Suspensão da circulação na Linha III e IV separadamente; 8 meses | | Reforço da PI Rodoviária. Garantia da segurança da infra-estrutura | Modernização |
| Castelo Branco - Covilhã | Passagens desniveladas | Jul-09 | Jul-10 | Interdições pontuais | 30Km/h | Construção de uma PIP e três PS para supressão das PN aos kms 94+778, 103+543, 104+274, 107+883, 108+770 e 110+003; Construção de uma PI e cinco PS para supressão das PN 119+127, 122+993, 128+787, 131+498 e 144+920. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | | Jul-09 | Jul-10 | Interdições pontuais | 30Km/h e pontualmente 10Km/h | Construção de duas PS, duas PIP, e uma PI para supressão das PN do Concelho de Castelo Branco ao km 107+028, 114+846 e 115+392 e do Concelho de Fundão ao km 124+506. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | | Jul-09 | Jul-10 | Interdições pontuais | 30Km/h | Construção de uma PS, duas PSP, uma PIP e duas PIR para supressão das PN do Concelho de Fundão aos kms:146+872, 147+102, 147+183, 147+ 520, 148+416 e 159+127. Aumento da segurança da exploração | Modernização |
| | Pontes | Fev-09 | Ago-09 | 24 | 20 km/h | Protecção de Fundações da Ponte do Zézere - 157+701. Garantia da segurança da infra-estrutura | Modernização |
| | Passagens desniveladas | Fev-09 | Ago-09 | Interdições pontuais | 30 Km/h | Construção da PI da Boidobra para supressão da PN ao km 162+875 do Concelho da Covilhã. Aumento da segurança da exploração | Modernização |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|-------------------------------------|--|--------------------|-----------------------|--|--------------------------|--|------------------|
| | Modernização do troço - Plena Via e Estações | Jan-09 | Ago-10 | Semana 6 horas .Fim de semana - período das 22h30de sexta-feira às 05h00 de segunda-feira, com transbordo de passageiros | | Renovação integral da via e remodelação de Estações e Apeadeiros (Alcains, Lardosa, Soalheira, Castelo Novo, Alpedrinha, Vale de Prazeres, Fundão e Covilhã). Electrificação do troço, Telecomando da catenária. Novos sistemas de sinalização, telecomunicações, convel e Rádio Solo Comboio.Supressão de Passagens de Nível com a construção de passagens desniveladas. Melhoria da qualidade do serviço prestado, com aumento da segurança; Aumento da velocidade no troço. | Modernização |
| Covilhã - Guarda | Renovação integral de via (10 Km) | Mar-09 | Nov-09 | Suspensão da exploração ferroviária durante todo o período de intervenção | | Renovação integral de Via entre os Pk 178+400 e 188+500 e Estação de Belmonte. Melhoria da infraestrutura de via aumentando a segurança | Reabilitação |
| | Modernização do troço - Plena Via e Estações | Out-09 | Mai-11 | Encerramento da exploração ferroviária, entre Covilhã e Guarda | | Renovação integral da via e remodelação das Estações e Apeadeiros (Caria, Belmonte, Maçainhas, Benespera e Sabugal). Electrificação do troço, Telecomando da catenária. Novos sistemas de sinalização, telecomunicações, Convel, Rádio Solo Comboio.Construção de 6 pontes (Carpinteira, Corge, Zêzere II, Maçainhas, Gogose Penha da Barroca);Reforço do túnel do Sabugal;Supressão das PN dos Concelhos de Covilhã, Belmonte e Guarda com a construção de passagens desniveladas. Melhoria da qualidade do serviço prestado, com aumento da segurança e aumento da velocidade no troço. | Modernização |
| Ramal de Cáceres | | | | | | | |
| Torre das Vargens - Castelo de Vide | Reabilitação da Superestrutura de Via | Ago-09 | Mai-10 | 11:30 - 15:30 | 30 km/h | Reabilitação da Superestrutura de Via entre Torre das Vargens / Castelo de Vide para garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|--------------------------------|---|--------------------|-----------------------|--|--------------------------|--|------------------|
| Linha do Leste | | | | | | | |
| Crato - Assumar | Reabilitação da Superestrutura de Via | Ago-09 | Mai-10 | 11:30 - 15:30 | 30 km/h - 80 km/h | Reabilitação da Superestrutura de Via entre Crato / Assumar. Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Linha de Sintra | | | | | | | |
| Monte Abraão – Agualva / Cacém | Quadruplicação da via-férrea entre os km 13+750 e 18+250. | Jan-08 | Dez-11 | previsão de interdições de fim-de-semana | 30 km/h | Remodelação da Estação de Tercena - Barcarena (Interface de transportes públicos, silo automóvel enterrado e duas PS pedonais). Remodelação da Estação do Cacém - (duas Passagens Inferiores, Interface de transportes públicos, um silo automóvel em altura e reordenamento dos arruamentos afectos à nova estação) Melhoria da qualidade do serviço prestado e aumento da segurança dos passageiros e potenciação da Inter modalidade. | Modernização |
| Estação de Massamá / Barcarena | Passagens desniveladas | Jan-08 | Dez-11 | previsão de interdições de fim-de-semana | 30 km/h | Construção de duas PS Pedonais para supressão de PN. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| Estação do Cacém | | Jan-08 | Dez-11 | previsão de interdições de fim-de-semana | 30 km/h | Construção de PIR para supressão de PN. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Jan-08 | Dez-11 | previsão de interdições de fim-de-semana | 30 km/h | Construção de PI Pedonal para supressão de PN. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|------------------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------|---|--|--|------------------|
| Linha de Évora | | | | | | | |
| Casa Branca - Évora | Remodelação de estações | Jan-09 | Fev-11 | 8 horas diárias/estação + 2x12 horas/fim-de-semana em 20 fins-de-semana | Casa Branca e Évora (10km/h a 80 km/h). | Remodelação das estações de Casa Branca , Évora e Monte das Flores. Criação de itinerário internacional de mercadorias de Sines à fronteira. Melhoria da qualidade do serviço prestado e aumento da segurança dos passageiros. Potenciação da Inter modalidade. Não inclui electrificação. | Modernização |
| Linha de Vendas Novas | | | | | | | |
| Setil - Vendas Novas | Pontes | Jun-09 | Nov-09 | Algumas Interdições nocturnas | 20km/h | Reparação dos encontros (32+763//32+980//33+234). Melhoria das condições de segurança e qualidade da infra-estrutura | Reabilitação |
| | Renovação de via | Jan-09 | Fev-11 | 8 horas diárias | (30 km/h a 80 km/h) - 4meses | Renovação de via (intervenção no nó de Vendas Novas). Não inclui electrificação. Garantia da qualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Linha do Alentejo | | | | | | | |
| Bombel - Casa Branca | Modernização do troço. | Jan-09 | Fev-11 | Estações: 8 horas diárias/estação + 2x12 horas/fim-de-semana em 20 fins-de-semana. Plena via: 8 horas diárias | Torre da Gadanha e Vendas Novas (de 10 km/h a 80 km/h). Plena via: (30 km/h a 80 km/h) | Criação de itinerário internacional de mercadorias de Sines à fronteira. Inclui as Estações de Torre da Gadanha e Vendas Novas. Melhoria da qualidade do serviço prestado e aumento da segurança dos passageiros. Potenciação da Inter modalidade. Não inclui electrificação. | Modernização |
| Linha do Sul | | | | | | | |
| Estação de Setúbal | Remodelação da zona da Estação | Mar-08 | Ago-09 | Fnsm de semana e 5:30h entre Setúbal (incl) e e Setúbal Mar | Entre 28+395 e 28+415 (de 10 km/h a 30 Km/h). | Alteração de layout, plataformas, PIP e PIR. Melhoria da qualidade do serviço prestado e aumento da segurança. Adaptação a terminal suburbano da exploração ferroviária, integração da Estação no tecido urbano potenciação da Inter modalidade. | Modernização |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|---|------------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------------------|------------------------------------|--|------------------|
| Pinheiro - Alcácer do Sal | Passagens desniveladas | Out-08 | Set-09 | 6 com menos de 12H00 | 30 Km/h -1 Mês | Construção de Passagem Superior para supressão da PN ao km 65+140. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| | | Out-08 | Set-09 | 3 longas - 4º T 08 e 2º T 09 | 30 Km/h - 3 Meses | Construção de Passagem Inferior para supressão da PN ao km 68+325. Aumento da segurança da exploração | |
| | | Out-08 | Set-09 | 6 com menos de 12H00 | 30 Km/h -1 Mês | Construção de Passagem Superior para supressão da PN ao km 72+568. Aumento da segurança da exploração | |
| Luzianes - Santa Clara / Saboia | Estabilização da Plataforma de Via | Fev-09 | Ago-09 | 01:00 - 05:00 | 30 km/h - 80 km/h | Melhoria das condições de segurança e qualidade da infra-estrutura (km 230+304) | Reabilitação |
| Santa Clara / Saboia - Tunes | Protecção contra Intempéries | Nov-09 | Mai-10 | 1:00 - 05:00 | 30 km/h - 80 km/h | Melhoria das condições de segurança e qualidade da infra-estrutura | Reabilitação |
| Linha de Sines | | | | | | | |
| Linha de Sines | Substituição de pontões | Mai-09 | Set-09 | 1 dia (24 horas) | 20km/h | Substituição de 2 Pontões 160+432 - PI; 160+937 - PI. Garantia da segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Linha do Algarve | | | | | | | |
| Tunes - Lagos e Faro Vila Real de Santo António | Beneficiação do troço | Fev-09 | Nov-09 | 4h | 30 km/h - 80 km/h - TVM | Reabilitação da Superestrutura de Via, Drenagem, Estabilização de Taludes, Alteração de Layouts entre Tunes / Lagos e entre Faro / V.R.S. António. Garantia da ualidade e segurança da infra-estrutura | Reabilitação |
| Tunes Lagos | Remodelação de estações | Mai-09 | Jul-09 | 6H | 30 km/h - 2 Estações em simultâneo | Estações de Alcantarilha, Silves; Estombar; Portimão e Mexilhoeira: Remodelação lay-outs, plataformas e drenagens, Melhoria das condições de segurança e qualidade da infra-estrutura | Manutenção |
| | Passagens desniveladas | Ago-08 | Jan-09 | 3 longas - 4º T 08 | 30 Km/h - 3 Meses | Construção de PIR para supressão da PN ao Pk 322+195. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| Tunes / Faro | | Jun-09 | Dez-09 | 6 com menos de 12H00 | 30 Km/h -1 Mês | Construção de PSR para supressão da PN ao km 335+393. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |

| Linha / Troço | Designação | Previsão de Início | Previsão de Conclusão | Interdições (duração) | Limitações de Velocidade | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|---|-------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------------|---|------------------|
| Tavira | | Ago-08 | Jan-09 | 6 com menos de 12H00 | 30 Km/h -1 Mês | Construção de PSR para supressão da PN ao Pk 362+413. Aumento da segurança da exploração | Desnivelamentos |
| Olhão - V ^o Real St ^o António | Remodelação de estações | Fev-09 | Mai-09 | 6H | 30 km/h - 2 Estações em simultâneo | Estações de Olhão,Fuzeta,Tavira;Cacela e V ^o Real St ^o António ;Remodelação de lay-outs, drenagens e plataformas. Melhoria das condições de segurança e qualidade da infra-estrutura. | Manutenção |

PRINCIPAIS INTERVENÇÕES SEM IMPLICAÇÕES RELEVANTES NA OPERAÇÃO

| Linha / Troço | Natureza das intervenções | Previsão Início | Previsão Conclusão | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|-------------------------|--|-----------------|--------------------|---|------------------|
| Linha do Minho | | | | | |
| São Bento - Valença | Pontes | Jul-09 | Jul-09 | Nivelamentos de obras de arte entre os Km 0,498 e 131,451 (20 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Campanhã - Ermesinde | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Mai-08 | Jan-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Estação de Valença | Remodelação da Estação de Valença | Set-09 | Mar-10 | Simplificação do lay-out e substituição de travessas de madeira por travessas em betão bi-bloco e de carril 45 por carril UIC54 | Reabilitação |
| Ramal de Braga | | | | | |
| Nine - Braga | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Mai-08 | Jan-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Linha de Leixões | | | | | |
| Ermesinde - Leixões | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Mai-08 | Jan-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| | Automatização da Passagem de Nível ao km 7+930 com Meias Barreiras | Fev-09 | Fev-10 | Reclassificação PN, Melhoria das condições de segurança | Outros |
| | Pontes | Jul-09 | Ago-09 | Nivelamentos Entre os Km 8,174 e 19,892 (3 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Linha do Douro | | | | | |
| Ermesinde - Pocinho | Pontes | Ago-09 | Set-09 | Nivelamentos entre os Km 11,273 e 170,662 (29 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Ermesinde - Caíde | Implementação do Sistema de RCT+TP Definitivo | Mai-08 | Jan-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |

| Linha / Troço | Natureza das intervenções | Previsão Início | Previsão Conclusão | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|---------------------------------|--|-----------------|--------------------|--|------------------|
| Tua - Pocinho | Automatização da Passagem de Nível ao km 140+211 com Meias Barreiras | Fev-09 | Fev-10 | Reclassificação PN. Garantia da segurança da infra-estrutura. Melhoria das condições de exploração | Outros |
| Linha do Norte | | | | | |
| Santa Apolónia - Braço de Prata | Beneficiação da Plataforma de Via | Nov-08 | Mai-09 | Beneficiação da Plataforma de Via e da drenagem entre km 1+812 / km 1+968; e entre km 2+048 / km 2+185. Melhoria das condições hidrogeológicas da infra-estrutura | Reabilitação |
| Santarém - Mato Miranda | Automatização das Passagens de Nível | Fev-09 | Fev-10 | Automatização das Passagens de Nível aos km 74+552, km 75+816, km 76+789, km 78+814, km 83+230, km 84+031, km 93+446, km . Reclassificação PN. | Outros |
| Estação do Entroncamento | Remodelação do layout e ligação Triagem e TVT | Mai-09 | Dez-09 | Adaptação / Alteração de Via, Catenária, Sinalização, Telecomunicações e RCT+TP, na Triagem e na Ligação à Linha do TVT. Melhoria das condições de segurança e exploração | Outros |
| Albergaria - Alfarelos | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Jan-09 | Set-09 | Melhoria das condições de exploração | Modernização |
| Gaia - Campanhã | | Mai-08 | Jan-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Ovar - Gaia | Automatização das Passagens de Nível | Fev-09 | Fev-10 | Automatização das Passagens de Nível aos km 301+244, km 313+249, km 319+902, km 320+704, km 324+526 com Meias Barreiras. Reclassificação PN. Melhoria das condições de exploração | Outros |
| Linha de Guimarães | | | | | |
| Lousado - Guimarães | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Mai-08 | Jan-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Linha do Vouga | | | | | |
| Espinho - Oliveira de Azemeis | Pontes | Set-09 | Set-09 | Nivelamentos Km 0,245 e 22,502. Melhoria das condições de segurança | Manutenção |

| Linha / Troço | Natureza das intervenções | Previsão Início | Previsão Conclusão | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|--|---|-----------------|--------------------|--|------------------|
| Linha da Beira Alta | | | | | |
| Nelas - Mangualde | Remodelação da Superestrutura de Via | Mai-09 | Jan-10 | Reabilitação da superestrutura de via entre o km 115 / km 127 | Reabilitação |
| Mangualde - Vila Franca das Naves | Remodelação da Superestrutura de Via | Set-09 | Mai-10 | Reabilitação da superestrutura de via entre o km 127 / km 174 | Reabilitação |
| Fornos de Algodres | Adaptação / Alteração de sinalização e telecomunicações | Abr-09 | Out-09 | Melhoria das condições de exploração | Outros |
| Contenças - Gouveia | Alteração da ZN de Gouveia (km 139+400) | Nov-08 | Fev-09 | Transformação da ZN de Gouveia do tipo convencional, em tipo seccionada | Outros |
| Bif. Pampilhosa - Bif. Luso | Melhoria das condições de drenagem junto ao apeadeiro de Vacariça (km 54) | Nov-08 | Jan-09 | Melhorias das condições hidrogeológicas | Outros |
| Linha do Oeste | | | | | |
| Campolide / Monte Abraão e Mercês / Meleças / Sintra | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Jun-07 | Jan-09 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Estação de Sabugo e Estação de Outeiro | Beneficiação de Estações | Out-08 | Abr-09 | Alteração do layout de via, beneficiação da plataforma de via e da drenagem, alteamento das plataformas e construção de abrigos nas estações de Sabugo e Outeiro | Reabilitação |
| Estação de Ramalhal e Estação de Bombarral | | Set-09 | Fev-10 | Beneficiação da plataforma de via e da drenagem, alteração do lay-out, alteamento das plataformas e construção de abrigos nas estações de Ramalhal e Bombarral | Reabilitação |
| | Pontes | Set-09 | Out-09 | Nivelamentos entre os Km 55,510 e 206,890 (10 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Cacém - Meleças | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Jun-07 | Jan-09 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Torres Vedras | Remodelação do EP | Set-08 | Mar-09 | Melhoria da exploração técnica e comercial | Outros |
| Linha do Oeste | Passagens de Nível | Fev-09 | Fev-10 | Automatização das Passagens de Nível aos km 82+878, km 134+465, km 170+418, km 210+908. Reclassificação PN | Outros |

| Linha / Troço | Natureza das intervenções | Previsão Início | Previsão Conclusão | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|-----------------------------------|--|-----------------|--------------------|---|------------------|
| Ramal de Tomar | | | | | |
| Estação de Tomar | Remodelação de Estações | Fev-09 | Out-09 | Alteração do layout de via, adaptação/alteração de catenária, sinalização, telecomunicações, convél, telecomando e rádio solo-comboio | Outros |
| Linha da Beira Baixa | | | | | |
| Abrantes - Fundão | Pontes | Jun-09 | Dez-09 | Beneficiaçãode passeios entre os Km 38 e 106 (25 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Reabilitação |
| Abrabtes - Castelo Branco | Pontes | Out-09 | Nov-09 | Nivelamentos entre os Km 31,459 e 70,685 (28 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Castelo Novo | Passagens de Nível | Fev-09 | Fev-10 | Automatização da Passagem de Nível ao km 124+526 com Meias Barreiras. Reclassificação da PN | Outros |
| ZN Barquinha - Mouriscas A - Pego | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Jan-09 | Jul-09 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Estação de Ródão | Beneficiação de Estações | Out-09 | Ago-10 | Arranjos exteriores | Outros |
| Estação de Castelo Branco | Beneficiação de Estações | Out-09 | Ago-10 | Arranjos exteriores | Outros |
| Fatela -Penamacor | Subestação da Fatela - Penamacor, Postos auto transformadores e de zona neutra | Out-08 | Jan-10 | Trabalhos associados à electrificação do troço | Modernização |
| Ramal da Patrimart | Intervenção na via - Substituição de AMV | Ago-08 | Abr-09 | Melhoria da infraestutura e da qualidade do serviço prestado | Manutenção |
| Estação de Castelo Branco | Beneficiação de Estações | Jan-09 | Mar-09 | Construção de Abrigo | Outros |
| Ramal de Cáceres | | | | | |
| Ramal de Cáceres | Pontes | Nov-09 | Nov-09 | Nivelamentos entre os Km 218,017 e 246,639 (3 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |

| Linha / Troço | Natureza das intervenções | Previsão Início | Previsão Conclusão | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|--------------------------------|--|-----------------|--------------------|--|------------------|
| Linha do Leste | | | | | |
| Abrantes - Elvas | Pontes | Nov-09 | Dez-09 | Nivelamentos entre os Km 139,653 e 272,075 (8 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Linha de Cintura | | | | | |
| Ramal de Alcântara | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Jun-07 | Jan-09 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Linha de Vendas Novas | | | | | |
| Setil - Vidigal | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Ago-09 | Nov-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Linha do Alentejo | | | | | |
| Linha do Alentejo | Pontes | Dez-09 | Dez-09 | Nivelamentos entre os Km 2,714 e 213,607 (6 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Barreiro | Estabilização do cais fluvial do Barreiro | Dez-08 | Abr-09 | Melhoria das condições de segurança | Reabilitação |
| Pinhal Novo / Bombel / Vidigal | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Ago-09 | Nov-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Poceirão e Pegões | Adaptação do telecomando dos seccionadores 31/30 e 43/03 | Mar-09 | Jun-09 | Melhoria das condições de exploração | Outros |
| Beja - Ourique | Superestrutura de Via | Abr-09 | Jan-10 | Reabilitação da Superestrutura de Via entre Beja / Ourique. Melhoria das condições de segurança e qualidade da infra-estrutura | Reabilitação |
| Linha do Sul | | | | | |
| Funcheira - Tunes | Pontes | Mar-09 | Ago-09 | Pintura de Pontes (244+436; 246+897; 247+508; 253+876; 255+534; 297+241) | Beneficiação |

| Linha / Troço | Natureza das intervenções | Previsão Início | Previsão Conclusão | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|---|--|-----------------|--------------------|--|------------------|
| Alvito - Fogueiteiro - Coia - Penalva - Pinhal Novo | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Jun-07 | Jan-09 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Pinhal Novo - Águas de Moura | | Ago-09 | Nov-10 | | Modernização |
| Poçoirão - Pegões | Alteração da ZN de Pegões (km 39+900) | Fev-09 | Mai-09 | Transformação da ZN de Gouveia do tipo convencional, em tipo seccionada | Outros |
| Ramais de Vale da Rosa, Somincor e Porto de Setúbal | Electrificação | Abr-09 | Fev-10 | Electrificação dos ramais de Vale da Rosa, Somincor (Praias Sado e Porto de Setúbal). Melhoria das condições de exploração | Modernização |
| Vale da Rosa e Porto de Setúbal | Adaptação do telecomando | Abr-09 | Fev-10 | Melhoria das condições de exploração | Modernização |
| Águas de Moura - km 94 | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Abr-09 | Dez-09 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Apeadeiro de Lousal | Execução de Acessibilidades ao Km 125+020 | Jun-09 | Dez-09 | Melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade | Outros |
| Ermidas - Sado | Construção do Ramal da Valouro (km 129+631) | Jan-09 | Jun-09 | Melhoria da oferta logístico-comercial | Outros |
| Linha de Sines | | | | | |
| Linha de Sines | Pontes | Mai-09 | Nov-09 | Substituição / Beneficiação dos Aparelhos de Apoio da Ponte de Sines | Beneficiação |
| Ramal de Sines | | | | | |
| Ramal de Sines | Pontes | Dez-09 | Dez-09 | Nivelamentos Km 177,662. Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Linha do Algarve | | | | | |
| Tunes - Vila Real de Santo António | Pontes | Dez-09 | Dez-09 | Nivelamentos entre os Km 309,130 / 389,611 (7 O.A.). Melhoria das condições de segurança | Manutenção |
| Tunes - Faro | Execução de Vedações em zonas urbanas | Out-08 | Abr-09 | Melhoria das condições de segurança | Outros |

| Linha / Troço | Natureza das intervenções | Previsão Início | Previsão Conclusão | Natureza dos trabalhos e objectivos | Tipo de Trabalho |
|---------------------------------|--|-----------------|--------------------|---|------------------|
| Ramal dos Salgados | Reactivação do Ramal para serviço comercial | Set-08 | Mar-09 | Construção de Infra-estruturas de Via, Geotecnia, Restabelecimentos, e Adaptação/Alteração de Sinalização, Convel, Telecomunicações e Supressão/Reclassificação de PN | Outros |
| Boliqueime | Melhoria da Drenagem (km 315) | Nov-08 | Mai-09 | Melhoria das condições hidrogeológicas | Outros |
| Ramal da Petrogal | Electrificação | Abr-09 | Fev-10 | Electrificação do ramal da Petrogal (Sines). Melhoria das condições de exploração | Outros |
| Ermidas Sado - Sines | Implementação de Medidas Definitivas de RCT+TP | Jul-09 | Abr-10 | Melhoria das condições de segurança | Modernização |
| Ramal da Figueira da Foz | | | | | |
| Figueira da Foz - Cantanhede | Túneis | Mar-07 | Jun-09 | Beneficiação Túnel Alhadas | Beneficiação |
| Ramal Neves Corvo | | | | | |
| Ramal Neves Corvo | Pontes | Dez-09 | Dez-09 | Nivelamentos Km 15,65. Melhoria das condições de segurança | Manutenção |

Anexo 18 – Restrições em Estações e Margens Suplementares

Ligações a capítulos: 4.5.2

| 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 | Comboios Ascendentes |
| Linha do Minho | Nine - Viana do Castelo | Reabilitação de 3 Túneis Construção de 8 Passagens desniveladas Pintura da Ponte Eifel | 1 minuto | 1 minuto |
| | Viana do Castelo - Caminha | Construção de 7 Passagens desniveladas Beneficiação de um túnel | 1 minuto | 1 minuto |
| | Vila Nova de Cerveira - Valença | Remodelação da Superestrutura de Via | 1 minuto | 1 minuto |
| | Valença - Monção | Reforço das Fundações da Ponte de Valença | 30 segundos | 30 segundos |
| Linha do Douro | Caíde - Marco | Beneficiação de 3 Túneis Construção de 2 Passagens Desniveladas | 1 minuto | 1 minuto |
| | Marco - Régua | Beneficiação de 2 Obras de Arte Remodelação da superestrutura | 2 minutos | 2 minutos |
| | Régua - Pocinho | Beneficiação de 1 Obra de Arte Remodelação da superestrutura em cerca de 25 Km | 2 minutos | 2 minutos |
| Linha do Norte | Vale de Santarém - Mato Miranda | Beneficiação da superestrutura Estabilização da plataforma | 1 minuto | 1 minuto |
| | Alfarelos - Pampilhosa | Construção de 7 Passagens desniveladas Substituição de 3 Pontões Instalação de Sinalização electrónica entre Alfarelos e Coimbra B Estabilização da plataforma ao PK 200 Reabilitação das vias principais (Estação de Coimbra B) | 2 minutos | 2 minutos |
| | Aveiro - Cacia | Intervenção na Ponte de Esgueira | 1 minuto | 1 minuto |
| | Ovar - Gala | Construção de 12 Passagens Desniveladas | 1 minuto | 1 minuto |
| Beira Baixa | Mouriscas A - Castelo Branco | Remodelação da Estação de Sarnadas e do Ramal da Patrimart. Motorização de AMVs das Estações de Belver, Barca da Amieira, Sarnadas, Castelo Branco e Ramal da Patrimart. | 2 minutos | 2 minutos |
| | Castelo Branco - Covilhã | Modernização do troço: Renovação integral da via. Remodelação de Estações e Apeadeiros. Electrificação. Novos sistemas de sinalização, telecomunicações, convé e Rádio Solo Comboio. Supressão de Passagens de Nível | 5 minutos | 5 minutos |

| 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 | Comboios Ascendentes |
| | Covilhã - Guarda | Modernização do troço: Renovação integral da via. Remodelação das Estações e Apeadeiros. Electrificação. Novos sistemas de sinalização, telecomunicações, Convel, Rádio Solo Comboio. Construção de pontes. Construção de passagens desniveladas. | Eventual encerramento da exploração | |
| Ramal de Cáceres | Torre das Vargens / Castelo de Vide | Reabilitação da Superestrutura de Via | 3 minutos | 3 minutos |
| Linha do Leste | Crato - Assumar | Reabilitação da Superestrutura de Via | 3 minutos | 3 minutos |
| Linha de Sintra | Monte Abraão – Aqualva / Cacém | Modernização do troço: Quaduplicação da via-férrea entre os km 13+750 e 18+250. Remodelação de Estações | 2 minutos | 2 minutos |
| Linha do Alentejo | Bombel - Casa Branca | Modernização do troço. Remodelação de estações | 5 minutos | 5 minutos |
| Linha do Sul | Estação de Setúbal | Remodelação da zona da Estação - Adaptação a terminal suburbano da exploração ferroviária | 1 minuto | 1 minuto |
| | Luzianes - Tunes | Estabilização da plataforma (duas zonas) | 2 minutos | 2 minutos |

Anexo 19 - Formato dos Pedidos de Canais Horários

Ligações a capítulos: 4.2.3.1

Data do pedido: _____ Referência do pedido: _____

Empresa de transporte ferroviário: _____ Tipo de pedido: _____

Tipo de material circulante: _____

Número de série: _____

Número de unidades por série: _____

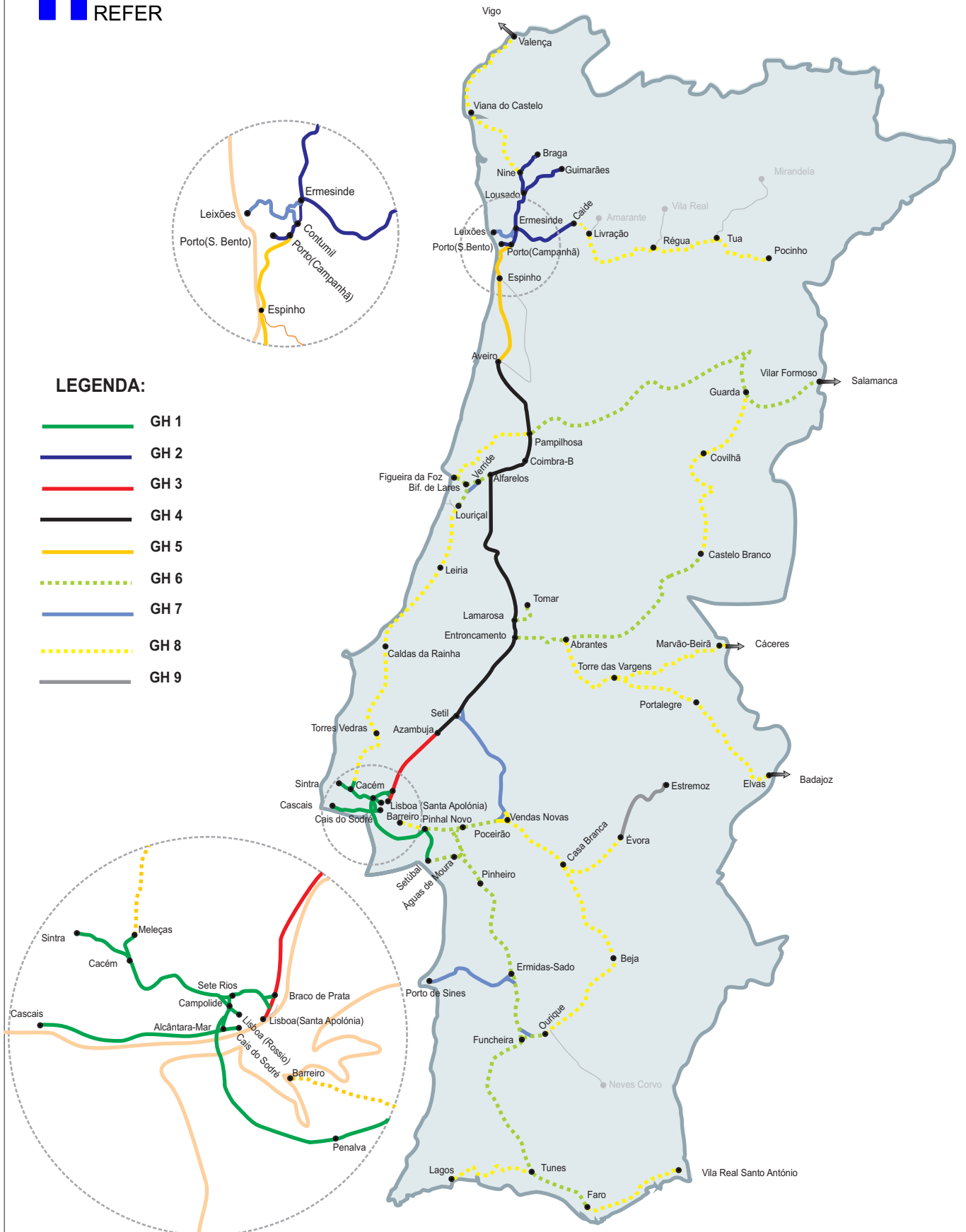
Tipo de velocidade: _____

Tonelagem rebocada: _____

Regime de frequência: _____

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

Anexo 20 - Grupos Homogêneos para Efeitos de Tarifação



Anexo 21 – Regras de determinação das tarifas dos serviços essenciais

Ligações a capítulos: 6.2

1 - Princípios Regulamentares

Pelo Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril, foi delegado na REFER a prestação do serviço público de gestão da infra-estrutura integrante da rede ferroviária nacional e conferido o direito de cobrar tarifas devidas pela utilização da infra-estrutura ferroviária.

No âmbito da gestão da infra-estrutura, a REFER desenvolve três grandes actividades: a Gestão da Conservação, a Gestão dos Sistemas de Comando, Controlo e Segurança da Circulação e a Gestão da Capacidade da Infra-estrutura Ferroviária.

As condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário e de gestão da infra-estrutura ferroviária estão consagradas no Decreto-Lei n.º 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, não ficando abrangidas por este Directório as redes autónomas constantes do Anexo I, nos termos do n.º 3 do seu artigo 2.º.

O regulamento n.º 21/2005, ao abrigo do disposto no artigo 52.º n.º 2 do Decreto-Lei n.º 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, define os métodos e as regras de cálculo na fixação das tarifas.

Os serviços essenciais oferecidos pelo gestor da infra-estrutura, compreendem:

- o pacote mínimo de acesso
- o acesso por via férrea às instalações de serviço e ao fornecimento de serviços
- a utilização de infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica de tracção
- a prestação do socorro ferroviário nos termos previstos no artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007

2 – Princípios Gerais de Cálculo das Tarifas

As tarifas relativas aos serviços essenciais compreendem o direito de acesso, o direito de reserva e o direito de circulação na infra-estrutura ferroviária, na parte da infra-estrutura em que se efectuam os serviços de transporte ferroviário, envolvendo todas as prestações descritas no ponto 5.2 do Directório.

A composição das tarifas a cobrar aos operadores pela prestação dos serviços essenciais, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007, pode incluir:

- Uma Tarifa-Base
- Uma Tarifa para Recuperação Total de Custos
- Uma Tarifa para Recuperação de Investimento

Na fixação das tarifas inscritas neste Directório:

- A componente relativa à Recuperação Total de Custos - que assegurem a plena recuperação dos custos de exploração da infra-estrutura – não é aplicável;
- A componente relativa à Recuperação de Investimento - para permitir ao gestor, em determinadas condições, recuperar os custos com investimentos específicos - não é aplicável.

As Tarifas-Base relativas aos serviços essenciais são determinadas atendendo aos custos directamente imputáveis à prestação do serviço de transporte ferroviário na parte da infra-estrutura em que se efectuam. Para cálculo das Tarifas-Base, os custos directamente imputáveis à prestação dos serviços essenciais são repercutidos à capacidade utilizável.

A capacidade utilizável é avaliada com base no valor calculado para a capacidade teórica por aplicação de factores de correcção que têm em conta as condições de mercado e as condições de exploração, conforme previsto nas disposições regulamentares e detalhadas no n.º 6. deste Anexo.

O rácio da capacidade efectivamente utilizada pelas empresas de transporte ferroviário relativamente à capacidade utilizável situa-se actualmente nos 43%, o que representa uma disponibilidade média de 57%. Assim, os custos directamente imputáveis correspondentes a esta capacidade não utilizada não são repercutidos aos operadores.

As disposições legais aplicáveis ao cálculo das Tarifas-Base prevêm a possibilidade de incorporação de:

- Uma componente que reflecta a escassez de capacidade do segmento identificável da infra-estrutura durante os períodos de congestão;
- Uma componente que reflecta a internalização dos custos ambientais provocados pelo transporte ferroviário em causa,

Para as tarifas dos serviços essenciais publicadas no presente Directório:

- A componente de escassez não é aplicável;
- A componente de internalização de custos ambientais não é aplicável.

3 - Fórmula de Cálculo das Tarifas

O cálculo das tarifas a fixar para os serviços essenciais obedece à fórmula:

$$T_{gi} = \sum_i^n CDI_{ij} / \sum_i^n CU_{ij}$$

T – tarifas

g – grupo homogéneo

i – troço

j – tipologia de serviço

CDI – custo directamente imputável

CU – capacidade utilizável

O cálculo das tarifas interioriza os seguintes conceitos relevantes:

- Grupo homogéneo
- Tipologia de serviços
- Custos directamente imputáveis
- Capacidade utilizável

4 - Grupos Homogéneos

4.1 - Enquadramento

Grupo homogéneo é por definição regulamentar, um conjunto de troços de exploração que, cumulativamente, apresentam uma relação de identidade quanto às condições tecnológicas e de exploração, à tipologia de serviços nele prestados e à estrutura de custos.

A diferenciação das tarifas por tipologia de serviços, passageiros, mercadorias e marchas, e dentro desta entre serviço eléctrico e não eléctrico conforme previsto no artigo 30.º do Regulamento n.º 21/2005, atende à influência das características médias do tráfego suportado em cada grupo homogéneo, designadamente a velocidade e a agressividade das cargas por eixo, por modelação do seu efeito de acordo com o recomendado pela UIC, para estudos de natureza económica.

As linhas da rede ferroviária nacional abrangidas pela aplicabilidade das regras de tarifação estão subdivididas em troços elementares, designados por troços de exploração, que foram

agregados em 9 grupos, pela sua homogeneidade cumulativa quanto:

- Às condições tecnológicas e de exploração;
- À tipologia de serviços neles prestados;
- À estrutura de custos.

Para definição dos grupos homogéneos, foram avaliadas as três vertentes, em função de parâmetros que se consideram determinantes para a harmonização:

- Nas condições tecnológicas e de exploração, consideram-se o tipo de cantonamento a que os vários troços de exploração estão sujeitos, isto é, se o cantonamento é automático, telefónico ou em regime de exploração simplificado, se a rede é ou não electrificada, se existe sistema de rádio solo-comboio.
- Na tipologia de serviços neles prestados, atende-se à intensidade do tráfego e à predominância do tipo de serviço, isto é, se é de passageiros, mercadorias ou misto e dentro do serviço de passageiros se é essencialmente suburbano.
- Na estrutura de custos, considera-se que os troços que integram o mesmo grupo homogéneo integram as mesmas valências no apuramento dos seus custos, quer no que respeita à sua manutenção, quer ao seu guarnecimento para efeitos de exploração, dispondo dos mesmos sistemas e equipamentos instalados, designadamente tipo de via única ou múltipla, sistemas de sinalização automática, sistemas de controlo de velocidade, sistema de rádio solo-comboio e de electrificação.

4.2 – Grupos Homogéneos considerados

| GRUPOS HOMOGÉNEOS | | | |
|-------------------|--|--|--|
| Código | Designação | Linhas ou Troços de Linha | Classificação |
| GH 1 | Suburbano Lisboa | L. Sintra L. Cascais L. Cintura e Conc. Sete Rios L. Sul Tr. Campolide/Setúbal L. Oeste - Tr. Cacém / Meleças Conc. Xabregas | - Linhas electrificadas, dotadas com cantonamento automático, com controlo de velocidade e rádio solo comboio - com forte intensidade de tráfego - com tráfego de passageiros muito dominante - superior a 90% - com tráfego de suburbanos muito predominante - superior a 80% |
| GH 2 | Suburbano Porto | L. Minho - Tr. Porto S. Bento/Nine L. Douro - Tr. Ermesinde / Caíde R. Braga L. Guimarães | - Linhas electrificadas, dotadas com sistemas de cantonamento automático e rádio solo comboio. - com forte intensidade de tráfego - com forte tráfego de passageiros - superior a 75% - com tráfego de suburbanos predominante - 75 a 50% do tráfego |
| GH 3 | L. Norte troço suburbano de Lisboa | L. Norte - Tr. Lisboa / Azambuja | - Linhas electrificadas, dotadas com cantonamento automático, com controlo de velocidade e rádio solo comboio - com forte intensidade de tráfego - com tráfego de passageiros muito dominante - superior a 75% - com tráfego de suburbanos e regional predominante - superior 50% |
| GH 4 | L. Norte troço Azambuja-Aveiro | L. Norte - Tr. Azambuja / Aveiro | - Linhas electrificadas, dotadas com cantonamento automático, com controlo de velocidade e rádio solo comboio - com forte intensidade de tráfego - com tráfego misto sendo o de passageiros superior ao de mercadorias |
| GH 5 | L. Norte troço suburbano do Porto | L. Norte - Tr. Aveiro / Porto | - Linhas electrificadas, dotadas com cantonamento automático, com controlo de velocidade e rádio solo comboio - com forte intensidade de tráfego - com tráfego de passageiros dominante - com tráfego de suburbanos e regional predominante - superior 50% |
| GH 6 | Linhas electrificadas, com cantonamento automático, com tráfego misto <50 comboios/dia | L. Beira Alta - Tr. Pampilhosa / V. Formoso L. Beira Baixa - Tr. Entroncamento / Castelo Branco R. Alfarelos R. Tomar L. Oeste - Tr. Lourçal / Figueira Foz L. Sul - Tr. Setúbal / Tunes L. Algarve - Tr. Tunes / Faro Conc. Poceirão Conc. Aigualva Conc. Águas Moura L. Alentejo - Tr. Pinhal Novo / Bombel L. Alentejo - Tr. Ourique / Funcheira | - Linhas electrificadas, dotadas com cantonamento automático, sistema Convel e rádio solo comboio - com fraca intensidade de tráfego (< 50 comboios diários) - com tráfego misto |
| GH 7 | Linhas electrificadas, com cantonamento automático, com tráfego de mercadorias preponderante | L. Leixões Conc. S. Gemil Conc. Verride L. Sines L. Vendas Novas - Tr. Setil / Vidigal Conc. Bombel Conc. Norte do Setil Conc. Funcheira Conc. Ermidas | - Linhas electrificadas, dotadas com cantonamento automático e rádio solo comboio - com fraca intensidade de tráfego - com tráfego de mercadorias dominante - superior 75% |
| GH 8 | Linhas não electrificadas, com cantonamento telefónico, com tráfego misto <50 comboios/dia | L. Minho - Tr. Nine / Valença/Tuy L. Douro - Tr. Caíde / Pocinho L. Oeste - Tr. Mira Sintra (Meleças) / Lourçal L. Leste - Tr. Abrantes / Elvas R. Cáceres - Tr. Torre das Vargens / Marvão L. Algarve - Tr. Faro / V. Real L. Algarve Tr. Tunes / Lagos L. B. Baixa - Tr. Castelo Branco / Guarda L. Alentejo - Tr. Barreiro / Pinhal Novo L. Alentejo - Tr. Bombel / Ourique L. Vendas Novas - Tr. Vidigal / Vendas Novas R. Figueira Foz L. Évora - Tr. Casa Branca / Évora | - Linhas exploradas em regime de cantonamento telefónico, não electrificadas, sem controlo de velocidade e sem rádio solo comboio na generalidade do trajecto - com fraca intensidade de tráfego (< 50 comboios diários) - com tráfego misto sendo o de passageiros superior ao de mercadorias |
| GH 9 | Linhas não electrificadas, com cantonamento em R.E.S. | L. Évora - Tr. Évora / Estremoz | - Linhas exploradas em regime R.E.S., não electrificadas, sem controlo de velocidade e sem rádio solo comboio - com fraca intensidade de tráfego (< 50 comboios diários) |

5 – Custos Directamente Imputáveis

5.1 - Enquadramento

Os custos directamente imputáveis são encontrados por recurso às seguintes regras gerais:

5.1.1. São considerados, relativamente a cada parte da infra-estrutura, os custos directamente imputáveis que resultam, de forma directa, da prestação dos seguintes serviços:

- a) Tratamento dos pedidos de capacidade;
- b) Direito de utilização da capacidade concedida;
- c) Utilização de vias, agulhas e entroncamentos;
- d) Comando e controlo da circulação, incluindo regulação, sinalização e expedição, comunicação e transmissão de informações aos operadores sobre a circulação ou movimentos de manobra do material circulante (com excepção de informações de natureza comercial);
- e) Comunicação e transmissão de outras informações aos operadores, estritamente necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade lhes é concedida;
- f) Acesso por via férrea a instalações de serviços (estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações; instalações de abastecimento de combustível; terminais de mercadorias; estações de triagem; instalações de formação das composições; feixes de resguardo; instalações de manutenção e outras instalações técnicas);
- g) Utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção;
- h) Prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, nos termos previstos no artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007.

5.1.2. Os custos considerados são os relativos a manutenção e conservação das infra-estruturas e demais equipamentos e instalações afectos à prestação dos serviços referidos em 5.1, pessoal, instalações, segurança, limpeza, consumos de água e electricidade, equipamentos, sistemas e telecomunicações.

Relativamente a todos os custos considerados, existe um nexo de imputação directo entre a prestação dos serviços referidos em 5.1.1 e os custos em causa.

5.1.3. Relativamente aos custos directamente imputáveis à utilização de vias, agulhas e entroncamentos, apenas são considerados os referidos em 5.1.2 que sejam directamente emergentes das actividades 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, as AMV, os muros e as vedações, a manutenção e conservação das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

5.1.4. Relativamente aos custos directamente imputáveis ao comando e controlo da circulação, apenas são considerados os referidos em 5.1.2 que sejam directamente emergentes das actividades de manutenção e conservação dos sistemas de controlo, nomeadamente a sinalização, o CONVEL e o rádio solo-comboio, 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 afectos à mesma.

5.1.5. Relativamente aos custos directamente imputáveis à prestação de informações aos operadores, apenas são considerados os referidos em 5.1.2 que sejam directamente emergentes das actividades destinadas a coligir, tratar e disponibilizar informação aos operadores.

5.1.6. Relativamente aos custos directamente imputáveis ao fornecimento de serviços nas estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, apenas são considerados os referidos em 5.1.2 que sejam directamente emergentes das actividades de gestão e supervisão da manutenção e conservação dos mesmos, garantia dos acessos aos cais e plataformas, incluindo elevadores e escadas rolantes, segurança das estações de passageiros, seus edifícios, cais e plataformas e outras instalações, manutenção e conservação dos cais e plataformas, incluindo as coberturas.

5.1.7. Relativamente aos custos directamente imputáveis ao acesso por via férrea a instalações de abastecimento de combustível, terminais de mercadorias, estações de triagem, instalações de formação das composições, feixes de resguardo, instalações de manutenção e outras instalações técnicas, apenas são considerados os referidos em 5.1.2 que sejam directamente emergentes das actividades de gestão e supervisão da manutenção e conservação das vias de serviço que dão acesso a tais instalações, manutenção e conservação dessas vias, manobras nelas executadas pelos operadores.

5.1.8. Relativamente aos custos directamente imputáveis à utilização das infra-estruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia eléctrica para tracção, apenas são considerados os referidos em 5.1.2 que sejam directamente emergentes das actividades de comando, supervisão e gestão das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores, da gestão e supervisão da sua manutenção e conservação, bem como da sua manutenção e conservação.

O tráfego ferroviário que não utilize tracção eléctrica suporta uma percentagem inferior a 50%, dos custos da gestão e supervisão da manutenção e conservação das subestações da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores, bem como da sua manutenção e

conservação. A percentagem considerada corresponde ao peso do tráfego em tracção não eléctrica relativamente ao total do tráfego, medidos em CK'_s .

5.1.9. Relativamente aos custos directamente imputáveis ao socorro ferroviário, apenas são considerados os referidos em 5.1.2 que sejam directamente emergentes de monitorização, acompanhamento e resolução de perturbações da circulação que envolvam a prestação de socorro ferroviário a um ou mais operadores.

5.1.10. Relativamente a custos comuns à prestação de vários serviços, incluindo os custos comuns a serviços incluídos nos serviços essenciais e outros, estes são imputados em função de critérios objectivos.

Assim, para a imputação dos custos comuns de pessoal de enquadramento e dos consumíveis, as rubricas mais importantes, são utilizadas grelhas de repartição baseadas na actividade específica de cada especialidade.

5.2 - Concretização

Para apuramento dos custos de suporte à fixação das tarifas de utilização da infra-estrutura, a Rede Ferroviária é segmentada em troços elementares, designados genericamente por troços de exploração, que, de acordo com os critérios cumulativos definidos no Regulamento n.º 21/2005, foram agregados em nove grupos homogéneos.

O cálculo das tarifas de cada grupo homogéneo resulta da divisão do somatório dos custos directamente imputáveis a cada troço de exploração integrado no grupo homogéneo pelo somatório das respectivas Capacidades Utilizáveis.

Dentro de cada grupo homogéneo, a diferenciação das tarifas por tipologia de serviços – passageiros, mercadorias e marchas – atendeu à influência das características médias do tráfego suportado em cada grupo homogéneo, designadamente a velocidade e a agressividade das cargas por eixo, por modelação do seu efeito nos custos de via, de acordo com o recomendado pela UIC para estudos de natureza económica.

Enquanto couber ao Estado a assunção dos investimentos em ILD's, as tarifas a aplicar aos operadores pela prestação dos serviços essenciais não integram qualquer componente correspondente à recuperação dos custos com a realização desses investimentos.

Para o Directório da Rede de 2006, os custos operacionais da actividade de gestão das infra-estruturas foram determinados a partir dos dados previsionais de suporte à elaboração das contas de regulação, conhecidos à data (a REFER está obrigada à apresentação de contas de regulação para fundamentação das tarifas publicadas, mas no primeiro ano da sua

elaboração, a sua apresentação foi remetida, a título excepcional, para 31 de Agosto de 2005).

Na perspectiva dos serviços prestados pela REFER, são repartidos os custos operacionais de gestão da infra-estrutura, sendo, nos custos relativos aos serviços essenciais, distinguidos os directamente imputáveis à exploração do serviço de transporte ferroviário e que resultam, de forma directa, da prestação dos serviços descritos no artigo 16.º do Regulamento n.º 21/2005, dos a eles associados mas não directamente imputáveis.

Para o apuramento dos custos directamente imputáveis em cada troço de exploração, contribuem os custos da manutenção dos equipamentos técnicos instalados e específicos de cada especialidade, materiais, consumíveis e os custos do pessoal que executa e/ou enquadra directamente essa actividade.

Enquadrando os custos directamente imputáveis aos serviços essenciais na óptica das três grandes actividades de gestão das infra-estruturas, temos:

5.2.1. Os custos directamente imputáveis aos serviços essenciais no âmbito da actividade de "Gestão da capacidade da infra-estrutura ferroviária" abrangem o tratamento dos pedidos de capacidade da infra-estrutura e da inserção no horário técnico dos pedidos de capacidade e demais actividades a elas associadas.

5.2.2. Os custos directamente imputáveis aos serviços essenciais no âmbito da actividade de "Gestão da conservação da infra-estrutura ferroviária" incluem os custos de utilização de vias, agulhas e entroncamentos, neles se englobando os custos inerentes à manutenção e conservação das vias identificadas como linhas de circulação, os custos imputáveis às plataformas e acessos em estações e apeadeiros, neles incluídos os meios mecânicos mas somente os de acesso às plataformas e a vigilância nessas plataformas, os custos directamente imputáveis às áreas técnicas necessárias para o comando das circulações, os custos directamente imputáveis a manutenção e conservação das pontes e túneis integrados nas vias de circulação.

As tarifas para o serviço de transporte ferroviário por tracção eléctrica incorporam também os custos directamente imputáveis à manutenção das instalações de tracção, na parte afectável ao canal de circulação.

5.2.3. No âmbito da actividade de "Gestão dos sistemas de comando, controlo e segurança da circulação na infra-estrutura ferroviária" os custos directamente imputáveis à prestação dos serviços essenciais abrangem duas vertentes distintas, uma relativa à manutenção e

conservação dos sistemas de regulação, sinalização e segurança, e outra que corresponde à operacionalização do serviço de comando e regulação.

Os custos directamente imputáveis aos serviços essenciais relativos à manutenção dos sistemas referidos englobam a manutenção dos sistemas de sinalização e dos sistemas de controlo de velocidade na parte correspondente às linhas de circulação, os relativos ao sistema de rádio solo-comboio e as redes e sistemas de telecomunicações de suporte à regulação do tráfego e apenas na percentagem em que os mesmos são requeridos para garantir a regulação.

Na vertente da operacionalização, consideram-se os custos imputáveis ao comando e controlo da circulação, abrangendo a actuação nos postos de comando centrais e locais e as Estações na parte da sua actividade afectável à circulação, incluindo o guarnecimento de PN's.

Anexo 22 – Metodologia de cálculo da importância correspondente ao valor da energia eléctrica para tracção consumida mensalmente pelos Operadores

Ligações a capítulos: 6.3.2.1

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

SST – Subestação de Tracção

FEE – Fornecedor de Energia Eléctrica às Subestações de Tracção da REFER

1. Âmbito e regras gerais

O presente Anexo estabelece os princípios gerais nos termos dos quais a REFER faculta aos Operadores o acesso aos meios sob sua gestão para recepção da energia eléctrica para tracção ou lhes assegura o fornecimento dessa energia.

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

Relativamente aos fornecimentos assegurados pela REFER, estabelece ainda regras relativas à determinação dos custos a imputar a cada um dos Operadores.

Não há qualquer obrigação indemnizatória da REFER por falta de energia para tracção quando tal se deva a avaria causada por terceiro, incluindo empresas de transporte ferroviário, operações de manutenção programada ou caso de força maior.

Em caso de falta de energia por interrupção ou falha de fornecimento imputável ao respectivo fornecedor ou distribuidor, a compensação que seja devida e seja paga directamente à REFER será creditada aos Operadores na proporção dos consumos imputáveis à subestação afectada.

2. Aquisição de energia eléctrica para tracção à REFER

Em caso de interesse dos Operadores na aquisição à REFER de energia eléctrica para tracção, transmitido mediante solicitação escrita com expressa aceitação de todas as regras do Directório relativas a essa matéria, pode ser fornecida pela REFER energia eléctrica para tracção

através das seguintes SSTs:

- Irivo
- Fogueteiro
- Monte Novo
- Ermidas-Sado
- Santiago do Cacém
- Luzianes
- Tunes
- Ródão

O fornecimento pela REFER está dependente da existência de interesse firme na aquisição por operadores com valores de consumo que, no critério da REFER, justifiquem a contratação por esta da respectiva aquisição junto das empresas distribuidoras ou comercializadoras de energia eléctrica.

Mesmo quando haja acordado o fornecimento de energia eléctrica para tracção, a REFER 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.

3. Aquisição de energia eléctrica para tracção a terceiros

Nas SSTs compreendidas no ponto 2, a aquisição de energia eléctrica para tracção pode igualmente ser feita a terceiros – empresas distribuidoras ou comercializadoras de energia eléctrica – respeitando sempre a capacidade das instalações em causa.

Nas SSTs da Rede Ferroviária não compreendidas no ponto 2, a aquisição de energia eléctrica para tracção deve ser assegurada directamente pelos operadores, respeitando sempre a capacidade das instalações em causa.

A REFER pode prestar o serviço de negociação, como se descreve no ponto 5.3.

4. Acesso à infra-estrutura eléctrica

A REFER faculta aos operadores o acesso aos meios sob sua gestão para recepção da energia eléctrica para tracção que adquiram a terceiros, necessária ao exercício da sua actividade.

5. Serviços administrativos e de negociação

5.1. Serviços administrativos

Existem três níveis de serviços administrativos, em função das situações de cada subestação de tracção eléctrica:

Serviços do Tipo A – mera Conferência de dados: em subestações cujo contrato de aquisição de energia não é celebrado pela REFER e onde existe um único Operador a consumir energia eléctrica de tracção (este serviço apenas é prestado quando solicitado);

Serviços do Tipo B - Conferência de dados e Facturação: em subestações cujo contrato de aquisição de energia é celebrado pela REFER e onde existe um único Operador a consumir energia eléctrica de tracção (este serviço é sempre adquirido pelo Operador, uma vez que a REFER tem necessariamente que proceder àquelas operações);

Serviços do Tipo C - Conferência de dados, Repartição de consumos e Facturação: em subestações onde exista mais de um Operador a consumir energia eléctrica de tracção, independentemente do número de contratos de aquisição de energia e das partes respectivas (este serviço é sempre adquirido pelos Operadores relativamente a subestações em que a REFER seja adquirente e fornecedora de energia eléctrica de tracção; nas outras subestações, apenas é prestado quando solicitado).

A lista das subestações, considerando a situação existente à data da edição do presente Directório, é a seguinte:

Serviços do Tipo A:

Entroncamento; Abrantes; Litém; Alfarelos; Salreu; Travagem; Mortágua; Gouveia; Sobral; Quinta Grande; Pegões; Cais do Sodré; Belém; Cruz Quebrada; Paço de Arcos; Carcavelos; S. Pedro.

Serviços do Tipo B:

Irivo; Monte Novo; Ermidas do Sado; Santiago do Cacém; Luzianes; Tunes; Ródão.

Serviços do Tipo C:

Amadora; Vila Franca de Xira; Fogueteiro.

5.2. Tarifas

Considerando os custos totais actualmente existentes, as tarifas mensais de prestação destes serviços são as seguintes, por tipologia:

Tipo A – 152 euros

Tipo B – 228 euros

Tipo C – 304 euros

Aos valores apurados acresce o imposto sobre o valor acrescentado, à taxa que esteja em vigor.

5.3. Serviços de gestão de aquisição de energia

A REFER presta serviços de gestão da aquisição de energia, compreendendo a contratualização da potência necessária, a recepção e conferência de facturas, bem como o pagamento.

O preço mensal pela prestação dos serviços acima referidos, devido por cada empresa de transporte ferroviário, é de 1500 euros, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado, à taxa que esteja em vigor.

6. Obrigações das empresas de transporte ferroviário**6.1. Contadores**

Os operadores devem proceder à instalação e manutenção de contadores, aferidos e com classe de precisão adequada, a bordo das unidades motoras, incluindo:

- a) Contador de Energia Activa Para Tracção Absorvida;
- b) Contador de Energia Activa Para Tracção Restituída;
- c) Contador de Distâncias, em quilómetros.

Caso os contadores permitam aceder às leituras de energia através de um sistema de telecontagem, devem permitir a memorização de dados durante pelo menos 1 mês, com períodos de integração de 15 minutos.

6.2. Comunicação de dados

Os operadores devem comunicar à REFER:

(a) quais as unidades motoras equipadas com os contadores referidos no ponto 6.1, bem como as unidades utilizadas na Rede que não estejam equipadas;

(b) no caso de unidades motoras não equipadas, todos os dados necessários para determinar o consumo específico do material circulante, por forma a permitir à REFER definir e utilizar como base de cálculo o consumo de energia eléctrica por quilómetro (kWh/km) de cada comboio-tipo;

(c) no caso dos comboios de mercadorias, o consumo específico por comboio-tipo, considerando o consumo por tonelada x Km bruta rebocada.

Os operadores devem ainda comunicar à REFER, até ao quinto dia útil de cada mês, relativamente ao mês precedente:

(d) relativamente às unidades motoras equipadas com os contadores referidos no ponto 6.1, a leitura e registo dos mesmos, no fim do seu programa diário de serviços, tendo a REFER o direito de verificar ou mandar auditar os dados de energia eléctrica e a sua recolha, a qualquer momento;

(e) relativamente a cada comboio de mercadorias a tonelada x Km bruta rebocada (TKBR) com recurso à tracção eléctrica.

6.3. Pagamento

A prestação de serviços administrativos é assegurada mediante pagamento à REFER do valor mensal definido.

Os operadores devem entregar à REFER, para que esta efectue o pagamento devido, a importância correspondente ao valor da energia eléctrica para tracção consumida em cada mês.

Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, os operadores devem entregar mensalmente à REFER uma quantia correspondente ao valor médio mensal do consumo dos últimos seis meses,

acrescido ou deduzido do montante correspondente à diferença entre o valor do consumo real e do valor facturado no mês imediatamente anterior.

O valor mensal será calculado de acordo com o método descrito no ponto 7 e entregue juntamente com a mensalidade referente aos serviços administrativos.

7. Cálculo

A REFER determina os custos de Energia Eléctrica para Tracção imputáveis a cada operador e fornece os cálculos respectivos.

Enquanto não se dispuser de instrumentos de cálculo que permitam imputar em termos mais rigorosos os consumos de energia para tracção aos diferentes períodos tarifários da energia eléctrica, o consumo a imputar a cada composição é calculado nos termos dos pontos seguintes.

7.1. Energia consumida por cada Unidade Motora

7.1.1. Unidades com contadores

Para as unidades que dispõem dos contadores referidos no ponto 6.1, os consumos são apurados por recurso à fórmula:

$$C_{ji} = EA_{ji} - ER_{ji}$$

sendo:

C_{ji} = energia eléctrica para tracção efectivamente consumida pela Unidade Motora j durante o mês i

EA_{ji} – energia eléctrica para tracção absorvida, pela Unidade Motora j, durante o mês i

ER_{ji} – energia eléctrica para tracção restituída, pela Unidade Motora j, durante o mês i

A energia para tracção referente a cada unidade no mês i em cada Zona (entendendo-se por Zona o conjunto de troços alimentados por uma Subestação de Tracção) é determinada pela fórmula:

$$EEMzk_{ji} = \frac{C_{ji} \times Dkm_{jki}}{Dkm_{ji}}$$

sendo:

$EEMzk_{ji}$ = Energia Eléctrica Motora da unidade j na Zona alimentada pela SST k referente ao

mês i

C_{ji} = energia eléctrica para tracção efectivamente consumida pela Unidade Motora j durante o mês i

D_{kmjki} = Distância quilométrica percorrida pela unidade j na Zona k no mês i

D_{kmji} = Distância quilométrica total percorrida pela unidade j no mês i

7.1.2. Unidades sem contadores

Para as unidades que não dispõem dos contadores referidos no ponto 6.1, a REFER determina:

a) O consumo específico de energia eléctrica por quilómetro (kWh/km) de cada comboio-tipo que circula em cada uma das zonas:

CeE_{kmj} = Consumo específico de energia eléctrica por quilómetro da unidade j

b) As distâncias quilométricas percorridas por cada uma das unidades em cada zona:

D_{kmjk} = Distância quilométrica percorrida pela unidade j na Zona k

A energia para tracção referente a cada unidade no mês i em cada Zona é determinada pela fórmula:

$$EEMz_{kji} = CeE_{kmj} \times D_{kmjk}$$

sendo:

$EEMz_{kji}$ = Energia Eléctrica Motora da unidade j na Zona alimentada pela SST k referente ao mês i

CeE_{kmj} = Consumo específico de energia eléctrica por quilómetro da unidade j ;

D_{kmjk} = Distância quilométrica percorrida pela unidade j na Zona k

7.2. Energia consumida por cada operador

A Energia Eléctrica Motora consumida por cada operador numa determinada Zona k no mês i , é determinada pela fórmula:

$$EEMTz_{kip} = \sum EEMz_{k_jip}$$

sendo:

$EEMTz_{kip}$ = Energia Eléctrica Motora total do Operador p na Zona k referente ao mês i ;

$EEMzk_{ip}$ = Energia Eléctrica Motora da unidade j na Zona alimentada pela Subestação de Tracção k referente ao mês i do Operador p .

7.3. Rácio de perdas

Existem dois factores que justificam a necessidade deste rácio:

- (a) Perdas de condução e exploração da Rede Eléctrica de Tracção;
- (b) Não contabilização da energia eléctrica restituída pelo Sistema Eléctrico de Tracção ao fornecedor de energia eléctrica (EDP/REN).

O rácio é determinado mensalmente através da relação da energia eléctrica total contabilizada nas instalações fixas de tracção e o consumo de energia eléctrica para tracção de todas as unidades motoras que circulam nos troços alimentados por essas mesmas instalações.

É calculado um rácio para cada Zona.

Em zonas onde seja difícil determinar o rácio, este pode ser extrapolado a partir do referente a outra zona com características similares. Nesta situação, deve existir um acordo entre a REFER e todos os operadores envolvidos.

O rácio referente ao mês i numa determinada Zona k é determinado pela fórmula:

$$RP_{ki} = \frac{EETzk_i}{\sum EEMTzk_{ip}}$$

sendo:

RP_{ki} = Rácio de Perdas relativo ao mês i na Zona alimentada pela SST k

$EETzk_i$ = Energia Eléctrica fornecida pela SST que alimenta a Zona k referente ao mês i (Valor constante na factura da SST k no mês i do FEE)

$EEMTzk_{ip}$ = Energia Eléctrica Motora total do Operador p na Zona alimentada pela SST k referente ao mês i , conforme 7.2

7.4. Custo médio da energia

O custo médio da Energia (kWh) em cada Zona é determinado pela fórmula seguinte:

$$CmEEzk_i = \frac{CTEEzk_i}{EETzk_i}$$

sendo:

CTEEzki = Custo total da Energia Eléctrica fornecida pela SST que alimenta a Zona k no mês i (Valor constante na factura da SST k no mês i do FEE)

CmEEzki = Custo médio do kWh fornecido pela SST que alimenta a Zona k no mês i;

EETzki = Energia Eléctrica total fornecida pela SST que alimenta a Zona k no mês i (Valor constante na factura da SST k no mês i do FEE)

7.5. Cálculo do encargo mensal

O encargo mensal relativo à Energia Eléctrica Motora do Operador p na Zona k corresponde a:

$$PEzk_i = RP_{ki} \times EEMTzk_i \times CmEEzk_i$$

sendo:

RPki = Rácio de Perdas conforme definição constante no ponto 7.3

EEMTzki = Energia Eléctrica Motora na Zona k no mês i, conforme definição constante do ponto 7.2

CmEEzF = Custo médio do kWh fornecido na Zona k no mês i, conforme 7.4

Anexo 23 – Tarifas de mão de obra

Ligações a capítulos: 6.3.2.2; 6.3.3

| Categoria | Tarifa/Hora (€) |
|---|------------------------|
| <i>Carreira Operacional - Área de Circulação</i> | |
| INSPECTOR DE CIRCULAÇÃO | 30,61 |
| CONTROLADOR DE CIRCULAÇÃO | 22,85 |
| OPERADOR DE CIRCULAÇÃO | 18,72 |
| OPERADOR DE MANOBRAS | 17,98 |
| <i>Carreira Operacional - Área de Infraestruturas</i> | |
| SUPERVISOR DE INFRAESTRUTURAS | 26,72 |
| ENCARREGADO DE INFRAESTRUTURAS | 21,88 |
| OPERADOR DE INFRAESTRUTURAS | 19,81 |
| <i>Carreira de A.Op. - Área de Condução de Veículos Automóveis</i> | |
| MOTORISTA | 20,68 |
| <i>Carreira Técnico-Administrativa</i> | |
| OPERADOR DE APOIO ADMINISTRATIVO | 16,78 |
| <i>Carreira de Especialista</i> | |
| ESPECIALISTA | 26,77 |
| <i>Carreira Técnica</i> | |
| TÉCNICO | 43,40 |
| TÉCNICO ESPECIALISTA | 67,49 |
| TÉCNICO SÉNIOR | 91,08 |
| CONSULTOR | 90,10 |

Aos valores a facturar, acrescerá o imposto sobre o valor acrescentado, à taxa legal que estiver em vigor.

Anexo 24 – Tarifas de Utilização de Estações e Apeadeiros

Ligações a capítulos: 6.3.2.4

| Linha | Estação / Apeadeiro | Tarifa por paragem de comboio de passageiros (€ sem IVA) |
|-------|---------------------------------|--|
| Minho | Porto Campanhã | 3,05 € |
| Minho | Famalicão | 0,78 € |
| Minho | Viana do Castelo | 0,84 € |
| Minho | Barcelos | 0,55 € |
| Minho | Barroselas | 0,09 € |
| Minho | Darque | 0,20 € |
| Minho | Tamel | 0,12 € |
| Minho | Caminha | 2,28 € |
| Minho | Valença | 1,10 € |
| Minho | Vila Nova da Cerveira | 0,99 € |
| Braga | Braga | 2,94 € |
| Douro | Régua | 0,68 € |
| Douro | Ermida | 0,02 € |
| Douro | Aregos | 0,01 € |
| Douro | Mosteirô | 0,02 € |
| Douro | Rede | 0,01 € |
| Douro | Pinhão | 0,10 € |
| Douro | Tua | 0,07 € |
| Douro | Pocinho | 0,58 € |
| Norte | Lisboa St.ª Apolónia | 3,51 € |
| Norte | Oriente | 2,05 € |
| Norte | Setil | 1,12 € |
| Norte | Entroncamento | 0,85 € |
| Norte | Santarém | 0,34 € |
| Norte | Riachos - Torres Novas - Golegã | 0,30 € |
| Norte | Vale de Santarém | 0,16 € |
| Norte | Mato Miranda | 0,16 € |
| Norte | Vale Figueira | 0,15 € |
| Norte | Chão de Maçãs - Fátima | 0,78 € |
| Norte | Caxarias | 0,50 € |
| Norte | Paialvo | 0,53 € |
| Norte | Pombal | 0,76 € |
| Norte | Albergaria dos Doze | 0,60 € |
| Norte | Alfarelos | 1,31 € |
| Norte | Coimbra-B | 0,99 € |
| Norte | Souselas | 0,40 € |
| Norte | Pampilhosa | 0,80 € |
| Norte | Mealhada | 0,88 € |
| Norte | Mogofores | 1,02 € |
| Norte | Aveiro | 1,10 € |
| Norte | Espinho | 0,42 € |

| Linha | Estação / Apeadeiro | Tarifa por paragem de comboio de passageiros (€ sem IVA) |
|--------------|----------------------------|---|
| Norte | Gaia | 4,47 € |
| Beira Alta | Luso - Buçaco | 0,83 € |
| Beira Alta | Mangualde | 1,64 € |
| Beira Alta | Nelas | 0,87 € |
| Beira Alta | St.º Comba Dão | 0,87 € |
| Beira Alta | Canas - Felgueira | 1,92 € |
| Beira Alta | Carregal do Sal | 1,46 € |
| Beira Alta | Mortágua | 1,45 € |
| Beira Alta | Oliveirinha - Cabanas | 1,88 € |
| Beira Alta | Guarda | 6,45 € |
| Beira Alta | Celorico da Beira | 1,38 € |
| Beira Alta | Contenções | 1,64 € |
| Beira Alta | Fornos de Algodores | 1,22 € |
| Beira Alta | Gouveia | 1,55 € |
| Beira Alta | Pinhel | 1,72 € |
| Beira Alta | Vila Franca das Naves | 1,88 € |
| Beira Alta | Vilar Formoso | 3,25 € |
| Beira Alta | Cerdeira | 0,68 € |
| Alfarelos | Verride | 0,26 € |
| Oeste | Mira Sintra-Meleças | 1,71 € |
| Oeste | Sabugo | 0,17 € |
| Oeste | Torres Vedras | 2,13 € |
| Oeste | Dois Portos | 0,19 € |
| Oeste | Mafra | 3,23 € |
| Oeste | Malveira | 2,12 € |
| Oeste | Pero Negro | 0,07 € |
| Oeste | Bombarral | 0,89 € |
| Oeste | Caldas da Rainha | 1,69 € |
| Oeste | Outeiro | 0,14 € |
| Oeste | Ramalhal | 0,22 € |
| Oeste | Leiria | 0,44 € |
| Oeste | Martingança | 0,40 € |
| Oeste | Pataias | 0,65 € |
| Oeste | S. Martinho do Porto | 0,58 € |
| Oeste | Valado | 0,12 € |
| Oeste | Monte Real | 0,40 € |
| Oeste | Amieira | 0,56 € |
| Oeste | Louriçal | 0,29 € |
| Oeste | Bifurcação de Lares | 0,52 € |
| Oeste | Figueira da Foz | 0,66 € |
| Oeste | Fontela | 0,14 € |
| Tomar | Tomar | 0,25 € |
| Tomar | St.º Cita | 0,11 € |
| Beira Baixa | Abrantes | 0,44 € |
| Beira Baixa | Almourol | 0,06 € |

| Linha | Estação / Apeadeiro | Tarifa por paragem de comboio de passageiros (€ sem IVA) |
|--------------|----------------------------|---|
| Beira Baixa | Barquinha | 0,29 € |
| Beira Baixa | Praia do Ribatejo | 0,29 € |
| Beira Baixa | Tramagal | 0,16 € |
| Beira Baixa | Alferrarede | 0,83 € |
| Beira Baixa | Mouriscas - A | 0,35 € |
| Beira Baixa | Alvega-Ortiga | 0,25 € |
| Beira Baixa | Belver | 1,02 € |
| Beira Baixa | Castelo Branco | 1,00 € |
| Beira Baixa | Barca da Amieira | 0,49 € |
| Beira Baixa | Fratel | 0,57 € |
| Beira Baixa | Ródão | 0,63 € |
| Beira Baixa | Sarnadas | 0,70 € |
| Beira Baixa | Alcains | 1,10 € |
| Beira Baixa | Castelo Novo | 0,88 € |
| Beira Baixa | Vale de Prazeres | 1,11 € |
| Beira Baixa | Fatela - Penamacor | 0,20 € |
| Beira Baixa | Fundão | 0,28 € |
| Beira Baixa | Covilhã | 0,47 € |
| Beira Baixa | Belmonte - Manteigas | 0,55 € |
| Beira Baixa | Sabugal | 0,43 € |
| Cáceres | Castelo de Vide | 0,70 € |
| Cáceres | Marvão-Beirã | 0,63 € |
| Cáceres | Vale do Peso | 0,24 € |
| Leste | Bemposta | 0,51 € |
| Leste | Ponte de Sôr | 0,77 € |
| Leste | Torre das Vargens | 0,63 € |
| Leste | Crato | 0,33 € |
| Leste | Portalegre | 0,67 € |
| Leste | Elvas | 0,85 € |
| Leste | Santa Eulália | 0,21 € |
| Sintra | Lisboa Rossio | 1,38 € |
| Cintura | Alcântara -Terra | 3,58 € |
| Cintura | Campolide | 0,28 € |
| Cintura | Entrecampos | 0,97 € |
| Cintura | Roma-Areeiro | 0,80 € |
| Cintura | Sete Rios | 2,46 € |
| Alentejo | Poceirão | 14,66 € |
| Alentejo | Vendas Novas | 1,18 € |
| Alentejo | Casa Branca | 1,84 € |
| Alentejo | Beja | 1,77 € |
| Alentejo | Cuba | 0,74 € |
| Alentejo | Vila Nova da Baronia | 0,56 € |
| Sul | Pinhal Novo | 1,36 € |
| Sul | Palmela A | 0,60 € |
| Sul | Setúbal | 2,68 € |

| Linha | Estação / Apeadeiro | Tarifa por paragem de comboio de passageiros (€ sem IVA) |
|--------------|--------------------------|--|
| Sul | Venda do Alcaide | 0,58 € |
| Sul | Praça do Quebedo | 0,02 € |
| Sul | Alcácer do Sal | 0,64 € |
| Sul | Funcheira | 2,05 € |
| Évora | Évora | 1,19 € |
| Algarve | Lagos | 1,02 € |
| Algarve | Portimão | 2,57 € |
| Algarve | Silves | 2,48 € |
| Algarve | Faro | 2,61 € |
| Algarve | Albufeira | 0,06 € |
| Algarve | Loulé | 0,79 € |
| Algarve | Tunes | 0,81 € |
| Algarve | Tavira | 2,72 € |
| Algarve | Vila Real de Stº António | 2,05 € |
| Algarve | Fuseta | 0,01 € |
| Algarve | Olhão | 1,04 € |
| Figueira Foz | Cantanhede | 1,28 € |

Aos valores a facturar, acresce o imposto sobre o valor acrescentado, à taxa legal que estiver em vigor.

Anexo 25 – Tabela de motivos de atraso do Regime de Melhoria de Desempenho

Ligações a capítulos: 6.4.3

| CAUSAS DE ATRASOS E OCORRÊNCIAS | |
|---------------------------------|--|
| Código | Descrição |
| 0 | Não atribuído |
| 300 | OPERACIONAL - SERVIÇO OPERACIONAL |
| 301 | Tempo perdido em trajecto |
| 302 | Paragem extraordinária |
| 320 | OPERACIONAL - INCOMPATIBILIDADE HORÁRIO / INFRA-ESTRUTURA |
| 321 | Concepção de Horário |
| 322 | Alteração na TVM |
| 340 | OPERACIONAL - CIRCULAÇÃO |
| 341 | Cruzamento |
| 342 | Entrega de Documentação |
| 343 | Linha Ocupada |
| 344 | Linha Desviada |
| 360 | OPERACIONAL - REGRAS DE PRIORIDADE |
| 361 | Regras de Prioridade |
| 380 | COMERCIAL - SERVIÇO COMERCIAL |
| 381 | Paragem extraordinária |
| 382 | Enlace de passageiros |
| 383 | Desarranjo de carga |
| 384 | Cargas e Descargas |
| 385 | Supressão a pedido do Operador |
| 400 | COMERCIAL - SERVIÇO DE PASSAGEIROS |
| 401 | Embarque / Desembarque de Passageiros |
| 402 | Ocorrência com passageiros |
| 420 | MATERIAL CIRCULANTE - GESTÃO DE MATERIAL |
| 421 | Formação/Manobras |
| 422 | Enlace de material |
| 423 | Troca de material |
| 424 | Abastecimento |
| 425 | Farol de cauda |
| 426 | Excesso de carga |
| 427 | Alteração tipo marcha |
| 440 | MATERIAL CIRCULANTE - AVARIA/ANOMALIA DE MATERIAL |
| 441 | Avaria de material motor |
| 442 | Anomalia de material motor |
| 443 | Avaria de material rebocado |
| 444 | Anomalia de material rebocado |
| 445 | Falta capacidade tracção |
| 446 | Patinhagens |
| 447 | Convel (m) |
| 448 | Actuação Homem-morto |
| 449 | Deficiência de Pantógrafo |
| 450 | Falta de fita registadora |
| 460 | PESSOAL - PESSOAL |
| 461 | Conflito laboral |
| 462 | Ocorrência c/ Pessoal |
| 480 | INFRA-ESTRUTURA - VIA |

| CAUSAS DE ATRASOS E OCORRÊNCIAS | |
|--|--|
| Código | Descrição |
| 481 | Deficiência de via |
| 482 | Avaria Mecânica em AMV |
| 483 | Trabalhos na via |
| 500 | INFRA-ESTRUTURA - SINALIZAÇÃO |
| 501 | Avaria em sinal |
| 502 | Avaria Eléctrica em AMV |
| 503 | Avaria em circuito via |
| 504 | Ocupação intempestiva em circuito via |
| 505 | Avaria/anomalia em contador de eixos |
| 506 | Avaria em mesa de comando |
| 507 | Trabalhos de sinalização |
| 508 | Trabalhos em sistemas de CTC |
| 509 | Convel (if) |
| 520 | INFRA-ESTRUTURA - ENERGIA ELÉCTRICA |
| 521 | Falta de alimentação pela EDP |
| 522 | Sobretensão |
| 523 | Desarmes |
| 524 | Avaria em subestação |
| 540 | INFRA-ESTRUTURA - CATENÁRIA |
| 541 | Corpo estranho na catenária |
| 542 | Trabalhos em catenária |
| 543 | Deficiência de catenária |
| 560 | INFRA-ESTRUTURA - TELECOMUNICAÇÕES |
| 561 | Avaria/anomalia em equipamentos de telecomunicações |
| 562 | Trabalhos em equipamentos de telecomunicações |
| 580 | INFRA-ESTRUTURA - PN's |
| 581 | Avaria em PN |
| 582 | Trabalhos em PN |
| 600 | INFRA-ESTRUTURA - OUTRAS INST FIXAS |
| 601 | Deficiência em Obras de Arte |
| 602 | Trabalhos em Obras de Arte |
| 603 | Deficiência em Outras Instalações Fixas |
| 604 | Trabalhos em Outras Instalações Fixas |
| 605 | Ocorrência em Instalações |
| 620 | INFRA-ESTRUTURA - TRABALHOS |
| 621 | Modernização |
| 622 | Conservação |
| 623 | Conclusão de trabalhos |
| 640 | ACIDENTES/INCIDENTES - ACIDENTES COM MATERIAL |
| 641 | Descarrilamento |
| 642 | Colisão em estação |
| 643 | Colisão em plena via |
| 644 | Colisão em ramal particular |
| 645 | Colisão em PN |
| 660 | ACIDENTES/INCIDENTES - ACIDENTES COM PESSOAS |
| 661 | Colhida em estação |
| 662 | Colhida em plena via |
| 663 | Colhida em ramal particular |
| 664 | Colhida em PN |
| 680 | ACIDENTES/INCIDENTES - ACIDENTES COM ANIMAIS |
| 681 | Colhida em estação |
| 682 | Colhida em plena via |
| 683 | Colhida em ramal particular |

| CAUSAS DE ATRASOS E OCORRÊNCIAS | |
|--|--|
| Código | Descrição |
| 684 | Colhida em PN |
| 700 | ACIDENTES/INCIDENTES - INCIDENTES |
| 701 | Ocorrência em instalações |
| 702 | Incidente com pessoal em serviço |
| 703 | Incidente com passageiros |
| 704 | Queda de barreira/talude |
| 720 | SISTEMAS - SISTEMAS DE APOIO À EXPLORAÇÃO |
| 721 | SITRA |
| 722 | GAC (Graficagem Automática de comboio) |
| 723 | SAC (Seguimento automático de comboio) |
| 724 | PII (Programação Informática Itinerários) |
| 725 | Radio solo-comboio |
| 726 | Telecomunicações |
| 727 | SATA |
| 728 | SDO (Sistema de detecção de obstáculos) |
| 740 | SISTEMAS - SISTEMAS INFORMÁTICOS |
| 741 | eAplicações |
| 742 | SIP (Sistemas de Informação ao passageiro) |
| 743 | Avaria em outros sistemas informáticos |
| 744 | Avaria de equipamento |
| 900 | OUTROS - CASOS FORÇA MAIOR |
| 901 | Tumultos/motins |
| 902 | Incêndios |
| 903 | Acidentes externos |
| 904 | Terrorismo |
| 920 | OUTROS - FENÓMENOS NATURAIS |
| 921 | Tempestades (chuvas torrenciais/ventos) |
| 922 | Inundações (via/instalações) |
| 923 | Nevoeiro |
| 924 | Terramotos/maremotos |
| 925 | Nevões |
| 926 | Ventos Fortes (medidos poa Anemómetro) |
| 940 | OUTROS - EVENTOS |
| 941 | Culturais/desportivos |
| 942 | Teste/Simulacro |
| 943 | Outros |
| 960 | OUTROS - AUTORIDADES PÚBLICAS |
| 961 | Intervenção de autoridade pública |
| 962 | Vistoria à infra-estrutura/Instalação/material |
| 980 | OUTROS - VANDALISMO |
| 981 | Apredrejamentos |
| 982 | Furtos / Roubos / Assaltos |
| 983 | Vandalismo em material circulante |
| 984 | Vandalismo em instalações fixas |

Anexo 26 – Legislação Portuguesa relevante

Ligações a capítulos: 1.3

Os principais documentos legislativos que directa ou indirectamente influem no conteúdo deste Directório da Rede, são enunciados abaixo:

- Decretos-Leis 80/73, de 2 de Março, 104/73, de 13 de Março (alterado pelos Decretos-Leis 287/73, de 5 de Junho, e 485/88, de 30 de Dezembro), e 63/83, de 3 de Fevereiro, todos relativos à exploração do transporte ferroviário pelos Caminhos de Ferro Portugueses, E.P., e Decreto-Lei 109/77, de 25 de Março (alterado pelos Decretos-Leis 406/78, de 15 de Dezembro, 116/92, de 20 de Junho, 394-A/98, de 15 de Dezembro, 10/2002, de 24 de Janeiro), que aprova os Estatutos dos Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.
- 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 116/92, de 20 de Junho (alterado pelo Decreto-Lei 274/98, de 5 de Setembro), que contém a definição da Rede Ferroviária Nacional, de que é gestora a REFER
- Lei 88-A/97, de 25 de Julho, que veda o acesso da iniciativa económica privada a algumas actividades económicas, incluindo o transporte ferroviário explorado em regime de serviço público, salvo concessão pelo Estado ou por municípios ou associações de municípios
- Decreto-Lei 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
- Decreto-Lei 299-B/98, de 29 de Setembro (alterado pelo Decreto-Lei 270/2003, de 28 de Outubro), que procede à criação do INTF
- Despacho 1094/98 (2.ª 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 colectivos regulares de passageiros (tornado extensivo à REFER nos termos do Despacho 4344/2000 (2.ª 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 de Passagens de Nível, aprovado pelo Decreto-Lei 568/99, de 23 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei 24/2005, de 26 de Janeiro.
- Regulamento 18/2000, relativo à «Autorização de circulação de material circulante em exploração»
- Decreto-Lei 322/2000, de 19 de Dezembro ((alterado pelo Decreto-Lei 189/2006, de 22 de Setembro), sobre o regime jurídico relativo aos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho de ferro ou via navegável.
- 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 75/2003, de 16 de Abril, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.
- Decreto-Lei 270/2003, de 28 de Outubro (rectificado pela Declaração de Rectificação 26/2003, de 27 de Dezembro e alterado pelo Decreto-Lei 146/2004, de 17 de Junho), que transpõe as Directivas Comunitárias 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, definindo as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário por caminho de ferro e de gestão da infra-estrutura ferroviária.
- Decreto-Lei 276/2003, de 4 de Novembro, relativo ao domínio público ferroviário.
- Decreto-Lei 124-A/2004, de 26 de Maio, que aprova o Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro
- Portaria 167/2004, de 18 de Fevereiro, relativa ao modelo de certificado de segurança a obter pelas empresas de transporte ferroviário.
- Portaria 168/2004, de 18 de Fevereiro, relativa aos modelos de licença de prestação de serviços de transporte nacional e internacional e ainda do modelo relativo ao seguro de responsabilidade civil.

- Regulamento 21/2005, de 3 de Fevereiro de 2005, relativo a: métodos e regras de cálculo na fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços essenciais, adicionais e auxiliares; actividades do gestor da infra-estrutura; contas de regulação; regime de melhoria do desempenho.
- Decreto-Lei 78/2005, de 13 de Abril, que estabelece as novas bases da concessão do eixo ferroviário norte-sul e revoga o Decreto-Lei 189-B/99, de 2 de Junho, que estabelecia as anteriores bases da concessão
- Regulamento 42/2005, de 3 de Junho, relativo aos procedimentos para obtenção de licenças para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário, bem como às metodologias de avaliação do cumprimento dos requisitos do artigo 8.º do Decreto-Lei 270/2003.
- Decreto-Lei n.º 189/2006, que constitui a primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 322/2000, que institui o regime jurídico relativo à designação e à qualificação profissional dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho de ferro ou via navegável.
- Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de Abril, que define a missão e as atribuições do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP (IMTT,IP).
- Decreto-Lei n.º 177/2007, de 8 de Maio, que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/50/CE que altera a Directiva n.º 96/48/CE relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a Directiva 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 Directiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Directiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários, e, parcialmente, a Directiva 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 republica 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 391-B/2007, de 24 de Dezembro, o qual regulamenta o transporte ferroviário de mercadorias perigosas, transpondo para a ordem jurídica interna as Directivas 2004/89/CE e 2004/110/CE da Comissão.
- Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro, o qual transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/49/CE, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Directiva n.º 95/18/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação de segurança.
- Decreto-Lei n.º 395/2007, de 31 de Dezembro, o qual estabelece a lei orgânica do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF).

Anexo 27 – Glossário

Ligações a capítulos: 1.10

| 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 infra-estrutura em relação à capacidade de infra-estrutura a repartir num período superior ao período de vigência de um horário técnico |
| Admissão técnica | o procedimento pelo qual é permitida a circulação de material circulante ferroviário, depois de avaliada a sua conformidade com requisitos previamente estabelecidos |
| Agrupamento internacional | qualquer associação de pelo menos duas empresas de transporte ferroviário estabelecidas em diferentes Estados membros da União Europeia, com vista a fornecer serviços de transporte internacional entre Estados membros |
| Canal horário | a capacidade da infra-estrutura necessária para a circulação e manobras de um comboio, entre dois pontos, num determinado período de tempo |
| Capacidade teórica | a capacidade máxima de um dado grupo homogéneo, considerando o tipo de infra-estrutura em causa e o sistema de controlo e comando da circulação existente, presumindo-se uma alocação o mais eficiente possível da mesma |
| Capacidade utilizável | a capacidade que resulta da diminuição da capacidade teórica nos termos resultantes da aplicação dos factores de correcção admitidos nos termos do regulamento n.º 21/2005 |
| Canais horários incompatíveis | a situação verificada quando a circulação simultânea de dois comboios se torne impossível, segundo o sistema de comando e controlo da circulação existente, podendo a incompatibilidade dever-se ao espaçamento insuficiente entre comboios no mesmo sentido, a comboios que circulem em sentidos opostos ou à necessidade de atravessamentos de vias que estejam sendo utilizadas por outras circulações |
| Candidato | uma empresa de transporte ferroviário detentora de licença ou um agrupamento internacional de empresas de transporte ferroviário e outras pessoas singulares ou colectivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infra-estrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, do Conselho, bem como carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário nos respectivos territórios |
| Capacidade da infra-estrutura | a possibilidade de programação de canais horários num determinado elemento da infra-estrutura, por unidade de tempo |
| 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 através do qual o gestor da infra-estrutura e os candidatos procurarão resolver situações de incompatibilidade entre pedidos de canais horários |
| Custos de exploração da infra-estrutura | os custos directamente associados às actividades de gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infra-estrutura |
| Directório da rede | o documento onde se enunciam as características da infra-estrutura e as condições de acesso à mesma, os princípios de tarifação e o tarifário e a especificação dos princípios e critérios de repartição e utilização da capacidade da infra-estrutura |
| Direito de acesso | o direito de uma empresa de transporte ferroviário a aceder a e a prestar serviço em uma dada infra-estrutura |
| Direito de trânsito | o direito de uma empresa de transporte ferroviário a fazer uso de uma dada infra-estrutura para prestação de serviços de transporte internacional ferroviário que impliquem atravessamento do território português |
| Empresa de transporte ferroviário | uma empresa detentora de licença cuja actividade principal consiste na prestação de serviços de transporte de mercadorias e ou de passageiros por caminho de ferro, assegurando obrigatoriamente a tracção, aí se compreendendo empresas que prestem apenas serviços de tracção |
| Especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) | as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, conforme definido na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, e na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 75/2003, de 16 de Abril |

| Termo | Definição |
|---|---|
| Gestor da infra-estrutura | a entidade responsável por assegurar a disponibilização da infra-estrutura e gerir a respectiva capacidade, assegurando a gestão dos sistemas de comando, controlo de circulação e segurança e assegurando ainda a renovação e manutenção da infra-estrutura e também a construção, instalação e readaptação desta |
| Horário comercial | o conjunto de dados que define todos os serviços de transporte ferroviário oferecidos por cada operador de transporte ferroviário ao público |
| Horário Técnico | o conjunto de dados que define todos os movimentos programados dos comboios necessários à prestação de serviço e dos inerentes à organização do mesmo na infra-estrutura, durante o seu período de vigência |
| Informação ao Público | o Serviço de Informação ao Público consiste na prestação, aos passageiros e utilizadores em geral das instalações ferroviárias, de informação de carácter variável e actualizada sobre a circulação de comboios, nomeadamente horas e linhas de partida e chegada, origem, destino e paragens das circulações e atrasos |
| Infra-estrutura ferroviária | o conjunto de todas as instalações fixas respeitantes às vias principais e de serviço e às estações necessárias à realização da circulação ferroviária, incluindo edifícios afectos ao serviço das infra-estruturas, bem como o conjunto dos elementos referidos na parte A do Anexo I no Regulamento n.º 1108/70/CE |
| Infra-estrutura congestionada | uma secção da infra-estrutura relativamente à qual a procura de capacidade não pode ser integralmente satisfeita, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de canais horários |
| Licença | a autorização concedida a uma empresa, mediante a qual esta fica habilitada para o exercício da actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário |
| Manobra | 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 IMIT, procede à caracterização técnica do serviço de manobras |
| Margens | os tempos concedidos numa marcha destinados à recuperação de atrasos |
| Operador de Transporte Ferroviário | qualquer empresa de transporte ferroviário habilitada com certificado de segurança |
| 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 |
| Quota limiar | valor de referência de nível de utilização dos canais horários atribuídos a um dado Operador de Transporte Ferroviário, abaixo do qual pode ocorrer a retrocessão dos canais horários |
| Ramal privado | a infra-estrutura ferroviária de uso privativo do seu detentor, com ligação a uma rede |
| Rede | a infra-estrutura ferroviária explorada por um gestor de infra-estrutura e ou por ele gerida |
| Repartição | a afectação da capacidade da infra-estrutura ferroviária pelo gestor da infra-estrutura |
| Serviços concessionados | os serviços que só podem ser efectuados ao abrigo de concessão ou delegação, nos termos da lei |
| Serviços liberalizados | os serviços que podem ser efectuados por qualquer empresa, desde que reúna as condições enunciadas no Decreto Lei nº 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007 |
| Sistema de gestão da segurança (SGS) | a organização e as disposições adoptadas pelo gestor da infra-estrutura ou por empresa de transporte ferroviário para garantir a segurança da gestão das suas operações |
| Transporte ferroviário internacional de mercadorias | o transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado membro, podendo a composição ser aumentada e ou diminuída e as diversas secções da mesma ter diferentes origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira |
| Transporte ferroviário internacional | o transporte por caminho de ferro que, implicando o atravessamento de fronteiras de toda a composição, se desenvolva parcialmente em território português |
| Transporte combinado | o transporte no qual o camião, o reboque, o semi-reboque, com ou sem tractor, a caixa móvel ou o contentor, sendo este de, pelo menos, 20 pés, utilizem sucessivamente dois ou mais modos de transporte, um dos quais o ferroviário |
| Transporte regional | o transporte destinado a dar resposta às necessidades de uma região |
| Transporte urbano e suburbano | o transporte destinado a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos subúrbios |

Anexo 28 – Empresas membros da RNE

Ligações a capítulos: 1.9



| | País | Empresa | Extensão da Rede | Website |
|---|---------------------|--|---|--|
|  | Áustria | ÖBB Infrastruktur Betrieb AG | 5.672 km | www.oebb.at |
|  | Áustria / Hungria | RAABERBAHN / GYSEV | 188 km | www.raaberbahn.at www.gysev.hu |
|  | Bélgica | Infrabel | 3.521 km | www.infrabel.be |
|  | Bulgária | National Railway Infrastructure Company (NRIC) | 7.349 km | www.rail-infra.bg |
|  | República Checa | Ceské dráhy, a.s. (CD) | 9.499 km | www.cd.cz |
|  | Dinamarca | Banedanmark | 2.300 km | www.banedanmark.dk |
|  | Finlândia | Ratahallintokeskus (RHK) | 5.741 km | www.rhk.fi |
|  | França | Réseau Ferré de France (RFF) | 29.000 km | www.rff.fr |
|  | França | Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) | - | www.sncf.fr |
|  | França / Inglaterra | Eurotunnel | 100 km | www.eurotunnel.com |
|  | Alemanha | DB Netz AG | 34,718 km | www.db.de/track-infrastructure |
|  | Alemanha / Suécia | Scandlines Deutschland GmbH | Barcos de comprimento entre 600 a 1.000 m | www.scandlines.de |
|  | Grécia | Chemins de fer Hélieniques/ Hellenic Railways (CH-OSE) | 2.383 km | www.ose.gr |

| | País | Empresa | Extensão da Rede | Website |
|---|--------------|---|------------------|--|
|  | Grã-Bretanha | Network Rail | 30.000 km | www.networkrail.co.uk |
|  | Hungria | Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE) | 7.885 km | www.vpe.hu |
|  | Itália | Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) | 22.000 km | www.rfi.it |
|  | Luxemburgo | Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) | 275 km | www.railinfra.lu |
|  | Holanda | ProRail B.V. | 2.800 km | www.prorail.nl |
|  | Noruega | Jernbaneverket (JBV) | 4.077 km | www.jernbaneverket.no |
|  | Polónia | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP-PLK) | 19.435 km | www.plk-sa.pl |
|  | Portugal | Rede Ferroviária Nacional E.P. (REFER) | 2.601 km | www.refer.pt |
|  | Roménia | Compania Nationala De Cai Ferate S.A. (CFR) | 11.000 km | www.cfr.ro |
|  | Eslováquia | Železnice Slovenskej Republiky (ZSR) | 3.662 km | www.zsr.sk |
|  | Espanha | Administrador de Infraestructuras Ferroviárias (ADIF) | 13.118 km | www.adif.es |
|  | Suécia | Banverket, Swedish National Rail Administration (BV) | 12.000 km | www.banverket.se |
|  | Suiça | Swiss Federal Railways SBB-Infrastructure (SBB CFF FFS) | 2.982 km | www.sbb.ch |
|  | Suiça | BLS Lötschbergbahn AG (BLS) | 237 km | www.bls.ch |
|  | Suiça | Trasse Schweiz AG / Swiss Train Paths Ltd | - | www.train-paths.ch |