

## Directório da Rede Ferroviária Portuguesa 2005



13 de Outubro de 2004

## Índice

<b>1</b>	<b>INFORMAÇÕES GERAIS</b>	<b>6</b>
1.1	INTRODUÇÃO	6
1.2	OBJECTIVO	6
1.3	ENQUADRAMENTO LEGAL	6
1.4	ESTATUTO LEGAL	7
1.4.1	<i>Direito de recurso e de queixa</i>	7
1.5	ESTRUTURA	7
1.6	VALIDADE E ALTERAÇÕES	8
1.7	DISTRIBUIÇÃO	8
1.8	CONTACTOS	9
1.8.1	<i>One-Stop Shop (OSS)</i>	9
1.9	GLOSSÁRIO	11
<b>2</b>	<b>CONDIÇÕES DE ACESSO</b>	<b>12</b>
2.1	ENQUADRAMENTO LEGAL	12
2.2	CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO	12
2.2.1	<i>Licenças</i>	12
2.2.2	<i>Direitos de acesso e trânsito</i>	12
2.2.3	<i>Certificado de Segurança</i>	13
2.2.4	<i>Seguro</i>	14
2.3	CONDIÇÕES COMERCIAIS GERAIS	15
2.4	PROCESSO DE ACEITAÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE	15
2.5	PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DO PESSOAL	15
<b>3</b>	<b>A INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA</b>	<b>16</b>
3.1	DEFINIÇÃO	16
3.2	DESCRIÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA	16
3.2.1	<i>Identificação geográfica</i>	17
3.2.2	<i>Características físicas</i>	17
3.2.3	<i>Controlo de Tráfego e Sistemas de Segurança</i>	18
3.3	RESTRICÇÕES À CIRCULAÇÃO	18
3.3.1	<i>Transporte de Matérias Perigosas</i>	18
3.3.2	<i>Restrições Ambientais</i>	18
3.3.2.1	<i>Ruído</i>	18
3.3.3	<i>Restrições em túneis</i>	18
3.3.4	<i>Restrições em Pontes</i>	19
3.3.4.1	<i>Ponte 25 de Abril</i>	19
3.3.5	<i>Outras restrições</i>	19
3.4	INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS, PORTOS E TERMINAIS DE MERCADORIAS	19

4	REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE.....	20
4.1	ENQUADRAMENTO LEGAL .....	20
4.2	DESCRIÇÃO DO PROCESSO .....	20
4.2.1	<i>Entidades relevantes</i> .....	20
4.2.2	<i>Candidatos</i> .....	20
4.2.3	<i>Contactos</i> .....	21
4.2.4	<i>Formato dos documentos</i> .....	21
4.2.4.1	Pedidos de Canais Horários .....	21
4.2.4.2	Horário Técnico.....	22
4.2.5	<i>Tipos de Processos de Repartição de Capacidade</i> .....	22
4.2.5.1	Horário Técnico de 2005 .....	23
4.2.5.2	Pedidos com impacto significativo na estrutura do horário .....	23
4.2.5.3	Pedidos com impacto reduzido na estrutura do horário .....	24
4.2.5.4	Pedidos Pontuais.....	24
4.3	CALENDARIZAÇÃO DOS PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS E DO PROCESSO DE AFECTAÇÃO .....	25
4.3.1	<i>Horário Técnico de 2005</i> .....	25
4.3.2	<i>Pedidos com impacto significativo na estrutura do horário</i> .....	25
4.3.3	<i>Pedidos com impacto reduzido na estrutura do horário</i> .....	26
4.3.4	<i>Pedidos Pontuais</i> .....	26
4.4	PROCESSO DE AFECTAÇÃO.....	26
4.4.1	<i>Planificação</i> .....	26
4.4.2	<i>Princípios de Resolução de Incompatibilidades</i> .....	28
4.4.3	<i>Zonas Congestionadas</i> .....	28
4.4.3.1	Definição .....	28
4.4.3.2	Afectação de Capacidade em Zonas Congestionadas .....	28
4.4.3.3	Regras de Prioridade a aplicar em Zonas Congestionadas.....	28
4.4.4	<i>Condicionamentos devido a “eclipses” de Estações</i> .....	30
4.5	AFECTAÇÃO DE CAPACIDADE PARA MANUTENÇÃO OU MODERNIZAÇÃO .....	30
4.5.1	<i>Afectação de capacidade para manutenção</i> .....	31
4.5.2	<i>Afectação de capacidade para modernização</i> .....	32
4.6	DISPOSIÇÕES A APLICAR EM CASO DE NÃO UTILIZAÇÃO DA CAPACIDADE.....	33
4.7	TRANSPORTES EXCEPCIONAIS E MATÉRIAS PERIGOSAS.....	33
4.7.1	<i>Transportes Excepcionais</i> .....	33
4.7.2	<i>Transporte de Matérias Perigosas</i> .....	33
4.8	MEDIDAS ESPECIAIS A ADOPTAR EM CASO DE PERTURBAÇÃO .....	33
4.8.1	<i>Problemas Imprevistos que requeiram acção imediata</i> .....	33
4.8.2	<i>Problemas Imprevistos que permitem acção programada</i> .....	34
4.8.3	<i>Regulação Operacional</i> .....	35
5	SERVIÇOS.....	36
5.1	ENQUADRAMENTO LEGAL .....	36

5.2	SERVIÇOS ESSENCIAIS .....	36
5.2.1	<i>Pacote Mínimo de Acesso</i> .....	36
5.2.2	<i>Acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços</i> .....	37
5.3	SERVIÇOS ADICIONAIS .....	37
5.4	SERVIÇOS AUXILIARES .....	38
6	TARIFAÇÃO .....	39
6.1	ENQUADRAMENTO LEGAL.....	39
6.2	SISTEMA DE TARIFAÇÃO.....	39
6.3	TARIFAS .....	40
6.3.1	<i>Tarifas respeitantes aos serviços essenciais</i> .....	40
6.3.1.1	Tarifas base.....	40
6.3.1.2	Tarifas suplementares .....	42
6.3.2	<i>Tarifas respeitantes aos serviços adicionais</i> .....	42
6.3.2.1	Energia de tracção.....	42
6.3.2.2	Manobras .....	42
6.3.2.3	Estacionamento de material circulante.....	42
6.3.2.4	Utilização de linhas não afectas à circulação para operações ferroviárias .....	43
6.3.2.5	Utilização de Estações e Apeadeiros .....	44
6.3.3	<i>Tarifas respeitantes aos serviços auxiliares</i> .....	46
6.3.4	<i>Outras tarifas</i> .....	46
6.4	PROCESSOS DE FACTURAÇÃO.....	46
ANEXOS.....		47
	Anexo 1 - Linhas e Ramais em Exploração .....	48
	Anexo 2 - Tipologia das Vias e Distâncias .....	49
	Anexo 3 - Tipos de Bitola.....	50
	Anexo 4 - Gabaritos .....	51
	Anexo 4-A - Contornos Cinemáticos.....	52
	Anexo 5 - Cargas Máximas.....	53
	Anexo 6 - Tipos de Cantonamento.....	54
	Anexo 7 - Sistemas de Controlo de Velocidade.....	55
	Anexo 8 - Rádio Solo - Comboio.....	56
	Anexo 9 - Troços de Linha Electrificada .....	57
	Anexo 10 – Quadro resumo das características da infra-estrutura .....	58
	Anexo 11 – Linhas de Circulação em Estações .....	59
	Anexo 12 - Localização das Instalações de Serviços, Portos e Terminais de Mercadorias.....	65
	Anexo 13 – Alterações à Tabela de Velocidades Máximas .....	69
	Anexo 14 - Principais intervenções programadas .....	71
	Anexo 15 – Restrições em Estações e Margens Suplementares.....	73
	Anexo 16 - Períodos consignados à Manutenção (Zonas Azuis) .....	74
	Anexo 17 - Formato dos Pedidos de Canais Horários.....	80
	Anexo 18 – Classificação de Estações e Apeadeiros de acordo com a sua utilização.....	81
	Anexo 19 – Preços de mão de obra.....	84



---

Anexo 20 – Legislação Portuguesa relevante.....	85
Anexo 21 - Glossário .....	86

## 1 Informações Gerais

### 1.1 Introdução

A REFER, ao abrigo do Decreto-Lei nº 104/97 tem por atribuição a gestão da rede ferroviária nacional, nas suas vertentes de construção, conservação, preservação do património, gestão da capacidade, gestão da circulação e da segurança, tendo por objectivo a disponibilização ao mercado de uma rede ferroviária fiável e de qualidade, na perspectiva da optimização do serviço ao cliente.

Na estrutura organizacional da REFER, é à Direcção de Exploração que compete a ligação às empresas de transporte ferroviário e ao mercado em geral, tendo por missão a disponibilização de um serviço integral de atribuição de canais adaptado às suas expectativas e de acordo com critérios imparciais e transparentes. Para garantir essa missão a Direcção de Exploração assegura o relacionamento comercial com as empresas de transporte ferroviário, realiza e coordena o processo de repartição de capacidade e gere o comando e controlo da circulação ferroviária.

### 1.2 Objectivo

Em cumprimento das disposições do Decreto-Lei nº 270/2003, o Directório da Rede visa 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.

### 1.3 Enquadramento legal

O Directório da Rede foi produzido em consonância com a legislação portuguesa em vigor que enquadra a actividade do transporte ferroviário.

Como referência, os principais documentos legais em vigor são indicados no Anexo 20.

As empresas de transporte ferroviário são ainda 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 INTF.

As empresas de transporte ferroviário podem ainda estar sujeitas a obrigações decorrentes de outra legislação aplicável, nacional ou internacional, que eventualmente não se encontre aqui identificada.

#### **1.4 Estatuto Legal**

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.

No entanto, a REFER não assume responsabilidade relativamente a erros de impressão no Directório da Rede.

Na eventualidade de se verificarem divergências entre matérias constantes no Directório da Rede e a legislação em vigor, esta prevalece.

##### **1.4.1 Direito de recurso e de queixa**

Qualquer discordância relativa ao Directório da Rede, aos critérios nele incluídos, ou ao nível ou estrutura das tarifas, pode ser sujeita pelos interessados à apreciação do INTF, por via de recurso.

Qualquer interessado que considere ser alvo de tratamento injusto ou discriminatório em matéria de atribuição de canais horários, incluindo decisão de pedidos pontuais, pode recorrer junto do INTF das decisões da REFER.

Todos os recursos são apresentados junto da REFER, com conhecimento ao INTF. Relativamente a qualquer recurso recebido, a REFER procede à elaboração da resposta que ao caso caiba e à sua remissão ao INTF.

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, em matéria objecto do Directório da Rede, têm o direito de apresentar queixa ao INTF.

#### **1.5 Estrutura**

A estrutura do Directório da Rede segue o formato comum adoptado por diversas empresas gestoras de infra-estrutura, em particular as integrantes da organização

RailNetEurope. O propósito é a facilitação do processo de consulta por parte das Empresas de Transporte Ferroviário que pretendam analisar serviços ferroviários internacionais.

A REFER pode contudo determinar ajustamentos à presente estrutura, independentemente do formato adoptado no seio da RailNetEurope.

### **1.6 Validade e Alterações**

O Directório da Rede 2005 aplica-se durante o período de validade do Horário 2005 e todas as fases precedentes de repartição de capacidade. O Horário Técnico de 2005 compreende o período entre as zero horas de 12 de Dezembro de 2004 e as vinte e quatro horas de 10 de Dezembro de 2005.

O Directório da Rede reflecte a legislação e regulamentos em vigor em 30 de Setembro de 2004, mas não contempla as disposições da legislação e regulamentos que se encontram em fase de preparação. No entanto, toda a regulamentação e documentação técnica que entre em vigor após esta data será aplicável. A REFER procede ao envio regular da regulamentação e documentação técnica aos interessados.

A informação acerca da infra-estrutura, contida neste Directório da Rede, baseia-se no conhecimento em 30 de Setembro de 2004 relativamente à situação prevista para o período de duração do Horário 2005.

Entre 30 de Setembro de 2004 e 10 de Dezembro de 2005 (final do Horário 2005), quaisquer alterações importantes na informação contida no Directório da Rede 2005, corresponderão à publicação pela REFER de adendas, após consulta prévia às partes interessadas, nomeadamente às empresas de transporte ferroviário. Estes documentos serão colocados no website da REFER.

### **1.7 Distribuição**

O Directório da Rede, na versão em língua Portuguesa ou Inglesa, pode ser solicitado à REFER em formato electrónico, encontrando-se também disponível no website da REFER:

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

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

Em caso de divergência entre a versão Portuguesa e Inglesa do Directório da Rede, prevalece a primeira.

## 1.8 Contactos

A pedido, a REFER poderá prestar esclarecimentos ou fornecer informação suplementar relativamente às matérias contidas neste Directório da Rede. Para o efeito, deverão ser utilizados os seguintes contactos:

### REFER E.P.

Direcção de Exploração / Gestão de Contratos Comerciais

Estação de Santa Apolónia

1100-105 Lisboa / Portugal

Telefones: +351 21 1022723; +351 21 1022593 ; +351 21 1022000 (Geral)

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

Fax: +351 21 1022664

Email: [comercial@mail.refer.pt](mailto:comercial@mail.refer.pt)

Website: [www.refer.pt](http://www.refer.pt)

### 1.8.1 One-Stop Shop (OSS)

Desde 2002, a REFER integra a RailNetEurope (RNE). A RNE é uma organização de 23 gestores de infra-estrutura ferroviária que cooperam entre si com vista à facilitação do tráfego trans-fronteiriço.

As seguintes empresas são membros da RNE (em Setembro de 2004):

- Banestyrelsen (Dinamarca)
- Banverket (Suécia)
- BLS Lötschbergbahn AG (Suíça)
- Chemins de fer Hélieniques / Hellenic Railways (Grécia)
- DB Netz AG (Alemanha)
- Jernbaneverket (Noruega)
- Österreichische Bundesbahnen (Austria)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. / Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Austria/ Hungria)
- ProRail (Holanda)
- Network Rail (Grã-Bretanha)
- Ratahallintokeskus (Finlandia)
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Espanha)
- REFER, Rede Ferroviária Nacional, E.P. (Portugal)



- Réseau Ferré de France & Société Nationale des Chemins de fer Français (França)
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (Italia)
- Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de Fer Fédéraux suisses / Ferrovie Federali Svizzere (Suiça)
- Société Nationale des Chemins de fer Belges / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (Belgica)
- Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxemburgo)
- Eurotunnel (França / Grã-Bretanha)
- Železnice Slovenskej republiky (Eslováquia)
- Scandlines (Alemanha / Suécia)
- Ceske Drahy (República Checa)
- Polskie Koleje Panstwowe (Polónia)

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 quaisquer questões a eles respeitantes.

No âmbito da RNE, os gestores de infra-estrutura estabeleceram uma organização comum de marketing e vendas para os canais ferroviários internacionais, designada de 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.

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.

O gestor de infra-estrutura contactado é designadamente responsável por:

- prestar apoio ao cliente e informação sobre os serviços fornecidos pelas empresas gestoras de infra-estrutura
- fornecer toda a informação necessária para obtenção de acesso e utilização da infra-estrutura em qualquer das infra-estruturas da RNE
- tratar os pedidos para qualquer canal internacional dentro da RNE
- garantir que os pedidos para o próximo período Horário sejam devidamente considerados no processo anual do Forum Train Europe

- disponibilizar oferta de canais para percursos internacionais completos
- finalizar contratos de acesso
- prestar apoio ao cliente nos processos de facturação e pagamento

Encontra-se em curso a organização do sistema OSS da REFER, devendo para este efeito serem utilizados os contactos da Direcção de Gestão de Contratos Comerciais indicados neste capítulo.

### **1.9 Glossário**

No Anexo 21 apresenta-se o Glossário de termos técnicos utilizado neste Directório da Rede.

## 2 Condições de Acesso

### 2.1 *Enquadramento Legal*

O Decreto-Lei 270/2003 estabelece as condições gerais de acesso à infra-estrutura.

Destaca-se em matéria de Licenciamento e Certificação de Segurança, a aplicação do regime transitório previsto no artigo 82º do Decreto-Lei 270/2003.

### 2.2 *Condições Gerais de Acesso*

#### 2.2.1 **Licenças**

As empresas estabelecidas em Portugal, que explorem ou pretendam explorar serviços de transporte ferroviário, devem ser titulares de uma licença de acesso à actividade, emitida pela entidade competente, que é o INTF, nos termos da Portaria nº 168/2004.

As licenças validamente emitidas por outros Estados membros da União Europeia, relativamente às empresas de transporte ferroviário neles estabelecidas, são válidas em território nacional, conferindo os mesmos direitos que as emitidas pelo INTF para empresas estabelecidas em Portugal, nos termos da Directiva nº 95/18/CE, do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, alterada pela Directiva nº 2001/13/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001.

#### 2.2.2 **Direitos de acesso e trânsito**

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, para prestação do serviço de transporte ferroviário de mercadorias no território nacional, as empresas nacionais de transporte ferroviário.

Têm direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional, para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional, os agrupamentos internacionais cuja composição integre uma empresa estabelecida em Portugal.

Têm direito de trânsito na infra-estrutura ferroviária de qualquer Estado membro da União Europeia os agrupamentos internacionais, para a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional entre Estados membros em que se encontrem estabelecidas as empresas que os constituam.

Têm direito de acesso à infra-estrutura ferroviária nacional, para prestação de serviços de transporte combinado internacional de mercadorias, as empresas de transporte ferroviário estabelecidas em qualquer Estado membro da União Europeia.

Podem ter direito de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional, em condições equitativas, as empresas de transporte ferroviário estabelecidas em qualquer Estado membro da União Europeia, para prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de mercadorias. Até 15 de Março de 2008, este direito restringe-se à parte da infra-estrutura ferroviária nacional que integra a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias. Sobre a parte da infra-estrutura ferroviária nacional que integra a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias, ver o Anexo II do Decreto-Lei nº 270/2003.

O exercício dos direitos de acesso e trânsito aqui referidos depende da celebração, com a REFER, de acordo escrito, sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras, para regular as questões de controlo e de segurança do tráfego relativas a esse transporte, como se refere no ponto 2.3 infra.

### 2.2.3 Certificado de Segurança

A utilização da infra-estrutura ferroviária depende ainda da titularidade de um certificado de segurança válido, emitido pelo INTF, nos termos da Portaria nº 167/2004.

Os certificados de segurança são emitidos para cada tipo de serviço e em função das características tecnológicas da parte da rede em que se desenvolve o mesmo, podendo ser emitidos certificados de segurança para itinerários específicos.

Os certificados de segurança são emitidos às empresas de transporte ferroviário que, cumulativamente:

- a) Demonstrem que o pessoal necessário à realização do transporte, incluindo o pessoal responsável pela condução, pelo acompanhamento da condução, pela preparação e ensaio de composições, pela inspecção do material circulante em trânsito, pela manobra de comboios e pela segurança do transporte de mercadorias

- perigosas, é competente e se encontra, quando necessário, devidamente credenciado para o exercício das suas funções nos serviços ou operações a realizar;
- b) Demonstrem que cada unidade de material circulante a utilizar se encontra autorizada para circular na infra-estrutura onde os serviços ou operações se realizarão, quando essa autorização seja requerida;
  - c) Demonstrem possuir um sistema de gestão de segurança adequado aos serviços ou operações e ao itinerário a adoptar, incluindo procedimentos para situações de emergência compatíveis com os que vigoram na infra-estrutura a utilizar;
  - d) Demonstrem que a gestão dos serviços ou operações a efectuar, incluindo procedimentos relativos à vigilância em serviço do material circulante em trânsito, pelas manobras dos comboios, segurança do transporte de mercadorias perigosas, procedimentos para o pessoal da condução e de acompanhamento, procedimentos para formação de composições, ensaios e verificações antes da partida, é adequada aos itinerários a adoptar;
  - e) Identifiquem as regras nacionais aplicáveis aos serviços ou operações a realizar, ao pessoal e ao material circulante, e descrevam como o seu cumprimento é assegurado pelo Sistema de Gestão da Segurança;
  - f) Demonstrem que cumprem as regras legais e regulamentares em matéria de segurança aplicáveis ao pessoal, ao material circulante e à sua organização interna, incluindo as regras relativas à formação do pessoal incumbido da condução e do acompanhamento dos comboios.

Os pedidos relativos a certificados de segurança são apresentados junto da REFER, que os remete ao INTF, acompanhados de parecer quanto ao cumprimento do disposto nas alíneas c), d), e) e f) acima.

#### 2.2.4 Seguro

Os riscos decorrentes da actividade das empresas de transporte ferroviário e, 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.

O capital seguro do seguro 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, fixadas por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

As empresas de transporte ferroviário deverão obter documento relativo ao seguro de responsabilidade civil previsto na Portaria nº 168/2004.

### ***2.3 Condições Comerciais Gerais***

O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infra-estrutura ferroviária nacional depende da celebração, com a REFER, em condições equitativas e não discriminatórias, dos acordos, públicos ou privados, na forma de Contratos de Acesso, sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras, necessários para regular as questões de controlo e de segurança do tráfego relativas a esse transporte.

### ***2.4 Processo de aceitação do material circulante***

Para obtenção de autorização de circulação na infra-estrutura da REFER, os veículos necessitam de satisfazer todos os requisitos técnicos de compatibilidade com a infra-estrutura, além de outros requisitos definidos pelo INTF, de acordo com o normativo legal, regulamentar e técnico existente.

### ***2.5 Processo de certificação do pessoal***

Constituindo um elemento indispensável à concessão de autorização de circulação na infra-estrutura da REFER, o processo de certificação do pessoal é matéria da competência específica do INTF, pelo que informações sobre este processo deverão ser obtidos junto dessa entidade.

### 3 A Infra-estrutura Ferroviária

#### 3.1 Definição

O Directório da Rede diz respeito à rede gerida pela REFER que se encontra aberta ao tráfego ferroviário.

Consideram-se, no entanto, excluídos do âmbito de aplicação do presente Directório, as redes autónomas constantes do anexo I do Decreto Lei nº 270/2003.

A rede ferroviária aberta à exploração e as quatro ligações à rede ferroviária internacional, são representadas no Anexo 1.

#### 3.2 Descrição da Infra-estrutura

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

Com o objectivo de apresentar a informação da infra-estrutura de uma forma estruturada, as respectivas características foram organizadas de acordo com vários domínios funcionais.

Complementarmente, sob a indicação "Outra informação disponível", o Directório da Rede enuncia ainda os elementos de caracterização detalhada de troços de linhas e estações, os quais serão disponibilizados a pedido contra o pagamento de uma quantia correspondente ao custo de publicação.

Nos mapas devem considerar-se excluídas as redes autónomas constantes do Anexo 1 ao Decreto Lei 270/2003.

Os mapas apresentados nos anexos 1 a 9 e o quadro de síntese constante do Anexo 10, dizem respeito às condições que se prevêem verificar durante o período de vigência do Horário 2005.

### 3.2.1 Identificação geográfica

O Anexo 1 contém um mapa de linhas e ramais em exploração com:

- identificação das linhas, ramais e concordâncias
- principais estações
- ligações internacionais

O Anexo 2 contém um mapa da tipologia de vias e distâncias, com indicação de:

- troços de via única, dupla e múltipla
- distâncias entre pontos notáveis da rede

### 3.2.2 Características físicas

O Anexo 3 contém um 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 um mapa dos Gabaritos a respeitar nas linhas, especificando-se no Anexo 4-A os contornos cinemáticos segundo a ficha UIC 506 e as especificações particulares da rede Portuguesa.

A circulação de material circulante que exceda os valores indicados no Anexo 4, será analisada pela REFER caso a caso.

No Anexo 5 é apresentado um mapa com as cargas máximas admissíveis a respeitar na rede, de acordo com a ficha UIC 700-0.

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

*Outra informação disponível:*

- Por Linha, o traçado em planta e o perfil longitudinal
- Localização das Subestações
- Localização das zonas neutras

No Anexo 13 estão indicados os novos valores das velocidades máximas a implementar para a vigência do Directório de Rede.

### 3.2.3 Controlo de Tráfego e Sistemas de Segurança

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

*Outra informação disponível:*

- Instruções Técnicas de Sinalização por troços da rede
- Por Linha, a localização dos principais sinais

No Anexo 7 é apresentado um mapa com a cobertura dos sistemas de controlo de velocidade.

No Anexo 8 é apresentado um mapa com a cobertura do sistema de Rádio Solo – Comboio.

### 3.3 Restrições à Circulação

A utilização da infra-estrutura pode ser condicionada por normas impostas à REFER ou por esta definidas. As mais importantes restrições são descritas abaixo.

#### 3.3.1 Transporte de Matérias Perigosas

Aplicam-se as disposições do Decreto-Lei nº 227-C/2000, da Portaria n.º 1455/2001 e a IET 13, relativas ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas.

#### 3.3.2 Restrições Ambientais

##### 3.3.2.1 Ruído

Aplicam-se as disposições do Decreto-Lei nº 292/2000, de 14 de Novembro, relativo ao ruído.

##### 3.3.3 Restrições em túneis

Nenhuma restrição especial a referir.

### 3.3.4 Restrições em Pontes

#### 3.3.4.1 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 25 de Abril
- 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:
  - 1480 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 rebocado é de 285 metros
- 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

#### 3.3.5 Outras restrições

A execução de obras de modernização, intervenções de manutenção e ainda a existência de eclipses em estações, podem implicar diversos tipos de restrições ao tráfego ferroviário. No capítulo 4 deste documento, são tratadas essas matérias.

### 3.4 Instalações de Serviços, Portos e Terminais de Mercadorias

No Anexo 12 é apresentado um quadro com a localização dos locais onde a REFER disponibiliza a prestação dos principais serviços adicionais e auxiliares, bem como de Portos e principais Terminais de Mercadorias.

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



## 4 Repartição de Capacidade

### 4.1 *Enquadramento Legal*

Conforme o capítulo 1.3 deste documento e em particular a Secção V do Capítulo IV do Decreto-Lei nº 270/2003.

### 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.

#### 4.2.2 Candidatos

Podem candidatar-se a atribuição de capacidade as empresas e os agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário que se encontrem na situação definida no capítulo 2 deste documento.

Podem ser candidatos "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".

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 de 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.

#### 4.2.3 Contactos

Para efeitos do Processo de Repartição de Capacidade, os Candidatos devem formalmente indicar a lista de interlocutores com poder de representação no processo de repartição de capacidade e respectivos contactos.

#### 4.2.4 Formato dos documentos

##### 4.2.4.1 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
- Gráfico da rotação do material circulante

No Anexo 17 apresenta-se o modelo sugerido para apresentação dos pedidos de canais horários, podendo também ser recebidos electronicamente através da aplicação e-Viriato da REFER.

#### 4.2.4.2 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
- Acréscimos de tempo da marcha base, necessários para compensar os efeitos dos trabalhos correntes de conservação e as variáveis aleatórias do tempo de percurso (margens de regularidade). As variáveis aleatórias 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
- 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 (margens suplementares)
- Indicações especiais, nomeadamente ultrapassagens e cruzamentos; percursos de via única, dupla ou múltipla

É da responsabilidade exclusiva das empresas de transporte ferroviário a publicação dos Horários Comerciais destinados aos passageiros.

#### 4.2.5 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.

#### 4.2.5.1 Horário Técnico de 2005

A elaboração e aprovação do Horário Técnico de 2005, que antecede a sua entrada em vigor, constitui o principal processo de repartição de capacidade.

No sentido da eficiência global do sistema ferroviário e da satisfação dos Operadores, os Candidatos deverão 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.

O Horário Técnico de 2005 compreende o período entre as zero horas de 12 de Dezembro de 2004 e as vinte e quatro horas de 10 de Dezembro de 2005.

#### 4.2.5.2 Pedidos com impacto significativo na estrutura do horário

É permitido aos Candidatos solicitar alterações com impacto significativo no Horário Técnico de 2005, para efeitos de ajustamento a situações imprevistas ou incontroláveis quando da produção original do Horário Técnico de 2005. De acordo com o Artigo 37º do Decreto Lei 270/2003, qualquer alteração ou ajustamento significativo do horário após o Inverno, terá preferencialmente lugar à meia-noite do último sábado de Junho, podendo contudo outras datas ser decididas.

Por "impacto 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 (exemplo de um impacto 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 poderão 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.

#### 4.2.5.3 Pedidos com impacto reduzido na estrutura do horário

Para fazer face a situações imprevistas ou incontroláveis que tenham impacto reduzido na estrutura do Horário Técnico de 2005, é permitido aos Candidatos apresentarem novos pedidos de canais horários.

Por "impacto 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 impacto reduzido: o somatório de pedidos de um Candidato para datas de entrada em vigor entre 1 de Junho e 30 de Junho que não afectem mais de 50 canais não cadenciados ou 100 canais cadenciados).

Os princípios do processo de repartição de capacidade são os mesmos do caso das alterações com impacto significativo, sendo, no entanto, a duração mínima do processo de 35 dias.

Estes pedidos de canais horários não poderão 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.

#### 4.2.5.4 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 poderão 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 2005

A elaboração do Horário Técnico de 2005 tem as seguintes fases fundamentais:

Entidade	Fase	Datas Limite
<b>Candidatos</b>	Entrega dos pedidos de canais horários	1-Out-2004
<b>REFER</b>	Estudo Preliminar do Horário e início do processo de coordenação	30-Out-2004
<b>REFER &amp; Candidatos</b>	Conclusão do processo de Coordenação	12-Nov-2004
<b>REFER</b>	Entrega aos Candidatos do Horário Técnico	22-Nov-2004
<b>Candidatos</b>	Comunicação da aceitação do Projecto de Horário Técnico	27-Nov-2004
<b>REFER &amp; Candidatos</b>	Entrada em vigor do Horário Técnico	12-Dez-2004

#### 4.3.2 Pedidos com impacto 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	Datas Limite *
<b>Candidatos</b>	Entrega dos pedidos de canais horários	90 dias
<b>REFER</b>	Estudo Preliminar do Horário e início do processo de coordenação	60 dias
<b>REFER &amp; Candidatos</b>	Conclusão do processo de Coordenação	30 dias
<b>REFER</b>	Entrega aos Candidatos do Projecto de Horário Técnico	20 dias
<b>Candidatos</b>	Comunicação da aceitação do Projecto de Horário Técnico	15 dias
<b>REFER &amp; Candidatos</b>	Entrada em vigor do Horário Técnico	Dia 0

\* contadas como antecedência 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 impacto reduzido na estrutura do horário

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

Entidade	Fase	Datas Limite *
<b>Candidatos</b>	Entrega dos pedidos de canais horários	35 dias
<b>REFER</b>	Estudo Preliminar do Horário e início do Processo de Coordenação	25 dias
<b>REFER &amp; Candidatos</b>	Conclusão do Processo de Coordenação	15 dias
<b>REFER</b>	Entrega aos Candidatos do Projecto de Horário Técnico	10 dias
<b>Candidatos</b>	Comunicação da aceitação do Projecto de Horário Técnico	7 dias
<b>REFER &amp; Candidatos</b>	Entrada em vigor do Horário Técnico	Dia 0

\* contadas como antecedência 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 serão 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 2005.

Os pedidos de canais horários realizados após o estabelecimento do Horário Técnico de 2005 não poderão 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 irá introduzir no seu sistema de estudo e produção de horários a informação completa sobre todos

os canais solicitados assim como todos as condicionantes impostas pela gestão e manutenção da infra-estrutura.

Do processo de modelação e de avaliação, poderão 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 poderão ser 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 poderá ainda propor ajustamentos, com base em avaliações de optimização da capacidade, sujeitas a aceitação por parte dos Candidatos.

Nestes casos, a REFER iniciará um processo de coordenação que terá por objectivo a boa colaboração entre a REFER e 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 será conduzido pela REFER que, para o efeito, definirá 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 aplicará os princípios de resolução de incompatibilidades definidos neste documento, salvo tratando-se de um troço de Infra-estrutura congestionada em que se aplicam as regras definidas para esses casos.

A planificação conclui-se com a entrega aos Candidatos do Projecto de Horário Técnico.

Os Candidatos devem subsequentemente, nos prazos definidos, comunicar a sua aceitação total ou parcial do Projecto de Horário Técnico correspondente aos pedidos realizados.



#### 4.4.2 Princípios de Resolução de Incompatibilidades

Na eventualidade de, findo o Processo de Coordenação, não ser possível a resolução total de incompatibilidades por essa via, a REFER decidirá sobre os casos em aberto 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 declarará imediatamente o elemento de infra-estrutura em causa «Zona Congestionada», comunicando esse facto ao INTF.

##### 4.4.3.2 Afectação de Capacidade em Zonas Congestionadas

Sempre que for necessário proceder a selecção de canais (rejeitando outros canais), adoptar-se-ão as regras de prioridade definidas neste documento.

Mesmo nas Zonas Congestionadas, a REFER poderá 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

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

O direito de prioridade resultante dos níveis de selecção referidos 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 poderá 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 tenha permitido concluir o processo de selecção, aplicam-se 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 20h00) manter-se-á 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
	16:30-20:00	1	3	2	4	5	6	7	8
	20:00-24:00	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, aplicam-se 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 Kms 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 consagrados no Decreto-Lei nº 270/2003, 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 vulgarmente por “eclipses”.

Com a entrega do Horário Técnico de 2005, a REFER apresentará em paralelo a lista das estações em eclipse, que só poderá ser alterada no âmbito de uma alteração ao Horário ou de um pedido pontual.

#### **4.5 Afecção de Capacidade para Manutenção ou Modernização**

Para assegurar os níveis de qualidade, segurança, fiabilidade e desenvolvimento da infra-estrutura, a REFER necessita de reservar 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 Afectação de capacidade para manutenção

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

Estes períodos de tempo são designados de "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.

- 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 no Anexo 16, num quadro que teve por base o Horário de 2004.

Para o estabelecimento do Horário anual, os condicionamentos devem ser 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 publicará a matriz final das zonas azuis que se manterão válidas durante o seu período de vigência.

Tendo em conta que os períodos indicados não serão, por regra, utilizados pela REFER durante a duração total do horário, é permitido aos Candidatos apresentar Pedidos de Canais Horários nessas bandas.

Os Pedidos de Canais Horários nestas bandas que forem aceites pela REFER serão considerados "Canais Condicionados", podendo a REFER exercer o direito de prioridade sobre estes períodos, em função das suas necessidades. Estas necessidades, que

poderão implicar a supressão de "Canais Condicionados", serão comunicadas aos Candidatos a quem tenham sido atribuídos "Canais Condicionados", com um mínimo de 8 dias de antecedência, salvo em situações de urgência, para as quais não seja possível garantir o período de carência na informação prestada.

A REFER poderá ainda considerar translações pontuais e temporárias à matriz final das zonas azuis, com o propósito de minimizar a supressão de "Canais Condicionados", desde que não afecte nenhum "Canal não Condicionado" e que o período mínimo de 4 horas seja assegurado.

#### 4.5.2 Afectação 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 14, apresenta-se um quadro com as principais intervenções que se realizarão durante o período de vigência do presente Directório, em resultado desses projectos.

A evolução e a conclusão das intervenções constantes no Anexo 14, serão objecto de comunicação pela REFER com 3 meses de antecedência.

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 15, apresenta-se um quadro com as principais restrições em estações e margens suplementares a considerar na elaboração dos horários.

Nos elementos do Planeamento Anual de Modernização, que podem ser solicitados à REFER, encontram-se estabelecidos os respectivos condicionamentos impostos pela infra-estrutura.

Os pedidos de canais horários que interferirem com o Planeamento Anual de Modernização e que forem aceites pela REFER, podem vir a sofrer ajustamentos ou mesmo supressões em função das necessidades de intervenção da REFER. Estas necessidades serão comunicadas aos Candidatos a quem tenham sido atribuídos os respectivos canais, no mínimo com 3 meses de antecedência, e confirmadas até 6 semanas antes da sua aplicação.

#### ***4.6 Disposições a aplicar em caso de Não Utilização da Capacidade***

Ao abrigo do Artigo 45º do Decreto-Lei nº270/2003, a REFER tem o direito de determinar a retrocessão dos canais horários que, durante um período de um mês, tenham tido uma utilização inferior à quota limiar de 25%.

Ao abrigo do ponto 6 do Artigo 54º do Decreto-Lei nº270/2003, o cancelamento por uma empresa de transporte ferroviário de um canal com uma antecedência inferior a 30 dias, obriga ao pagamento de um suplemento cujo valor se encontra definido no capítulo 6 deste documento.

#### ***4.7 Transportes Excepcionais e Matérias Perigosas***

##### **4.7.1 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.

Um pedido de canal horário para um transporte desta natureza deve ser apresentado com a maior antecedência possível, em virtude da necessária análise e resolução de incompatibilidades que a REFER terá de efectuar.

##### **4.7.2 Transporte de Matérias Perigosas**

Aplicam-se as disposições do Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro (RPF), aprovado pelo Decreto-Lei nº 227-C/2000, de 22 de Setembro.

#### ***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 tomará 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 assumirá a coordenação das actividades e dos recursos necessários para o desimpedimento da mesma, podendo exigir às empresas de transporte ferroviário que coloquem à sua disposição os recursos adequados ao rápido restabelecimento da situação normal, mesmo que estas não sejam as causadoras directa da obstrução.

A REFER compensará financeiramente as empresas de transporte ferroviário pelos custos da disponibilização de recursos adequada ao restabelecimento da normalidade da situação, em termos a acordar casuisticamente, tendo em conta, designadamente, a imputação dos factos causadores da perturbação.

A eventual aplicação de sanções ou compensações, pela perturbação ou interrupção da circulação, que venham a resultar de um regime de melhoria de desempenho, entende-se sempre sem prejuízo da aplicação das normas gerais de responsabilidade civil.

#### **4.8.2 Problemas Imprevistos que permitem acção programada**

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

A REFER prestará 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, devidos a reduções temporárias de velocidade
- Necessidade de cancelamento de canais e disponibilidade de canais alternativos

É permitido às empresas de transporte ferroviário não aceitarem os canais alternativos indicados pela REFER, ficando nessa circunstância os Canais em causa cancelados.

Em todo o caso, a REFER procurará minimizar os impactos na exploração, maximizando a utilização das "Zonas Azuis" e 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 a resoluções de incompatibilidades, a REFER adoptará as medidas que entender mais adequadas à minimização dos impactos negativos, atendendo complementarmente aos Princípios de Resolução de Incompatibilidades em zonas congestionadas estabelecidos neste documento, podendo ser ouvidos os interessados.



## 5 Serviços

### 5.1 *Enquadramento Legal*

Conforme o capítulo 1.3 deste documento e em particular a Secção III do Capítulo IV do Decreto Lei nº 270/2003, 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, compreendendo:

- 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.º do Decreto-Lei nº 270/2003.

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

É incluído o acesso por via férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços, incluindo :

- 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 Serviços Adicionais

Os serviços adicionais a prestar pela REFER serão os seguintes:

- a) Disponibilização de energia eléctrica para tracção nos termos previstos na legislação aplicável à actividade de distribuição e comercialização da mesma;
- b) Manobras;
- c) Estacionamento de material circulante;
- d) Utilização de linhas não afectas à circulação para operações ferroviárias
- e) Utilização de Estações e Apeadeiros

No Anexo 12 estão apresentadas a localização das instalações relativas aos principais serviços adicionais e auxiliares, bem como Portos e principais Terminais de Mercadorias.

Ainda que preste estes serviços, a REFER tem o direito de não o prestar a qualquer Empresa de Transporte Ferroviário se existirem alternativas viáveis e comparáveis no mercado.

#### **5.4 Serviços Auxiliares**

Os serviços auxiliares compreendem os restantes serviços conexos com a actividade de prestação de serviços de transporte ferroviário, nomeadamente:

- a) O acesso à rede de telecomunicações, nos termos constantes de documento específico, que será facultado aos interessados mediante solicitação à REFER;
- b) O fornecimento de informações suplementares, nomeadamente as de natureza comercial;
- c) Análise da compatibilidade dos veículos ferroviários de utilização pelos empreiteiros;
- 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, carga e descarga de porta-automóveis, tratamento comercial de mercadorias e introdução de dados informáticos relativos ao material circulante.

A REFER não é obrigada a prestar estes serviços, mas pode considerar, sem qualquer compromisso, pedidos específicos nesse sentido.

## 6 Tarifação

### 6.1 *Enquadramento legal*

É aplicável o disposto na secção III do capítulo IX do Decreto-Lei 270/2003, de 28 de Outubro, com as adaptações que lhe foram inseridas pelo Decreto-Lei nº 146/2004, de 17 de Junho.

Nos termos do nº 3 do Artº 2º do DL 270/2003, as redes autónomas constantes do Anexo I não são abrangidas por este Directório, sendo objecto de um instrumento contratual.

### 6.2 *Sistema de tarifação*

O Decreto-Lei nº 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei nº 146/2004, contempla a existência de um regime transitório que regula a aplicação de tarifas pela utilização da infra-estrutura no período compreendido entre a data de entrada em vigor desse diploma (2 de Novembro de 2003) e a data de cessação de vigência do Directório da Rede para 2005.

Durante a vigência deste regime, as tarifas de utilização dos serviços essenciais, por comboioXquilómetro (CK), resultam da divisão dos custos directamente imputáveis a cada serviço essencial pelas capacidades utilizáveis, em cada parte da rede onde os serviços podem ser prestados, considerando ainda diferenciações consoante a tipologia dos mesmos serviços. O valor a pagar pelas Empresas de Transporte Ferroviário é o resultante da aplicação das tarifas atrás referidas aos comboiosXquilómetros (CK) efectivamente realizados.

As tarifas são apresentadas por agrupamentos de linhas ou secções de linhas que possuem homogeneidade de atributos técnicos da infra-estrutura ferroviária, intensidade de tráfego e tipologia de serviços prestados.

A diferenciação das tarifas por tipologia de serviços, passageiros e mercadorias, para afectação dos custos directamente imputáveis, teve em atenção a influência das características médias do tráfego suportado na rede, designadamente, a velocidade e a agressividade das cargas por eixo, nos custos de manutenção de via, por modelação da seu efeito em cargas fictícias de acordo com o recomendado pela UIC, para estudos de natureza económica.

A alocação da capacidade utilizável por tipologia de serviço considera o peso relativo que as prestações de exploração, medidas em CK, assumem no horário subjacente ao seu cálculo.

Os custos directamente imputáveis e a capacidade utilizável reportam-se ambos ao mesmo ano base de referência.

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

### **6.3 Tarifas**

#### **6.3.1 Tarifas respeitantes aos serviços essenciais**

##### **6.3.1.1 Tarifas base**

Tarifas para os serviços compreendidos no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, serviços essenciais, por comboioXquilómetro (CK), em aplicação durante o Horário de 2005:

LINHAS	ABRANGÊNCIA	PERCURSO ELECTRIFICADO			PERCURSO NÃO ELECTRIFICADO		
		TARIFAS POR CK (Euros)		Extensão (km)	TARIFAS POR CK (Euros)		Extensão (km)
		PASSAG E MARCHAS	MERCAD		PASSAG E MARCHAS	MERCAD	
MINHO	L.Minho	3,15	3,59	41,6	2,46	3,50	92,8
GUIMARÃES E BRAGA	L.Guimarães+R.Braga	1,23	1,52	30,3+14,9			
LEIXÕES	L.Leixões+C.S.Gemil	1,50	1,90	18,7+3,8			
DOURO	L.Douro	1,23	1,52	37,7	2,87	3,97	125,4
NORTE	L.Norte - até Azambuja + B.Xabregas	1,14	1,33	46,9+1,7			
NORTE	L.Norte - Azambuja / Aveiro + R.Alfarelos + R.Tomar	1,22	1,52	225,9+14,7+14,7			
NORTE	L.Norte -Aveiro / Porto	1,40	1,66	63,3			
BEIRA ALTA	L.Beira Alta	1,57	2,10	201,8			
OESTE	L.Oeste + R.Fig.Foz + C.Verride	2,01	2,35	27,1+0+2,4	1,54	2,20	170,7+50,4+0
BEIRA BAIXA	L.Beira Baixa	1,65	1,99	44,0	1,53	2,20	196,3
LESTE	L.Leste + R.Cáceres				1,12	1,66	140,7+72,4
SINTRA	L.Sintra + C.Sete Rios	1,13	1,38	27,2+3,1			
CINTURA	L.Cintura	2,01	2,41	10,3			
CASCAIS	L.Cascais	1,13	1,57	25,4			
VENDAS NOVAS	L.Vendas Novas + C.Bombel + C.Norte Setil	0,79	0,86	65,5+3,6+1,0	1,25	2,11	4,1+0+0
ALENTEJO	L.Alentejo + L.Évora	1,39	1,55	47,5+0	1,26	1,54	168,4+85,1
SUL	L.Sul - até Praias Sado	1,67	2,14	55,1			
SUL	L.Sul - além Praias Sado + C.Poçoirão + C.Agualva + C.Ág.Moura + C.Funcheira	0,87	1,05	218,1+8,2+2,6+3,9+2,4			
SINES	L.Sines	2,68	3,15	50,8			
ALGARVE	L.Algarve	0,87	1,05	38,1	1,43	2,00	101,4

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

### 6.3.1.2 Tarifas suplementares

- a) O cancelamento por uma empresa de transporte ferroviário de um canal com uma antecedência inferior a 48 horas, obriga ao pagamento de um suplemento de valor igual à respectiva taxa de uso. Exceptuam-se os casos decorrentes de imperativos de regulação de tráfego, geridos ao nível dos Postos de Comando.
- b) O cancelamento por uma empresa de transporte ferroviário de um canal com uma antecedência superior a 48h e até 30 dias, obriga ao pagamento de um suplemento de valor, igual a 75% da taxa de uso correspondente.
- c) O cancelamento por uma empresa de transporte ferroviário de um canal com antecedência superior a 30 dias não será sujeito a qualquer suplemento.

Aos valores a facturar, acrescerá 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

A energia eléctrica de tracção disponibilizada, será integralmente suportada pelos utilizadores, sendo os custos apurados com base no nível real de utilização.

#### 6.3.2.2 Manobras

Os serviços de Manobras, serão objecto de contrato/protocolo a estabelecer para cada caso com a empresa de transporte ferroviário.

Os serviços que envolvam utilização de mão de obra, serão facturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 19.

Os preços de mão de obra indicados no Anexo 19, 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 por períodos superiores a 1 hora é facturado de acordo com a fórmula  $Pe = 10.00 \text{ €} \times C$

Sendo:

$P_e$  – o preço, em Euros, da entrada em estacionamento de um comboio. A este valor acresce o imposto sobre o valor acrescentado

$C$  – contador correspondente ao número de dias de calendário que o comboio se encontra estacionado por cada entrada em estacionamento. Num período de estacionamento, cada passagem horária das 24h00 implica somar uma unidade ao contador C.

entrada em estacionamento – entende-se a entrada individual de um comboio numa linha de uma estação e sua permanência por um período superior a 1 hora. Caso um comboio realize várias entradas em estacionamento num mesmo dia, cada uma será paga de forma independente de acordo com a fórmula acima indicada

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 eventualmente se venha a realizar estacionamento em linhas de circulação, aplicar-se-á a mesma fórmula de preço acima indicada.

No Anexo 11, indicam-se as linhas de circulação nas estações da rede ferroviária.

A determinação do preço 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 linhas não afectas à circulação para operações ferroviárias**

Pelo direito de utilização das linhas, não afectas à circulação, para operações ferroviárias, a REFER cobrará às empresas de transporte ferroviário as seguintes tarifas nas estações referidas:



unidade: Euros

<b>Estações</b>	<b>Tarifa anual</b>
Gaia	110 000
Pampilhosa	110 000
Entroncamento	110 000
Sta. Apolónia / Matinha	60 000
Alfarelos	60 000
Bobadela	60 000
Alcântara Terra / Mar	60 000
Setúbal Mar	60 000
Valença	60 000
Vilar Formoso	60 000

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

Face ao elevado grau de utilização destas estações e tendo por objectivo a simplificação do processo de controlo e facturação de serviços, as tarifas apresentadas correspondem à consideração de um valor médio de utilização das linhas não afectas à circulação, correspondente aos custos de conservação e manutenção das mesmas. Desse modo, nas estações acima indicadas, não será cobrado o serviço de estacionamento de material circulante (6.3.2.3), excepto se o mesmo ocorrer em linhas de circulação.

### 6.3.2.5 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 seguintes tarifas:

unidade: Euros

<b>Tipologia da estação ou apeadeiro</b>	<b>Tarifa anual por estação ou apeadeiro</b>
A	110 000
B	105 000
C	52 000
D	13 000
E	1 000

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

O critério de classificação das Estações e Apeadeiros é resumidamente abaixo apresentado:

Tipologia	Descrição
A	Estações com características de terminal, de grande dimensão, com concentração de vários serviços, bem como das adequadas instalações de apoio ao passageiro. Apresentam um muito elevado fluxo de passageiros assumindo portanto custos de manutenção significativos.
B	Estações essencialmente suburbanas, recentemente remodeladas, de grande dimensão, com adequadas instalações de apoio ao passageiro. Apresentam um muito elevado fluxo de passageiros assumindo portanto custos de manutenção significativos.
C	Estações de média dimensão, a maioria das quais foi alvo de remodelação. Apresentam um significativo fluxo de passageiros.
D	Estações e apeadeiros, geralmente dotados de Edifício de Passageiros. O fluxo de passageiros é limitado.
E	Estações e apeadeiros de pequenas dimensões e com reduzido tráfego de passageiros.

No Anexo 18 apresenta-se a classificação das estações e apeadeiros de acordo com a tipologia indicada.

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

Os custos de manutenção, que não são cobertos pela tarifa de utilização da infraestrutura correspondente aos serviços essenciais, são relativos a limpeza, vigilância, conservação e manutenção, incluindo os consumos de água e energia eléctrica.

De acordo com a tipificação adoptada, foram definidos valores médios de tarifação que respeitam os princípios atrás enunciados.

Nos casos das estações de Roma-Areeiro, Entrecampos, Sete Rios, Campolide, Pinhal Novo, Venda Alcaide, Palmela e Setúbal, a tarifa anual a cobrar a cada um dos dois Operadores que actualmente utilizam estas estações será de 50% do valor de tabela.

### 6.3.3 Tarifas respeitantes aos serviços auxiliares

Os serviços auxiliares a prestar pela REFER são objecto de contrato/protocolo a estabelecer para cada caso com a empresa de transporte ferroviário.

Os serviços que envolvam utilização de mão de obra, serão facturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 19.

### 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 *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 emissão.

## Anexos

# Anexo 1 - Linhas e Ramais em Exploração

## LEGENDA:

### VIA LARGA

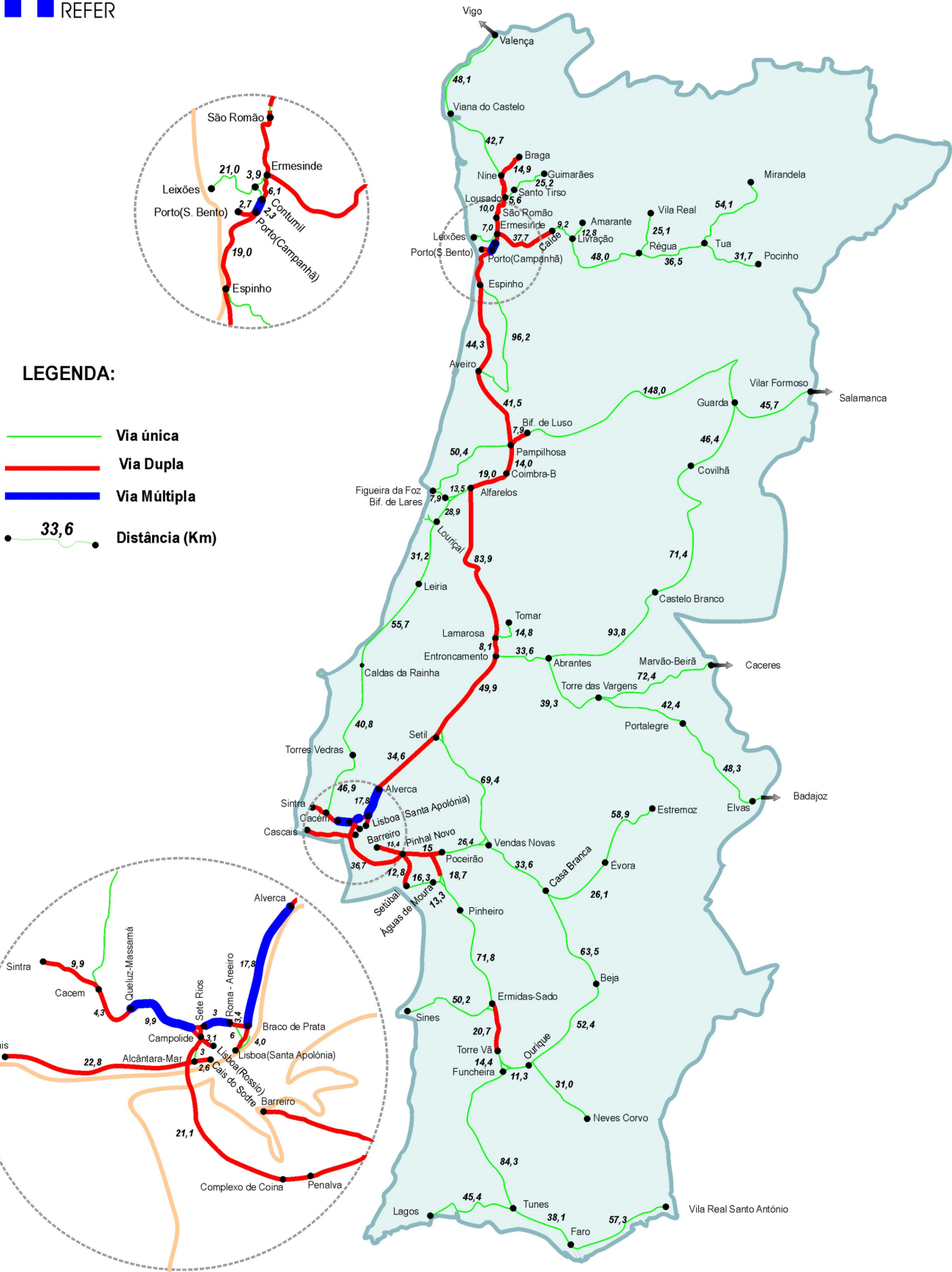
- 1 Linha do Minho
- 3 Conc. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 20 Linha da Beira Alta
- 22 Ramal de Alfaielos
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 26 Ramal de Cáceres
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cintura
- 32 Linha de Cascais
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha do Alentejo
- 36 Conc. de Funcheira
- 37 Linha do Sul
- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 45 Linha do Algarve
- 46 Conc. de Poceirão
- 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 Louriçal
- 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

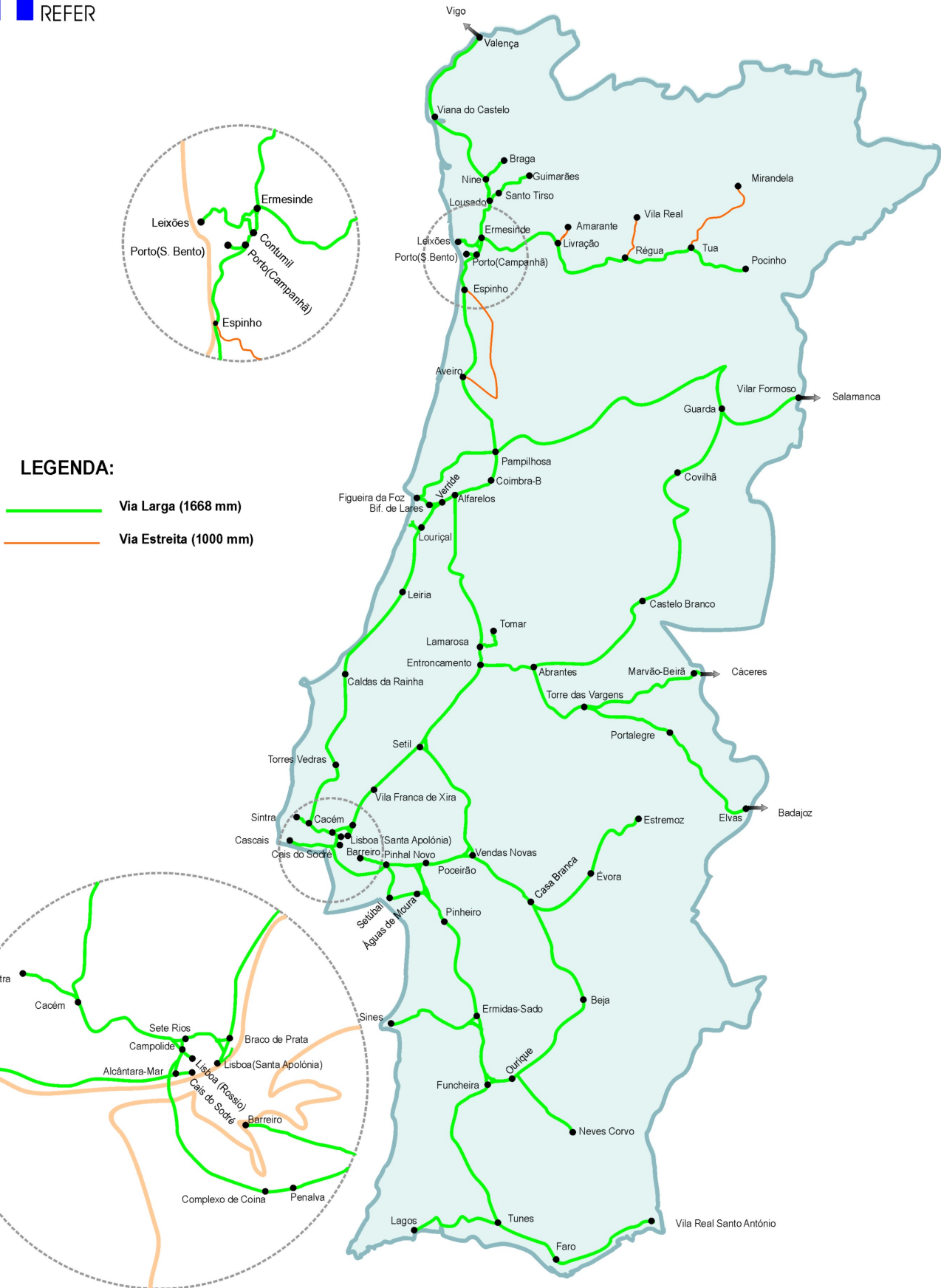


# Anexo 2 - Tipologia das Vias e Distâncias

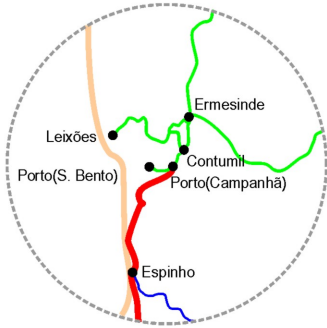




# Anexo 3 - Tipos de Bitola

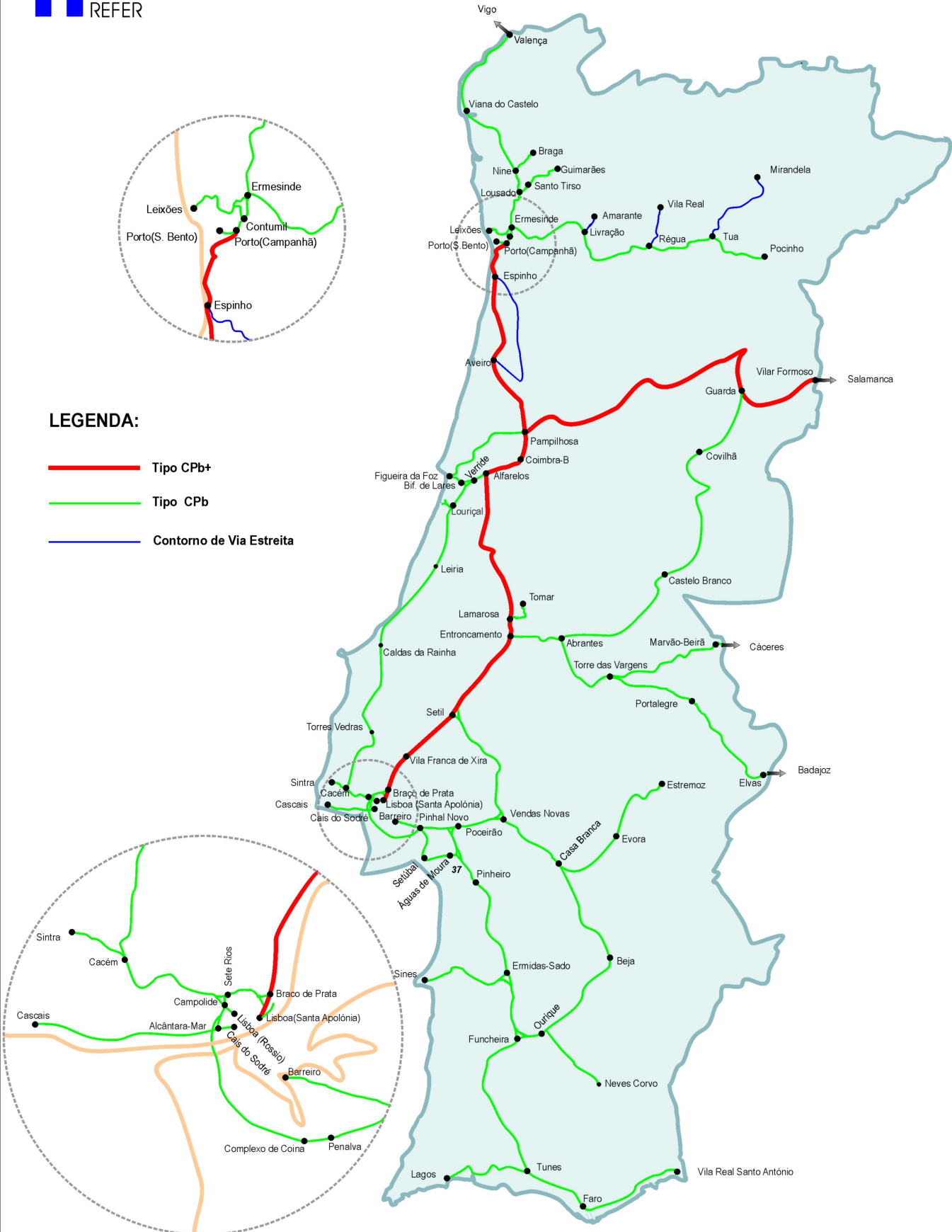


# Anexo 4 - Gabaritos



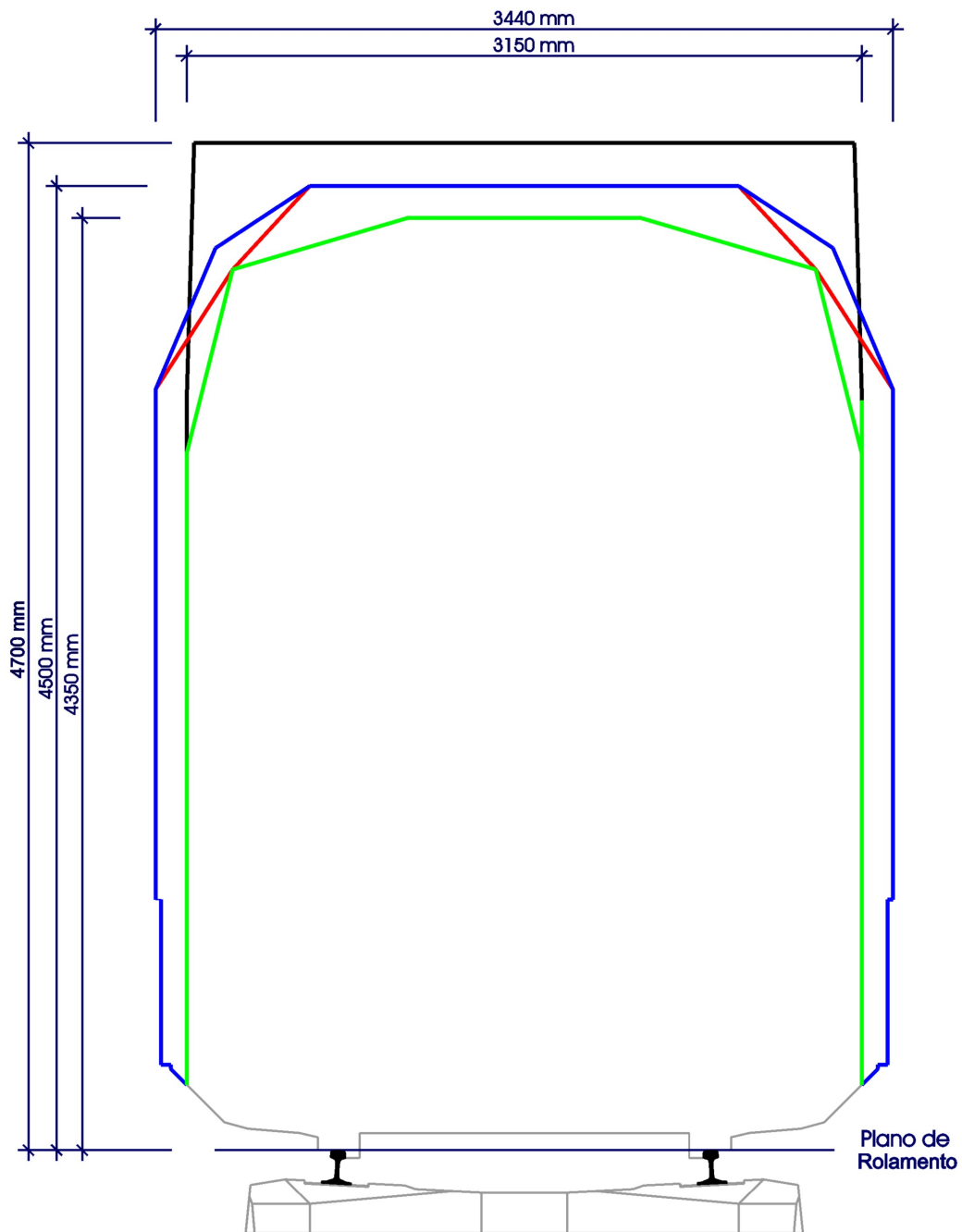
## LEGENDA:

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





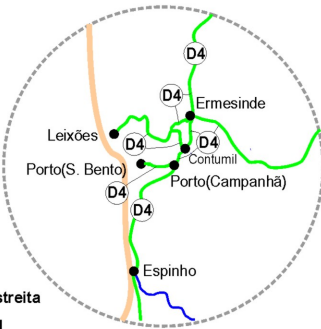
# Anexo 4A - Gabaritos



**LEGENDA:**

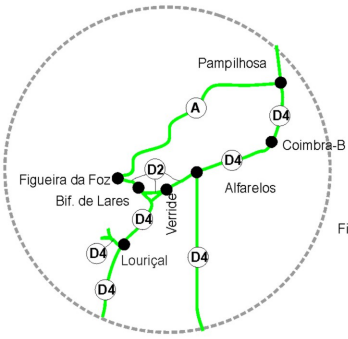
- Gabarito GB
  - Gabarito GC
  - Gabarito CPb
  - Gabarito CPb+
- } Ficha UIC 506

# Anexo 5 - Cargas Máximas



Classificação das Linhas de Via Estreita

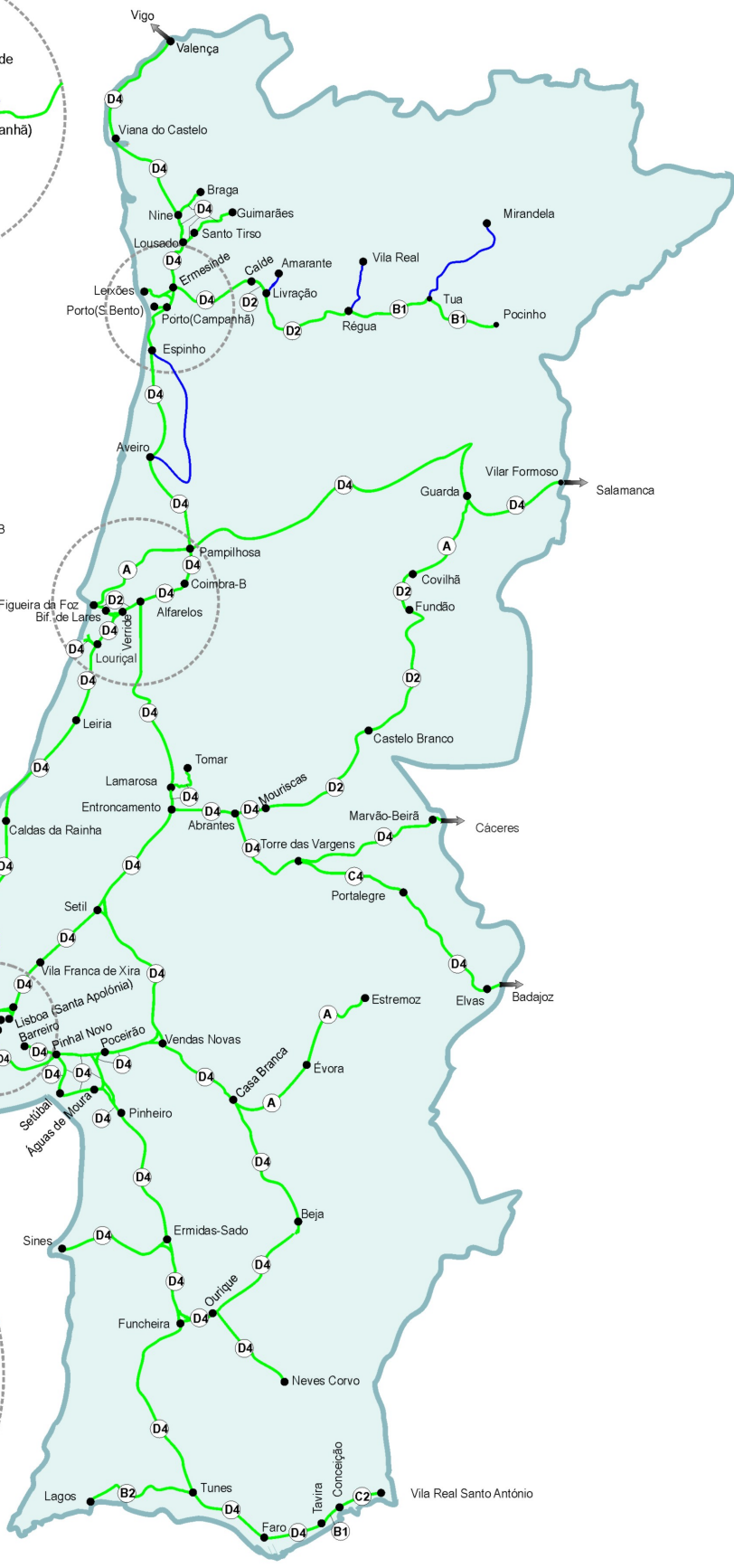
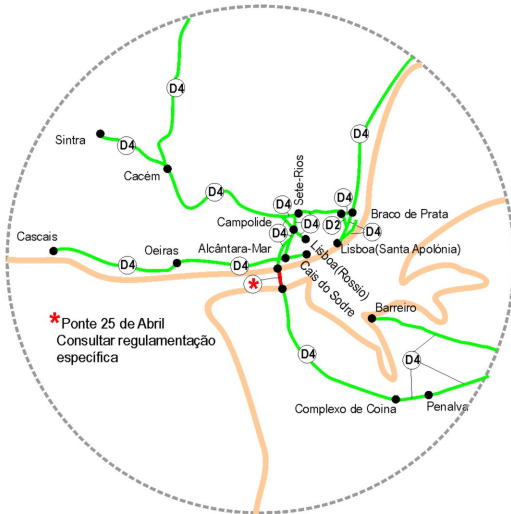
Código da Linha	T/Eixo	T/m
12	....	....
13	....	....
14	.....	.....
16	.....	.....



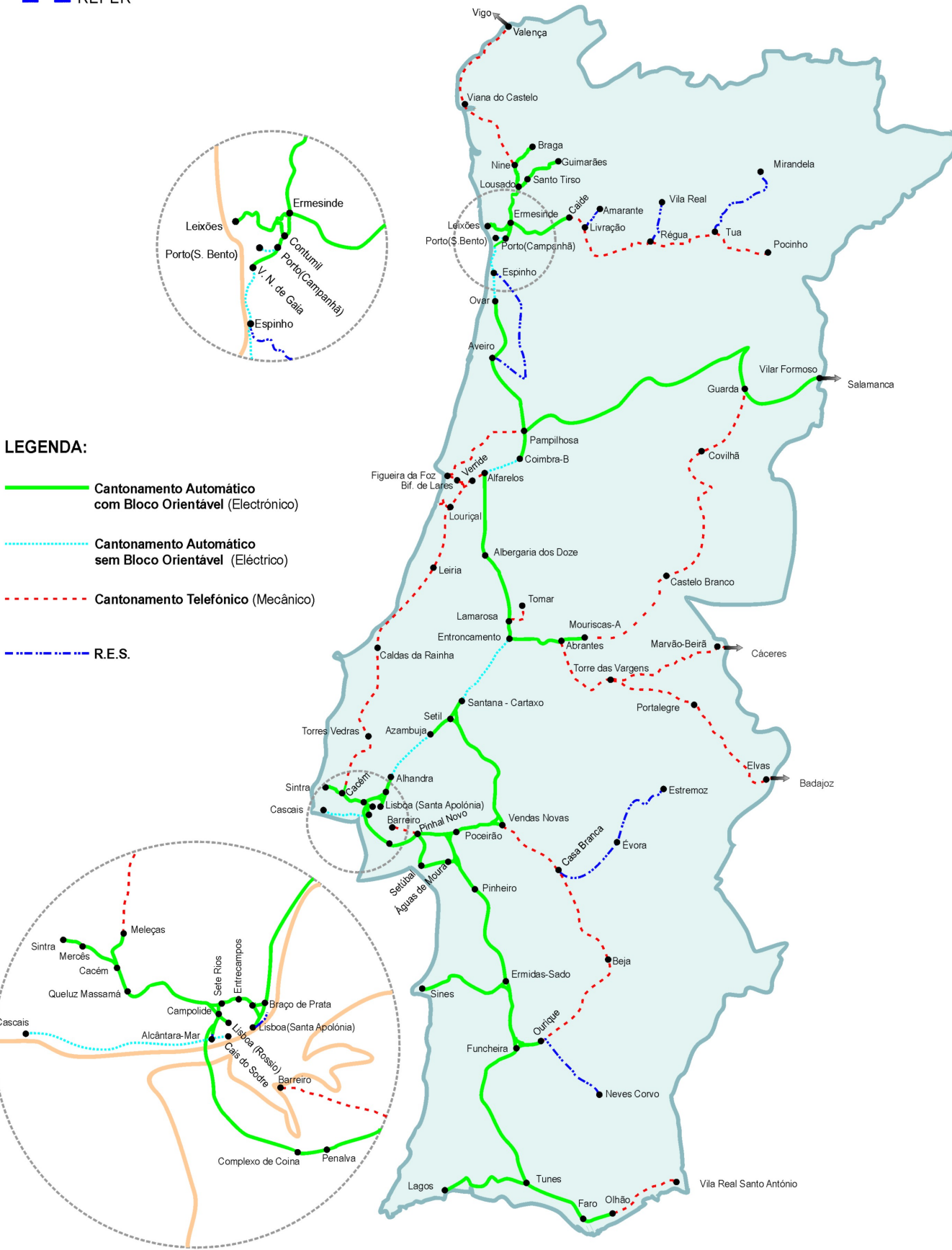
Classificação das Linhas de Via Larga Segundo a ficha UIC-700-0

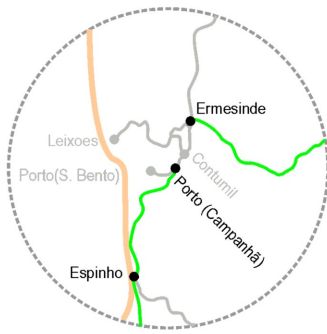
**LEGENDA:**

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



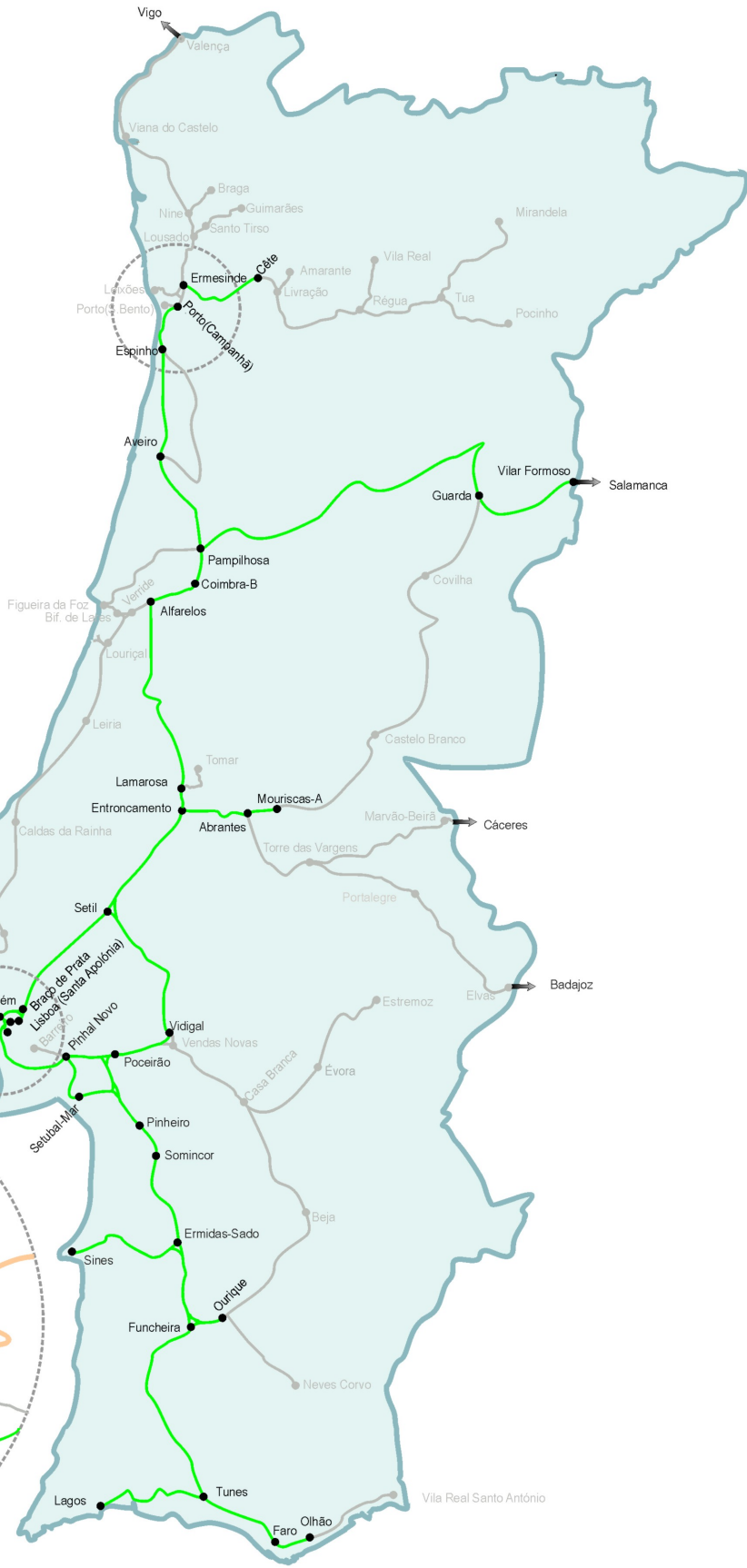
# Anexo 6 -Tipos de Cantonamento

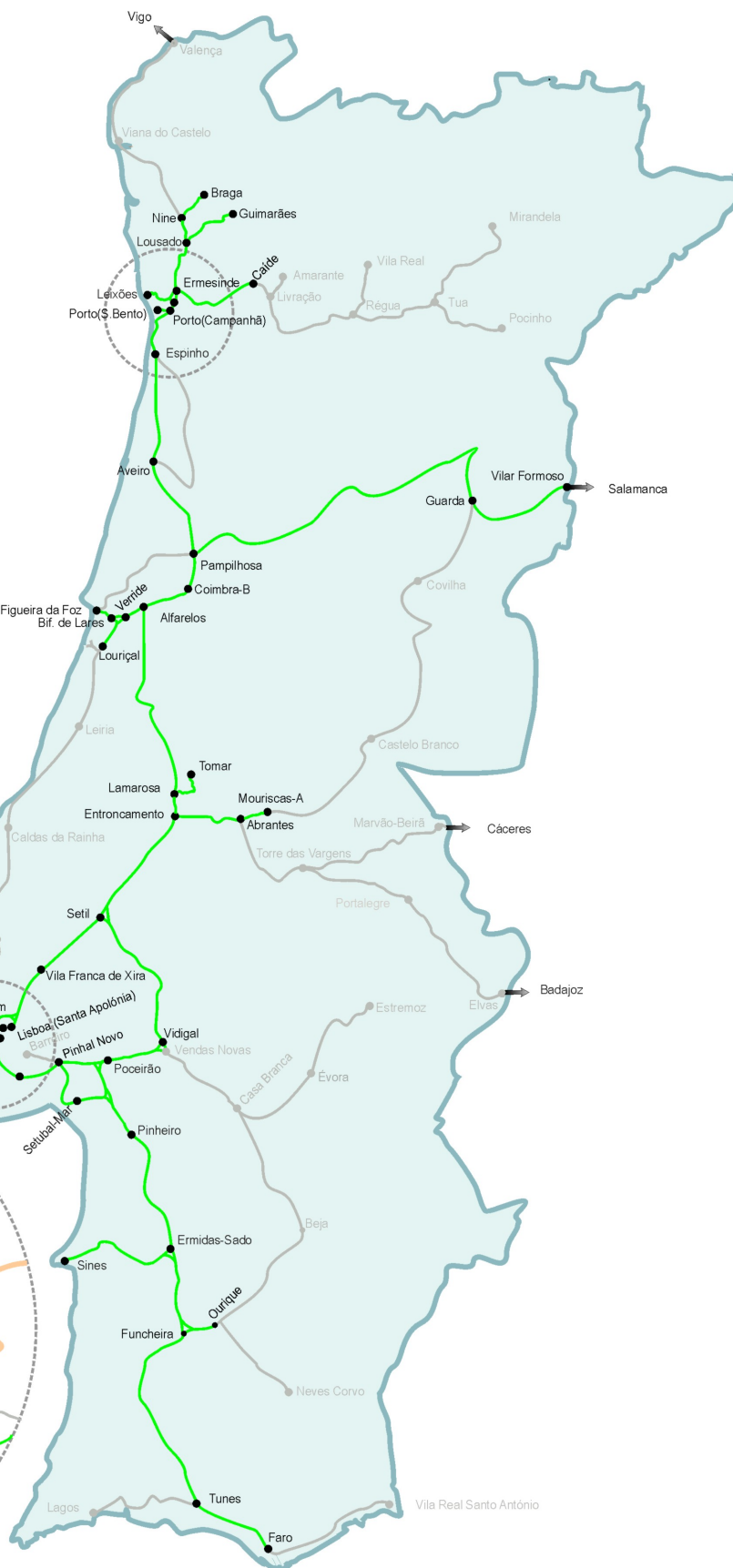
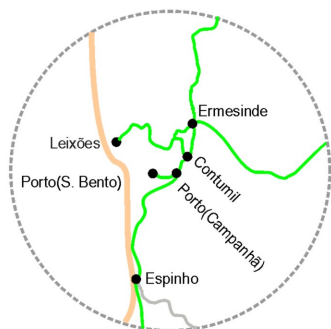




**LEGENDA:**

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





## LEGENDA:

- Via com Rádio Solo-Comboio  
Com transmissão de dados
- ⋯ Via com Rádio Solo-Comboio  
Sem transmissão de dados



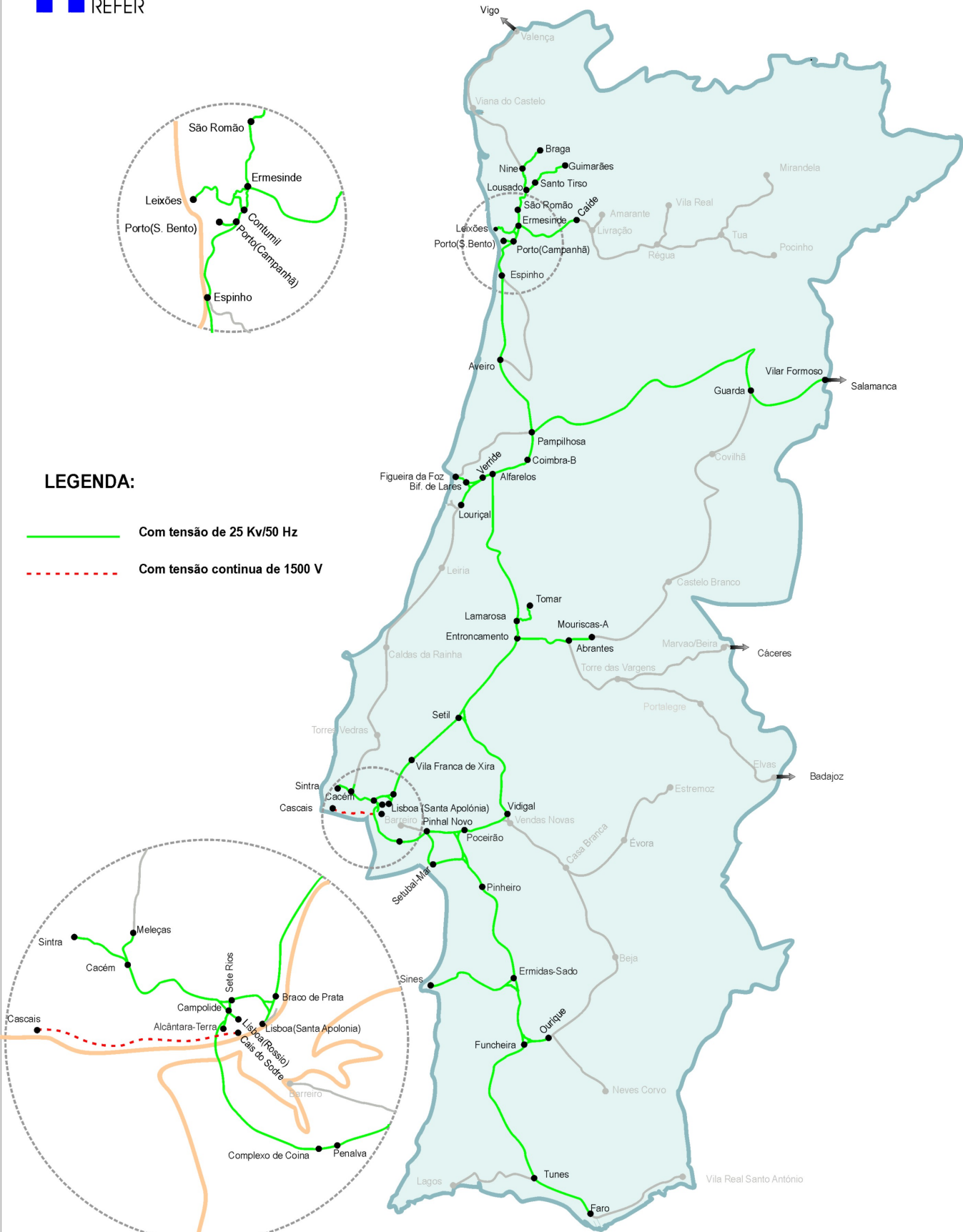


# Anexo 9 - Troços de Linha Electrificada



## LEGENDA:

- Com tensão de 25 Kv/50 Hz
- - - Com tensão contínua de 1500 V



## Anexo 10 – Quadro resumo das características da infra-estrutura

Rede de Via Larga																										
Linhas, Ramais e Concordeâncias	Extensão (kms)	Tipologia das Vias			Gabaritos			Cargas Máximas							Tipos de Cantoneamento			Sistemas Controlo Velocidade		Radio Solo-Comboio		Linhas Electrificadas				
		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./s./b.o.	Cant. tele/ónico	R.E.S.	Tipo Ericab 700	Frenagem aut.	RSCc/ fr.dados	RSCs/ fr.dados	25 KV / 50 Hz	1500 V	
Minho	134,4	111,0	21,1	2,3		134,4	134,4								41,6		92,8					41,6		41,6		
S. Gemil	3,8	3,8				3,8	3,8								3,8								3,8		3,8	
Braga	14,9		14,9			14,9	14,9								14,9								14,9		14,9	
Leixões	18,7	18,7				18,7	18,7								18,7								18,7		18,7	
Douro	163,1	125,4	37,7			163,1	21,8	73,1							37,7		125,4		21,8				37,7		37,7	
Norte	336,1		318,3	17,8	336,1		336,1								218,7	117,4			336,1				336,1		336,1	
Guimarães	30,3	30,3				30,3	30,3								30,3								30,3		30,3	
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	197,8	197,8				197,8	190,5	7,3							3,8		194,0		3,8				27,1		27,1	
Tomar	14,7	14,7				14,7	14,7										14,7						14,7		14,7	
Beira Baixa	240,3	240,3				240,3	44,0	149,8						46,5	44,0		196,3		44,0				44,0		44,0	
Cáceres	72,4	72,4				72,4	72,4										72,4									
Leste	140,7	140,7				140,7	98,3		42,4								140,7									
Sintra	27,2		20,5	6,7		27,2	27,2								27,2				27,2				27,2		27,2	
Cintura	11,3	1,0	6,7	3,6		11,3	11,3								10,3		1,0		11,3				10,3		10,3	
Cascais	25,4		25,4			25,4	25,4									25,4				25,4			25,4		25,4	
Vendas Novas	69,6	69,6				69,6	69,6								69,6				69,6				69,6		69,6	
Alentejo	215,9	185,5	30,4			215,9	215,9										163,2		215,9				215,9		215,9	
Funcheira	2,4	2,4				2,4	2,4								2,4				2,4				2,4		2,4	
Sul	273,2	224,9	48,3			273,2	273,2								273,2				273,2				273,2		273,2	
Sines	50,8	50,8				50,8	50,8								50,8				50,8				50,8		50,8	
Évora	85,1	85,1				85,1								85,1				85,1								
Algarve	139,5	139,5				139,5	69,2			19,1	26,4	24,8			93,5		46,0		139,5				38,1		38,1	
Pocelirão	8,2	3,1	5,1			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							
Veride	2,4	2,4				2,4	2,4										2,4						2,4		2,4	
Aguaiava	2,6	2,6				2,6	2,6								2,6				2,6				2,6		2,6	
Águas Moura	3,9	3,9				3,9	3,9								3,9				3,9				3,9		3,9	
Bombel	3,6	3,6				3,6	3,6								3,6				3,6				3,6		3,6	
Xabregas	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	
Louçã *	7,0	7,0				7,0	7,0										7,0									
Figueira Foz	50,4	50,4				50,4									50,4				50,4							
Matinha	2,8	2,8				2,8	2,8												2,8							
Norte Setil	1,0	1,0				1,0	1,0								1,0				1,0				1,0		1,0	
Neves Corvo *	30,8	30,8				30,8	30,8												30,8							
<b>TOTAL</b>	<b>2602,5</b>	<b>2033,3</b>	<b>538,8</b>	<b>30,4</b>	<b>537,9</b>	<b>2064,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1993,0</b>	<b>0,0</b>	<b>246,6</b>	<b>42,4</b>	<b>19,1</b>	<b>26,4</b>	<b>93,0</b>	<b>182,0</b>	<b>1220,0</b>	<b>142,8</b>	<b>1120,0</b>	<b>119,7</b>	<b>1203,0</b>	<b>25,4</b>	<b>1326,9</b>	<b>25,4</b>	<b>1326,9</b>	<b>25,4</b>	

Rede de Via Estreita																										
Linhas, Ramais e Concordeâncias	Extensão	Tipologia das Vias			Gabaritos			Cargas Máximas							Tipos de Cantoneamento			Sistemas Controlo Velocidade		Radio Solo-Comboio		Linhas Electrificadas				
		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./s./b.o.	Cant. tele/ónico	R.E.S.	Tipo Ericab 700	Frenagem aut.	RSCc/ fr.dados	RSCs/ fr.dados	25 KV / 50 Hz	1500 V	
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 *	96,2	96,2				96,2													96,2							
<b>TOTAL</b>	<b>188,2</b>	<b>188,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>188,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>188,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

\* 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 11 – Linhas de Circulação em Estações**

Linha ou Ramal	Estação	Linhas de Circulação										
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
LINHA DO MINHO	Porto (São Bento)	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII			
	Porto (Campanhã)	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Contumil	XII	XIII	XIV	XV	XVI						
	Rio Tinto	I	II									
	Ermesinde	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Leandro	I	II									
	São Romão	I	II	III	IV							
	Sra. Dores	I	II									
	Trofa	I	II	III								
	Lousado	I	II	III	IV							
	Famalicão	I	II	III								
	Nine	I	II	III	IV	V						
	Midões	I	II									
	Barcelos	I	II	III								
	Tamel	I	II									
	Barroselas	I	II									
	Darque	I	II	III								
	Viana do Castelo	I	II	III								
	Caminha	I	II									
	Vila Nova de Cerveira	I	II									
São Pedro da Torre	I	II										
Valença	I	II	III									
RAMAL DE BRAGA	Arentim	I	II									
	Tadim	I	II									
	Braga	I	II	III	IV	V	VI					
LINHA DE LEIXÕES	São Gemil	I	II	III	IV							
	S. Mamede de Infesta	I	II									
	Leça do Bálho	I	II									
	Leixões	I										
LINHA DO DOURO	Valongo	I	II	III								
	Recarei-Sobreira	I	II									
	Cête	I	II	III								
	Penafiel	I	II	III								
	Caíde	I	II	III	IV							
	Vila Meã	I	II									
	Livração	I	II									
	Marco de Canaveses	I	II	III								
	Juncal	I	II									
	Mosteirô	I	II									
	Aregos	I	II									
	Ermida	I	II									
	Rede	I	II									
	Godim	I	II									
	Régua	I	II	III	IV							
	Covelinhas	I	II									
	Pinhão	I	II									
	Tua	I	II	III								
	Vargelas	I	II									
Pocinho	I	II										



Linha ou Ramal	Estação	Linhas de Circulação										
		1	2	3	5	6	7					
LINHA DO NORTE	Lisboa (Sta Apolónia)	1	2	3	5	6	7					
	Braço de Prata	I	II	III	IV							
	Oriente	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII			
	Sacavém-Bobadela Sul	I	II	III	IV							
	Bobadela Norte	I	II	III	IV							
	Póvoa	I	II	III	IV							
	Alverca	I	II	III	IV							
	Alhandra	I	II	III								
	Vila Franca de Xira	I	II	III								
	Carregado	I	II									
	Azambuja	I	II	III	IV							
	Setil	I	II	IV	V	VI	VII					
	Vale de Santarém	I	II									
	Santarém	I	II	III								
	Vale da Figueira	I	II									
	Mato de Miranda	I	II									
	Riachos-Torres Novas-Golegã	I	II									
	Entroncamento	2	3	4	5	9	10	11				
	Lamarosa	I	II	III	IV							
	Fungalvaz-Resguardo	I	II	III								
	Chão de Maçãs-Fátima	I	II	III	IV							
	Caxarias	I	II	III								
	Albergaria Dos Doze	I	II	III								
	Vermoil	I	II									
	Pombal	I	II	III	I-R	II-R	III-R					
	Soure	I	II	III								
	Alfarelos	I-N	II-N	III-N	I-O	II-O						
	Taveiro	I	II									
	Coimbra-B	I	II	III	IV	V	VI	VII				
	Souselas	I	II	III								
	Pampilhosa	I-N	II-N	III-N	I-B	II-B	III-B	IV-B				
	Mealhada	I	II									
	Mogofores	I	II	III								
	Oliveira do Bairro	I	II	III								
	Oiã	I	II									
	Aveiro	I	II	III	IV	V						
	Cacia	I	II	III	III-A							
	Estarreja	I	II	III	I-A	II-A	III-A					
	Válega	I	II									
	Ovar	I	II	III								
	Esmoriz	I	II	III								
	Granja	I	II	III								
Valadares	I	II	III									
Gaia	I	II	III									
General Torres	I	II	III	IV								

Linha ou Ramal	Estação	Linhas de Circulação									
LINHA DE GUIMARÃES	Santo Tirso	I	II								
	Caniços	I	II								
	V. Aves	I	II								
	Lordelo	I	II								
	Vizela	I	II								
	Guimarães	I	II	III	IV						
LINHA DA BEIRA ALTA	Mortágua	I	II								
	Santa Comba Dão	I	II	III							
	Carregal do Sal	I	II								
	Oliveirinha-Cabanas	I	II								
	Canas-Felgueira	I	II								
	Nelas	I	II								
	Mangualde	I	II	III	IV						
	Contenças	I	II								
	Gouveia	I	II								
	Fornos de Algodres	I	II								
	Muxagata	I	II								
	Celorico da Beira	I	II								
	Vila Franca Das Naves	I	II								
	Pinhel	I	II								
	Guarda	I	II	III	IV						
	Cerdeira	I	II								
	Noémi	I	II								
Vilar Formoso	I	II	III	IV	V						
RAMAL DA FIGUEIRA FOZ	Cantanhede	I	II								
RAMAL DE ALFARELOS	Verride	I	II								
	Meleças	I	II	III	IV						
LINHA DO OESTE	Sabugo	I	II								
	Mafra	I	II								
	Malveira	I	II								
	Pero Negro	I	II								
	Dois Portos	I	II								
	Torres Vedras	I	II	III							
	Ramalhal	I	II	III							
	Outeiro	I	II								
	Bombarral	I	II								
	Caldas da Rainha	I	II	III							
	S. Mart. do Porto	I	II	III							
	Valado	I	II	III							
	Pataias	I	II	III							
	Martingança	I	II	III							
	Marinha Grande	I	II	III							
	Leiria	I	II	III							
	Monte Real	I	II	III							
	Louriçal	I	II	III							
	Amieira	I	II	III							
	Fontela	I	II								
Figueira da Foz	I	II	III	IV	V	VII					
RAMAL DE TOMAR	Santa Cita	I	II								
	Tomar	I	II	III	IV						

Linha ou Ramal	Estação	Linhas de Circulação																		
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X									
LINHA DA BEIRA BAIXA	Barquinha	I	II																	
	Almourol	I	II																	
	Praia do Ribatejo	I	II	III																
	Santa Margarida	I	II																	
	Tramagal	I	II																	
	Abrantes	I	II	III																
	Alferrarede	I	II																	
	Mouriscas	I	II																	
	Mouriscas-A	I-A	II-A																	
	Belver	I	II																	
	B. Amieira-Envendos	I	II																	
	Fratel	I	II																	
	Ródão	III	VI																	
	Sarnadas	I	II																	
	Castelo Branco	I	II																	
	Alcains	I	II	III																
	Lardosa	I	II																	
	Castelo Novo	I	II																	
	Vale de Prazeres	I	II																	
	Fundão	I	II																	
Covilhã	I	II																		
Belmonte-Manteigas	I	II																		
RAMAL DE CÁCERES	Vale do Peso	I	II																	
	Castelo de Vide	I	II																	
	Marvão - Beirã	I	II	III	IV															
LINHA DO LESTE	Bemposta	I	II																	
	Ponte de Sor	I	II																	
	Torre Das Vargens	I	II	III																
	Crato	I	II																	
	Portalegre	I	II	III																
	Santa Eulália	I	II																	
	Elvas	I	II																	
LINHA DE SINTRA	Lisboa-Rossio	I	II	III	IV	V														
	Benfica	I	II	III	IV															
	Amadora	I	II	III	IV															
	Monte Abraão	I	II	III	IV															
	Cacém	I	II	III	IV	V														
	Mercês	I	II	III																
	Algueirão-Parque	I	II	III																
	Sintra	I	II	III																
LINHA DE CINTURA	Roma-Areeiro	I	II	III	IV															
	Entrecampos	I	II	III	IV	V	VIII													
	Sete Rios	I-S	II-S	III-S	IV-S															
	Campolide	II	III	IV	VI	VII														
	Alcântara-Terra	I	II	III	XI															

Linha ou Ramal	Estação	Linhas de Circulação											
		I	II	III	IV	V	VI						
LINHA DE CASCAIS	Cais do Sodré	I	II	III	IV	V	VI						
	Santos	I	II										
	Alcântara-Mar	I	II										
	Algés	I	II	III									
	Caxias	I	II										
	Oeiras	I	II	III									
	Carcavelos	I	II	III									
	S. Pedro do Estoril	I	II	III									
	Estoril	I	II										
	Cascais	I	II	III	IV	V	VI						
LINHA DE VENDAS NOVAS	Muge	I	II										
	Marinhais	I	II										
	Desvio (Quil. 19,5)	I	II										
	Agolada	I	II										
	Coruche	I	II										
	Quinta Grande	I	II										
	Salgueirinha	I	II										
	São Torcato	I	II										
	Lavre	I	II										
	Canha	I	II										
	Vidigal	I	II	III									
LINHA DO ALENTEJO	Barreiro	I	II	III	IV								
	Lavradio	I	II										
	Moita	I	II										
	Poceirão	I	II	III	I-A	II-A	III-A	IV-A					
	Pegões	I	II										
	Bombel	I	II	III									
	Vendas Novas	I	II	III	VI								
	Torre da Gadanha	I	II	III									
	Casa Branca	I	II	III	IV	V							
	Vila Nova da Baronia	I	II										
	Cuba	I	II										
	Beja	I	II	III									
	Sta. Vitória-Evidel	I	II										
	C. Verde-Almodóvar	II	III										
	Ourique	I	II										
LINHA DO SUL	Pragal	I	II	III	IV								
	Corroios	I	II										
	Fogueteiro	I	II	III									
	Coina	I	II	III	IV								
	Penalva	I	II	III									
	Pinhal Novo	I	II	III	IV	V	VI						
	Palmela	I	II	III	IV	I-A	II-A						
	Setúbal	I	II	III	IV								
	Setúbal-Mar	I	II	III									
	Praias-Sado	I	II	III	IV	G1							
	Vale da Rosa	I	II										
	Águas de Moura	III	IV										
	Pinheiro	I	II										
	Monte Novo-Palma	I	II										

Linha ou Ramal	Estação	Linhas de Circulação												
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X			
LINHA DO SUL	Alcácer do Sal	I	II											
	Vale do Guizo	I	II											
	Somincor	I												
	Grândola	I	II	III										
	Canal-Caveira	I	II											
	Lousal	I	II											
	Ermidas-Sado	I	II	III	IV									
	Funcheira	I	II	III										
	Amor.-Odemira	I	II											
	Luzianes	I	II											
	Sta. Clara-Sabóia	I	II											
	São Marcos	I	II											
	Messines-Alte	I	II											
LINHA DE ÉVORA	Tojal	I	II											
	Évora	I	II	III										
	Vimieiro	I	II											
	Ameixial	I	II											
	Estremoz	I	II	III										
LINHA DE SINES	São Bartolomeu da Serra	I	II											
	Raquete	I	II											
	Porto de Sines	I	II	III	IV									
LINHA DO ALGARVE	Lagos	I	II	III										
	Mexilh. Grande	I	II											
	Portimão	I	II											
	Estômbar-Lagoa	I	II											
	Silves	I	II											
	Alcantarilha	I	II											
	Tunes	I	II	III	IV	V								
	Albufeira	I	II											
	Boliqueime	I	II											
	Loulé	I	II	III										
	Parque Das Cidades	I	II											
	Faro	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII					
	Olhão	I	II	III										
	Fuseta	I	II											
	Tavira	I	II	III										
	Cacela	I	II											
V. R. Sto. António	I	II	III											

## **Anexo 12 - Localização das Instalações de Serviços, Portos e Terminais de Mercadorias.**

NOTA – A prestação de Serviços Adicionais e Auxiliares às Empresas de Transporte Ferroviário, será efectivada após a celebração de um acordo com a REFER.

### **1. Instalações de Serviços**

ESTAÇÃO	SERVIÇOS ADICIONAIS	SERVIÇOS AUXILIARES					
	Manobras	Limpeza Carr. Vag	Abastecim. Água	Informação ao Público	Fornecimento de mão de obra		
					Abastecim. Gasoleo	Tratamento Com. Merc.	Carga / Descarga de PAs
PORTO S.BENTO	X			X			
CAMPANHÃ	X			X			
ERMESINDE				X			
CIMPOR						X	
LOUSADO	X			X			
NINE	X			X			
BARCELOS	X			X		X	
DARQUE	X					X	
V. CASTELO	X			X	X		
VALENÇA	X			X		X	
PENAFIEL	X			X			
LIVRAÇÃO				X	X		
M.CANAVESES	X			X		X	
V.N.GAIA				X			
MOSTEIRÔ				X			
ERMIDA				X			
GODIM	X					X	
RÉGUA	X			X	X		
PINHÃO	X		X	X			
TUA	X			X	X		
POCINHO	X	X		X		X	
POMBAL				X			
ALFARELOS	X			X			
COIMBRA-B	X						
PAMPILHOSA				X			
COIMBRA	X			X			
MIRANDA DO CORVO							
SERPINS	X				X		
S.MARTINHO DO PORTO				X			
VALADO				X			
PATAIAS	X					X	
MARTINGANÇA	X					X	
LEIRIA	X			X			
LOURIÇAL	X					X	
BIF. DE LARES				X			
FIGUEIRA DA FOZ	X			X			

ESTAÇÃO	SERVIÇOS ADICIONAIS	SERVIÇOS AUXILIARES					
	Manobras	Limpeza Carr. Vag	Abastecim. Água	Informação ao Público	Fornecimento de mão de obra		
					Abastecim. Gasoleo	Tratamento Com. Merc.	Carga / Descarga de PAs
VALADARES	X			X		X	
GRANJA				X			
ESPINHO	X			X			
ESMORIZ				X			
OVAR	X			X			
AVEIRO				X			
MOGOFORES	X			X			
OL. AZEMEIS	X						
SERNADA	X						
ÁGUEDA	X						
STº. COMBA	X					X	
FORNOS	X					X	
MANGUALDE	X			X		X	
VILA FRANCA DAS NAVES						X	
GUARDA	X			X			X
VILAR FORMOSO	X			X			
ABRANTES	X			X	X		
ALFERRAREDE	X			X		X	
MOURISCAS						X	
PRAIA DO RIBATEJO	X					X	
SANTA MARGARIDA	X					X	
TRAMAGAL	X					X	
MARVÃO	X	X		X		X	
VALE DO PESO	X					X	
ELVAS	X	X		X		X	
PORTALEGRE	X						
ENTRONCAMENTO	X						
LAMAROSA				X			
MATO DE MIRANDA	X					X	
SANTARÉM	X					X	
TOMAR	X			X		X	
RODÃO	X					X	
CASTELO BRANCO	X	X	X	X			X
ALCAINS	X					X	
CASTELO NOVO	X					X	
FUNDÃO	X					X	
COVILHÃ	X			X			
ALHANDRA						X	
V. FRANCA DE XIRA				X			
AZAMBUJA				X			
TORRES VEDRAS	X			X		X	
RAMALHAL	X					X	
BOMBARRAL				X			

ESTAÇÃO	SERVIÇOS ADICIONAIS	SERVIÇOS AUXILIARES					
	Manobras	Limpeza Carr. Vag	Abastecim. Água	Informação ao Público	Fornecimento de mão de obra		
					Abastecim. Gasoleo	Tratamento Com. Merc.	Carga / Descarga de PAs
CALDAS DA RAINHA	X			X	X		
SINTRA	X						
CAMPOLIDE	X						
CACÉM	X			X			
ALCÂNTARA-TERRA	X			X		X	
CAIS DO SODRÉ	X						
ALCANTARA-MAR				X		X	
OEIRAS	X						
CARCAVELOS	X						
CASCAIS	X						
BARREIRO	X			X			
VENDAS NOVAS	X			X			
PENALVA	X					X	
SETUBAL				X			
ERMIDAS SADO				X			
PORTO DE SINES	X					X	
CASA BRANCA	X	X					
BEJA	X	X		X	X		
OURIQUE	X					X	
FUNCHEIRA				X			
S.C. SABÓIA	X					X	
TUNES				X			
LOULÉ	X			X			
FARO	X			X			
V.R.S. ANTÓNIO	X			X			
ÉVORA	X			X	X		



## 2- Portos

Designação	Linha ou ramal em que se inserem	Estação mais próxima da inserção
Leixões	Leixões	Leixões
Figueira da Foz	Oeste	Fig. Foz
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) (b)	Sul
Tadim/Aveleda	Braga
TVT (Entroncamento)	Norte

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

(b) - Localizado junto a Praias Sado

**Anexo 13 – Alterações à Tabela de Velocidades Máximas****Linha do Norte**

(válido em 12/12/2004)

PK	PK	Velocidade Máxima (Asc )	
		Convencional	Pendular
107,700	109,900	120	120
109,900	115,700	140	170
131,010	132,173	120	140
132,173	133,060	110	130
133,060	135,830	120	140
135,830	139,400	140	160
139,400	140,413	140	170
140,413	142,078	140	160
142,078	147,050	140	170
147,050	147,170	140	150
270,700	271,850	120	120
271,850	272,753	170	180
272,753	273,532	140	170
273,532	277,708	190	220
277,708	277,808	160	160
277,808	282,437	190	220
282,437	283,290	150	180
283,290	283,325	140	140
283,325	284,629	150	180
284,629	285,234	190	220
285,234	285,334	160	160
285,334	291,946	190	220
291,946	292,046	160	160
292,046	292,688	190	220
292,688	292,788	160	160
292,788	294,944	190	220
294,944	295,044	160	160
295,044	296,800	190	220
296,800	298,820	140	140

(válido em 12/12/2004)

PK	PK	Velocidade Máxima (Desc )	
		Convencional	Pendular
298,820	296,795	140	140
296,795	295,044	190	220
295,044	294,944	160	160
294,944	292,788	190	220
292,788	292,688	160	160
292,688	292,046	190	220
292,046	291,946	160	160
291,946	285,334	190	220
285,334	285,234	160	160
285,234	284,623	190	220
284,623	283,325	150	180
283,325	283,290	140	140
283,290	282,432	150	180
282,432	277,808	190	220
277,808	277,708	160	160
277,708	273,532	190	220
273,532	272,753	140	170
272,753	271,813	170	180
271,813	270,700	120	120
147,170	147,050	140	150
147,050	142,078	140	170
142,078	140,413	140	160
140,413	139,400	140	170
139,400	135,830	140	160
135,830	133,060	120	140
133,060	132,173	110	130
132,173	131,010	120	140
115,700	109,900	140	170
109,900	107,700	120	120

**Anexo 14 - Principais intervenções programadas**

Linhas e Troços da Rede Ferroviária	Previsão de início	Previsão de conclusão	Probabilidade de cumprimento	Observações
<b>Linha do Norte</b>				
V. Franca de Xira - Azambuja	Em execução	12/2005	Muito Elevada	
Azambuja - Vale de Santarém	3/2005	2006	Elevada	
Vale de Figueira - Entroncamento	10/2005	7/2006	Média	
Lamarosa - Fungalvaz	Em execução	3/2005	Elevada	
Fungalvaz - Fátima	Em execução	6/2005	Elevada	
Estação de Coimbra-B	3/2005	3/2007	Média	
Estação de Espinho	Em execução	12/2006	Elevada	
<b>Linha da Beira Baixa</b>				
Mouriscas A - Castelo Branco	Em execução	2/2005	Elevada	
<b>Linha do Minho</b>				
Supressão de PN ao PK. 9+087	2005	2005	Média	
Supressão de PN ao PK. 11+355	2005	2005	Elevada	
Variante da Trofa	2005	2006	Média	
<b>Linha de Sintra</b>				
Túnel do Rossio	-	-		Em estudo
Monte Abraão - Barcarena	1/2005	12/2006	Elevada	
Estação de Barcarena	1/2005	12/2006	Elevada	
PI do Papel (Cacém)	1/2005	12/2006	Elevada	
<b>Linha de Cascais</b>				
PI Parede (pedonal)	Em execução	12/2005	Elevada	
PI das Marianas				Em estudo
PI S. Pedro Poente				Em estudo
PI S. João				Em estudo
<b>Linha do Alentejo</b>				
Barreiro - Pinhal Novo	Em execução	5/2005	Elevada	
1 PIP e 1 PS	7/2005	6/2006	Elevada	
1PS	7/2005	6/2006	Elevada	
2PI	7/2005	6/2006	Elevada	
1PS	7/2005	6/2006	Elevada	
2PSP	7/2005	6/2006	Elevada	
Estação do Barreiro				Em estudo
<b>Linha de Évora</b>				
Casa Branca - Évora	1/2005	8/2005	Elevada	Troço encerrado de 2/2005 a 6/2005

## INTERVENÇÕES EM TUNEIS

Linhas e Troços da Rede Ferroviária		Previsão de início	Previsão de conclusão	Probabilidade de cumprimento	Observações
<b>Linha do Douro</b>					
	Má Passada (Ermida – Rede)	10/2004	4/2005	Elevada	Interdição e Afrouxamento a 60 km/h
	Pedra Caldeira (Régua – Covelinhos)	11/2004	10/2005	Elevada	Interdição e Afrouxamento a 60 km/h
	Valeira (Tua - Vargelas)	11/2004	10/2005	Elevada	Interdição e Afrouxamento a 30 km/h
	Meão e Vale de Meão (Vargelas – Pocinho)	9/2005	12/2006	Elevada	Interdição e Afrouxamento a 30 km/h
	3 Túneis, pequenas e médias intervenções, entre Rede e Régua	10/2004	4/2005	Elevada	Interdições Afrouxamento a 30 km/h
<b>Linha do Minho</b>					
	4 Túneis (Nine – Caminha)	7/2005	12/2006	Elevada	Interdições e Afrouxamentos a 30 km/h
<b>Linha da Beira Alta</b>					
	Grande Salgueiral (Luso – Mortágua)	11/2004	10/2005	Elevada	Interdições e Afrouxamentos a 30 km/h

## INTERVENÇÕES EM PONTES

Linhas e Troços da Rede Ferroviária		Previsão de início	Previsão de conclusão	Probabilidade de cumprimento	Observações
<b>Linha do Douro</b>					
	Protecção Fundações de 9 Pontes entre Régua e Pocinho	06/2004	10/2005	Muito Elevada	Interdições Afrouxamentos
<b>Linha do Oeste</b>					
	Pintura da ponte de Lares	06/2005	09/2005	Muito Elevada	Afrouxamentos
<b>Linha de Évora</b>					
	Pintura de Pontes	06/2005	09/2005	Elevada	Afrouxamentos
	Protecção de fundações	06/2005	10/2005	Elevada	Afrouxamentos
<b>Linha do Vouga</b>					
	Ponte de Sernada (Aveiro-Sernada)	07/2004	09/2004	Muito Elevada	Afrouxamentos
<b>Linha da Beira Alta</b>					
	Ponte de Canharda (Mangualde – Guarda)	10/2004	12/2004	Elevada	Afrouxamentos
<b>Linha da Cascals</b>					
	3 pontões	09/2005	10/2005	Muito elevada	Interdições
	Pintura de pontes	06/2005	08/2005	Muito elevada	Afrouxamentos
<b>Ramal de Alfarelos</b>					
	Ponte de Soure (Alfarelos- F.Foz)	09/2005	10/2005	Muito elevada	Afrouxamentos
<b>Linha da Beira Baixa</b>					
	Protecção de fundações	06/2005	10/2005	Elevada	Afrouxamentos
<b>Linha do Minho</b>					
	Protecção de fundações	06/2005	10/2005	Elevada	Afrouxamentos
<b>Linha do Norte</b>					
	6 Pontões – Beneficiação	09/2005	11/2005	Pequena	Afrouxamentos
<b>Linha do Algarve</b>					
	PI Tavira	09/2005	10/2005	Muito elevada	Afrouxamentos
<b>Linha de Cintura</b>					
	PI de Chelas	07/2005	08/2005	Muito elevada	Afrouxamentos

**Anexo 15 – Restrições em Estações e Margens Suplementares**

RESTRICÇÕES EM ESTAÇÕES		
LINHA/RAMAL	ESTAÇÕES	OBSERVAÇÕES
Norte	Azambuja	Fase 2 do subtroço 1.2. VUP's 2P, 1, 1F,2, 1A do subtroço 1.4. Durante a fase 2 do subtroço 1.2, (em 8/2005), os comboios para o ramal da GM, em Espadanal da Azambuja, circulam em contravia a partir do Setil. Estas restrições são previstas aplicar-se durante os 1º, 2º e 3º trimestres de 2005.
	Setil	VUP's 5, 4, 6, 3, 5A, 5F, 4A, 6A, do subtroço 1.4. Durante a realização das VUP's 3 e 5A (3 semanas), os comboios para Vendas Novas efectuem manobra em Setil. Estas restrições são previstas aplicar-se durante todo o ano de 2005.
	Fungalvaz	VUP's 3, 4 e 3A do subtroço 2.1, previstas para o 1º trimestre de 2005.
	Fátima	VUP's 5, 6 e 5A do subtroço 2.1, previstas para o 1º e 2º trimestres de 2005.
	Coimbra-B	3 linhas em funcionamento a partir do 1º trimestre de 2005. Existência de "navette" Coimbra B – Coimbra.
	Espinho	Sem topos e linhas de resguardo desde Agosto de 2004
Vouga	Espinho	Encerramento de linha entre Espinho e Espinho Vouga desde Julho de 2004 – via estreita
Alentejo	Pinhal Novo	Linhas 1, 2, 5 e 6 em funcionamento.

MARGENS SUPLEMENTARES					
A margem suplementar é colocada em todos os comboios que percorram uma frente de trabalho.					
LINHA / RAMAL	TROÇO / SUBTROÇO	FRENTE DE TRABALHO	COMBOIOS ASCENDENTES	COMBOIOS DESCENDENTES	OBSERVAÇÕES
Norte	1.4	Azambuja-Vale Santarém	5 minutos entre Setil e Vale de Figueira	5 minutos entre Setil e Vila Franca	
	2.1	Lamarosa Albergaria	-5 minutos entre Caxarias e Pombal	5 minutos entre Pailvo e Mato de Miranda	
		Coimbra-B	1 minuto	1 minuto	
		Espinho	1 minuto	1 minuto	
Sintra		Monte Abraão Barcarena	1 minuto entre Barcarena e Cacém	1 minuto entre Barcarena e Monte Abraão	

**Anexo 16 - Períodos consignados à Manutenção (Zonas Azuis)**

Linha	Estação Inicial	Estação Final	Hora Início	Hora Fim	Observações
NORTE	LISBOA APOLÓNIA STA.	BIFURCAÇÃO DE XABREGAS	0:20	4:10	
NORTE	LISBOA APOLÓNIA STA.	ORIENTE	0:50	4:50	
NORTE	ORIENTE	SACAVÉM-BOBADELA SUL	1:00	5:00	Vias Rápidas (VAR e VDR)
NORTE	ORIENTE	SACAVÉM-BOBADELA SUL	0:50	4:50	Via Lenta (VAL)
NORTE	ORIENTE	SACAVÉM-BOBADELA SUL	1:20	5:20	Via Lenta (VDL)
NORTE	SACAVÉM-BOBADELA SUL	ALVERCA	1:00	5:00	Vias Rápidas (VAR e VDR).
NORTE	SACAVÉM-BOBADELA SUL	ALVERCA	1:15	5:15	Vias lentas (VAL e VDL). Os comboios pesados, no "fly-over", têm redução de carga. As entradas no lado Norte em contravia podem sofrer atrasos,
NORTE	ALVERCA	ALHANDRA	1:15	5:15	
NORTE	ALHANDRA	VILA FRANCA DE XIRA	1:10	5:10	VA.
NORTE	ALHANDRA	VILA FRANCA DE XIRA	1:00	5:00	VD.
NORTE	VILA FRANCA DE XIRA	CARREGADO	1:00	5:00	Este período e troço só são válidos para a interdição da via A. Quando for necessário interditar a via D, a interdição é estendida à Azambuja. Para minorar os efeitos da interdição na via D, poder-se-á garantir o Carregado, encurtando assim o troço de cantonamento.
NORTE	CARREGADO	AZAMBUJA	1:50	5:50	No caso de se interditar a via A, será necessário estender até Vila Franca de Xira. Para minorar os efeitos da interdição na via D, poder-se-á garantir o Carregado, encurtando assim o troço de cantonamento.
NORTE	AZAMBUJA	SETIL	0:30	4:30	
NORTE	SETIL	VALE DE SANTARÉM	1:00	5:00	
NORTE	VALE DE SANTARÉM	SANTARÉM	1:40	5:40	VD tem que estender a Vale de Figueira.
NORTE	SANTARÉM	VALE DE FIGUEIRA	1:40	5:40	VA tem que estender a Vale de Santarém
NORTE	VALE DE FIGUEIRA	MATO DE MIRANDA	1:00	5:00	VD tem que estender a Riachos. Para minorar os efeitos da interdição na via D, poder-se-á garantir Mato de Miranda, encurtando assim o troço de cantonamento.
NORTE	MATO DE MIRANDA	RIACHOS	1:00	5:00	VA tem que estender a Vale de Figueira. Para minorar os efeitos da interdição na via A, poder-se-á garantir Mato de Miranda, encurtando assim o troço de cantonamento.
NORTE	RIACHOS	ENTRONCAMENTO	1:00	5:00	
NORTE	ENTRONCAMENTO	LAMAROSA	1:00	5:00	
NORTE	LAMAROSA	FUNGALVAZ RESGUARDO	1:00	5:00	
NORTE	FUNGALVAZ RESGUARDO	FÁTIMA	1:00	5:00	
NORTE	FÁTIMA	CAXARIAS	1:00	5:00	
NORTE	CAXARIAS	ALBERGARIA DOS DOZE	2:00	6:00	
NORTE	ALBERGARIA DOS DOZE	VERMOIL	2:00	6:00	
NORTE	VERMOIL	POMBAL	2:10	6:10	
NORTE	POMBAL	SOURE	1:50	5:50	
NORTE	SOURE	ALFARELOS	2:00	6:00	
NORTE	ALFARELOS	TAVEIRO	1:00	5:00	
NORTE	TAVEIRO	COIMBRA B	1:00	5:00	
NORTE	COIMBRA B	SOUSELAS	1:00	5:00	
NORTE	SOUSELAS	PAMPILHOSA	1:00	5:00	
NORTE	PAMPILHOSA	MOGOFORES	1:00	5:00	
NORTE	MOGOFORES	OLIVEIRA DO BAIRRO	1:00	5:00	
NORTE	OLIVEIRA DO BAIRRO	OIÁ	1:00	5:00	
NORTE	OIÁ	AVEIRO	1:00	5:00	

Linha	Estação Inicial	Estação Final	Hora Início	Hora Fim	Observações
NORTE	AVEIRO	CACIA	1:00	5:00	
NORTE	CACIA	ESTARREJA	1:00	5:00	
NORTE	ESTARREJA	VÁLEGA	1:00	5:00	
NORTE	VÁLEGA	OVAR	1:00	5:00	
NORTE	OVAR	ESMORIZ	0:45	4:45	
NORTE	ESMORIZ	ESPINHO	0:40	4:40	De Esmoriz a Granja não há saída directa da VA para a VD. Para retomar a via normal, os comboios descendentes terão que recuar.
NORTE	ESPINHO	GRANJA	1:10	5:10	VA.
NORTE	ESPINHO	GRANJA	0:40	4:40	VD.
NORTE	GRANJA	VALADARES	0:40	4:40	Se se interditar a via D, tem de se estender a Vila Nova de Gaia
NORTE	VALADARES	GAIA	0:35	4:35	
NORTE	GAIA	PORTO CAMPANHÃ	1:00	5:00	
VENDAS NOVAS	SETIL	MUGE	2:10	6:10	
VENDAS NOVAS	MUGE	MARINHAI	2:10	6:10	
VENDAS NOVAS	MARINHAI	DESVIO (KM 19.518)	2:20	6:20	
VENDAS NOVAS	DESVIO (KM 19.518)	AGOLADA	2:25	6:25	
VENDAS NOVAS	AGOLADA	CORUCHE	1:20	5:20	
VENDAS NOVAS	CORUCHE	QUINTA GRANDE	1:30	5:30	
VENDAS NOVAS	QUINTA GRANDE	SALGUEIRINHA	1:30	5:30	
VENDAS NOVAS	SALGUEIRINHA	SÃO TORCATO	1:30	5:30	
VENDAS NOVAS	SÃO TORCATO	LAVRE	1:35	5:35	
VENDAS NOVAS	LAVRE	CANHA	1:40	5:40	
VENDAS NOVAS	CANHA	VIDIGAL	1:10	5:10	
VENDAS NOVAS	VIDIGAL	VENDAS NOVAS	1:40	5:40	
MINHO	PORTO S. BENTO	PORTO CAMPANHÃ	1:00	5:00	
MINHO	PORTO CAMPANHÃ	CONTUMIL	0:55	4:55	
MINHO	CONTUMIL	ERMESINDE	1:00	5:00	
MINHO	ERMESINDE	SÃO ROMÃO	1:00	5:00	
MINHO	SÃO ROMÃO	SENHORA DAS DORES	1:00	5:00	
MINHO	SENHORA DAS DORES	TROFA	0:10	4:10	
MINHO	TROFA	LOUSADO	0:10	4:10	
MINHO	LOUSADO	FAMALICÃO	1:00	5:00	
MINHO	FAMALICÃO	NINE	1:00	5:00	
MINHO	NINE	BARCELOS	0:00	4:00	
MINHO	BARCELOS	TAMEL	23:50	3:50	
MINHO	TAMEL	BARROSELAS	23:50	3:50	
MINHO	BARROSELAS	DARQUE	0:00	4:00	
MINHO	DARQUE	VIANA DO CASTELO	0:50	4:50	
MINHO	VIANA DO CASTELO	VALENÇA	0:50	4:50	
GUIMARÃES	LOUSADO	SANTO TIRSO	1:00	5:00	
GUIMARÃES	SANTO TIRSO	CANIÇOS	1:00	5:00	
GUIMARÃES	CANIÇOS	VILA DAS AVES	1:00	5:00	
GUIMARÃES	VILA DAS AVES	LORDELO	1:00	5:00	
GUIMARÃES	LORDELO	VIZELA	1:00	5:00	
GUIMARÃES	VIZELA	GUIMARÃES	1:00	5:00	
DOURO	ERMESINDE	VALONGO	1:00	5:00	
DOURO	VALONGO	RECAREI – SOBREIRA	1:00	5:00	
DOURO	RECAREI – SOBREIRA	CÊTE	1:00	5:00	
DOURO	CÊTE	PENAFIEL	1:00	5:00	



Linha	Estação Inicial	Estação Final	Hora Início	Hora Fim	Observações
DOURO	PENAFIEL	CAÍDE	1:00	5:00	
DOURO	CAÍDE	VILA MEÃ	1:00	5:00	
DOURO	VILA MEÃ	LIVRAÇÃO	1:00	5:00	
DOURO	LIVRAÇÃO	MARCO CANAVEZES DE	1:00	5:00	
DOURO	MARCO CANAVEZES DE	JUNCAL	1:10	5:10	
DOURO	JUNCAL	MOSTEIRO	1:10	5:10	
DOURO	MOSTEIRO	AREGOS	1:00	5:00	
DOURO	AREGOS	ERMIDA	1:10	5:10	
DOURO	ERMIDA	REDE	1:00	5:00	
DOURO	REDE	GODIM	1:20	5:20	
DOURO	GODIM	RÉGUA	1:20	5:20	
DOURO	RÉGUA	COVELINHAS	1:00	5:00	
DOURO	COVELINHAS	PINHÃO	1:00	5:00	
DOURO	PINHÃO	TUA	1:00	5:00	
DOURO	TUA	POCINHO	1:00	5:00	
RAMAL DE BRAGA	NINE	BRAGA	1:00	5:00	
LEIXÕES	CONTUMIL	LEIXÕES	0:40	4:40	
CONCORDÂNCIA DE SÃO GEMIL	ERMESINDE	SÃO GEMIL	1:00	5:00	
ALENTEJO	BARREIRO	LAVRADIO	1:00	5:00	
ALENTEJO	LAVRADIO	PINHAL NOVO	1:00	5:00	
ALENTEJO	PINHAL NOVO	POCEIRÃO	1:00	5:00	
ALENTEJO	POCEIRÃO	PEGÕES	1:50	5:50	
ALENTEJO	PEGÕES	BOMBEL	2:00	6:00	
ALENTEJO	BOMBEL	VENDAS NOVAS	1:00	5:00	
ALENTEJO	VENDAS NOVAS	TORRE DA GADANHA	22:00	2:00	
ALENTEJO	TORRE DA GADANHA	CASA BRANCA	22:00	2:00	
ALENTEJO	CASA BRANCA	VILA NOVA DA BARONIA	22:10	2:10	
ALENTEJO	VILA NOVA DA BARONIA	CUBA	22:40	2:40	
ALENTEJO	CUBA	BEJA	22:40	2:40	
ALENTEJO	BEJA	SANTA VITÓRIA - ERVIDEL	22:40	2:40	
ALENTEJO	SANTA VITÓRIA - ERVIDEL	CASTRO VERDE - ALMODÓVAR	23:00	3:00	
ALENTEJO	CASTRO VERDE - ALMODÓVAR	OURIQUE	23:00	3:00	
ALENTEJO	OURIQUE	FUNCHEIRA	0:00	4:00	
SUL	CAMPOLIDE A	ALVITO	1:00	5:00	
SUL	ALVITO	PRAGAL	1:00	5:00	
SUL	PRAGAL	CORROIOS	1:00	5:00	
SUL	CORROIOS	FOGUETEIRO	1:00	5:00	
SUL	FOGUETEIRO	COINA	1:00	5:00	
SUL	COINA	PENALVA	1:00	5:00	
SUL	PENALVA	PINHAL NOVO	1:00	5:00	
SUL	PINHAL NOVO	PALMELA	1:00	5:00	
SUL	PALMELA	SETÚBAL	1:00	5:00	
SUL	SETÚBAL	SETÚBAL - MAR	0:40	4:40	
SUL	SETÚBAL - MAR	PRAIAS - SADO	2:30	6:30	
SUL	PRAIAS - SADO	ÁGUAS DE MOURA	1:30	5:30	
SUL	ÁGUAS DE MOURA	BIF. DE ÁGUAS DE MOURA SUL	1:00	5:00	
SUL	BIF. DE ÁGUAS DE MOURA SUL	PINHEIRO	0:00	4:00	
SUL	PINHEIRO	MONTE NOVO PALMA	0:00	4:00	
SUL	MONTE NOVO PALMA	ALCÁCER DO SAL	0:10	4:10	
SUL	ALCÁCER DO SAL	VALE DO GUIZO	0:20	4:20	
SUL	VALE DO GUIZO	GRÂNDOLA	0:30	4:30	

Linha	Estação Inicial	Estação Final	Hora Início	Hora Fim	Observações
SUL	GRÂNDOLA	CANAL – CAVEIRA	0:40	4:40	
SUL	CANAL – CAVEIRA	LOUSAL	0:50	4:50	
SUL	LOUSAL	ERMIDAS – SADO	0:50	4:50	
SUL	ERMIDAS – SADO	TORRE VÃ	1:00	5:00	
SUL	TORRE VÃ	FUNCHEIRA	1:00	5:00	
SUL	FUNCHEIRA	AMOREIRAS ODEMIRA	1:00	5:00	
SUL	AMOREIRAS ODEMIRA	LUZIANES	1:00	5:00	
SUL	LUZIANES	SANTA CLARA – SABÓIA	1:00	5:00	
SUL	SANTA CLARA – SABÓIA	SÃO MARCOS	1:00	5:00	
SUL	SÃO MARCOS	MESSINES – ALTE	1:00	5:00	
SUL	MESSINES – ALTE	TUNES	1:00	5:00	
RAMAL DE SINES	ERMIDAS – SADO	PORTO DE SINES	1:30	5:30	
ALGARVE	LAGOS	MEXILHOEIRA GRANDE	1:00	5:00	
ALGARVE	MEXILHOEIRA GRANDE	PORTIMÃO	1:00	5:00	
ALGARVE	PORTIMÃO	ESTÔMBAR – LAGOA	1:00	5:00	
ALGARVE	ESTÔMBAR – LAGOA	SILVES	1:00	5:00	
ALGARVE	SILVES	ALCANTARILHA	1:00	5:00	
ALGARVE	ALCANTARILHA	TUNES	0:30	4:30	
ALGARVE	TUNES	ALBUFEIRA	0:30	4:30	
ALGARVE	ALBUFEIRA	BOLIQUEIME	0:30	4:30	
ALGARVE	BOLIQUEIME	LOULÉ	0:30	4:30	
ALGARVE	LOULÉ	FARO	1:00	5:00	
ALGARVE	FARO	OLHÃO	1:00	5:00	
ALGARVE	OLHÃO	FUSETA	1:10	5:10	
ALGARVE	FUSETA	TAVIRA	1:30	5:30	
ALGARVE	TAVIRA	CACELA	1:40	5:40	
ALGARVE	CACELA	VILA REAL DE STO. ANTÓNIO	1:45	5:45	
VOUGA	ESPINHO	PAÇOS DE BRANDÃO	1:00	5:00	
VOUGA	PAÇOS DE BRANDÃO	VILA DA FEIRA	1:00	5:00	
VOUGA	VILA DA FEIRA	SÃO JOÃO DA MADEIRA	1:00	5:00	
VOUGA	SÃO JOÃO DA MADEIRA	OLIVEIRA DE AZEMÉIS	1:00	5:00	
VOUGA	OLIVEIRA DE AZEMÉIS	PINHEIRO DA BEMPOSTA	1:00	5:00	
VOUGA	PINHEIRO DA BEMPOSTA	ALBERGARIA – A – VELHA	1:00	5:00	
VOUGA	ALBERGARIA – A – VELHA	SERNADA DO VOUGA	1:00	5:00	
VOUGA	SERNADA DO VOUGA	MACINHATA	1:00	5:00	
VOUGA	MACINHATA	ÁGUEDA	1:00	5:00	
VOUGA	ÁGUEDA	EIROL	1:00	5:00	
VOUGA	EIROL	EIXO	1:00	5:00	
VOUGA	EIXO	AVEIRO	1:00	5:00	
BEIRA ALTA	PAMPILHOSA	MORTÁGUA	22:05	2:05	
BEIRA ALTA	MORTÁGUA	SANTA COMBA DÃO	22:15	2:15	
BEIRA ALTA	SANTA COMBA DÃO	CARREGAL DO SAL	22:20	2:20	
BEIRA ALTA	CARREGAL DO SAL	OLIVEIRINHA – CABANAS	22:25	2:25	
BEIRA ALTA	OLIVEIRINHA CABANAS	CANAS – FELGUEIRA	22:25	2:25	
BEIRA ALTA	CANAS – FELGUEIRA	NELAS	22:30	2:30	
BEIRA ALTA	NELAS	MANGUALDE	22:40	2:40	
BEIRA ALTA	MANGUALDE	CONTENÇAS	22:50	2:50	
BEIRA ALTA	CONTENÇAS	GOUVEIA	22:50	2:50	

Linha	Estação Inicial	Estação Final	Hora Início	Hora Fim	Observações
BEIRA ALTA	GOUVEIA	FORNOS DE ALGODRES	23:00	3:00	
BEIRA ALTA	FORNOS DE ALGODRES	MUXAGATA	23:00	3:00	
BEIRA ALTA	MUXAGATA	CELORICO DA BEIRA	23:10	3:10	
BEIRA ALTA	CELORICO DA BEIRA	VILA FRANCA DAS NAVES	23:20	3:20	
BEIRA ALTA	VILA FRANCA DAS NAVES	PINHEL	23:25	3:25	
BEIRA ALTA	PINHEL	GUARDA	0:10	4:10	
BEIRA ALTA	GUARDA	CERDEIRA	0:20	4:20	
BEIRA ALTA	CERDEIRA	NOÉMI	0:20	4:20	
BEIRA ALTA	NOÉMI	VILAR FORMOSO	0:20	4:20	
RAMAL DA FIGUEIRA DA FOZ	PAMPILHOSA	FIGUEIRA DA FOZ	14:40	18:40	
RAMAL DA LOUSÃ	COIMBRA – PARQUE	SERPINS	1:00	5:00	
RAMAL DA LOUSÃ	COIMBRA – CIDADE	COIMBRA – PARQUE			
RAMAL DA LOUSÃ	COIMBRA B	COIMBRA – CIDADE	0:30	4:30	
RAMAL DE ALFARELOS	ALFARELOS	VERRIDE	0:20	4:20	
RAMAL DE ALFARELOS	VERRIDE	BIFURCAÇÃO DE LARES	0:15	4:10	
RAMAL DE ALFARELOS	BIFURCAÇÃO DE LARES	FONTELA	1:00	5:00	
RAMAL DE ALFARELOS	FONTELA	FIGUEIRA DA FOZ	1:00	5:00	
OESTE	CACÉM	SABUGO	0:20	4:20	
OESTE	SABUGO	MAFRA	0:20	4:20	
OESTE	MAFRA	MALVEIRA	0:00	4:00	
OESTE	MALVEIRA	PÊRO NEGRO	0:00	4:00	
OESTE	PÊRO NEGRO	DOIS PORTOS	0:10	4:10	
OESTE	DOIS PORTOS	TORRES VEDRAS	0:20	4:20	
OESTE	TORRES VEDRAS	RAMALHAL	0:20	4:20	
OESTE	RAMALHAL	OUTEIRO	1:00	5:00	
OESTE	OUTEIRO	BOMBARRAL	1:00	5:00	
OESTE	BOMBARRAL	CALDAS DA RAINHA	0:40	4:40	
OESTE	CALDAS DA RAINHA	SÃO MARTINHO DO PORTO	1:00	5:00	
OESTE	SÃO MARTINHO DO PORTO	VALADO	1:00	5:00	
OESTE	VALADO	PATAIAS	1:00	5:00	
OESTE	PATAIAS	MARTINGANÇA	1:00	5:00	
OESTE	MARTINGANÇA	MARINHA GRANDE	1:00	5:00	
OESTE	MARINHA GRANDE	LEIRIA	1:00	5:00	
OESTE	LEIRIA	MONTE REAL	1:00	5:00	
OESTE	MONTE REAL	LOURIÇAL	1:00	5:00	
OESTE	LOURIÇAL	AMIEIRA	1:20	5:20	
OESTE	AMIEIRA	BIFURCAÇÃO DE LARES	1:10	5:10	
RAMAL DE TOMAR	LAMAROSA	TOMAR	1:00	5:00	
LESTE	ABRANTES	BEMPOSTA	19:00	23:00	
LESTE	BEMPOSTA	PONTE DE SÔR	19:30	23:30	
LESTE	PONTE DE SÔR	TORRE DAS VARGENS	19:40	23:40	
LESTE	TORRE DAS VARGENS	CHANÇA	1:00	5:00	
LESTE	CHANÇA	CRATO	1:00	5:00	
LESTE	CRATO	PORTALEGRE	1:00	5:00	
LESTE	PORTALEGRE	SANTA EULÁLIA	1:00	5:00	
LESTE	SANTA EULÁLIA	ELVAS	1:00	5:00	
LESTE	ELVAS	BADAJOS	1:00	5:00	

Linha	Estação Inicial	Estação Final	Hora Início	Hora Fim	Observações
RAMAL DE CÁCERES	TORRE DAS VARGENS	VALENCIA DE ALCÁNTARA	12:00	16:00	
BEIRA BAIXA	ENTRONCAMENTO	BARQUINHA	0:45	4:45	
BEIRA BAIXA	BARQUINHA	ALMOUROL	0:40	4:40	
BEIRA BAIXA	ALMOUROL	PRAIA DO RIBATEJO	0:40	4:40	
BEIRA BAIXA	PRAIA DO RIBATEJO	SANTA MARGARIDA	0:40	4:40	
BEIRA BAIXA	SANTA MARGARIDA	TRAMAGAL	0:40	4:40	
BEIRA BAIXA	TRAMAGAL	ABRANTES	0:40	4:40	
BEIRA BAIXA	ABRANTES	ALFERRAREDE	0:30	4:30	
BEIRA BAIXA	ALFERRAREDE	MOURISCAS	22:30	2:30	
BEIRA BAIXA	MOURISCAS	MOURISCAS - A	22:30	2:30	
BEIRA BAIXA	MOURISCAS - A	BELVER	22:30	2:30	
BEIRA BAIXA	ALVEGA - ORTIGA	BELVER	23:00	3:00	
BEIRA BAIXA	BELVER	BARCA DA AMIEIRA - ENVENDOS	23:00	3:00	
BEIRA BAIXA	BARCA DA AMIEIRA - ENVENDOS	FRATEL	23:00	3:00	
BEIRA BAIXA	FRATEL	RÓDÃO	23:20	3:20	
BEIRA BAIXA	RÓDÃO	SARNADAS	23:30	3:30	
BEIRA BAIXA	SARNADAS	CASTELO BRANCO	23:50	3:50	
BEIRA BAIXA	CASTELO BRANCO	ALCAINS	1:00	5:00	
BEIRA BAIXA	ALCAINS	LARDOSA	0:50	4:50	
BEIRA BAIXA	LARDOSA	CASTELO NOVO	0:40	4:40	
BEIRA BAIXA	CASTELO NOVO	VALE DE PRAZERES	0:30	4:30	
BEIRA BAIXA	VALE DE PRAZERES	FUNDÃO	0:10	4:10	
BEIRA BAIXA	FUNDÃO	COVILHÃ	23:35	3:35	
BEIRA BAIXA	COVILHÃ	BELMONTE	1:00	5:00	
BEIRA BAIXA	BELMONTE	GUARDA	1:00	5:00	
ÉVORA	CASA BRANCA	ÉVORA	22:50	2:50	
RAMAL DE NEVES CORVO	OURIQUE	MINAS NEVES CORVO	6:00	10:00	
SINTRA	LISBOA - ROSSIO	CAMPOLIDE	1:00	5:00	
SINTRA	CAMPOLIDE	BENFICA	1:00	5:00	
SINTRA	BENFICA	AMADORA	1:00	5:00	
SINTRA	AMADORA	MONTE ABRAÃO	1:00	5:00	
SINTRA	MONTE ABRAÃO	MERCÊS	0:50	4:50	Situação que se manterá durante o período de remodelação da Estação do Cacém.
SINTRA	MERCÊS	ALGUEIRÃO - MEM MARTINS	0:50	4:50	
SINTRA	ALGUEIRÃO - MEM MARTINS	SINTRA	0:40	4:40	
CINTURA	ALCÁNTARA - TERRA	CAMPOLIDE A	0:30	4:30	
CINTURA	ENTRECAMPOS	ORIENTE	0:30	4:15	
CASCAIS	CAIS DO SODRÉ	ALCÁNTARA - MAR	1:00	5:00	
CASCAIS	ALCÁNTARA - MAR	ALGÉS	1:00	5:00	
CASCAIS	ALGÉS	CAXIAS	1:05	5:05	
CASCAIS	CAXIAS	OEIRAS	1:35	5:35	
CASCAIS	OEIRAS	SÃO PEDRO DO ESTORIL	1:20	5:20	
CASCAIS	SÃO PEDRO DO ESTORIL	CASCAIS	1:45	5:45	

**Anexo 17 - Formato dos Pedidos de Canais Horários**

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 18 – Classificação de Estações e Apeadeiros de acordo com a sua utilização

LINHAS	ESTAÇÕES e APEADEIROS	CLASSIFICAÇÃO
Linha do Minho	Porto Campanhã	A
	Famalicão	C
	Barcelos	D
	Tamel	E
	Barroselas	E
	Darque	E
	Viana do Castelo	C
	Caminha	E
	Vila Nova da Cerveira	E
	S. Pedro da Torre	E
	Valença	D
Ramal de Braga	Braga	B
Linha de Guimarães	Caniços	C
Linha do Douro	Mosteirô	E
	Ermida	E
	Rede	E
	Godim	E
	Régua	D
	Covelinhas	E
	Pinhão	D
	Tua	E
	Pocinho	E
Linha do Norte	Lisboa St.ª Apolónia	A
	Oriente	A
	Setil	E
	Vale de Santarém	E
	Santarém	D
	Vale Figueira	E
	Mato Miranda	E
	Riachos	E
	Entroncamento	C
	Lamarosa	D
	Paialvo	E
	Fátima	D
	Caxarias	E
	Albergaria dos Doze	E
	Pombal	C
	Alfarelos	D
	Coimbra-B	C
	Souselas	E
	Pampilhosa	D
	Mealhada	E
Mogofores	D	
Aveiro	B	
Espinho	D	
Gaia	C	
Linha da Beira Alta	Luso - Buçaco	E
	Mortágua	E
	St.ª Comba Dão	D
	Carregal do Sal	D
	Oliveirinha - Cabanas	E
	Canas - Felgueira	E
	Nelas	D
	Mangualde	D
	Contenças	E
	Gouveia	E
	Fornos de Algodores	D
	Celorico da Beira	D
	Vila Franca das Naves	E

LINHAS	ESTAÇÕES e APEADEIROS	CLASSIFICAÇÃO
Linha da Beira Alta	Pinhel	D
	Guarda	C
	Cerdeira	E
	Freinada	E
	Vilar Formoso	D
Ramal de Alfarelos	Verride	E
Ramal da Figueira da Foz	Cantanhede	E
Linha do Oeste	Meleças	C
	Sabugo	E
	Mafra	E
	Malveira	E
	Pero Negro	E
	Dois Portos	E
	Torres Vedras	D
	Ramalhal	E
	Outeiro	E
	Bombarral	E
	Caldas da Rainha	D
	S. Martinho do Porto	D
	Valado	E
	Pataias	E
	Martigança	E
	Leiria	D
	Monte Real	E
	Louriçal	E
Amieira	E	
Bifurcação de Lares	E	
Fontela	E	
Figueira da Foz	C	
Ramal de Tomar	St.ª Cita	E
	Tomar	D
Linha da Beira Baixa	Barquinha	E
	Almoural	E
	Praia do Ribatejo	E
	Tramagal	E
	Abrantes	D
	Alferrarede	E
	Mouriscas	E
	Alvega-Ortiga	E
	Belver	E
	Barca da Amieira	E
	Ródão	E
	Sarnadas	E
	Castelo Branco	D
	Alcains	E
	Castelo Novo	E
	Alpedrinha	E
	Vale de Prazeres	E
	Fatela - Penamacor	E
	Fundão	D
Tortosendo	E	
Covilhã	D	
Belmonte - Manteigas	E	
Sabugal	E	
Ramal de Cáceres	Vale do Peso	E
	Castelo de Vide	D
	Marvão-Beirã	E
Linha do Leste	Ponte de Sôr	D
	Torre das Vargens	E
	Crato	E
	Portalegre	D
	Santa Eulália	E
	Elvas	D

LINHAS	ESTAÇÕES e APEADEIROS	CLASSIFICAÇÃO
Linha de Cintura	Roma-Areeiro	B
	Entrecampos	B
	Sete Rios	B
	Campolide	B
	Alcântara-Terra	C
Linha do Alentejo	Poceirão	D
	Vendas Novas	D
	Torre da Gadanha	E
	Casa Branca	E
	Vila Nova da Baronia	E
	Cuba	E
	Beja	D
Ourique	E	
Linha do Sul	Pinhal Novo	C
	Venda do Alcaide	D
	Palmela	D
	Setúbal	C
	Praça do Quebedo	D
Funcheira	D	
Linha de Évora	Évora	D
Linha do Algarve	Lagos	C
	Portimão	D
	Silves	D
	Tunes	C
	Albufeira	C
	Loulé	D
	Faro	C
	Olhão	D
	Fuzeta	D
	Tavira	D
	Vila Real de St.º António	D



**Anexo 19 – Preços de mão de obra**

unidade: Euros

<b>Categoria Profissional</b>	<b>Preço / hora</b>
<i>Operacional - Área de Circulação</i>	
INSPECTOR DE CIRCULAÇÃO	26,74
CONTROLADOR DE CIRCULAÇÃO	20,10
OPERADOR DE CIRCULAÇÃO	16,74
OPERADOR DE MANOBRAS	15,78
GUARDA DE PASSAGEM DE NIVEL	12,65
<i>Operacional - Área de Infraestruturas</i>	
SUPERVISOR DE INFRAESTRUTURAS	25,41
ENCARREGADO DE INFRAESTRUTURAS	20,67
OPERADOR DE INFRAESTRUTURAS	18,96
<i>Operacional - Área de Infraestruturas - Via</i>	
SUPERVISOR DE VIA	23,60
ENCARREGADO DE VIA	18,37
OPERADOR DE VIA	16,21
<i>Operacional - Área de Apoio</i>	
AUXILIAR OPERACIONAL	13,83
<i>Apoio Operacional - Área de Armazéns</i>	
SUPERVISOR DE ARMAZÉM	20,64
OPERADOR DE ARMAZÉM	14,24
<i>Apoio Operacional - Área de Condução de Veículos Automóveis</i>	
MOTORISTA	16,13
<i>Apoio Operacional - Área de Topografia</i>	
TOPÓGRAFO	25,00
<i>Apoio Operacional - Área de Desenho</i>	
SUPERVISOR DE DESENHO	25,11
DESENHADOR I	21,66
DESENHADOR II	17,74
<i>Técnico-Administrativo</i>	
ASSISTENTE DE GESTÃO	23,26
ESCRITURARIO	17,81
OPERADOR ADMINISTRATIVO	14,92
<i>Especialista</i>	
ESPECIALISTA I	32,55
ESPECIALISTA II	25,03
ESPECIALISTA III	19,37
<i>Técnico</i>	
TÉCNICO I	65,76
TÉCNICO II	53,23
TÉCNICO III	35,75

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

## **Anexo 20 – Legislação Portuguesa relevante**

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

- Decretos-Leis n.ºs 80/73, de 2 de Março, 104/73, de 13 de Março (alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 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 n.º 109/77, de 25 de Março (alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 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.
- Portaria n.º 636/75, de 5 de Novembro, respeitante à Tarifa Geral de Transportes (Parte II – Mercadorias).
- Lei 10/90, de 17 de Março (alterada pela Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril) - Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres
- Decreto-Lei n.º 116/92, de 20 de Junho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 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 n.º 104/97, de 29 de Abril (alterado pelos Decretos-Leis n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, e n.º 270/2003, de 28 de Outubro), que procede à criação da REFER
- Decreto-Lei n.º 299-B/98, de 29 de Setembro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro), que procede à criação do INTF
- Despacho n.º 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 n.º 4344/2000 (2.ª série), publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 46, de 24 de Fevereiro de 2000,
- Despacho conjunto n.º 261/99, de 5 de Março, relativo à constituição do «estabelecimento da concessão CP»
- Decreto-Lei n.º 189-B/99, de 2 de Junho, que aprova as bases da concessão e o contrato de concessão, assinado entre o Estado Português e a empresa de transporte ferroviário: FERTAGUS - Travessia do Tejo, Transportes, S. A.
- Regulamento de Passagens de Nível, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de Dezembro
- Regulamento n.º 18/2000, do INTF, relativo à «Autorização de circulação de material circulante em exploração»
- Decreto-Lei n.º 227-C/2000, de 22 de Setembro, relativo ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas.
- Portaria n.º 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 n.º 75/2003, de 16 de Abril, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.
- Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro (rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 26/2003, de 27 de Dezembro e alterado pelo Decreto-Lei n.º 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 n.º 276/2003, de 4 de Novembro, relativo ao domínio público ferroviário.
- Portaria n.º 167/2004, de 18 de Fevereiro, relativa ao modelo de certificado de segurança a obter pelas empresas de transporte ferroviário.
- Portaria n.º 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.

**Anexo 21 - Glossário**

<b>Termo</b>	<b>Definição</b>
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
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
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
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

<b>Termo</b>	<b>Definição</b>
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
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
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