



2026

2ª ADENDA DIRETÓRIO DA REDE

Março de 2026

CONTROLO DE VERSÕES

VERSÃO	ALTERAÇÕES	DATA
Diretório da Rede 2025		2023-12-10
Projeto do Diretório da Rede 2026	Pontos alterados: 1.6; 2.4.4.; 4.1.; 4.5.1; 4.5.2; 4.5.3; 4.7; 5.3; 5.4.5; 5.5.5; 5.7.2; 5.9; 7.3.2.4; 7.3.7.1.4 Anexos alterados: 1.3; 2.1, 2.3.3; 2.3.8; 2.6; 2.3.12; 4.3.2.A; 4.3.2.B; 4.10; 5.2; 5.4.1; 5.4.4; 7.2.A; 7.2.B; 7.3.2.D Anexos Novos: 4.1	2024-10-24
Diretório da Rede 2026	Pontos alterados: 2.4.4; 5.9; 7.3.2.4 Anexos alterados: 4.3.2.A; 7.2.A; 7.2.B	2024-12-15
Projeto da 1ª Adenda do Diretório da Rede 2026	Pontos alterados: 1.2; 1.5.2; 1.7.1; 2.3.4; 2.3.7; 2.4.2; 2.4.4; 2.6; 3.3.2; 3.3.4; 4.2; 4.9; 5.6.2; 5.7.2; 7.3.2.2; 7.3.2.4; 7.3.9.4 Anexos alterados: 1.3; 2.3.9.B; 4.1; 4.3.2.A; 4.3.2.B; 5.2; 5.4.1; 7.3.2.A; 7.3.2.D Pontos novos: 5.10 Anexos novos: 2.3.4 C, 2.3.4.D.1; 2.3.4.D.2; 3.3.2 Anexos eliminados: 2.6	2025-09-26
1ª Adenda do Diretório da Rede 2026	Pontos alterados: 2,4,2; 7.3.2.2 Anexos alterados: 2.1; 2.3.3.; 2.3.5; 2.3.8; 3.3.1; 4.3.2.A; 4.3.2.B; 5.4.1	2025-12-12
2ª Adenda do Diretório da Rede 2026	Pontos alterados: 5.3 Anexos alterados: 5.2	2026-03-05



ÍNDICE

Índice

1. INFORMAÇÕES GERAIS	13		
1.1 INTRODUÇÃO	13		
1.2 OBJETIVO	13		
1.3.1 Enquadramento Legal	14		
1.3.2 Estatuto Legal e Responsabilidades.....	14		
1.3.3 Direitos de Recursos e de Queixa	14		
1.4 ESTRUTURA	15		
1.5 PERÍODO DE VALIDADE ATUALIZAÇÃO E PUBLICAÇÃO.....	15		
1.5.1 Período de Validade	15		
1.5.2 Atualização.....	15		
1.5.3 Publicação.....	16		
1.6 CONTACTOS.....	16		
1.7 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS E ORGANISMOS DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	18		
1.7.1 Corredores Ferroviários de Mercadorias	18		
1.7.2 RailNetEurope e Outra Cooperação Internacional.....	19		
2. INFRAESTRUTURA	22		
2.1 INTRODUÇÃO	22		
2.2 REDE ABRANGIDA.....	22		
2.2.1 Limites	22		
2.2.2 Ligações a Outras Redes Ferroviárias.....	22		
2.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA.....	22		
2.3.1 Tipologias de Via.....	22		
2.3.2 Bitola da Via.....	22		
2.3.3 Estações e Apeadeiros	22		
2.3.4 Contornos de Referência.....	23		
2.3.5 Cargas Máximas	23		
2.3.6 Gradientes das Linhas	23		
2.3.7 Velocidades Máximas.....	23		
2.3.8 Comprimentos Máximos dos Comboios	24		
2.3.9 Rede Eletrificada.....	24		
2.3.10 Sistemas de Sinalização	24		
2.3.11 Sistemas de Controlo de Tráfego.....	24		
2.3.12 Sistemas de Comunicação.....	25		
2.3.13 Sistemas de Controlo de Velocidade dos Comboios	25		
2.4 RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO.....	25		
2.4.1 Infraestrutura Especializada	25		
2.4.2 Restrições Ambientais.....	25		
2.4.3 Transporte de Mercadorias Perigosas.....	25		
2.4.4 Restrições em Túneis.....	25		
2.4.5 Restrições em Pontes	25		
2.4.6 Transporte de Carris de Barra Longa.....	25		
2.5 DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA	26		
2.6 DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA	26		
3. CONDIÇÕES DE ACESSO	28		
3.1 INTRODUÇÃO	28		
3.2 CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO.....	28		
3.2.1 Requisitos Para Apresentação de Pedidos de Canais Horários .	28		
3.2.2 Condições Para o Acesso à Infraestrutura Ferroviária.....	28		
3.2.3 Licenças	28		

3.2.4	Certificado de Segurança.....	29	4.5.6	Pedidos Respeitantes ao <i>Atlantic Corridor</i>	42
3.2.5	Seguro.....	29	4.6	ZONAS CONGESTIONADAS	43
3.3	DISPOSIÇÕES CONTRATUAIS	30	4.7	TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS.....	45
3.3.1	Acordos-Quadro	30	4.8	DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE	45
3.3.2	Contratos de Utilização	30	4.8.1	Regras para Pedidos de Modificação da Capacidade Feitos pelos Candidatos.....	45
3.3.3	Contratos com os Candidatos que não sejam Empresas Ferroviárias.....	30	4.8.2	Regras para Alteração de Capacidade Promovida pelo Gestor da Infraestrutura	45
3.3.4	Termos e Condições Gerais.....	31	4.8.3	Regras para Capacidade Pedida e Não Utilizada	45
3.4	REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ACESSO	31	4.8.4	Regras de Cancelamento	45
3.4.1	Procedimentos de Aceitação de Material Circulante	31	4.9	REMODELAÇÃO DO PROCESSO DE HORÁRIOS (TTR).....	45
3.4.2	Procedimentos de Aceitação de Pessoal de Segurança	31	4.10	REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DOS CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS.....	46
3.4.3	Transportes Excecionais.....	31			
3.4.4	Transporte de Mercadorias Perigosas.....	31			
3.4.5	Comboios de Ensaio e Outros Comboios	32			
4.	REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	34	5.	SERVIÇOS E TARIFAS	48
4.1	INTRODUÇÃO	34	5.1	INTRODUÇÃO	48
4.2	DESCRIÇÃO DO PROCESSO	34	5.2	PRINCÍPIOS DE TARIFAÇÃO	48
4.3	RESERVA DE CAPACIDADE PARA RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE	36	5.3	PACOTE MÍNIMO DE ACESSO E TARIFAS.....	48
4.3.1	Princípios Gerais.....	36	5.4	SERVIÇOS ADICIONAIS E TARIFAS.....	51
4.3.2	Datas-chave e Informação a Fornecer aos Candidatos	37	5.4.1	Energia Elétrica para Tração.....	51
4.4	IMPACTOS DOS ACORDOS-QUADRO.....	38	5.4.2	Serviços aos Comboios	51
4.5	PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE.....	38	5.4.3	Transportes Excecionais e de Matérias Perigosas	51
4.5.1	Horário Técnico Anual.....	38	5.4.4	Manobras	52
4.5.2	Pedidos Tardios	39	5.4.5	Estacionamento de Material Circulante.....	52
4.5.3	Pedidos Durante a Vigência do Horário (Ad-Hoc)	40	5.5	SERVIÇOS AUXILIARES E TARIFAS.....	53
4.5.4	Processo de Coordenação	41	5.5.1	Disponibilização de Acesso a Serviços de Telecomunicações ..	53
4.5.5	Processo de Resolução de Disputas.....	42	5.5.2	Inspeção Técnica do Material Circulante	53
			5.5.3	Serviço de Bilhética nas Estações de Passageiros.....	53

5.5.4	Serviços de Manutenção de Material Circulante	53
5.5.5	Fornecimento de Mão-de-obra para Atividades Operacionais das Empresas Ferroviárias	53
5.5.6	Instrução de Processos de Autorização de Circulação na RFN..	54
5.5.7	Realização de Estudos de Capacidade ou de Viabilidade de Cenários de Oferta	54
5.6	PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS	54
5.6.1	Penalidade por Modificação do Canal	54
5.6.2	Penalidade por Alteração do Canal.....	54
5.6.3	Penalidade por Capacidade Pedida e Não Utilizada	55
5.6.4	Penalidade por Não Utilização	56
5.6.5	Incentivos/Descontos	56
5.7	REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO	56
5.7.1	Princípios Gerais e Objetivos	56
5.7.2	Monitorização do Desempenho	56
5.7.3	Modelo Financeiro	58
5.7.4	Sistema de Gestão e Resolução de Conflitos.....	59
5.8	EVOLUÇÃO DAS TARIFAS.....	59
5.9	PROCESSO DE FATURAÇÃO.....	60
5.10	COMPENSAÇÕES POR DANOS AOS PASSAGEIROS.....	60
6.	OPERAÇÕES	62
6.1	INTRODUÇÃO	62
6.2	REGRAS OPERACIONAIS	62
6.3	MEDIDAS OPERACIONAIS.....	62
6.3.1	Princípios.....	62
6.3.2	Regulamentação da Operação	62
6.3.3	Perturbações da Circulação.....	63

6.4	FERRAMENTAS PARA INFORMAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DE COMBOIOS	63
6.4.1	Interfaces Telemáticos para Transporte de Mercadorias e Passageiros (TAF/TAP-TSI)	64
6.4.2	Sistema Europeu de Informação de Tráfego (RNE TIS)	64
7.	INSTALAÇÕES DE SERVIÇO	67
7.1	INTRODUÇÃO	67
7.2	VISÃO GERAL DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO.....	67
7.3	INSTALAÇÕES DE SERVIÇO GERIDAS PELA IP	67
7.3.1	Disposições Gerais.....	67
7.3.2	Estações de Passageiros	67
7.3.3	Terminais de Mercadorias	71
7.3.4	Estações de Triagem e Instalações de Formação das Composições Incluindo Instalações de Manobra.....	72
7.3.5	Feixes de Resguardo.....	72
7.3.6	Instalações de Manutenção.....	72
7.3.7	Outras Instalações Técnicas	72
7.3.8	Instalações Portuárias, Marítimas e Fluviais	72
7.3.9	Meios de Socorro	72
7.3.10	Instalações de Reabastecimento de Combustíveis	73
ANEXOS		74
ANEXO 1.3	LEGISLAÇÃO RELEVANTE.....	75
ANEXO 2.1	QUADRO RESUMO DAS CARACTERÍSTICAS DA INFRAESTRUTURA	80
ANEXO 2.2.1	LINHAS E RAMAIS EM EXPLORAÇÃO	82
ANEXO 2.3.1	TIPOLOGIA DAS VIAS E DISTÂNCIAS	83
ANEXO 2.3.3	LINHAS E PLATAFORMAS DE EMBARQUE DAS ESTAÇÕES E APEADEIROS.....	84

ANEXO 2.3.4 A CONTORNOS DE REFERÊNCIA CINEMÁTICO	116	ANEXO 4.10 PRINCÍPIOS DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DOS CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS	175
ANEXO 2.3.4 B CONTORNOS DE REFERÊNCIA CINEMÁTICO	117	ANEXO 5.2 REGRAS DE DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS DO PACOTE MÍNIMO DE ACESSO	195
ANEXO 2.3.4 C PERFIS UIC PARA O TRANSPORTE COMBINADO	118	ANEXO 5.4.1 METODOLOGIA DA REPARTIÇÃO DE CONSUMOS DE ENERGIA PARA TRAÇÃO.....	203
ANEXO 2.3.4.D.1 PERFIS UIC PARA O TRANSPORTE COMBINADO.....	119	ANEXO 5.4.4 TARIFAS DE MÃO-DE-OBRA.....	216
ANEXO 2.3.4.D.2 PERFIS UIC PARA O TRANSPORTE COMBINADO.....	120	ANEXO 7.1 MODELO DE DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS.....	217
ANEXO 2.3.5 CARGAS MÁXIMAS	121	ANEXO 7.2 A INSTALAÇÕES COM LIGAÇÃO À RFN	223
ANEXO 2.3.6 A RAMPAS CARACTERÍSTICAS.....	122	ANEXO 7.2 B INSTALAÇÕES COM LIGAÇÃO À RFN	224
ANEXO 2.3.6 B RAMPAS CARACTERÍSTICAS.....	123	ANEXO 7.3.2 A TIPOLOGIA DE ESTAÇÕES E APEADEIROS	230
ANEXO 2.3.7 PATAMARES DE VELOCIDADE MAIS ELEVADOS	124	ANEXO 7.3.2 D FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES DE NATUREZA COMERCIAL....	241
ANEXO 2.3.8 COMPRIMENTOS MÁXIMOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS	125		
ANEXO 2.3.9 A TROÇOS DE LINHA ELETRIFICADA	127		
ANEXO 2.3.9 B SUBESTAÇÕES DE TRAÇÃO.....	128		
ANEXO 2.3.10 REGIMES DE EXPLORAÇÃO.....	129		
ANEXO 2.3.11 COMANDO E CONTROLO DA CIRCULAÇÃO	130		
ANEXO 2.3.12 COMUNICAÇÕES SOLO-COMBOIO.....	131		
ANEXO 2.3.13 SISTEMAS DE CONTROLO DE VELOCIDADE	132		
ANEXO 3.3.1 MODELO ACORDO-QUADRO	133		
ANEXO 3.3.2 MINUTA TIPO DO CONTRATO DE UTILIZAÇÃO	140		
ANEXO 4.1 NÍVEIS MÉDIOS DE OCUPAÇÃO.....	152		
ANEXO 4.2 FORMATO DOS PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS	153		
ANEXO 4.3.2 A PRINCIPAIS INTERVENÇÕES PROGRAMADAS.....	154		
ANEXO 4.3.2 B MARGENS SUPLEMENTARES	172		



GLOSSÁRIO

TERMO	DEFINIÇÃO
Acordo-quadro	um acordo juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço.
Acordo transfronteiriço	um acordo entre dois ou mais Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, destinado a facilitar a prestação de serviços ferroviários transfronteiriços.
Alternativa viável	o acesso a outra instalação de serviço economicamente aceitável para a Empresa Ferroviária, que lhe permita realizar o serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa.
Autoridade responsável pela concessão das licenças	o organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias num Estado-membro, nos termos do presente decreto-lei.
Canal horário	a capacidade da infraestrutura necessária para a circulação de um comboio, entre dois pontos, em determinado momento.
Candidato	uma Empresa Ferroviária, um agrupamento internacional de Empresas Ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, nomeadamente alguma das autoridades referidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura.
Capacidade da infraestrutura	a possibilidade de programar os canais horários solicitados para um elemento da infraestrutura durante um determinado período.
Certificado de segurança	o documento que atesta a capacidade específica da Empresa Ferroviária para operar cumprindo todas as regras de segurança num determinado itinerário e para um determinado tipo de serviço.
Coordenação	o processo pelo qual o gestor de infraestrutura e os candidatos resolvem as situações de conflito entre vários pedidos de capacidade de infraestrutura.

TERMO	DEFINIÇÃO
Desenvolvimento da infraestrutura ferroviária	o planeamento da rede, o planeamento financeiro e de investimento, bem como a construção e a modernização da infraestrutura.
Diretório da rede	a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura.
Empresa Ferroviária	uma empresa, pública ou privada, detentora de licença, cuja atividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros por caminho-de-ferro assegurando a tração, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tração.
Exploração da infraestrutura ferroviária	a repartição dos canais horários, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura.
Feixes de resguardo	os ramais especificadamente destinados ao estacionamento temporário dos veículos ferroviários entre dois serviços.
Funções essenciais	a tomada de decisões, no âmbito da gestão da infraestrutura, a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões a respeito da tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e com o quadro de repartição da capacidade estabelecido nos termos dos artigos 29.º e 39.º do Decreto-Lei 124-A/2018.
Gestor da infraestrutura	uma entidade ou uma empresa responsável pela exploração, pela manutenção e pela renovação da infraestrutura ferroviária numa rede, bem como pela participação no seu desenvolvimento, de acordo com o estabelecido pelo Estado no quadro da sua política geral de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura.
Horário de serviço	designado como horário técnico, é o conjunto de dados que definem todos os comboios programados e movimentos do material circulante na infraestrutura durante o período de vigência.

TERMO	DEFINIÇÃO
Horário comercial	o conjunto de dados que define todos os serviços de transporte ferroviário oferecidos por cada Empresa Ferroviária ao público.
Informação ao Público	consiste na prestação, aos passageiros e utilizadores em geral das instalações ferroviárias, de informação de carácter variável e atualizada sobre a circulação de comboios, nomeadamente horas e linhas de partida e chegada, origem, destino e paragens das circulações e atrasos.
Infraestrutura congestionada	um elemento da infraestrutura relativamente ao qual a procura de capacidade de infraestrutura não pode ser integralmente satisfeita durante determinados períodos, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade.
Infraestrutura ferroviária	o conjunto dos elementos referidos no anexo I do Decreto-Lei 124-A/2018.
Instalações de serviço	uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada no todo ou em parte, para permitir a prestação de um ou de mais serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II do Decreto-Lei 124-A/2018.
Itinerário alternativo	itinerário entre a mesma origem e o mesmo destino, podendo a Empresa Ferroviária substituir um itinerário pelo outro, para efetuar o serviço de transporte de mercadorias ou o serviço de transporte de passageiros em causa.
Licença	a autorização concedida por uma autoridade competente a uma empresa, em que se reconhece a sua capacidade para efetuar serviços de transporte ferroviário como Empresa Ferroviária, podendo esta capacidade ser limitada à prestação de tipos específicos de serviços de transporte.
Manobra	movimento de veículos ferroviários, numa linha, ou de uma linha para outra, podendo ser um movimento de avanço ou movimento de recuo. A Instrução Geral n.º 4 do IMT, procede à caracterização técnica do serviço de manobras.
Manutenção da infraestrutura ferroviária	as obras que se destinam a manter as boas condições e a capacidade da infraestrutura existente.

TERMO	DEFINIÇÃO
Manutenção pesada	os trabalhos que não são realizados regularmente no âmbito das atividades quotidianas e que exigem que o veículo seja retirado do serviço.
Modernização da infraestrutura ferroviária	as grandes obras de substituição da infraestrutura existente que melhoram o seu desempenho geral.
Operador da instalação de serviço	a entidade, pública ou privada, responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a Empresas Ferroviárias de um ou mais serviços previstos nos n.ºs 2 a 4 do anexo II do Decreto-Lei 124-A/2018.
Pedido pontual	um pedido de canal horário que, devido ao facto de não ser conhecida com antecedência suficiente a necessidade que o motiva, não tenha podido ser considerado no processo normal de elaboração do horário técnico anual.
Plano de reforço da capacidade	uma medida ou o conjunto de medidas, com um calendário de aplicação, destinadas a atender às limitações de capacidade que tenham levado a que uma secção da infraestrutura tenha sido declarada «infraestrutura congestionada».
Rede	o conjunto da infraestrutura ferroviária gerida por um gestor de infraestrutura.
Renovação da infraestrutura ferroviária	grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral.
Repartição	a afetação da capacidade da infraestrutura ferroviária pelo gestor da infraestrutura.
Serviços públicos integrados de transporte de passageiros	os serviços de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horários integrados.
Serviços de longo curso	os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito suprarregional.

TERMO	DEFINIÇÃO
Serviços de transporte de passageiros de alta velocidade	os serviços de transporte de passageiros, explorados sem paragens intermédias entre dois lugares separados pelo menos por uma distância superior a 200 km, em linhas especialmente construídas para alta velocidade preparadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, e que circulam, em média, a tais velocidades.
Serviços internacionais de transporte de mercadorias	os serviços de transporte em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira.
Serviços internacionais de transporte de passageiros	os serviços de transporte de passageiros em que a composição atravessa, pelo menos, uma fronteira de um Estado-Membro e cujo objetivo principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, podendo a composição ser aumentada ou diminuída e as diferentes secções que a constituem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem, pelo menos, uma fronteira.
Serviços regionais	os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de transporte de uma região, incluindo uma região transfronteiriça.
Serviços urbanos e suburbanos	os serviços de transporte cujo objetivo principal seja dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios.
Sistema de gestão da segurança (SGS)	a organização e as disposições adotadas pelo gestor da infraestrutura ou por Empresa Ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações.



INFORMAÇÕES GERAIS

[1.1 INTRODUÇÃO](#)

[1.2 OBJETIVO](#)

[1.3 ENQUADRAMENTO LEGAL](#)

[1.4 ESTRUTURA](#)

[1.5 PERÍODO DE VALIDADE, ATUALIZAÇÃO E PUBLICAÇÃO](#)

[1.6 CONTACTOS](#)

[1.7 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE
INFRAESTRUTURAS E ORGANISMOS DE REPARTIÇÃO DE
CAPACIDADE](#)

1. INFORMAÇÕES GERAIS

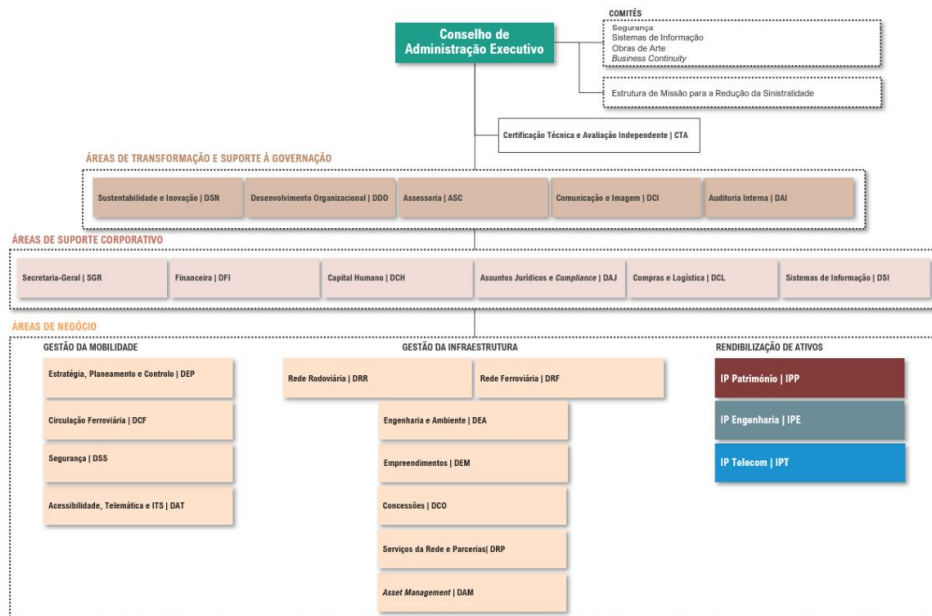
1.1 INTRODUÇÃO

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

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

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

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



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

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

Integram o Grupo da Infraestruturas de Portugal:

- **A IP Engenharia** que tem por missão elaborar estudos e projetos de engenharia de transportes e, gerir, coordenar e fiscalizar empreitadas nesse âmbito e dinamizar o negócio internacional do Grupo IP.
- **A IP Telecom** que tem por missão assegurar o fornecimento e a prestação de serviços de Sistemas e Tecnologias de Informação e Comunicações, baseado em soluções inovadoras com foco nas tecnologias *Cloud* e Segurança e na principal infraestrutura nacional de telecomunicações, assente em fibra ótica e canal técnico rodoviário, para o Mercado Empresarial e Organismos Públicos.
- **A IP Património** que tem por missão atuar no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.

1.2 OBJETIVO

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

O Diretório da Rede é produzido em conformidade com o artigo 27º e o seu Anexo IV da Diretiva 2012/34/EU transposta para o Decreto-Lei nº217/2015, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 124-A/2018, sendo ainda aplicável

o Regulamento n.º 1375/2024 da AMT, que estabelece os procedimentos para validação dos Diretórios de Rede nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.

1.3 ENQUADRAMENTO LEGAL

1.3.1 Enquadramento Legal

A principal legislação a ser considerada é a apresentada no [Anexo 1.3](#).

1.3.2 Estatuto Legal e Responsabilidades

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

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

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

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

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

A informação acerca da infraestrutura, contida no Diretório da Rede 2026, baseia-se no conhecimento na data de publicação deste documento, relativamente à situação prevista para o período de duração do Horário Técnico de 2026.

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

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

1.3.3 Direitos de Recursos e de Queixa

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

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

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

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

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

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

As decisões da AMT são publicitadas no seu sítio na Internet (<https://www.amt-autoridade.pt/>).

1.4 ESTRUTURA

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

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

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

- O [Capítulo 1](#) fornece a **informação geral** sobre o Diretório da Rede e contactos.
- O [Capítulo 2](#) descreve as **principais características técnicas e funcionais** da rede gerida pela IP.
- O [Capítulo 3](#) define os requisitos legais e as **condições de acesso** da rede gerida pela IP.
- O [Capítulo 4](#) define os procedimentos para atribuição de **capacidade** para canais ferroviários.
- O [Capítulo 5](#) fornece uma visão dos **serviços** prestados pela IP, bem como das correspondentes **tarifas**. O regime de incentivos é também descrito neste capítulo.
- O [Capítulo 6](#) descreve a **gestão de procedimentos operacionais**, incluindo os que devem ser adotados no caso de incidente.
- O [Capítulo 7](#) fornece uma visão geral das **instalações de serviços** ligadas à rede ferroviária gerida pela IP.

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

1.5 PERÍODO DE VALIDADE ATUALIZAÇÃO E PUBLICAÇÃO

1.5.1 Período de Validade

O Diretório da Rede 2026 aplica-se, para efeitos de exploração, operação e aplicação de tarifário, ao período compreendido entre as 0h00 de 14 de dezembro de 2025 e as 24h00 de 12 de dezembro de 2026, correspondente ao horário técnico.

O presente Diretório da Rede entra em vigor às 0h00 de 15 de dezembro de 2024.

1.5.2 Atualização

Nos termos do Regulamento n.º 1375/2024 da AMT, o processo de atualização do Diretório da Rede compreende as fases assinaladas no quadro abaixo.

Envio Projeto de DR	A versão provisória de Diretório de Rede é submetida no à audiência prévia das partes interessadas e transmitida à AMT, pelo menos com 45 (quarenta e cinco) dias úteis de antecedência relativamente à data da publicação da versão final.
Pronúncia das partes interessadas	As partes interessadas dispõem do prazo de 20 (vinte) dias úteis para se pronunciarem sobre a versão provisória de Diretório de Rede e enviarem à IP os seus contributos e propostas de alteração.
Envio das Pronúncias à AMT	A IP transmite à AMT, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, todas as pronúncias recebidas das partes interessadas.
Envio resposta IP às pronúncias das partes interessadas	A IP consolida o Diretório de Rede, e, no prazo não inferior a 5 (cinco) dias úteis antes da publicação do Diretório de Rede, transmite às partes interessadas e à AMT, a análise às pronúncias recebidas, fundamentando a aceitação ou rejeição das propostas de alteração recebidas, indicando igualmente as

	atualizações ou alterações que irá incluir na versão final do Diretório de Rede.
Apresentação de recurso pelas partes interessadas	O prazo para apresentação do recurso à AMT é de 30 (trinta) dias úteis, após o fim do período de audiência prévia da versão provisória ou da publicação da versão final do Diretório de Rede.
Publicação do DR	A versão final do Diretório de Rede deve ser publicada até à meia-noite do segundo sábado de dezembro.
Apresentação de recurso pelas partes interessadas	O prazo para apresentação do recurso à AMT é de 30 (trinta) dias úteis, após o fim do período de audiência prévia da versão provisória ou da publicação da versão final do Diretório de Rede.
Avaliação de conformidade pela AMT	No prazo de 45 (quarenta e cinco) dias úteis para a conclusão da avaliação da conformidade da versão final do Diretório de Rede, a AMT submete a audiência prévia do gestor de infraestrutura e das partes interessadas, um projeto fundamentado de decisão.
Resposta da IP e das partes interessadas à pronúncia sobre avaliação de conformidade da AMT	A IP e as partes interessadas dispõem de 20 (vinte) dias úteis para se pronunciarem sobre o projeto fundamentado de decisão, a contar da data da respetiva notificação efetuada pela AMT.
Decisão final da AMT	A AMT emite uma decisão final e vinculativa, no prazo de 20 (vinte) dias úteis.
Correções ao DR em caso de não validação do Diretório de Rede pela AMT	Em caso de não validação, inicia-se o procedimento, no prazo de 20 (vinte) dias úteis, de apresentação de versão provisória de Adenda ao Diretório de Rede, para que sejam sanadas as desconformidades detetadas e incluídas as recomendações efetuadas pela AMT.

Durante o período de validade do Diretório da Rede, quaisquer alterações importantes na informação nele contida serão objeto de adendas, após consulta às partes interessadas, nomeadamente às Empresas Ferroviárias, respeitando os procedimentos e prazos estabelecidos no Regulamento n.º 1375/2024 da AMT.

1.5.3 Publicação

O Diretório da Rede é produzido e publicado em português e em inglês, sendo disponibilizado gratuitamente em formato eletrónico no website da IP em <https://servicos.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/parceiros/operacao-ferroviaria/os-nossos-servicos/diretorio-da-rede-ips>.

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

1.6 CONTACTOS

TEMA	CONTACTO
Conteúdos do Diretório da Rede	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Departamento de Negócio Ferroviário Unidade de Regulação Campus do Pragal, Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt

TEMA	CONTACTO
Regime de Melhoria do Desempenho	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Departamento de Negócio Ferroviário Unidade de Regulação Campus do Pragal, Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal rmd@infraestruturasdeportugal.pt
Assuntos de tarifação e faturação do Diretório da Rede	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Departamento Negócio Ferroviário Unidade de Tarifação Ferroviária Campus do Pragal, Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal faturacaodr@infraestruturasdeportugal.pt
Assuntos comerciais do Diretório da Rede	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Departamento Negócio Ferroviário Unidade de Planeamento da Capacidade Campus do Pragal, Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal assuntoscomerciais.drede@infraestruturasdeportugal.pt

TEMA	CONTACTO
Repartição da capacidade	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Direção de Circulação Ferroviária Unidade de Planeamento de Horários Edifício IP, Largo da Estação de Campolide 1070-117 LISBOA Portugal planeamentohorario@infraestruturasdeportugal.pt
OSS da IP	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Direção de Circulação Ferroviária Unidade de Planeamento de Horários Edifício IP, Largo da Estação de Campolide 1070-117 LISBOA Portugal oss@infraestruturasdeportugal.pt
Documentos regulamentares	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Direção de Circulação Ferroviária Unidade de Regulamentação Edifício IP, Largo da Estação de Campolide 1070-117 LISBOA Portugal ped-ext-reg@infraestruturasdeportugal.pt

TEMA	CONTACTO
C-OSS do <i>Atlantic Corridor</i>	ATLANTIC CORRIDOR Administrador de Infraestruturas Ferroviárias (ADIF) D.G. OPERACIONES Y EXPLOTACIÓN Dirección de Circulación y Gestión de Capacidad Félix BARTOLOMÉ C/ Agustín de Foxá, 50. Edificio 21. Estación de Chamartín. 28036 Madrid SPAIN OSS@atlantic-corridor.eu www.atlantic-corridor.eu
Autorização de circulação do material circulante das Empresas Ferroviárias	INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A. Direção de Segurança Departamento de Segurança Ferroviária Unidade de Segurança da Exploração Campus do Pragal, Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal seguranca_exploracao@infraestruturasdeportugal.pt

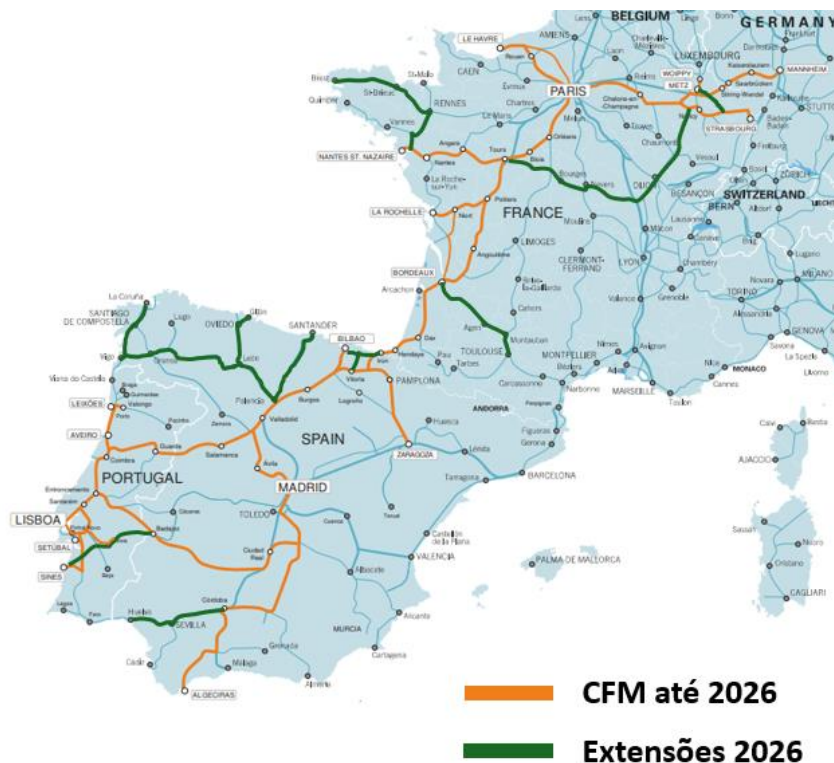
1.7 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS E ORGANISMOS DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

1.7.1 Corredores Ferroviários de Mercadorias

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

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

A IP integra o Corredor Atlântico, originalmente denominado como Corredor de Mercadorias n.º 4. É constituído por troços da infraestrutura ferroviária existente e planeada, e inclui os troços entre Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Valongo/Leixões – Algeciras/Huelva/Madrid/Corunha/Gijón/Santander/Bilbao/Saragoça – Bordéus/La Rochelle/Nantes/Brest/Paris/Rouen/Le Havre/Dijon/Metz/Strasbourg –Mannheim, transpondo as fronteiras em Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irun/Hendaia e Forbach/Saarbrücken.



A 1 de janeiro de 2016, com a extensão do Corredor Ferroviário de Mercadorias a Mannheim atravessando a fronteira França/Alemanha em Forbach/ Saarbrücken, a Alemanha juntou-se a Portugal, Espanha e França como parceiro do AEIE - Corredor Atlântico. A nova configuração do Corredor Atlântico contemplou ainda uma outra ligação ao porto fluvial de Estrasburgo.

Com a implementação do Regulamento da União Europeia 1679/2024, em 2026, o Corredor Ferroviário de Mercadorias é expandido mais uma vez, com a inclusão da Linha do Alentejo, do novo troço da Linha de Évora, entre Évora e o Caia, e da linha planeada Sines – Évora, em Portugal, das linhas entre Venta de Baños e Vigo, entre Vigo e Corunha, entre León e Gijón, entre Palencia e Santander, e entre Córdoba e Huelva em Espanha, entre Bordéus e Toulouse, entre Metz e Sarrebourg, entre Nantes e Brest, e entre Tours e Toul, na França.

A missão do Corredor Atlântico assenta na rentabilização da infraestrutura ferroviária existente, sem investimento adicional, através de uma gestão centralizada da atribuição de capacidade, da gestão de tráfego e do relacionamento com os clientes.

Complementarmente, o Corredor Atlântico assume-se também como plataforma privilegiada para a coordenação dos investimentos na infraestrutura ferroviária em Portugal, Espanha, França e Alemanha, no sentido de serem ultrapassadas barreiras técnicas e operacionais, promovendo a interoperabilidade e, consequentemente fomentando uma maior competitividade do transporte ferroviário de mercadorias.

No site dedicado do AEIE Corredor Atlântico: www.atlantic-corridor.eu está disponível informação mais detalhada, nomeadamente Relatórios Anuais de atividades e outros estudos e trabalhos desenvolvidos pelo consórcio.

1.7.2 RailNetEurope e Outra Cooperação Internacional

A IP é membro da RailNetEurope (RNE) organização europeia constituída por gestores de infraestruturas ferroviárias e organismos de gestão de capacidade. A RNE facilita o negócio ferroviário internacional através do desenvolvimento harmonizado de processos comerciais internacionais através da criação e implementação de modelos, manuais e diretrizes, bem como de ferramentas de TI. Mais informação disponível em: www.rne.eu.

Refere-se ainda que entrou em serviço no início do 2022, o portal NCI (rne.eu) que permite funções avançadas de pesquisa de todos os Diretórios de Rede europeus, assim como dos Documentos de Informação dos Corredores Ferroviários de Mercadorias.

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

- UIC - Union Internationale des Chemins de Fer

Fundada em 1922, com o objetivo de criar condições uniformes para a atividade ferroviária, é a mais relevante organização mundial para a cooperação entre empresas de caminhos-de-ferro. O âmbito da sua atuação é

abrangente, com forte concentração na vertente técnica, sendo dela beneficiários tanto as Empresas Ferroviárias públicas e privadas, como os gestores de infraestruturas, empresas integradas e outras entidades ligadas ao sector ferroviário. Contando, atualmente, com cerca de 200 membros de todos os continentes, a UIC debruça-se sobre as mais diversas temáticas relacionadas com a atividade ferroviária, da segurança à logística, passando pela sinalização e o transporte de passageiros e de mercadorias, com especial destaque para a área da normalização.

Mais informação disponível em: www.uic.org

- EIM - European Rail Infrastructure Managers

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

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

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

Mais informação disponível em: www.eimrail.org

- PRIME - Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe

O PRIME constitui uma plataforma que permite uma interação direta entre a Direção-Geral de Mobilidade e Transportes da Comissão Europeia (DG-MOVE) e os gestores de infraestruturas ferroviárias, potenciando uma discussão atempada das iniciativas legislativas e uma cooperação mais estreita entre as companhias ferroviárias.

A plataforma foi criada com o propósito de promover a cooperação em áreas-chave para o desenvolvimento de uma rede ferroviária europeia segura, sustentável, de alto desempenho e geradora de valor acrescentado.

As empresas que integram o PRIME são convidadas a discutir os grandes desafios da gestão da infraestrutura ferroviária na Europa, designadamente, o financiamento das infraestruturas, a segurança ferroviária, a digitalização, bem como a intermodalidade e a co-modalidade.

Mais informação disponível em:

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

- CHRISTINE - CHarging of Rail InfraSTructure IN Europe

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



INFRAESTRUTURA

[2.1 INTRODUÇÃO](#)

[2.2 REDE ABRANGIDA](#)

[2.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA](#)

[2.4 RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO](#)

[2.5 DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA](#)

[2.6 DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA](#)

2. INFRAESTRUTURA

2.1 INTRODUÇÃO

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

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

2.2 REDE ABRANGIDA

2.2.1 Limites

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

2.2.2 Ligações a Outras Redes Ferroviárias

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

LIGAÇÕES INTERNACIONAIS				
LINHA	LIMITES			
	Estação da Rede Ferroviária Portuguesa	Distância à Fronteira (km)	Estação da Rede Ferroviária Espanhola	Distância à Fronteira (km)
Linha da Beira Alta *	Vilar Formoso	0,267	Fuentes de Oñoro	0,935
Linha do Minho	Valença	1,680	Tuy	2,500
Linha do Leste *	Elvas	10,715	Badajoz	5,382

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

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

2.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA

2.3.1 Tipologias de Via

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

2.3.2 Bitola da Via

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

2.3.3 Estações e Apeadeiros

No [Anexo 2.3.3](#) é apresentada informação sobre os comprimentos úteis das linhas de circulação e das linhas secundárias das estações e a extensão eletrificada de cada uma delas. Este anexo é parte integrante do Diretório da

Rede, sendo autonomizado apenas por necessidade de melhoria da qualidade da sua apresentação.

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

A IET 50 contém informação sobre a distância entre cada estação e apeadeiro das linhas em exploração da rede ferroviária.

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

2.3.4 Contornos de Referência

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

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

De igual modo os perfis UIC para o transporte combinado, garantem a segurança das circulações, consoante o código de compatibilidade do vagão tendo por base as regras definidas na IRS 50596-6 e garantem uma uniformização/simplificação no tráfego internacional (de caixas móveis (C) e/ou semi-reboques (P), entre outros) que percorra mais do que uma rede, e cujos contornos cinemáticos sejam diferentes.

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

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

No Anexo [2.3.4.C](#) é apresentada o mapa representativo dos perfis UIC para o transporte combinado (código de compatibilidade do vagão P [semi-reboques]), conforme IRS 50596-6.

Nos Anexos [2.3.4.D.1](#) e [2.3.4.D.2](#) são indicados os diferentes perfis para o transporte combinado (código de compatibilidade do vagão P [semi-reboques]) aplicáveis., conforme IRS 50596-6.

2.3.5 Cargas Máximas

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

2.3.6 Gradientes das Linhas

Rampas características

Os valores das rampas características indicados no [Anexo 2.3.6 A](#) e [Anexo 2.3.6 B](#), correspondem ao valor do perfil compensado mais restritivo do trajeto considerado (entre dependências), tendo em conta as correções correspondentes às rampas não significativas. Resultam da determinação da rampa característica, para cada trajeto, com arredondamento à unidade.

Cargas das locomotivas

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

2.3.7 Velocidades Máximas

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

Os valores de velocidades máximas a considerar para o Horário Técnico 2026 são os resultantes das Tabelas de Velocidades Máximas (TVM) em vigor à data

de publicação do presente Diretório da Rede, aos quais deverá ser adicionado o novo troço Évora-Elvas considerando os valores indicados na tabela abaixo.

PK Início	PK Fim	Comprimento (m)	Velocidade e Pendular (km/h)	Velocidade Convencional (km/h)	Velocidade Mercadorias (km)
Variante de Évora					
117,641	118,128	487	100	90	90
118,128	119,374	1,246	110	90	90
119,374	120,683	1,309	130	110	110
120,683	123,449	2,766	140	120	120
123,449	127,823	4,374	150	120	120
Évora Norte-Caia					
126,000	128,478	2,478	130	120	120
128,478	201,016	72,538	250	250	120
201,016	204,338	3,322	140	100	100
Concordância de Elvas					
0,000	1,251	1,251	100	100	100

As TVM encontram-se disponíveis no sítio da IP através da aplicação *eViriato* (<https://eviriato.refer.pt/eviriato/>).

2.3.8 Comprimentos Máximos dos Comboios

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

2.3.9 Rede Eletrificada

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

No [Anexo 2.3.9 B](#) são indicadas as subestações elétricas e as respetivas áreas de influência.

2.3.10 Sistemas de Sinalização

Genericamente existem na rede três sistemas de sinalização:

- Mecânicos;
- Elétricos;
- Eletrónicos.

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

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

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

A cada um destes sistemas estão associados regimes de exploração existentes na rede indicados no [Anexo 2.3.10](#).

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

2.3.11 Sistemas de Controlo de Tráfego

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

2.3.12 Sistemas de Comunicação

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

2.3.13 Sistemas de Controlo de Velocidade dos Comboios

Na rede ferroviária está instalado o sistema de controlo de velocidade dos comboios designado CONVEL, introduzindo-se ao serviço em 2025 o sistema ETCS (nível 2). No [Anexo 2.3.13](#) apresenta-se o mapa com a respetiva implantação.

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

2.4 RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO

2.4.1 Infraestrutura Especializada

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

2.4.2 Restrições Ambientais

A exploração da rede ferroviária nacional está sujeita ao cumprimento dos valores limite estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído (RGR), publicado através do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro. Em determinados pontos da rede é necessária a adoção de medidas de redução de ruído as quais, nos termos do número 3 do artigo 19.º do RGR, devem ser aplicadas, primeiro, na fonte de ruído, e só depois, no caminho de propagação. O material circulante constitui parte integrante da “fonte de ruído” contribuindo para a emissão sonora global da rede ferroviária. Nesse contexto, as Empresas Ferroviárias têm responsabilidades na adoção de medidas de minimização do ruído emitido pelo seu material circulante.

A IP poderá definir restrições à circulação fundamentadas pelos valores observados dos indicadores de ruído, as quais deverão ser articuladas com as Empresas Ferroviárias e enquadradas nos Planos de Ação aprovados no âmbito do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, republicado através do Decreto-Lei n.º 84-A, de 9 de dezembro, garantindo o equilíbrio entre a proteção ambiental, a continuidade da operação ferroviária e o cumprimento do serviço público de transporte ferroviário de passageiros.

Aplicam-se ainda as disposições do Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, com as alterações introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2019/774 da Comissão, de 16 de maio de 2019, e pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2023/1694 da Comissão, de 10 de agosto de 2023, relativos à Especificação Técnica de Interoperabilidade para o subsistema «material circulante-ruído» (ETI Ruído) do sistema ferroviário da União.

2.4.3 Transporte de Mercadorias Perigosas

O transporte de mercadorias perigosas rege-se pelo cumprimento do Decreto-Lei n.º 99/2021, de 17 de novembro, que transpõe a regulamentação internacional vigente, no âmbito do transporte de mercadorias perigosas (RID).

A ICET 296 estabelece as condições de circulação de comboios de mercadorias perigosas.

2.4.4 Restrições em Túneis

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

2.4.5 Restrições em Pontes

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

2.4.6 Transporte de Carris de Barra Longa

As restrições ao transporte de carris de barra longa encontram-se enunciadas na IET51.

2.5 DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA

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

2.6 DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA

A IP está constantemente a desenvolver a sua infraestrutura ferroviária, encontrando-se os projetos atuais e futuros descritos em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/investimentos/principais-investimentos-em-curso>

Adicionalmente, o Plano de Investimentos Ferroviários, que tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional e que abrange os programas de investimentos “Ferrovia 2020”, PNI2030 e o “Plano de Recuperação e Resiliência”, pode ser consultado em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/investimentos/programas>

Por último, de referir que o Plano Ferroviário Nacional é um plano estratégico, que mantém o foco nas necessidades de acessibilidade e de mobilidade, orienta para as opções de investimento no modo ferroviário, e garante a estabilidade do planeamento dos grandes investimentos ao longo das próximas décadas. O PFN foi aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025, disponível em: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/77-2025-915239713>



CONDIÇÕES DE ACESSO

[3.1 INTRODUÇÃO](#)

[3.2 CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO](#)

[3.3 DISPOSIÇÕES CONTRATUAIS](#)

[3.4 REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ACESSO](#)

3. CONDIÇÕES DE ACESSO

3.1 INTRODUÇÃO

O Capítulo 3 do Diretório da Rede descreve os termos e condições de acesso à infraestrutura ferroviária gerida pela IP.

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

3.2 CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO

3.2.1 Requisitos Para Apresentação de Pedidos de Canais Horários

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

- a) Empresas Ferroviárias detentoras de licença;
- b) Agrupamentos internacionais de Empresas Ferroviárias e outras pessoas singulares ou coletivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infraestrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007;
- c) Carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário.

3.2.2 Condições Para o Acesso à Infraestrutura Ferroviária

As Empresas Ferroviárias estabelecidas em qualquer Estado Membro da União Europeia têm direito de acesso à infraestrutura ferroviária nacional, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes para exploração de qualquer tipo de serviço de transporte ferroviário de mercadorias ou de

passageiros, sem prejuízo das exceções e regime de transição consagrados nos ordenamentos jurídicos nacional e da união.

Para os serviços de transporte ferroviário nacional de passageiros aplicam-se as disposições do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 e do Decreto-Lei n.º 217/2015, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018 que transpõe a Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de Dezembro de 2016 (altera a Diretiva 2012/34/UE).

A AMT pode limitar o direito de acesso à infraestrutura ferroviária nacional para exploração de novos serviços de transporte ferroviário de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado local de destino, se os mesmos forem objeto de um ou vários contratos de serviço público de transporte ferroviário e o exercício desse direito puder comprometer o equilíbrio económico de tais contratos. Tal limitação requer a realização de um teste de equilíbrio económico, nos termos e condições previstos na legislação aplicável.

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

3.2.3 Licenças

As Empresas Ferroviárias estabelecidas em Portugal, que pretendam explorar serviços de transporte ferroviário, devem ser titulares de uma licença de acesso à atividade, emitida pelo IMT ou por autoridade licenciadora de outro Estado-Membro da União Europeia.

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

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

3.2.4 Certificado de Segurança

As empresas interessadas em operar na Rede Ferroviária Nacional têm de ser titulares de Certificado de Segurança Único.

A emissão do Certificado de Segurança Único é da competência do IMT ou da Agência Ferroviária da União Europeia (Agência), conforme o caso, nos termos do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro.

O Regulamento Delegado (UE) n.º 2018/762, da Comissão, de 8 de março, alterado pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/782 da Comissão, de 12 de junho de 2020, que estabelece os métodos comuns de segurança relativos aos requisitos do sistema de gestão de segurança da empresa necessários para a obtenção de certificado de segurança ferroviária. O Regulamento de Execução (UE) n.º 2018/763, da Comissão, de 9 de abril, estabelece os procedimentos de emissão de Certificados de Segurança a empresas prestadoras de serviços de transporte ferroviário.

3.2.5 Seguro

Os riscos decorrentes da atividade das Empresas Ferroviárias, nomeadamente os relacionados com acidentes que causem danos aos passageiros, à infraestrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros, devem estar cobertos pelas adequadas proteções seguradoras, quer nos termos legalmente exigíveis, quer em função do risco que se pretende ver coberto, e nas circunstâncias em que tal se justifique.

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

As proteções seguradoras a que as Empresas Ferroviárias se encontram legalmente obrigadas são:

- Seguro de Responsabilidade Civil Geral associado à atividade a desenvolver, por danos e/ou prejuízos, patrimoniais e não patrimoniais, danos emergentes e lucros cessantes, causados a bens próprios da IP e/ou a bens do domínio público sob sua jurisdição, e aos seus agentes,

operadores rodoviários, operadores ferroviários (que não a própria Empresa Ferroviária) e terceiros em geral, apresentando a apólice um capital mínimo de cobertura de 10.000.000,00 € (dez milhões de euros), nos termos previstos no artigo 22.º do Decreto-lei n.º 217/2015, de 7 de Outubro, na sua redação atualizada. As Empresas Ferroviárias devem apresentar uma minuta da apólice a subscrever, de cujo teor resulte ser inequívoco o cumprimento do disposto no artigo 22º daquele diploma legal, bem como, a adequação entre o âmbito geográfico da apólice e aquele em que se desenvolve a atividade;

- Seguro de Responsabilidade Civil Ambiental, podendo esta cobertura ser incluída na sua apólice de Seguro de Responsabilidade Civil Geral, que permita o cumprimento dos números 1 e 2, do artigo 22.º, do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho, na sua redação atualizada, aqui se incluindo, nomeadamente, mas não exclusivamente, a situação de transporte de mercadorias perigosas.

As proteções seguradoras a que as Empresas Ferroviárias se encontram obrigadas, quando as circunstâncias assim o justificarem, são:

- Seguro de Responsabilidade Civil Profissional, nos casos em que tal se justifique, que garanta os danos e/ou prejuízos resultantes de erros e/ou omissões com origem na sua atividade, devendo os capitais deste seguro ser ajustados à responsabilidade de maior expressividade a que a Empresa Ferroviária fica submetida;
- Seguro Patrimonial tipo Multirriscos, relativo ao edificado que possa vir a ser cedido à Empresa Ferroviária, para utilização no âmbito da sua atividade, que garanta os riscos que lhe estejam inerentes, resultantes dessa atividade ou de casos fortuitos ou de força maior, com as coberturas obrigatórias de Incêndio, Elementos da Natureza e Riscos Sísmicos, devendo o seu capital ser ajustado ao valor dos imóveis a segurar.

3.3 DISPOSIÇÕES CONTRATUAIS

3.3.1 Acordos-Quadro

Pode ser estabelecido um Acordo-Quadro entre a IP e um Candidato, onde se especificam as características da capacidade da infraestrutura solicitada, nos termos do qual esta lhe seja fornecida para um período superior ao período de vigência do Horário Técnico, nos termos do Regulamento de Execução (EU) 2016/545 e com o disposto no Decreto-Lei nº 217/2015, em especial nos seus artigos 3º al. a), 38º e 42º.

O acordo-quadro, que é reduzido a escrito, especifica as características da capacidade da infraestrutura solicitada pelo candidato e será elaborado de modo a responder às necessidades comerciais legítimas do mesmo.

A IP, por regra, não atribui mais de 70% da capacidade máxima em períodos de controlo de duas horas, no âmbito de um Acordo-Quadro.

Um Acordo-Quadro tem a duração de cinco anos, renovável por iguais períodos, sem prejuízo do gestor de infraestrutura poder aceitar um período superior ou inferior. Um Acordo-Quadro com vigência superior a cinco anos deve ser justificado pela existência de contratos comerciais ou investimentos ou riscos específicos.

O acordo-quadro não pode inviabilizar a utilização da infraestrutura ferroviária por outros candidatos ou por outros serviços.

O acordo-quadro pode ser alterado ou limitado, de modo a permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária e pode incluir sanções a aplicar em caso de alteração ou denúncia do acordo.

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

No [Anexo 3.3.1](#) disponibiliza-se o Modelo do Acordo-Quadro.

3.3.2 Contratos de Utilização

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

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

No [Anexo 3.3.2](#) disponibiliza-se a Minuta Tipo do Contrato de Utilização da Infraestrutura.

A versão final de cada Contrato de Utilização, a acordar entre a IP e cada EF, poderá incluir disposições adicionais, desde que não contrariem o disposto na Minuta constante no Anexo 3.3.2 e que não constituam fatores discriminatórios entre EF que intervenham nos mesmos segmentos de mercado.

3.3.3 Contratos com os Candidatos que não sejam Empresas Ferroviárias

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

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

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

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

O Candidato será sujeito ao pagamento das tarifas relativas à capacidade pedida e não utilizada, definidas no [ponto 5.6.3](#), nas seguintes situações:

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

3.3.4 Termos e Condições Gerais

As disposições normalmente constantes do documento de termos e condições gerais já se encontram vertidas na Minuta do Contrato de Utilização da Infraestrutura referida em [3.3.2](#).

3.4 REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ACESSO

3.4.1 Procedimentos de Aceitação de Material Circulante

O procedimento de aceitação de material circulante rege-se pelo Regulamento de Execução (UE) 2018/545 de 4 de abril de 2018, alterado pelo Regulamento de Execução (EU) 2020/781 da Comissão de 12 de junho de 2020 e Decreto-Lei n.º 91/2020 de 20 de outubro.

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

3.4.2 Procedimentos de Aceitação de Pessoal de Segurança

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

REQUISITOS

O IMT certifica o pessoal que atinja com êxito um processo composto pelas seguintes fases eliminatórias: Exames Médicos; Avaliação Psicológica; Ações de Formação; Exames Profissionais; Estágio Profissional, nos termos das Portarias n.º 213/2020 e 214/2020.

3.4.3 Transportes Excecionais

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

3.4.4 Transporte de Mercadorias Perigosas

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

O transporte nacional ferroviário de mercadorias é regulado pelo n.º Decreto-Lei n.º 99/2021, de 17 de novembro, do qual faz parte o Anexo II que corresponde à "Regulamentação do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho-de-ferro" e no qual estão identificadas as mercadorias perigosas que podem ser transportadas por caminho-de-ferro e os termos em que esse transporte poderá ser efetuado.

Os procedimentos relacionados com a atribuição de capacidade para o transporte de mercadorias perigosas constam do [ponto 4.7](#) e [ponto 5.4.3](#) deste Diretório da Rede.

CONSELHEIROS DE SEGURANÇA

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

Os requisitos a que devem obedecer as entidades formadoras, os cursos de formação, a avaliação de conhecimentos e a certificação de conselheiros de segurança, encontram-se definidos na Deliberação n. 517/2018, publicada no Diário da República n.º 78/2018 (II série) de 20 de abril.

A tripulação dos comboios que transportem mercadorias perigosas devem possuir formação, comprovada documentalmente, para que possam cumprir os requisitos exigidos no RID.

3.4.5 Comboios de Ensaios e Outros Comboios

As marchas especiais, destinadas a ensaios de material circulante estão sujeitas à emissão de Autorização Especial de Circulação pela IP, sempre que as condições operacionais, regulamentares ou técnicas não sejam cumpridas.

No caso da Empresa Ferroviária ter necessidade de realizar ensaio em que as condições técnicas e operacionais sejam as mesmas de anterior ensaio para o qual a IP já tenha emitido documento para locomotivas da mesma série, é dispensada a emissão de novo documento. Contudo, a Empresa Ferroviária, ao solicitar a marcha de ensaio à IP, deve fazer referência que o mesmo se realiza nas condições definidas no documento específico já emitido para o efeito (RGS I, ponto 37.2.1).

Para material circulante novo ou adaptado aplica-se o exposto no ponto "4.7 Ensaios de linha" do [Guia do requerente para autorização de colocação no mercado](#).



REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

[4.1 INTRODUÇÃO](#)

[4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO](#)

[4.3 RESERVA DE CAPACIDADE PARA RESTRIÇÕES
TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE](#)

[4.4 IMPACTOS DOS ACORDOS-QUADRO](#)

[4.5 PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE](#)

[4.6 ZONAS CONGESTIONADAS](#)

[4.7 TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS](#)

[4.8 DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE](#)

[4.9 REMODELAÇÃO DO PROCESSO DE HORÁRIOS
\(TTR - TIMETABLE REDESIGN\)](#)

[4.10 REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DOS
CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS](#)

4. REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

4.1 INTRODUÇÃO

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

Para além de serem detalhadas as regras específicas de alocação de capacidade, apresenta-se no [Anexo 4.1](#), o nível médio de ocupação das linhas principais da IP, reportado a 31 de dezembro de 2024.

4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO

ENTIDADES RELEVANTES

Entidades que participam no Processo de Repartição de Capacidade:

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

parcialmente, um Canal Horário Pré-Estabelecido (PAP – *Pre-arranged Path*).

CONTACTOS

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

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

FORMATO DOS DOCUMENTOS

Pedidos de Canais Horários

Os pedidos de canais horários contêm os seguintes elementos:

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

- Enlaces a garantir.

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

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

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

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

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

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

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

Conteúdo do Horário Técnico Anual

O projeto de Horário técnico anual contém os seguintes elementos:

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

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

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

Feriados

FERIADO	DIA
Dia de Natal	25-Dez-2025
Dia de Ano Novo	1-Jan-2026
Carnaval	17-Fev-2026
Sexta-feira Santa	03-Abr-2026
Dia de Páscoa	05-Abr-2026

FERIADO	DIA
Dia da Liberdade	25-Abr-2026
Dia do Trabalhador	1-Maio-2026
Dia de Portugal	10-Jun-2026
Dia de Corpo de Deus	04-Jun-2026
Dia de Assunção de Nossa Senhora	15-Ago-2026
Dia da Implantação da República	5-Out-2026
Dia de Todos os Santos	1-Nov-2026
Dia da Restauração da Independência	1-Dez-2026
Dia da Imaculada Conceição	8-Dez-2026

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

4.3 RESERVA DE CAPACIDADE PARA RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE

4.3.1 Princípios Gerais

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

Estes períodos de tempo são dimensionados em função da natureza e complexidade dos trabalhos, minimizando sempre que possível os impactos nos canais horários. São definidos para cada secção de linha, períodos de 4 (quatro) horas contínuas, designados por "Zonas Azuis". Estes períodos,

encontram-se indicados na Tabela de Zonas Azuis, disponível no website da IP através da aplicação *eViriato*.

Nos casos de intervenções de maior impacto na infraestrutura, a IP pode necessitar de afetar períodos de tempo maiores que os definidos nas "Zonas Azuis". Neste caso, os Candidatos terão direito a compensação nos termos em baixo explicitados.

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

- Em linhas de via única, implica a interdição total de circulação nessa secção de via durante esse período.
- Em linhas de via dupla, implica a interdição de circulação em somente uma das vias durante esse período, assegurando-se a circulação pela outra via, limitada à capacidade máxima disponível da infraestrutura remanescente.
- 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, limitada à capacidade máxima disponível da infraestrutura remanescente.

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

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

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

- a) No período de coordenação respeitante à elaboração do Horário anual, desde que a duração das Zonas Azuis seja assegurada, haverá alguma flexibilidade da IP em proceder a translações desses períodos de modo a minimizar as incompatibilidades com os pedidos dos Candidatos.

- b) Com a entrega do Horário anual definitivo, a IP publica a matriz das Zonas Azuis.

Apesar de as Zonas Azuis se destinarem à realização de trabalhos na infraestrutura, é permitido aos Candidatos apresentar Pedidos de Canais Horários nessas bandas, com carácter excecional, para circulação de comboios a título condicional. Estes canais, denominados "Canais Condicionados", são utilizados pela IP, sempre que for necessária a execução de trabalhos. A IP comunica aos Candidatos a necessidade de utilização dos Canais Condicionados inseridos em Zonas Azuis, a cada segunda-feira da semana n-2, salvo em situações de urgência em que não seja possível garantir essa antecedência.

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

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

4.3.2 Datas-chave e Informação a Fornecer aos Candidatos

A redução da disponibilidade de capacidade, fora das zonas azuis, poderá resultar da interdição de vias para a realização de trabalhos de manutenção, renovação e modernização, bem como de limitações de velocidade, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito.

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

TIPOLOGIA DE RESTRIÇÃO TEMPORÁRIA DE CAPACIDADE	PERÍODO CONSECUTIVO DE DIAS	IMPACTO NO TRÁFEGO (canais cancelados, reprogramados ou transferidos para outros modos de transporte)
Muito Elevado impacto	Mais do que 30 dias consecutivos	Mais do que 50% do volume de tráfego diário estimado da linha
Elevado impacto	Mais do que 7 dias consecutivos	Mais do que 30% do volume de tráfego diário estimado da linha
Médio impacto	7 dias consecutivos ou menos	Mais do que 50% do volume de tráfego diário estimado da linha.
Menor impacto	Não aplicável	Mais do que 10% do volume de tráfego diário estimado da linha

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

(meses)

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

Sendo X a Data de Entrada em vigor no horário

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

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

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

A IP pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revele ineficaz em termos de custos ou

inviável no que diz respeito às condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos a IP consultará imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa.

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

4.4 IMPACTOS DOS ACORDOS-QUADRO

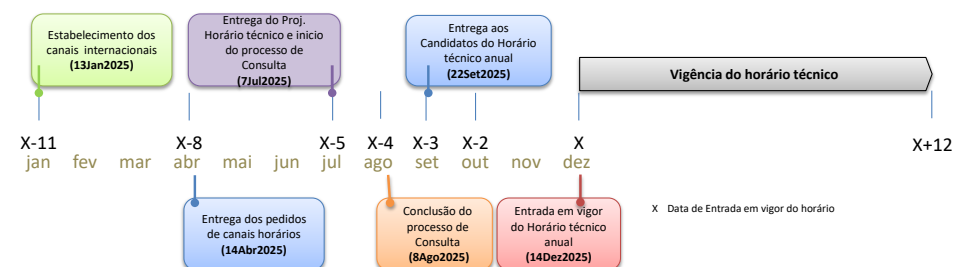
A IP não dispõe atualmente de Acordos-Quadro.

4.5 PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE

4.5.1 Horário Técnico Anual

O Horário técnico anual de 2026 compreende o período entre as 0h00 de 14 de dezembro de 2025 e as 24h00 de 12 de dezembro de 2026.

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



ENTIDADE	FASE	DATAS-LIMITE
IP	Estabelecimento dos canais internacionais O mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual, a IP assegura o estabelecimento de canais horários internacionais a incluir no Horário técnico anual em cooperação com outros organismos de repartição competentes, nomeadamente ao nível do <i>Atlantic Corridor</i> .	13-Jan-2025
Candidatos	Entrega dos pedidos de canais horários	14-Abr-2025
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico anual e início do processo de Consulta	07-Jul-2025
Candidatos	Conclusão do processo de consulta Todas as partes interessadas (as que tenham apresentado pedidos de capacidade, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do Horário técnico anual na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do Horário técnico anual) podem pronunciar-se por escrito, no prazo de 30 dias a contar da divulgação do Projeto de Horário técnico anual.	08-Ago-2025
IP	Entrega aos Candidatos do Horário técnico anual	22-Set-2025
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico anual	14-Dez-2025

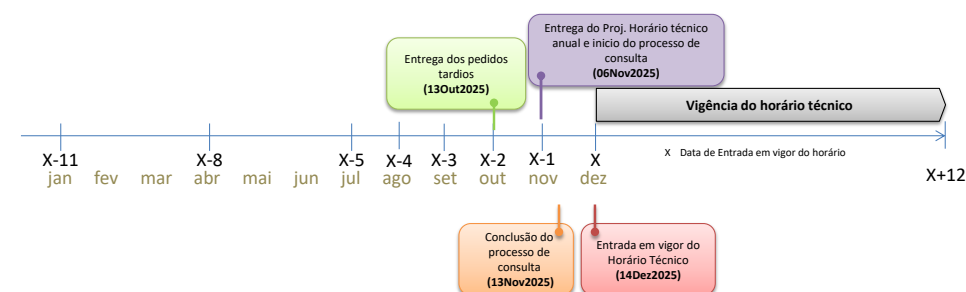
termos do [ponto 4.5.3](#). A Tabela de Estações em Eclipse encontra-se disponível no website da IP através da aplicação *eViriato*.

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

4.5.2 Pedidos Tardios

Os pedidos ou alterações submetidas após a data-limite para a submissão dos pedidos para o Horário Técnico Anual são classificados como pedidos tardios e serão incluídos no Horário técnico anual, adotando-se como critério de prioridade a data de apresentação dos mesmos, embora com um nível de prioridade inferior aos pedidos referenciados no ponto anterior. Estes pedidos de canais horários não podem implicar alterações em Canais já atribuídos, exceto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

Para os pedidos tardios aplicam-se as seguintes fases:



CONDICIONAMENTOS DEVIDO A ECLIPSES DE ESTAÇÕES

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

Com a entrega do Horário Técnico, a IP apresenta a lista atualizada das estações em eclipse, que só pode ser alterada no âmbito de uma alteração ao Horário Técnico ou de um pedido pontual decidido favoravelmente pela IP, nos

ENTIDADE	FASE	DATAS-LIMITE
Candidatos	Entrega dos pedidos tardios Entre os 8 meses e os 2 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual, os Candidatos podem apresentar os seus pedidos à IP.	13-Out-2025
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico anual A resposta da IP aos pedidos tardios será dada após ter sido dada resposta a todos os pedidos submetidos para o Horário técnico anual, no limite até 1 mês da entrada em vigor do Horário técnico anual.	06-Nov-2025
Candidatos	Resposta ao Projeto de Horário técnico anual As partes interessadas (as que tenham apresentado pedidos tardios de capacidade) devem manifestar a sua aceitação por escrito, no prazo de 5 dias úteis a contar da data da entrega da respetiva proposta.	13-Nov-2025
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico anual	14-Dez-2025

4.5.3 Pedidos Durante a Vigência do Horário (Ad-Hoc)

Os pedidos recebidos a partir de 14 de outubro de 2025 até à data final do Horário técnico anual final, serão estudados pela IP de acordo com a classificação descrita nos pontos seguintes.

PEDIDOS COM IMPACTE SIGNIFICATIVO NA ESTRUTURA DO HORÁRIO

É permitido aos Candidatos solicitar alterações com impacto significativo no Horário técnico anual, adotando-se como critério de prioridade a data de apresentação dos mesmos.

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

Por “impacte significativo na estrutura do Horário” entende-se um pedido ou conjunto de pedidos de um Candidato que impliquem alterações que afetem

direta ou indiretamente mais de 100 canais cadenciados ou 50 canais não cadenciados, para datas de entrada em vigor compreendidas num período de 30 dias. É exemplo de um impacte significativo um pedido de um Candidato para entrada em vigor em 1 de junho que afete 30 canais não cadenciados em conjunto com um pedido desse mesmo Candidato para entrada em vigor em 30 de junho que afete 30 canais não cadenciados.

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

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

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

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

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

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

PEDIDOS COM IMPACTE REDUZIDO NA ESTRUTURA DO HORÁRIO

Para fazer face a situações imprevistas ou incontroláveis que tenham impacto reduzido na estrutura do Horário técnico, é permitido aos Candidatos apresentar novos pedidos de canais horários, adotando-se como critério de prioridade a data de apresentação dos mesmos.

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

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

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

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

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

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

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

PEDIDOS PONTUAIS

É permitido aos Candidatos apresentarem Pedidos Pontuais de canais horários, que serão decididos pela IP no prazo de 5 dias úteis, adotando-se como critério de prioridade a data de apresentação dos mesmos.

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

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

4.5.4 Processo de Coordenação

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

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

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

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

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

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

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

Nas situações em que subsistam incompatibilidades as mesmas serão resolvidas pela IP com base nos seguintes fatores apresentados de forma hierarquizada (salvo tratando-se de um troço de infraestrutura congestionada, em que se aplica o disposto no ponto 4.6 infra):

- Serviços sujeitos a obrigações de serviço público e serviços com maior importância para a comunidade e de interesse económico geral, particularmente os serviços de transporte de mercadorias internacionais
- Impacto global na estrutura do horário
- Otimização da utilização da capacidade, nomeadamente em termos de qualidade
- Regras de prioridade a aplicar em zonas congestionadas (2º e 3º nível de seleção)
- Número de canais idênticos utilizados
- Empresas que tenham atingido, no ano anterior, um maior nível de utilização dos canais horários
- Data de apresentação dos pedidos.

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

vigência do horário técnico, devem pronunciar-se por escrito nos prazos definidos.

Findo o processo de consulta a IP publica a versão final do Horário Anual, sem prejuízo da eventual necessidade de ajustamentos em função da apresentação de reclamações, nos termos do [ponto 4.5.5](#) do Diretório da Rede.

4.5.5 Processo de Resolução de Disputas

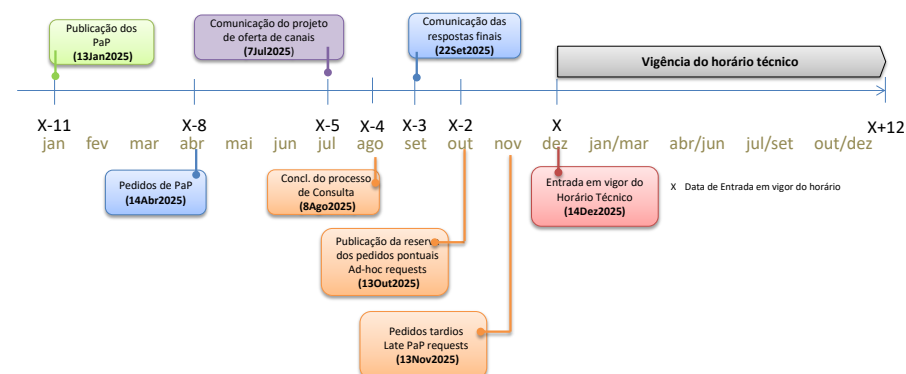
Após a atribuição final de capacidade por parte da IP, os Candidatos poderão, no prazo de 5 dias úteis, apresentar à IP uma reclamação devidamente fundamentada relativamente aos canais horários atribuídos.

A IP dispõe de 10 dias úteis para enviar uma resposta fundamentada ao Candidato, mantendo as atribuições do Horário ou acolhendo total ou parcialmente os pedidos apresentados, sendo que neste último caso, serão notificados todos os restantes candidatos afetados.

4.5.6 Pedidos Respeitantes ao *Atlantic Corridor*

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

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



ENTIDADE	FASE	PRAZO *
C-OSS	Publicação dos Canais Horários Preestabelecidos (PaP)	13-Jan-2025
Candidatos	Pedidos de canais horários (PaP)	14-Abr-2025
C-OSS	Comunicação do projeto de oferta de canais	07-Jul-2025
Candidatos	Conclusão do processo de Consulta	08-Ago-2025
C-OSS	Comunicação das respostas finais	22-Set-2025
C-OSS	Publicação da Reserva da Capacidade para os pedidos pontuais (Ad-hoc requests)	13-Out-2025
Candidatos	Pedidos tardios (Late Path requests) de canais horários	13-Nov-2025
C-OSS e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico	14-Dez-2025

4.6 ZONAS CONGESTIONADAS

DEFINIÇÃO

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

AFETAÇÃO DE CAPACIDADE EM ZONAS CONGESTIONADAS

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

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

REGRAS DE PRIORIDADE A APLICAR EM ZONAS CONGESTIONADAS

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

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

1º NÍVEL DE SELEÇÃO

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

2º NÍVEL DE SELEÇÃO

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

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

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

DIAS	HORAS	SUB 1	SUB2	LC	OSP	MI	MN	MV	OUTROS
Segunda a sexta-feira	00:00	5	6	2	4	1	3	7	8
	06:00								
	06:00	1	3	2	4	5	6	7	8
	10:00								
	10:00	5	6	1	2	3	4	7	8
	16:30								
Sábado	16:30	1	3	2	4	5	6	7	8
	20:45								
	20:45	5	6	1	2	3	4	7	8
	24:00								
	00:00	5	6	2	4	1	3	7	8
	06:00								
Domingos e FO	06:00	1	3	2	4	5	6	7	8
	10:00								
	10:00	5	6	1	2	3	4	7	8
	14:00								
	14:00	5	6	1	2	3	4	7	8
	24:00								

Em que:

Sub1 - Serviços suburbanos de passageiros com uma frequência igual ou superior a seis comboios por hora nas horas de ponta

Sub2 - Serviços suburbanos de passageiros com uma frequência inferior a seis comboios por hora nas horas de ponta

LC - Serviços nacionais regulares de alta qualidade, intercidades e internacionais de passageiros

OSP - Outros serviços de passageiros de médio e longo curso

MI - Serviços de mercadorias internacionais ou tipo expresso

MN - Serviços de mercadorias nacionais

MV - Marchas em vazio

Outros - Outros serviços, nomeadamente marchas de ensaio e para formação de pessoal ou comboios que transporte material de empreiteiros

3º NÍVEL DE SELEÇÃO

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

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

RETROCESSÃO DE CANAIS HORÁRIOS

A IP poderá exigir a retrocessão dos canais horários que, durante, pelo menos, 30 dias seguidos, tenham sido menos utilizados do que a quota limiar de 50% da capacidade atribuída, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos.

ANÁLISE DE CAPACIDADE/PLANO DE REFORÇO DA CAPACIDADE

Caso uma parte da infraestrutura tenha sido declarada congestionada, a IP efetuará uma análise da capacidade, exceto se já estiver a ser aplicado um plano de reforço da capacidade.

A análise de capacidade identificará as causas dos congestionamentos que impedem a satisfação adequada dos pedidos de capacidade e as medidas que podem ser adotadas a curto e médio prazo para os atenuar. Esta análise de capacidade considerará a infraestrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes fatores na capacidade de infraestrutura, devendo as medidas a ponderar incluir, em

especial, a alteração do itinerário, a reprogramação dos horários dos serviços, alterações de velocidade e beneficiações da infraestrutura.

A análise de capacidade deve estar concluída no prazo de seis meses após a infraestrutura ter sido identificada como infraestrutura congestionada.

Decorridos seis meses após a conclusão de uma análise de capacidade, a IP apresentará um plano de reforço de capacidade, o qual é sujeito a aprovação prévia pelo IMT.

4.7 TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS

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

A ICET 296 estabelece as condições de circulação de transportes excecionais e de mercadorias perigosas, de acordo com o RID-Regulamento que rege o transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas.

4.8 DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE

4.8.1 Regras para Pedidos de Modificação da Capacidade Feitos pelos Candidatos

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

4.8.2 Regras para Alteração de Capacidade Promovida pelo Gestor da Infraestrutura

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

4.8.3 Regras para Capacidade Pedida e Não Utilizada

As regras relativas à capacidade pedida e não utilizada encontram-se descritas no [ponto 5.6.3](#).

4.8.4 Regras de Cancelamento

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

4.9 REMODELAÇÃO DO PROCESSO DE HORÁRIOS (TTR)

A RailNetEurope (RNE) e o Forum Train Europe (FTE), apoiados pela European Rail Freight Association (ERFA) estão a desenvolver um projeto designado TTR (Timetable Redesign) com o objetivo de harmonizar e aperfeiçoar o sistema de horários e assim melhorar a competitividade do caminho de ferro.

O TTR consiste num melhor planeamento da distribuição da capacidade de infraestrutura, incluindo restrições temporárias de capacidade, e a introdução de novos processos de atribuição de capacidade.

O objetivo do TTR é melhor servir as necessidades de mercado e levar a uma utilização otimizada da capacidade existente. Para o tráfego de passageiros significará uma disponibilidade antecipada da compra de bilhetes. Para o tráfego de mercadorias permitirá a solicitação de capacidade com menor prazo de antecedência e consequentemente uma maior flexibilização da satisfação das necessidades do mercado.

Informações detalhadas sobre o projeto podem ser encontradas em ttr.rne.eu e em <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>.

No âmbito da revisão do quadro jurídico europeu, admite-se que a implementação gradual do TTR se possa iniciar no horário 2030 (ainda em negociação).

4.10 REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DOS CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS

O conjunto de 11 Corredores Ferroviários de Mercadorias acordaram numa descrição comum dos Princípios de Repartição de Capacidade, que é disponibilizada no [Anexo 4.10](#).



SERVIÇOS E TARIFAS

5.1 INTRODUÇÃO

5.2 PRINCÍPIOS DE TARIFAÇÃO

5.3 PACOTE MÍNIMO DE ACESSO E TARIFAS

5.4 SERVIÇOS ADICIONAIS E TARIFAS

5.5 SERVIÇOS AUXILIARES E TARIFAS

5.6 PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS

5.7 REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO

5.8 EVOLUÇÃO DAS TARIFAS

5.9 PROCESSO DE FATURAÇÃO

5. SERVIÇOS E TARIFAS

5.1 INTRODUÇÃO

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

5.2 PRINCÍPIOS DE TARIFAÇÃO

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

As tarifas de utilização do pacote mínimo de acesso correspondem ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário, conforme estabelecido no ponto 3 do artigo 31º do Decreto-Lei nº 217/2015. Adicionalmente, as tarifas de utilização do pacote mínimo de acesso incluem também componentes previstas no artigo 32º e 33º do Decreto-Lei nº 217/2015.

As tarifas de acesso às instalações de serviço e dos serviços nelas disponibilizados não são superiores ao custo da sua prestação, cumprindo o estabelecido no ponto 11 do artigo 31º do Decreto-Lei nº 217/2015.

As tarifas dos serviços adicionais e auxiliares cumprem os requisitos do ponto 12 do artigo 31º do Decreto-Lei nº 217/2015.

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

5.3 PACOTE MÍNIMO DE ACESSO E TARIFAS

O pacote mínimo de acesso inclui:

- a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;
- b) O direito de utilização da capacidade concedida;

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

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

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

Sendo:

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

i – Linha de Exploração.

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

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

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

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

As tarifas para os serviços incluídos no pacote mínimo de acesso, por comboio.kilómetro (CK), em aplicação durante a vigência do Horário de 2026, são as indicadas no quadro seguinte.

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

HORÁRIO	LINHAS	PASSAGEIROS												MERCADORIAS		MARCHAS	
		URBANOS		REGIONAL		LONGO CURSO NORMAL		LONGO CURSO ALTA QUALIDADE		INTERNACIONAL		ESPECIAL					
		E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
PEAK	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	1,83	1,62	1,83	1,62
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,64	1,46	1,64	1,46
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
REGULAR	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	1,83	1,62	1,83	1,62
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,64	1,46	1,64	1,46
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
LOW	A	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
	B	2,34	2,11	1,88	1,69	2,34	2,11	2,44	2,20	1,88	1,69	2,34	2,11	1,42	1,24	1,42	1,24
	C	2,21	1,99	1,77	1,60	2,21	1,99	2,30	2,07	1,77	1,60	2,21	1,99	1,31	1,16	1,31	1,16

Valores em €/CK

Legenda: E – Tração elétrica. NE – Tração não elétrica.

CATEGORIAS	LINHAS
A	Linha do Minho, Linha de Guimarães, Linha do Norte, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha de Sintra, Linha do Sul, Ramal de Braga, Ramal de Alfarelos, Ramal de Tomar, Variante de Alcácer, Concordância de Sete Rios, Concordância de Bombel e Concordância de Aqualva.
B	Linha do Douro, Linha de Leixões, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Oeste, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Ramal do Louriçal, Concordância de Xabregas, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil e Concordância do Poceirão.
C	Restantes.

HORÁRIO DE PARTIDA DO COMBOIO	DIAS DE SEMANA	SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS OFICIAIS
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00 – 20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

TARIFA PARA PEDIDOS PONTUAIS DE CAPACIDADE

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

TARIFA DE PEDIDO PONTUAL	ANTECEDÊNCIA DO PEDIDO DE CAPACIDADE PONTUAL RELATIVAMENTE À DATA DE REALIZAÇÃO DO COMBOIO
0,00 €/CK	Com prazo superior ou igual a 14 dias
0,04 €/CK	Entre 14 dias (exclusive) e 7 dias (inclusive)
0,08 €/CK	Entre 7 dias (exclusive) e 4 dias (inclusive)
0,15 €/CK	Com prazo inferior a 4 dias

A contagem de dias é realizada da seguinte forma:

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

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

5.4 SERVIÇOS ADICIONAIS E TARIFAS

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

5.4.1 Energia Elétrica para Tração

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

A energia elétrica é disponibilizada na rede ferroviária através das subestações identificadas no [Anexo 2.3.9 B](#).

As regras relativas a esta matéria, incluindo as tarifárias, são as constantes do [Anexo 5.4.1](#).

5.4.2 Serviços aos Comboios

A IP não presta este tipo de serviços.

5.4.3 Transportes Excecionais e de Matérias Perigosas

No caso dos transportes excecionais (como definido no [ponto 3.4.3](#)), é obrigatória a realização prévia de um estudo de viabilidade pela IP, onde se procede à verificação da exequibilidade desse transporte, identificando-se todas as implicações e adaptações a introduzir nas condições operacionais, na infraestrutura ou no material circulante.

O estudo de viabilidade inclui:

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

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

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

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

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

5.4.4 Manobras

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

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

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

TIPO DE MANOBRA	DURAÇÃO (MINUTOS)	VALOR (€)
Curta duração	Até 30 inclusive	6,77 €
Longa duração	Mais do que 30	30,57 €

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

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

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

5.4.5 Estacionamento de Material Circulante

O estacionamento de material circulante deve realizar-se preferencialmente fora das linhas de circulação, onde são realizados os itinerários respeitantes ao pacote mínimo de acesso, sendo condicionado pela disponibilidade existente em cada momento.

No [Anexo 2.3.3](#) indicam-se as linhas de circulação e secundárias nas estações da rede ferroviária.

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

$$Te = 0,0338 \times M$$

Sendo:

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

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

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

No caso de o estacionamento do material ser efetuado por uma Empresa Ferroviária e ser outra Empresa Ferroviária a proceder à sua recolha, o respetivo registo e faturação é atribuído à primeira empresa.

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

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

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

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

5.5 SERVIÇOS AUXILIARES E TARIFAS

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

5.5.1 Disponibilização de Acesso a Serviços de Telecomunicações

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

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

- d) Outros serviços em estações concessionadas.

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

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

5.5.2 Inspeção Técnica do Material Circulante

A IP não presta este serviço.

5.5.3 Serviço de Bilhética nas Estações de Passageiros

A IP não presta este serviço.

5.5.4 Serviços de Manutenção de Material Circulante

A IP não presta este serviço.

5.5.5 Fornecimento de Mão-de-obra para Atividades Operacionais das Empresas Ferroviárias

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

Este serviço compreende exclusivamente o fornecimento de mão de obra para atividades operacionais da responsabilidade das Empresas Ferroviárias, com exceção de serviços de preparação de comboios.

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

NATUREZA DO SERVIÇO	TARIFA/PRESTAÇÃO (€)
Abastecimento de água	9,32 €
Abastecimento de gasóleo	8,01 €
Tratamento comercial de mercadorias	10,81 €
Pesagem	12,65 €
Outras atividades	18,67 €

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

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

5.5.6 Instrução de Processos de Autorização de Circulação na RFN

A IP pode atuar como Organismo Designado no âmbito da avaliação da conformidade face às regras nacionais, para efeitos dos processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional (RFN).

A faturação destes serviços dependerá dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no [Anexo 5.4.4](#).

5.5.7 Realização de Estudos de Capacidade ou de Viabilidade de Cenários de Oferta

A IP pode apoiar os Candidatos na avaliação de diversas opções para um serviço de transporte, com o estudo teórico de canais horários. Estes estudos

poderão conduzir ou não a pedidos subsequentes de capacidade a solicitar pelos Candidatos.

Caso estes serviços não conduzam a pedidos de capacidade, estes serviços são faturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no [Anexo 5.4.4](#).

5.6 PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS

5.6.1 Penalidade por Modificação do Canal

No caso de modificação do canal horário já atribuído, por decisão do Candidato, a IP aplicará as tarifas associadas aos pedidos pontuais de capacidade.

5.6.2 Penalidade por Alteração do Canal

No caso de alteração do canal horário já atribuído, por decisão da IP, será privilegiada uma solução alternativa equivalente à atribuída inicialmente a realizar em coordenação com o Candidato, não existindo nestes casos direito a qualquer compensação.

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

Impactos até Nível Elevado

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

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

Impacto Muito Elevado

Aplicam-se as compensações estabelecidas acima para os restantes níveis de impactos.

Adicionalmente, a IP compensará os custos de contratação de transporte de pessoal, designadamente serviços de transporte individual remunerado de passageiros, mediante a demonstração pelo Operador de estrita necessidade

As EF podem ainda apresentar e justificar encargos ou danos especiais e anormais sofridos (demonstração do impacto negativo na sustentabilidade de cada negócio/operação), sendo neste caso considerado o efeito líquido de todos os custos, isto é, devem ser considerados os custos adicionais, deduzidos das poupanças geradas.

Nas situações de supressão imprevista de comboios, após imputação de responsabilidade à IP, as EF têm direito a compensação financeira, em conformidade com a % de responsabilidade atribuída à IP, aplicando-se o mesmo racional estabelecido acima para a supressão planeada de comboios.

Nas situações de supressão imprevista de comboios, após imputação de responsabilidade a uma EF, as EF dirimem entre si, sem intervenção da IP, as situações de compensação financeira. Deste modo, a compensação é realizada diretamente entre a EF responsável e a EF lesada.

5.6.3 Penalidade por Capacidade Pedida e Não Utilizada

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

PERCENTAGEM DO VALOR DA TARIFA APLICÁVEL	ANTECEDÊNCIA DO PEDIDO DE CANCELAMENTO RELATIVO À DATA DE REALIZAÇÃO DO COMBOIO
5 %	Com prazo superior ou igual a 14 dias
10 %	Entre 14 dias (exclusive) e 4 dias (inclusive)
50 %	Com prazo inferior a 4 dias

A contagem de dias é realizada da seguinte forma:

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

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

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

A valorização associada à capacidade pedida e não utilizada, por cada canal suprimido, por responsabilidade da Empresa Ferroviária, é aplicada apenas nos primeiros 30 dias consecutivos, a contar da data da primeira supressão (inclusive).

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

5.6.4 Penalidade por Não Utilização

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

5.6.5 Incentivos/Descontos

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

5.7 REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO

5.7.1 Princípios Gerais e Objetivos

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

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

5.7.2 Monitorização do Desempenho

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

O sistema de registo contém os seguintes elementos:

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

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

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

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

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

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

PROCESSO DE CONTRADITÓRIO DA MONITORIZAÇÃO

O processo de monitorização da circulação prevê um mecanismo de contraditório que dá o direito de pronúncia a todos os intervenientes sobre a

atribuição de causas de atraso, o seu responsável e tempos de atraso que são registados no Sistema.

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

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

IMPUTAÇÃO DOS ATRASOS

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

Para a determinação dos atrasos atribuídos a cada empresa nos pontos de monitorização, aplicam-se as duas seguintes fórmulas, dependendo da existência de aumento ou redução dos valores de atraso relativamente ao ponto anterior:

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

$$Atraso_{pm} < Atraso_{pma} \quad \text{então} \quad Atraso_{i,pm} = Atraso_{pm} \times \frac{Atraso_{i,pma}}{Atraso_{pma}}$$

Em que:

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

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

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

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

ACRÉSCIMOATRASI,pm corresponde ao acréscimo de atraso verificado no Ponto de Monitorização pm por responsabilidade da Empresa i.

Os valores de atraso a atribuir a cada um dos intervenientes (IP e Empresas Ferroviárias) corresponderá à quota-parte de responsabilidade de cada um, multiplicada pelo Peso do Ponto de Controlo. Nas situações de adiantamento, o valor de atraso é sempre zero.

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

5.7.3 Modelo Financeiro

PROCESSAMENTO DOS CRÉDITOS E DÉBITOS DO SISTEMA

Para cada uma das empresas envolvidas no RMD o valor anual do incentivo na forma de prémio ou penalização é calculado com recurso à seguinte fórmula:

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

Sendo

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

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

O_i – Objetivo: Valor limite de atrasos a partir do qual os prémios se convertem em penalizações. Este parâmetro, variável para cada empresa, é calculado com base no número de minutos de atraso provocados no sistema da responsabilidade da empresa relativo ao melhor dos últimos 3 anos conhecidos, salvo decisões do CORMED de exclusão de determinados anos. O melhor ano é aquele com menor impacto financeiro global (minutos de atraso multiplicados pelo custo de cada minuto para cada segmento de mercado);

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

CK (Ano O): - Número de comboios.kilómetro realizados pela empresa no ano referente ao Objetivo;

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

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

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

Os valores de referência a considerar para efeitos de valorização de atrasos em 2026 são:

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

TETO FINANCEIRO E CALENDÁRIO DE APLICAÇÃO DO RMD

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

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

NOVAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

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

FATURAÇÃO DO RMD

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

1. O processo inicia-se com o apuramento anual dos saldos financeiros a atribuir a cada uma das empresas, publicados no Relatório Anual;
2. Na primeira reunião do CORMED do ano (março do ano N), a IP apresenta o Relatório Anual bem como o saldo apurado. Com a aprovação da Ata desta reunião, aprova-se na mesma os valores sujeitos a faturação;
3. No caso de empresas com saldo anual negativo, a IP emitirá uma nota de débito com o valor do saldo do ano em causa deduzido, até ao valor referido, de eventuais valores que a empresa tiver em crédito;
4. No caso de empresas com saldo anual positivo, estas emitem uma nota de débito à IP com o valor do saldo do ano, na medida da disponibilidade do Fundo do RMD. No caso de não existir disponibilidade no Fundo do RMD, é registado um crédito correspondente ao valor em falta à empresa;

5. A atribuição de montantes na medida da disponibilidade do Fundo do RMD é realizada tendo por base o somatório dos saldos positivos do ano acrescidos dos créditos atribuídos em anos anteriores, sendo subsequentemente a distribuição realizada proporcionalmente à totalidade dos créditos somados;
6. O Fundo do RMD é criado e gerido pela IP por via de uma conta com utilização exclusiva para o RMD.
7. Todos os valores relativos ao RMD não estão sujeitos a IVA.

DEVERES DE INFORMAÇÃO

A IP apresentará os seguintes relatórios:

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

5.7.4 Sistema de Gestão e Resolução de Conflitos

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

1. Definir a macro conceção do RMD, de modo a garantir o cumprimento do DL 217/2015 e o alinhamento com idênticos sistemas europeus, com realce para o Corredor Atlântico;
2. Determinar anualmente os parâmetros variáveis do RMD, nomeadamente o valor financeiro dos atrasos, o teto financeiro, os patamares de atrasos ou a fixação dos objetivos;

3. Definir os canais de comunicação entre a IP e as Empresas Ferroviárias (quem envia e quem recebe cada tipo de informação);
4. Decidir o funcionamento da própria CORMED;
5. Definir a constituição e o funcionamento da Arbitragem (ARMED) que tem por objetivo a resolução de diferendos na monitorização;
6. Definir as regras de difusão da informação;
7. Propor medidas de melhoria de desempenho que possam assumir carácter de compromisso por parte de cada empresa e avaliar posteriormente a sua concretização e os seus efeitos na melhoria do desempenho.

O CORMED tem a seguinte composição:

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

O CORMED realizará no mínimo as seguintes reuniões:

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

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

O CORMED é responsável pela constituição e funcionamento da ARMED.

5.8 EVOLUÇÃO DAS TARIFAS

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

5.9 PROCESSO DE FATURAÇÃO

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

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

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

Aos atrasos nos pagamentos pelos serviços do pacote mínimo de acesso e pelas penalidades de capacidade pedida e não utilizada a IP aplicará juros de mora calculados nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 73/99 alterado pelo Decreto-Lei n.º 32/2012, aplicando-se as taxas em vigor à data do incumprimento, as quais são publicadas anualmente por aviso da Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública - IGCP, E.P.E.

Aos atrasos nos pagamentos pelos serviços adicionais e auxiliares e a serviços prestados nas instalações de serviço, a IP aplicará juros de mora comerciais calculados nos termos previstos no Decreto-lei n.º 62/2013, aplicando-se as taxas em vigor à data do incumprimento, as quais são publicadas semestralmente por aviso da Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

No caso de atrasos nos pagamentos que a IP tenha de realizar às Empresas Ferroviárias no âmbito do Diretório da Rede, poderão ser aplicados juros de mora à taxa legal em vigor.

As Empresas Ferroviárias podem, no prazo de 20 dias a contar da data de emissão da fatura, fundamentadamente, apresentar à IP reclamação detalhada quanto a parte ou partes da fatura, tendo a IP 30 dias para, justificadamente, rever ou manter a fatura apresentada, tendo a reclamação efeitos suspensivos quanto ao prazo de pagamento.

5.10 COMPENSAÇÕES POR DANOS AOS PASSAGEIROS

Em caso de danos sofridos pelo passageiro, imputáveis à IP, as EF têm direito a compensação financeira nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2008, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 35/2015 e Decreto-Lei n.º 124-A/2018.

A IP aceita compensar as Despesas realizadas com os passageiros, dentro do estritamente previsto na lei, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 58/2008, por motivos imputáveis à IP.

Ao exercer direito de regresso sobre a IP, as EF farão prova do pagamento do valor devido, nos termos da Lei, ao passageiro titular do direito à indemnização.



OPERAÇÕES

6.1 INTRODUÇÃO

6.2 REGRAS OPERACIONAIS

6.3 MEDIDAS OPERACIONAIS

6.4 FERRAMENTAS PARA INFORMAÇÃO
E MONITORIZAÇÃO DE COMBOIOS

6. OPERAÇÕES

6.1 INTRODUÇÃO

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

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

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

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

6.2 REGRAS OPERACIONAIS

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

- Normativo da União Europeia
 - O normativo europeu relativo à Gestão da Circulação Ferroviária está contido no Regulamento de Execução (EU) 2019/773 da Comissão de 16 maio de 2019 relativo à Especificação Técnica de Interoperabilidade (ETI) para o subsistema «exploração e gestão de tráfego» e nos respetivos Guias de Aplicação.
- Normativo Nacional
 - O normativo nacional relativo à Gestão da Circulação Ferroviária divide-se em duas subcategorias:

- Legislação Nacional (nota dos DL mais relevantes)
- Regulamentação do IMT
- Normativo do Gestor da Infraestrutura
 - O normativo do Gestor da Infraestrutura relativo à Gestão da Circulação Ferroviária divide-se em duas subcategorias:
 - Regulamentação do Gestor da Infraestrutura
 - Documentos de apoio à Operação

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

6.3 MEDIDAS OPERACIONAIS

6.3.1 Princípios

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

6.3.2 Regulamentação da Operação

A língua «operacional» da IP é o português, sendo nessa língua que a IP elabora e distribui às Empresas Ferroviárias todos os documentos relativos à exploração e gestão de tráfego. Caso as Empresas Ferroviárias não adotem a mesma língua «operacional» relativa às informações originalmente fornecidas, compete à Empresa Ferroviária mandar fazer as traduções necessárias ou fornecer notas explicativas noutra língua.

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

Todo esse conjunto de regulamentação é enunciado e atualizado semanalmente através da publicação de um “Índice dos textos regulamentares em vigor” (listagem exaustiva de todas as normas), o qual garante que a

informação sobre as normas a observar a cada momento está correto. Este índice é endereçado a todos os atores do sistema ferroviário (GI e EF a operar na RFN), incluindo o IMT e o GPIAAF (Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários).

No âmbito das operações transfronteiriças, estas são reguladas entre a IP e a ADIF, recorrendo ao disposto na IET 4, ICET 104 e ICET 204.

6.3.3 Perturbações da Circulação

Em caso de perturbação da circulação ferroviária resultante de falha técnica ou acidente, a IP em conformidade com o disposto no artigo 54.º “Medidas especiais em caso de perturbações” do Decreto-Lei 217/2015, toma todas as medidas para restabelecer a situação normal, fazendo atuar os planos de contingência em vigor, e informa todos os organismos públicos interessados em caso de incidentes graves ou de séria perturbação da circulação ferroviária.

PERTURBAÇÕES QUE REQUEIRAM AÇÃO PROGRAMADA

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

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

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

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

Em todas as circunstâncias, a IP procurará minimizar os impactes na exploração, recorrendo sempre que possível a períodos que sejam menos prejudiciais para as Empresas Ferroviárias.

PERTURBAÇÕES QUE REQUEIRAM AÇÃO IMEDIATA

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

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

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

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

6.4 FERRAMENTAS PARA INFORMAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DE COMBOIOS

A operação ferroviária da IP recorre a diversas aplicações e sistemas de informação, constituindo um dos suportes da sua atividade. No contexto da digitalização do transporte ferroviário, são disponibilizadas às Empresas Ferroviárias diversas ferramentas que permitem obter informação sobre os comboios e efetuar a sua efetiva monitorização para suporte ao negócio de transporte ferroviário.

6.4.1 Interfaces Telemáticas para Transporte de Mercadorias e Passageiros (TAF/TAP-TSI)

No âmbito da Diretiva 2008/57/CE, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário europeu, a IP disponibiliza interfaces telemáticas, através de um ponto de acesso único, de acordo e em cumprimento dos seguintes regulamentos e seus aditamentos:

- **TAF-TSI** – Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias»
- **TAP-TSI** - Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros»

O acesso ao ponto de acesso único é efetuado através do software RNE-CCS (Common Components System) ou compatível, cumprindo as especificações para os “Common Components”. O ponto de acesso da Empresa Ferroviária é da sua responsabilidade e o suporte ao software de interligação deverá ser disponibilizado pelo respetivo fornecedor (RNE ou outro).

Deverá ser solicitada à IP a interligação do ponto de acesso da IP ao ponto de acesso da Empresa Ferroviária, apresentando para o efeito os respetivos parâmetros. A IP disponibilizará os esclarecimentos técnicos necessários e os parâmetros para a interligação ao seu ponto de acesso.

Serviços de informação da IP para as Empresas Ferroviárias

A IP disponibiliza as seguintes informações através de mensagens normalizadas de acordo com os regulamentos:

- **TrainRunningForecastMessage** – Previsão de movimentos chegadas de comboio em circulação perturbada
- **TrainRunningInformationMessage** – Notificação online de movimentos de comboio
- **TrainRunningInterruptionMessage** – Notificação de interrupção de marcha de comboio após arranque
- **TrainDelayCauseMessage** – Notificação de causas de atraso em localizações

- **PathDetailsMessage** – Horário de um comboio publicado (versão de calendário para comboios publicados e versão diária no início de cada marcha)
- **PathSectionNotificationMessage** (mensagem do setor) – Notificação de supressão parcial ou total de um comboio (cancelamento em tempo de execução)

Serviços de informação das Empresas Ferroviárias para a IP

As Empresas Ferroviárias deverão disponibilizar à IP, através de mensagens normalizadas de acordo com os regulamentos, as seguintes informações:

- **TrainCompositionMessage** – Formação do comboio de mercadorias (em fase de incorporação e durante a execução)
- **TrainReadyMessage** – Notificação de que o comboio está/estará em condições imediatas de acesso à rede, antes de iniciar a sua marcha.

Estas mensagens deverão ser disponibilizadas atempadamente e cumprindo os requisitos técnicos estabelecidos aquando da sua implementação.

As mensagens enviadas pelas Empresas Ferroviárias deverão incluir o identificador de referência ao serviço de transporte do comboio (**TR**) de acordo com as especificações dos regulamentos, bem como a referência ao identificador do horário publicado correspondente (**PA**).

6.4.2 Sistema Europeu de Informação de Tráfego (RNE TIS)

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

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

As Empresas Ferroviárias e os Operadores de terminais também podem ter acesso ao TIS e podem integrar o Conselho Consultivo da RNE TIS. Todos os

membros deste Conselho terão acesso a todos os dados TIS aos comboios que sejam seus, caso contrário serão necessários acordos.

O acesso ao TIS por Empresas Ferroviárias é gratuito e pode ser solicitado via RNE TIS *Support*.

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



7 INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7.1 INTRODUÇÃO

7.2 VISÃO GERAL DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7.3 INSTALAÇÕES DE SERVIÇO GERIDAS PELA IP

7. INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7.1 INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

Adicionalmente, refere-se que os gestores de instalações de serviços têm disponível o “Rail Facilities Portal” para a publicação de informação sobre as suas instalações de serviço (o portal pode ser consultado em: <https://railfacilitiesportal.eu/>).

7.2 VISÃO GERAL DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

No [Anexo 7.2.A](#) e [Anexo 7.2.B](#) constam as principais instalações de serviços com ligação à Rede Ferroviária Nacional, indicando-se a sua localização e entidade gestora.

7.3 INSTALAÇÕES DE SERVIÇO GERIDAS PELA IP

7.3.1 Disposições Gerais

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

7.3.2 Estações de Passageiros

7.3.2.1 Informações Gerais

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

O [Anexo 2.3.3](#) contem informação relevante sobre as características das linhas de circulação e plataformas de embarque das estações e apeadeiros.

Em <https://railfacilitiesportal.eu/> é disponibilizada informação complementar sobre estas estações e apeadeiros.

7.3.2.2 Serviços

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

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

a) Utilização de Estações e Apeadeiros

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

O [Anexo 7.3.2 A](#) apresenta as estações e apeadeiros, a sua classificação e a identificação das instalações operacionais ocupadas.

b) Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações

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

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

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

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

OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

Constituem obrigações das Empresas Ferroviárias:

- a) O respeito pelas regras de acesso e de utilização da instalação que lhe sejam notificadas pela IP;
- b) Os encargos com a instalação e utilização de telecomunicações, consumos de água e eletricidade, exceto quando se verifique partilha do fornecimento de água e eletricidade entre a Empresa Ferroviária e a IP, caso em que a IP definirá a repartição dos encargos;
- c) Facultar o acesso da IP, ou de quem esta designar, à instalação, para efeitos de vistoria;
- d) Manter a instalação em bom estado de manutenção e de conservação, devendo reparar prontamente as deteriorações ou avarias nelas verificadas, suportando os respetivos custos;
- e) Suportar os custos com a realização de benfeitorias, de obras de reparação, renovação e adaptação, bem como os respetivos projetos. As intervenções nestes espaços carecem de autorização prévia da IP, devendo a Empresa Ferroviária submeter os processos de alteração/remodelação, para análise e parecer da IP. As obras serão acompanhadas pela IP, quando da sua execução, pelo modo que esta entender adequado. Estas obras ou benfeitorias efetuadas pela Empresa Ferroviária, na instalação ocupada poderão ingressar, gratuitamente, no domínio público ferroviário à medida da sua execução, não tendo a Empresa Ferroviária direito a qualquer indemnização, nem podendo exercer direito de retenção;
- f) Entregar, no final da ocupação, a instalação em bom estado de conservação, sem prejuízo das deteriorações decorrentes de uma normal utilização e a proceder à desocupação no prazo que for indicado pela IP;
- g) Todas as despesas com licenças, contribuições, impostos, taxas e multas quer recaiam sobre o exercício da atividade da Empresa Ferroviária no local ocupado, ainda que liquidados à IP, bem como quaisquer outras despesas ligadas à sua exploração;
- h) Todos os encargos com a limpeza e segurança do espaço ocupado;
- i) Celebrar e manter válidas apólices de seguros multirriscos e de responsabilidade civil relativas à ocupação das instalações, entregando cópia das mesmas à IP.

CELEBRAÇÃO DE CONTRATOS

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

REGIME TRANSITÓRIO APLICÁVEL ÀS OCUPAÇÕES PENDENTES DE CONTRATUALIZAÇÃO

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

ENTIDADE	FASE	PRAZO LIMITE *
Empresa Ferroviária	Requisição por escrito do pedido de (continuação da) ocupação	120 dias
IP	Comunicação por escrito da aceitação ou rejeição da (continuação da) ocupação	90 dias

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Fornecimento de informações de natureza comercial

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

- Informação sobre a existência de serviço de bar a bordo;
- Informação sobre a aceitação/validação de determinados tipos de títulos de transporte;
- Informações especiais acerca de circulações associadas a eventos;
- Informação detalhada sobre as paragens intermédias;
- Informação de enlaces e ligações a outros meios de transporte.

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

No [Anexo 7.3.2 D](#) são indicados os locais em que a IP está em condições de prestar este serviço.

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

7.3.2.3 Descrição das Estações de Passageiros

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

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

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

7.3.2.4 Tarifas

a) Utilização de Estações e Apeadeiros

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

TIPO DE ESTAÇÃO/APEADEIRO	TARIFA/PARAGEM COMERCIAL (€)
A	0,91
B	0,64
C	0,30
D*	0,07*

*Caso a instalação tipo D tenha a classificação de Apeadeiro não se procede à aplicação de tarifa

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

b) Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações

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

TIPO DE ESTAÇÃO	TARIFA MENSAL/m ² (€)
A	2,82
B	2,01
C	1,13
D	0,29

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

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

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

d) Fornecimento de informações de natureza comercial

MENSAGENS DIFUNDIDAS POR TELEINDICAÇÃO POR COMBOIO

A prestação de serviço, para determinado comboio e período, será cobrada de acordo com o valor associado aos custos do sistema acionado e à tipologia de mão de obra mais frequentemente aplicada, conforme [Anexo 5.4.4](#).

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço é de 29,27€ por comboio, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

Por solicitação entende-se todo e qualquer pedido que implique a introdução de nova mensagem, ou a introdução de mensagem em idioma diferente, ou a alteração de mensagem já existente no sistema.

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

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

Este tipo de serviço será disponibilizado nos quadros de linha, sempre que existam e mediante avaliação caso a caso das estações a considerar. As mensagens estão, em regra, limitadas a uma linha com um máximo de 40 caracteres.

MENSAGENS DIFUNDIDAS POR TELEINDICAÇÃO GENÉRICA

A prestação de serviço será cobrada de acordo com o valor associado aos custos do sistema acionado e à tipologia de mão de obra mais frequentemente aplicada, conforme Anexo 5.4.4.

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço é de 29,27€ por dia, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

Por solicitação entende-se todo e qualquer pedido que implique a introdução de nova mensagem, ou a introdução de mensagem em idioma diferente, ou a alteração de mensagem já existente no sistema.

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

Este tipo de serviço será disponibilizado nos monitores gerais de partida e nos quadros gerais, sempre que existam, estando as mensagens, em regra, limitadas a duas linhas com até 40 caracteres cada.

ANÚNCIOS DE VOZ

A prestação de serviço para determinado comboio e período será cobrada de acordo com o valor associado aos custos do sistema acionado e à tipologia de mão de obra mais frequentemente aplicada, conforme [Anexo 5.4.4](#).

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço é de 29,27€, por comboio a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

Por solicitação entende-se todo e qualquer pedido que implique a difusão de nova mensagem, ou a difusão de mensagem em idioma diferente, ou a alteração de mensagem já existente no sistema.

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

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

Este tipo de serviço, regra geral, está limitado à emissão de mensagens com uma duração máxima de 30 segundos, independentemente da mesma ser difundida num único idioma ou em formato bilingue.

7.3.2.5 Condições de Acesso

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

7.3.2.6 Alocação de Capacidade

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

7.3.3 Terminais de Mercadorias

A IP assegura a gestão do terminal ferroviário de mercadorias da Bobadela, onde é prestado um conjunto de serviços que permitem a transferência modal, entre a Ferrovia e a Rodovia, de mercadorias acondicionadas em Unidades de Transporte Intermodal.

Os serviços prestados neste terminal encontram-se enunciados no Documento de Informação da Instalação de Serviços para o Terminal Ferroviário de Mercadorias da Bobadela em <https://servicos.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/parceiros/operacao-ferroviaria/os-nossos-servicos/terminais-de-mercadorias-ips>.

7.3.4 Estações de Triagem e Instalações de Formação das Composições Incluindo Instalações de Manobra

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

7.3.5 Feixes de Resguardo

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

7.3.6 Instalações de Manutenção

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

7.3.7 Outras Instalações Técnicas

7.3.7.1 Placas Giratórias e Tomadas de Água

7.3.7.1.1 Informações Gerais

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

7.3.7.1.2 Serviços

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

7.3.7.1.3 Descrição das Placas Giratórias e Tomadas de Água

O detalhe das atividades operacionais associadas a este serviço é parte integrante dos documentos regulamentares, Placa da Estação da Régua – Ponto 6.4 da Parte 5 ao Anexo 3 à IS 2 e Placa Giratória da Estação do Tua –

Ponto 7 da Parte 3 ao Anexo 4 à IS 2, os quais especificam as tarefas e procedimentos relacionados com a sua utilização.

7.3.7.1.4 Tarifas

O valor unitário para a utilização dos equipamentos específicos do comboio histórico é de 40,31 € por comboio, ao qual acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

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

7.3.7.1.5 Condições de Acesso

O direito de acesso é limitado às Empresas Ferroviárias.

7.3.7.1.6 Alocação de Capacidade

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

7.3.8 Instalações Portuárias, Marítimas e Fluviais

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

7.3.9 Meios de Socorro

7.3.9.1 Informações Gerais

Nos termos previstos no artigo 54º do Decreto-Lei nº 217/2015, e redação dada pelo Decreto-Lei 124-A/2018, em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, a IP adotará todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da situação normal.

7.3.9.2 Serviços

Para a prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, realizada nos termos previstos no artigo

54º do Decreto-Lei nº 217/2015, a IP tomará todas as medidas e disponibilizará os meios necessários para restabelecer a situação normal, podendo para o efeito utilizar os seguintes recursos, conforme exposto na IET 96 – Plano de Emergência Geral, particularizado na ICET 296 – Procedimentos de Emergência Específicos e quantificado no seu Anexo 1 – Socorro Ferroviário:

- a) Meios ferroviários ou rodoviários de socorro que a IP assegura em regime de contingência e prontidão;
- b) Meios da Empresa Ferroviária que permitam com maior eficiência o restabelecimento da situação normal.

MEIOS FERROVIÁRIOS OU RODOVIÁRIOS DE SOCORRO DA IP

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

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

MEIOS DA EMPRESA FERROVIÁRIA

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

Para efeitos de pagamento destas compensações, aplicam-se condições idênticas às previstas no ponto 5.9 do Diretório da Rede.

7.3.9.3 Descrição de Instalação de Socorro Ferroviário

Os meios de socorro ferroviário encontram-se descritos no Anexo 1 da ICET 296.

7.3.9.4 Tarifas

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

Estes custos variáveis respeitam à mobilização dos meios de socorro da IP e à utilização da infraestrutura para a qual se aplica a tarifa de Marchas em cada troço percorrido, conforme a tabela do [ponto 5.3.](#), competindo à IP a fundamentação dos mesmos. No caso de a prestação do socorro ferroviário ser assegurada por uma Empresa Ferroviária, os custos incorridos pela operação do socorro e a utilização da infraestrutura, para a qual se aplica a tarifa de Marchas em cada troço percorrido, serão imputados à(s) entidade(s) responsável(eis) pela falha técnica ou acidente, após o apuramento final das responsabilidades.

7.3.9.5 Condições de Acesso

A prestação do socorro ferroviário é disponibilizada a Empresas Ferroviárias, Empreiteiros e Operadores de instalações ferroviárias.

7.3.9.6 Alocação de Capacidade

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

7.3.10 Instalações de Reabastecimento de Combustíveis

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



2026

ANEXOS

ANEXO 1.3 Legislação Relevante

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

Lei 10/90, de 17 de março (alterada pela Lei 3-B/2000, de 4 de abril e pelos [Decreto-Lei n.º 43/2008 - 1.ª Série](#) e Decreto-Lei n.º 380/2007 - 1.ª Série) – Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres.

Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de abril (alterado pelos Decretos-Leis 394-A/98, de 15 de dezembro, e 270/2003, de 28 de outubro), que procede à criação da REFER, revogado pelo DL 91/2015 com exceção do n.º 1 do artigo 1.º e do artigo 5.

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

Despacho conjunto 261/99, de 5 de março, relativo à constituição do estabelecimento da concessão CP (publicado no Diário da República n.º 70/1999, Série II de 1999-03-24).

Regulamento 18/2000, do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, relativo à autorização de circulação de material circulante em exploração (publicado no Diário da República n.º 192/2000, Série II de 2000-08-21).

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

Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro (alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro), na parte mantida em vigor pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018. Última alteração introduzida pelo Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro.

Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário, alterado pelo Decreto-Lei n.º 29-A/2011 - Diário da República n.º 42/2011, 1.º Suplemento, Série I de 2011-03-01).

Portaria 167/2004, de 18 de fevereiro, relativa ao modelo de certificado de segurança a obter pelas Empresas Ferroviárias.

Decreto-Lei n.º 78/2005, de 13 de abril, que estabelece as novas bases da concessão do eixo ferroviário norte-sul, alterado e republicado pelos Decreto-Lei n.º 138-B/2010 - 1.ª Série, de 28 de dezembro, n.º 174-A/2019 de 18 de dezembro e Decreto-Lei n.º 57-C/2024 - 1.ª Série, de 24 de setembro.

Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, que aprova o Regulamento Geral do Ruído – ELI (Identificador Europeu de Legislação): <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/9/2007/01/17/p/dre/pt/html>, com as retificações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março – ELI: <https://data.dre.pt/eli/declrectif/18/2007/03/16/p/dre/pt/html>.

Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro – Regime Aplicável à Investigação Técnica de Acidentes e Incidentes no Transporte Ferroviário (alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 101-C/2020, de 7 de dezembro), que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/49/CE, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva n.º 95/18/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação de segurança.

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

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

Regulamento n.º 442/2010, de 17 de maio, que estabelece os procedimentos de emissão de autorizações de segurança a empresas responsáveis pelo exercício da atividade de gestão da infraestrutura ferroviária (publicado no [Diário da República n.º 95/2010, Série II de 2010-05-17](#)).

Regulamento n.º 443/2010, de 17 de maio, que estabelece os procedimentos de emissão de certificados de segurança a Empresas Ferroviárias (publicado no [Diário da República n.º 95/2010, Série II de 2010-05-17](#)).

Regulamento n.º 444/2010, de 17 de maio, que estabelece os procedimentos de autorizações a entidades estabelecidas em Portugal – organismos notificados – para avaliação da conformidade de componentes e subsistemas no âmbito da interoperabilidade ferroviária e no âmbito das instalações por cabo (publicado no [Diário da República n.º 95/2010, Série II de 2010-05-17](#)).

Decreto-Lei n.º 62/2010, de 9 de junho, que altera os indicadores comuns de segurança e os métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes ferroviários, procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, e transpõe a Diretiva 2009/149/CE, da Comissão, de 27 de novembro. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 214-D/2015, de 30 de setembro (publicado em Diário da República n.º 191/2015, 1º Suplemento, Série I de 2015-09-30).

Lei n.º 16/2011, de 3 de maio que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, alterada pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 24/2017, de 1 de março. Alterado pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/82/EU, a qual respeita aos conhecimentos profissionais gerais, aos requisitos médicos e aos requisitos relativos à carta de maquinista

Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, que aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P e pelo Decreto-Lei n.º 79/2016 - 1.ª Série, de 23 de novembro.

Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. Retificado pelo Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015 - 1.ª Série

Regulamento (EU) 1299/2014, da Comissão, de 18 de novembro de 2014 relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «infraestrutura» do sistema ferroviário da União Europeia. Alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2023/1694, de 10 de agosto.

Regulamento (EU) 1305/2014, da Comissão, de 11 de dezembro de 2014 relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema “aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias” do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 62/2006, com as alterações introduzidas pelos Regulamentos de Execução (UE) 2018/278, de 23 de fevereiro, 2019/778, de 16 de maio, e 2021/541, de 26 de março, encontrando-se consolidado na versão de 18 de abril de 2021.

Regulamento de execução (UE) 2015/10 da Comissão de 6 de janeiro de 2015 relativo aos critérios aplicáveis aos candidatos a capacidade de infraestrutura ferroviária e que revoga o Regulamento (UE) n.º 870/2014.

Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, relativo à fusão da Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. com as Estradas de Portugal, S.A. e criação de uma única empresa denominada Infraestruturas de Portugal. Este Decreto-Lei revoga o Decreto-Lei 104/97, de 29 de abril, alterado pelos Decretos-lei nº394-A/98 de 15 de dezembro, 270/2003, de 28 de outubro, 95/2008, de 6 de junho, e 141/2008, de 22 de julho, com exceção do nº1 do artigo 1º, no que respeita à criação da REFER, E.P.E., e do artigo 5º. Alterado, entre outros, pela Lei n.º 24-E/2022, de 30 de dezembro, pela Lei n.º 2/2020, de 31 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/34/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, revogou a Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, a Diretiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das Empresas Ferroviárias, e a Diretiva n.º 2001/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade

da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança, as quais foram transpostas para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, que constituiu o principal quadro disciplinador destas matérias no setor do transporte ferroviário. Alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, publicado no Diário da República, 1.º Suplemento, Série I, n.º 251, de 31 de dezembro de 2018, que transpõe para o ordenamento interno a Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016.

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

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

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

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

Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março: – Cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF) e define a respetiva missão, atribuições e organização interna. Atribuição da direção ao Ministro das Infraestruturas e da Habitação determinada, com efeitos sucessivos, pelos Decretos-Leis n.º 169-B/2019, de 3 de dezembro, 32/2022, de 9 de maio, 7/2023, de 27 de janeiro, e 32/2024, de 10 de maio.

Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que

respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros (Texto relevante para efeitos do EEE).

Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário (Texto relevante para efeitos do EEE.).

Regulamento Delegado (EU) n.º 2018/762, da Comissão, de 8 de março, alterado pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/782 da Comissão, de 12 de junho de 2020, que estabelece os métodos comuns de segurança relativos aos requisitos do sistema de gestão de segurança da empresa necessários para a obtenção de uma autorização ou certificado de segurança ferroviária. Alterado pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/782, de 12 de junho de 2020. Versão consolidada em vigor desde 16 de junho de 2020.

Regulamento de Execução (UE) 2018/545 da Comissão, de 4 de abril de 2018, alterado pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/781 da Comissão, de 12 de junho de 2020, que estabelece as regras detalhadas para a autorização dos veículos ferroviários e para o processo de autorização de tipo de veículo ferroviário nos termos da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho. Alterado pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/781, de 12 de junho de 2020. Versão consolidada em vigor desde 16 de junho de 2020.

Regulamento de Execução (EU) n.º 2018/763, da Comissão, de 9 de abril, que estabelece os procedimentos de emissão de certificados de segurança a Empresas Ferroviárias. Versão consolidada em vigor desde 16 de junho de 2020.

Deliberação n.º 517/2018, de 15 de março, do Conselho Diretivo do IMT, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 78, de 20 de abril de 2018, que estabelece as condições de certificação das entidades formadoras e de aprovação dos cursos de formação para conselheiros de segurança e condutores de veículos de mercadorias perigosas, bem como os demais requisitos a serem observados nessa mesma formação.

Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão de 20 de novembro de 2018 que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste do equilíbrio económico previsto no artigo 11.o da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho.

Regulamento de Execução (UE) n.º 2019/774 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 no que respeita à aplicação da especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído» aos vagões de mercadorias existente— - ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/774/oj.

Regulamento (UE) 2019/773, em 16 de junho de 2021, que revoga de forma implícita o Regulamento (EU) 2015/995, da Comissão, de 8 de junho de 2015 que altera a Decisão 2012/757/EU relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema “exploração e gestão do tráfego” do sistema ferroviário da União Europeia.

Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro de 2019, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 229, de 28 de novembro de 2019, relativo ao Equilíbrio Económico em contratos de serviço público de transporte ferroviário.

Regulamento de Execução (UE) 2020/424 da Comissão de 19 de março de 2020 relativo à apresentação de informações à Comissão sobre a não aplicação das especificações técnicas de interoperabilidade em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797.

Retificação do Regulamento de Execução (UE) 2020/572 da Comissão, de 24 de abril de 2020, sobre a estrutura de comunicação de informações a respeitar nos relatórios de inquérito de acidentes e incidentes ferroviários. A versão consolidada atualmente em vigor data de 27 de abril de 2020.

Portaria n.º 213/2020, de 7 de setembro, que ao abrigo do disposto nos n.ºs 2 e 4 do artigo 25.º da Lei n.º 16/2011, estabelece os requisitos e procedimentos de certificação das entidades formadoras e dos cursos de formação inicial e contínua, destinados à obtenção e renovação da carta de maquinista de locomotivas e comboios do sistema ferroviário

Portaria n.º 214/2020, de 7 de setembro, que ao abrigo do disposto nos n.ºs 2 e 4 do artigo 25.º da Lei n.º 16/2011, estabelece os requisitos e procedimentos de reconhecimento das entidades prestadoras de serviços na área da medicina e na área da psicologia que pretendam realizar exames médicos e avaliações psicológicas a candidatos a maquinista e maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário.

Regulamento (EU) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de outubro, que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável no contexto da pandemia de COVID-19 e Regulamento Delegado (UE) 2022/1036 da Comissão de 29 de junho de 2022, que estende o período de aplicação até 31/12/2022. A versão consolidada atualmente em vigor é de 01 de julho de 2022.

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

Decreto-Lei n.º 91/2020 de 20 de outubro que transpõe a Diretiva (EU) 2016/797, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia.

Decisão de Execução (UE) 2021/701 da Comissão de 27 de abril de 2021, que retifica a Decisão de Execução 2011/665/UE relativa ao registo europeu dos tipos de veículos ferroviários autorizados.

Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2021, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação) (Texto relevante para efeitos do EEE).

Regulamento Delegado (UE) 2021/1061 da Comissão de 28 de junho de 2021, que prorroga o período de referência do Regulamento (UE) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de outubro de 2020, que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável tendo em conta o surto de COVID-19.

Diretiva (UE) 2021/1187 do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de julho de 2021 que estabelece medidas para facilitar a realização da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

Regulamento de Execução (UE) 2021/1903 da Comissão de 29 de outubro de 2021, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2018/764 relativo às taxas e imposições a pagar à Agência Ferroviária da União Europeia e respetivas condições de pagamento.

Decreto-Lei n.º 99/2021, de 17 de novembro, que altera o regime jurídico relativo ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, transpondo para a

ordem jurídica nacional a Diretiva Delegada (UE) 2020/1833 da Comissão, de 2 de outubro de 2020.

Deliberação n.º 166/2022, de 9 de fevereiro, que atualiza a Deliberação n.º 454/2019, de 25 de fevereiro, em resultado das alterações decorrentes da legislação comunitária. A presente deliberação tem por objeto proceder à primeira alteração à Deliberação n.º 454/2019, de 25.02, publicado no DR de 23.04.2019, que procedeu à definição dos requisitos de acesso à atividade e de exercício da atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros realizado com fins exclusivamente turísticos ou históricos, e às empresas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas ferroviárias locais e regionais autónomas.

Decisão (UE) 2022/675 do Conselho de 11 de abril de 2022 que define a posição a tomar, em nome da União Europeia, na 57.ª sessão do comité de peritos para transporte de mercadorias perigosas da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários a respeito de determinadas alterações do apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários.

Decreto-Lei n.º 24/2022 de 4 de março: Atribui à APD – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., as competências de gestora de infraestrutura ferroviária relativamente ao terminal ferroviário da Guarda.

Decreto-Lei n.º 55/2022 de 17 de agosto: Atribui à APD – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., as competências de gestora de infraestrutura ferroviária relativamente ao terminal ferroviário de mercadorias de Leixões.

Regulamento de Execução (UE) 2023/1693 da Comissão de 10 de agosto de 2023, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia.

Regulamento de Execução (UE) n.º 2023/1694 da Comissão, de 10 de agosto de 2023, que altera o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 no que respeita à aplicação da especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído».

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj

Regulamento de Execução (UE) 2023/1695 DA COMISSÃO de 10 de agosto de 2023, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga o Regulamento (UE) 2016/919. A versão consolidada atualmente em vigor é de 08 de setembro de 2023.

Decisão de Execução (UE) 2023/1696 DA COMISSÃO de 10 de agosto de 2023 que altera a Decisão de Execução 2011/665/UE no que diz respeito à especificação do registo europeu dos tipos de veículos autorizados referido no Artigo 48.o da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Portaria n.º 353/2023, de 14 de novembro (publicada no Diário da República n.º 220/2023 - Série I), que aprova a regulamentação específica a que deve obedecer o controlo metrológico das cisternas de transporte rodoviário e ferroviário.

Decisão (UE) 2023/2584, de 15 de novembro de 2023 relativa às normas harmonizadas de interoperabilidade dos sistemas ferroviários, elaboradas em apoio da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho. Revogou a Decisão de Execução (UE) 2020/453 da Comissão de 27 de março de 2020.

Regulamento n.º 1375/2024 da AMT, que estabelece os procedimentos para validação dos Diretórios de Rede nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.

Rede de Via Estreita																																								
Linhas, Ramais e Concordâncias	Extensão (kms)	Tipologia das Vias			Gabaritos				Cargas Máximas							Regimes de Exploração							Sistemas Controlo Velocidade		Radio Solo-Comboio		Linhas Electrificadas		Patamares de velocidade											
		Via Única	Via Dupla	Via múltipla	PIb+ (CPB+)	PIb (CP B)		Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Contornamento Automático Puro [RCA-P]	Contornamento Automático Puro [RCA-P]*	Contornamento Interpostos [RCI]	Contornamento Automático c/sinais Avançados [RCA-SA]	Contornamento Telefónico [RCI]	Regime de Exploração Simplificado [RES]	Regime de Exploração Informalizado	Regime de Exploração Simplificado de Exploração ASEL	ETCS	Tipo Elicab	Frenagem aut	RSC c/tr. dados	GSM-R	GSM-P	25 5000 V	1500V	Até 50 km/h	Entre 50 e 90 km/h	Entre 90 e 120 km/h	Entre 120 e 160 km/h	Entre 160 e 220 km/h	Entre 160 e 220 km/h		
Vouga	95,9	95,9					95,9															95,9																		
TOTAL	95,9	95,9	0,0	0,0	0,0	0,0	95,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					0,0	95,9			0	0		0	0	0	0	0	0	95,9						

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

NOTA: Estes quadros contém arredondamentos, pelo que poderão existir ligeiras diferenças relativamente a outros registos oficiais da IP

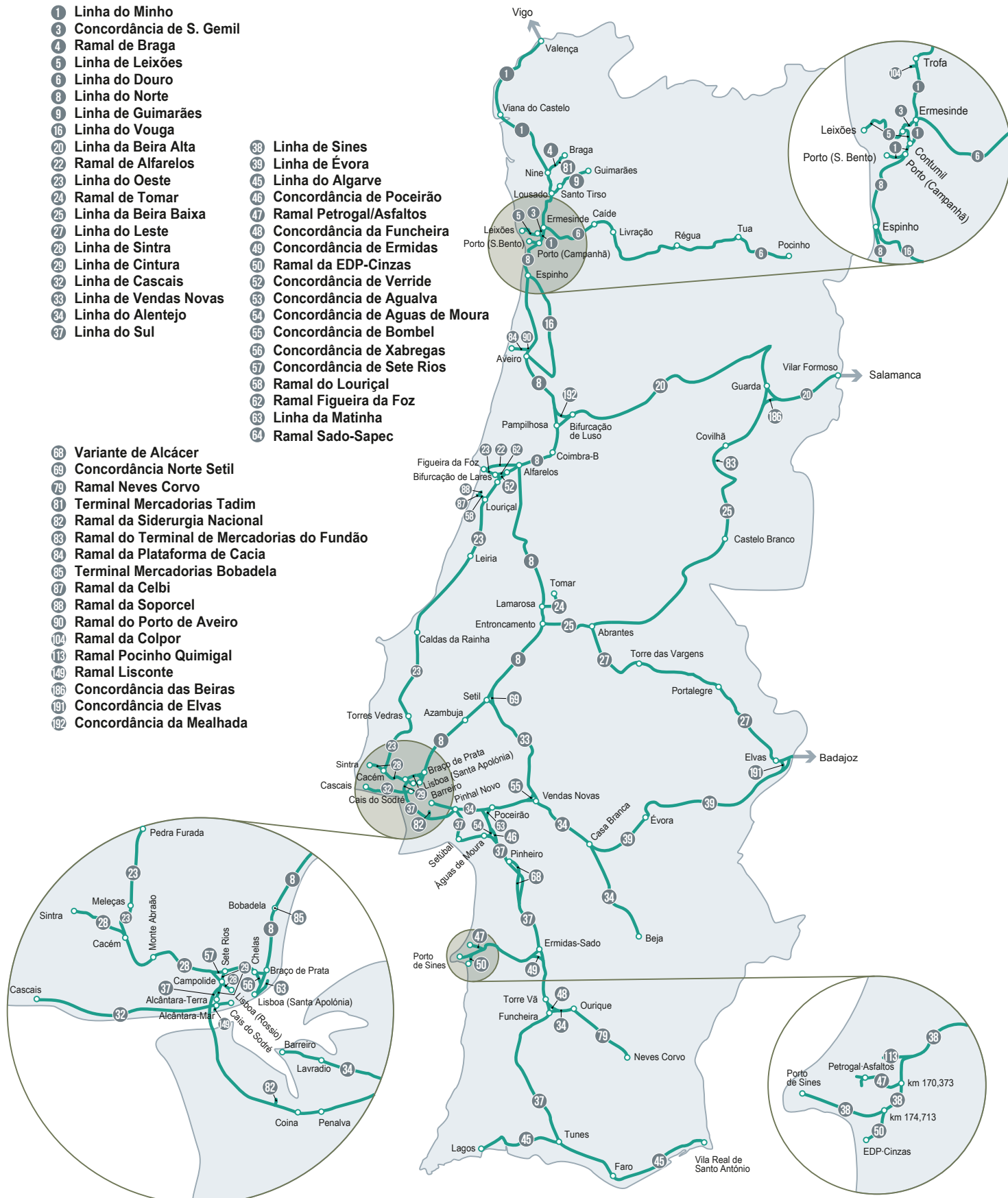
Linhas e Ramais com Tráfego Ferroviário

LEGENDA

- 1 Linha do Minho
- 3 Concordância de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 16 Linha do Vouga
- 20 Linha da Beira Alta
- 22 Ramal de Alfarelos
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cintura
- 32 Linha de Cascais
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha do Alentejo
- 37 Linha do Sul

- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 45 Linha do Algarve
- 46 Concordância de Poceirão
- 47 Ramal Petrolal/Asfaltos
- 48 Concordância da Funcheira
- 49 Concordância de Ermidas
- 50 Ramal da EDP-Cinzas
- 52 Concordância de Verride
- 53 Concordância de Agualva
- 54 Concordância de Aguas de Moura
- 55 Concordância de Bombel
- 56 Concordância de Xabregas
- 57 Concordância de Sete Rios
- 58 Ramal do Lourçal
- 62 Ramal Figueira da Foz
- 63 Linha da Matinhã
- 64 Ramal Sado-Sapéc

- 68 Variante de Alcácer
- 69 Concordância Norte Setil
- 79 Ramal Neves Corvo
- 81 Terminal Mercadorias Tadim
- 82 Ramal da Siderurgia Nacional
- 83 Ramal do Terminal de Mercadorias do Fundão
- 84 Ramal da Plataforma de Cacia
- 85 Terminal Mercadorias Bobadela
- 87 Ramal da Celbi
- 88 Ramal da Soporcel
- 90 Ramal do Porto de Aveiro
- 104 Ramal da Colpor
- 113 Ramal Pocinho Quimigal
- 149 Ramal Lisconte
- 186 Concordância das Beiras
- 191 Concordância de Elvas
- 192 Concordância da Mealhada

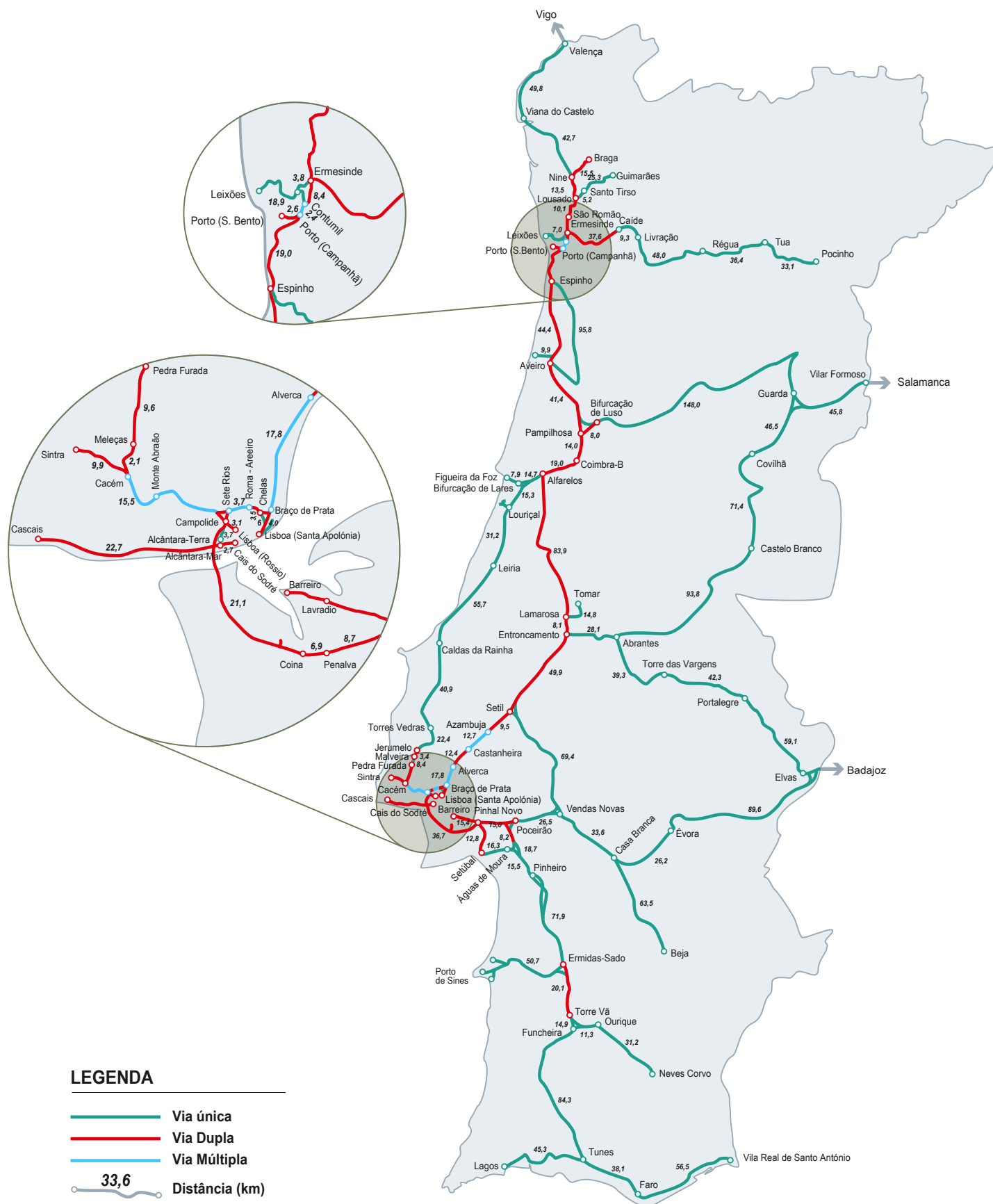




Infraestruturas
de Portugal

2.^a ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026 Anexo 2.3.1

Tipologia das Vias e Distâncias



ANEXO 2.3.3 Linhas e Plataformas de Embarque das Estações e Apeadeiros

Apresentam-se nos quadros abaixo as características das linhas e plataformas de embarque das Estações e Apeadeiros.

Anexo 2.3.3.- Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

LINHA DO MINHO	Nine	Linhas de Circulação	I	II	IIA	II+IIA	III	IV	V				
		Comprimentos Úteis (m)	595	254	218	487	402	416	162				
		Extensão eletrificada (m)	595	254	218	487	402	416	162				
		Extensão das Plataformas (m)	257	240			240	230	240				
		Altura das Plataformas (cm)	90	90			90	90	90				
	Carreira (A)	Linhas Secundárias	G1	G2	G4								
		Comprimentos Úteis (m)	100	272	60								
		Extensão eletrificada (m)	100	272	0								
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Midões*	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	750	750									
	Barcelos*	Extensão eletrificada (m)	750	750									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80m) 40 (em 70m)	68,5 (em 80m) 40 (em 70m)									
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	504	428	357								
	Silva (A)	Extensão eletrificada (m)	504	428	357								
		Extensão das Plataformas (m)	220	206	135								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5 (em 80m) 30 (em 126m)	68,5 (em 80m) 30 (em 55m)								
		Linhas Secundárias	IV										
		Comprimentos Úteis (m)	79										
	Carapeços (A)*	Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
	Tamel*	Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	212	212									
		Extensão eletrificada (m)	212	212									
		Extensão das Plataformas (m)	183	183									
	Durrães (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80m) 40 (em 103m)	68,5 (em 80m) 40 (em 103m)									
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
	Barroselas*	Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	750	750									
		Extensão eletrificada (m)	750	750									
		Extensão das Plataformas (m)	177	177									
	Senhora das Neves (A)*	Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80m) 30 (em 97m)	68,5 (em 80m) 35 (em 97m)									
		Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	53										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Linhas de Circulação	-										
	Alvarães (A)*	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	95										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 30 (em 15 m)										
		Linhas de Circulação	-										
	Darque*	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	95										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 30 (em 15 m)										
		Linhas de Circulação	I	II	III								
	Areia - Darque (A)	Comprimentos Úteis (m)	381	381	475								
		Extensão eletrificada (m)	381	381	475								
		Extensão das Plataformas (m)	157	151	151								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80m) 40 (em 77m)	68,5 (em 100m) 50 (em 51m)	68,5 (em 100m) 50 (em 51m)								
		Linhas Secundárias	IV	V	VI								
	Viana do Castelo*	Comprimentos Úteis (m)	310	300	325								
		Extensão eletrificada (m)	40	300	325								
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Areosa (A)	Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Carreço (A)	Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	750	750									
		Extensão eletrificada (m)	750	750									
	Afife (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										

LINHA DO DOURO	Bustelo (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	222	222									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Meinedo (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	224	221									
	Caíde	Altura das Plataformas (cm)	90	90									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	I+A	II+A	III+A				
		Comprimentos Úteis (m)	248	241	209	209	580	209	209				
		Extensão eletrificada (m)	248	241	209	209	580	209	209				
		Extensão das Plataformas (m)	283	219	219	-							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	-							
		Linhas Secundárias	G2										
	Oliveira (A)	Comprimentos Úteis (m)	78										
		Extensão eletrificada (m)	78										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Vila Meã	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	140										
		Altura das Plataformas (cm)	90										
		Linhas de Circulação	I	II									
	Recezinhos (A)*	Comprimentos Úteis (m)	320	362									
		Extensão eletrificada (m)	320	362									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Livração	Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	50										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
	Marco de Canaveses	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	174										
		Altura das Plataformas (cm)	90 (em 140m) 30 (em 34m)										
	Juncal	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	340	340									
		Extensão eletrificada (m)	340	340									
		Extensão das Plataformas (m)	231	235									
	Pala (A)	Altura das Plataformas (cm)	90	90									
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	325	299	324								
		Extensão eletrificada (m)	325	299	324								
	Mosteirô	Extensão das Plataformas (m)	150	150	150								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90								
		Linhas Secundárias	-	-									
		Comprimentos Úteis (m)	IV	VI	VII	VIII							
	Aregos	Extensão eletrificada (m)	165	85	108	284							
		Extensão eletrificada (m)	165	85	0	50							
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	359	359									
	Mirão (A)	Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	112	80									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 40 (em 32 m)	68,5									
		Linhas de Circulação	-										
	Ermida	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	155										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 30 (em 75 m)										
	Porto Rei (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	338	338									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	148	215									
	Barqueiros (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 40 (em 68 m)	68,5 (em 80 m) 40 (em 135 m)									
		Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	60										
		Extensão eletrificada (m)	0										
	Barqueiros (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	238	238									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	155	244									
	Barqueiros (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 40 (em 75 m)	68,5 (em 80 m) 50 (em 164 m)									
		Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	41										
		Extensão eletrificada (m)	0										
	Barqueiros (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	200										
	Barqueiros (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 40 (em 120 m)										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Barqueiros (A)	Extensão das Plataformas (m)	126										
		Altura das Plataformas (cm)	80										

LINHA DO DOURO	Rede	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	292	292									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	165	150									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 40 (em 85 m)	68,5 -									
	Caldas de Moledo (A)	Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	109										
		Extensão eletrificada (m)	0										
	Godim	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	115										
		Altura das Plataformas (cm)	70										
	Régua (*)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	264	265									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	248	150									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 80 m) 20 (em 168 m)	68,5 (em 80 m) 20 (em 70 m)									
		Linhas Secundárias	III	IV	V	Quimigal							
	Bagaúste (A)	Comprimentos Úteis (m)	183	180	175	180							
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0	0							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	378	378	319	320							
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0	0							
	Covelinhas	Extensão das Plataformas (m)	265	264	264								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 150 m) 30 (em115 m)	68,5 (em 150 m) 30 (em114 m)	68,5 (em 150 m) 30 (em114 m)	-							
		Linhas Secundárias	V	VI	VII	VIII	X						
		Comprimentos Úteis (m)	178	202	177	53	588						
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0	0	0						
	Pinhão	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	65										
		Altura das Plataformas (cm)	45										
	São Mamede do Tua (A)	Linhas de Circulação	II										
		Comprimentos Úteis (m)	271										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Extensão das Plataformas (m)	70										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
	Tua	Linhas Secundárias	I										
		Comprimentos Úteis (m)	115										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Ferrão (A)	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	109										
		Altura das Plataformas (cm)	50										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	266	234									
	Vesúvio (A)	Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	120	134									
		Altura das Plataformas (cm)	40	40									
		Linhas Secundárias	III	IV	V								
		Comprimentos Úteis (m)	88	235	78								
	Alegria (A)	Extensão eletrificada (m)	0	0	0								
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	73										
	Vargelas	Altura das Plataformas (cm)	30										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	185	148									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	68	-									
	Freixo de Numão (A)	Altura das Plataformas (cm)	30	-									
		Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	60										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
	Pocinho	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	123										
		Altura das Plataformas (cm)	50										
		Linhas de Circulação	-										
	Bagaúste (A)	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	146										
		Altura das Plataformas (cm)	50										
		Linhas de Circulação	I	IA	I+IA	II	IIA	II+IIA					
	Ferradosa (A)	Comprimentos Úteis (m)	281	365	646	246	357	603					
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0	0	0	0					
		Extensão das Plataformas (m)	129	-	-	-	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	30										
		Linhas Secundárias	III	IV	V								
	Vesúvio (A)	Comprimentos Úteis (m)	164	332	152								
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0								
		Extensão das Plataformas (m)											

Anexo 2.3.3.- Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

LINHA DO NORTE	Lisboa (Sta. Apolónia)	Linhas de Circulação	1	2	3	4	5	6	7				
		Comprimentos Úteis (m)	193	192	343	123	257	156	156				
		Extensão eletrificada (m)	193	192	343	123	257	156	156				
		Extensão das Plataformas (m)	202	202	353	-	267	164	164				
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40	-	40	90	90				
		Linhas Secundárias	III	IIIA	IIIB	IV	IVA	V	VI	VIA	VIB	VIC	G
		Comprimentos Úteis (m)	465	112	136	370	156	250	230+159	250	172	137	159
		Extensão eletrificada (m)	465	0	136	370	0	250	0	0	0	0	159
	Braço de Prata	Linhas Secundárias	VII	VIII	IX	XI	XII	XIII	PIII	PIV	PV	PL	PL1
		Comprimentos Úteis (m)	60	282	282	130	162	162	84	134	227	345	345
		Extensão eletrificada (m)	0	282	282	130	162	0	84	134	0	345	345
	Lisboa Oriente	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII			
		Comprimentos Úteis (m)	754	562	521	563	692	529	543	603			
		Extensão eletrificada (m)	754	562	521	563	692	529	543	603			
		Extensão das Plataformas (m)	297	297	297	297	297	297	297	297			
		Altura das Plataformas (cm)	70	70	70	70	70	70	70	70			
		Linhas Secundárias	G1	G2									
		Comprimentos Úteis (m)	75	342									
		Extensão eletrificada (m)	75	342									
	Moscavide (A)	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	-	-	-	-							
		Extensão eletrificada (m)	-	-	-	-							
		Extensão das Plataformas (m)	221,5	221,5	221,5	221,5							
	Sacavém (A)	Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	-	-	-	-							
		Extensão eletrificada (m)	-	-	-	-							
	Bobadela Sul	Extensão das Plataformas (m)	220	220	220	220							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	641	641	712	747							
	Bobadela (A)	Extensão eletrificada (m)	641	641	712	747							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
	Bobadela - Mercadorias	Comprimentos Úteis (m)	-	-	-	-							
		Extensão eletrificada (m)	234	222	222	222							
		Extensão das Plataformas (m)	90	90	90	90							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas Secundárias	I	IV	V	VI	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	XVIII	XIX
		Comprimentos Úteis (m)	784	806	753	761	620	612	641	755	403	157	402
		Extensão eletrificada (m)	784	806	753	761	620	612	641	755	403	157	402
		Linhas Secundárias	XX	XXI	XXII	G1	G2	G4					
	Bobadela Norte	Comprimentos Úteis (m)	708	656	652	230	40	260					
		Extensão eletrificada (m)	708	656	652	230	40	260					
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	340	340	330	340							
	Santa Iria (A)	Extensão eletrificada (m)	340	340	330	340							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
	Póvoa (A)	Comprimentos Úteis (m)	-	-	-	-							
		Extensão eletrificada (m)	-	-	-	-							
		Extensão das Plataformas (m)	230,5	230,5	230,5	230,5							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
	Alverca	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	496	300	245	360							
		Extensão eletrificada (m)	496	300	245	360							
		Extensão das Plataformas (m)	223	223	223	223							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas Secundárias	V	V-A	G1								
	Alhandra	Comprimentos Úteis (m)	285	504	220								
		Extensão eletrificada (m)	285	504	220								
		Linhas de Circulação	I+IA	II	III	IIA+D2+D3	IV	V	R1+R2+R3				
		Comprimentos Úteis (m)	588	264	319	1135	322	291	864				
		Extensão eletrificada (m)	588	264	319	1135	322	291	864				
		Extensão das Plataformas (m)	136	145	-	-	-	-	-				
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	-	-	-	-	-				
		Linhas Secundárias	IIIA	VI	VII	VIII	IX	G1	G2				
	Vila Franca de Xira (A)	Comprimentos Úteis (m)	223	66	42	83	78	260	100				
		Extensão eletrificada (m)	223	66	0	83	78	260	100				
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
	Castanheira do Ribatejo	Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	220	220									
		Altura das Plataformas (cm)	90 (em 140m)	90									
			35 (em 70m)	-									
	Carregado (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	542	493	442	151	753	753					
		Extensão eletrificada (m)	542	493	442	151	753	753					
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220	-	-	220					
		Altura das Plataformas (cm)	95	95	95	-	-	95					
		Linhas Secundárias	V	G2	G4								
	Carregado Norte	Comprimentos Úteis (m)	300	348	205								
		Extensão eletrificada (m)	300	348	205								
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	760	760									
	Vila Nova da Rainha (A)	Extensão eletrificada (m)	760	760									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-									
		Altura das Plataformas (cm)	-	-									
		Linhas de Circulação	I	II									
	Espadanal da Azambuja (A)	Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	220	220									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									

Anexo 2.3.3.- Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

LINHA DO NORTE	Espadaneira (A)	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
		Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	80	80								
	Bencanta (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5								
		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
		Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	155	157								
		Altura das Plataformas (cm)	78 (em 80m) 25 (em 75m)	68 (em 80m) 30 (em 77m)								
	Coimbra-B	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VII	VIII	IX	X	
		Comprimentos Úteis (m)	329	364	374	290	196	160	170	150	115	
		Extensão eletrificada (m)	329	364	374	290	196	160	170	150	115	
		Extensão das Plataformas (m)	295	275	275	208	205	160	150	150	76	
		Altura das Plataformas (cm)	75	50	70	95	90	76	76	76	76	
		Linhas Secundárias	VI	G1	G2	G4	G6					
		Comprimentos Úteis (m)	173	345	81	190	80					
		Extensão eletrificada (m)	0	345	0	190	80					
	Adémia (A)	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
		Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	145	130								
		Altura das Plataformas (cm)	31	32								
	Vilela - Fornos (A)	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
		Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	158	157								
	Souselas	Altura das Plataformas (cm)	35	37								
		Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	276	479	363							
		Extensão eletrificada (m)	276	479	363							
		Extensão das Plataformas (m)	182	145	182							
		Altura das Plataformas (cm)	68,5(em 80m) 40 (em 102m)	68,5(em 80m) 40 (em 65m)	68,5(em 80m) 40 (em 102m)							
		Linhas Secundárias	IV	V	VI	G3						
		Comprimentos Úteis (m)	294	247	285	79						
	Pampilhosa	Extensão eletrificada (m)	294	247	285	79						
		Linhas de Circulação	I-N	II-N	III-N	I-B	II-B	III-B	IV-B			
		Comprimentos Úteis (m)	583	526	737	289	205	209	502			
		Extensão eletrificada (m)	583	526	737	289	205	209	502			
		Extensão das Plataformas (m)	307	278	307	213	213	213	-			
		Altura das Plataformas (cm)	40	30	50	35	35	35	-			
		Linhas Secundárias	IV-N	V	VI	G1	G3	Cais I	Cais II	R1	R2	R3
		Comprimentos Úteis (m)	756	137	137	210	65	145	100	460	345	205
		Extensão eletrificada (m)	145	137	137	0	0	100	55	460	345	205
		Linhas Secundárias	R5	R6	R7	G2						
	Mealhada (A)	Comprimentos Úteis (m)	85	110	248	515						
		Extensão eletrificada (m)	85	110	0	0						
		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
	Aguim (A)	Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	170	170								
		Altura das Plataformas (cm)	60	60								
	Curia (A)	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
		Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	210	210								
	Mogofores	Altura das Plataformas (cm)	50	50								
		Linhas de Circulação	I+IA	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	1510	682	757							
		Extensão eletrificada (m)	1510	682	757							
		Extensão das Plataformas (m)	197	181	181							
		Altura das Plataformas (cm)	50	50	50							
	Paraimo (A)	Linhas Secundárias	IV	G2	G3							
		Comprimentos Úteis (m)	200	205	338							
		Extensão eletrificada (m)	0	205	338							
		Linhas de Circulação	I	II								
	Oliveira do Bairro	Comprimentos Úteis (m)	-	-								
		Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	165	165								
		Altura das Plataformas (cm)	50	50								
	Oiã	Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	584	705	594							
		Extensão eletrificada (m)	584	705	594							
		Extensão das Plataformas (m)	231	231	231							
	Quintans (A)	Altura das Plataformas (cm)	50	50	50							
		Linhas de Circulação	I+IA	II+IIA								
		Comprimentos Úteis (m)	1232	1088								
		Extensão eletrificada (m)	1232	1088								
	Aveiro	Extensão das Plataformas (m)	192	192								
		Altura das Plataformas (cm)	50	50								
		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
	Plataforma de Cacia	Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	190	190								
		Altura das Plataformas (cm)	50	50								
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V					
		Comprimentos Úteis (m)	760	595	440	440	440					
		Extensão eletrificada (m)	760	595	440	440	440					
		Extensão das Plataformas (m)	321	321	321	321	321					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	90					
		Linhas Secundárias	VI									
		Comprimentos Úteis (m)	65									
		Extensão eletrificada (m)	0									
		Linhas de Circulação	P1	P2	P3							
		Comprimentos Úteis (m)	775	775	732							
		Extensão eletrificada (m)	775	775	732							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-							
		Linhas Secundárias	R1	R2	R3	R4	R5	G1	G2			
		Comprimentos Úteis (m)	630	630	670	280	420	26	390			
		Extensão eletrificada (m)	630	630	50+50	60	70	26	390			

LINHA DO NORTE	Cacia	Linhas de Circulação	I	II-A	III	III-A	III+III-A						
		Comprimentos Úteis (m)	750	510	228	685	1152						
		Extensão eletrificada (m)	750	510	228	685	1152						
		Extensão das Plataformas (m)	220	-	219	-							
		Altura das Plataformas (cm)	90	-	90	-							
	Canelas (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	165	165									
		Altura das Plataformas (cm)	93	93									
	Salreu (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	148	148									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Estarreja	Linhas de Circulação	I	II	III	I-A	II-A	III-A					
		Comprimentos Úteis (m)	453	667	393	585	560	560					
		Extensão eletrificada (m)	453	667	393	585	560	560					
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220	-	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	-	-	-					
		Linhas Secundárias	IV										
		Comprimentos Úteis (m)	260										
		Extensão eletrificada (m)	260										
	Avanca (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	220	220									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Válega	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	652	652									
		Extensão eletrificada (m)	652	652									
		Extensão das Plataformas (m)	189	173									
		Altura das Plataformas (cm)	70	70									
	Ovar	Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	467	353	262								
		Extensão eletrificada (m)	467	353	262								
		Extensão das Plataformas (m)	220	260	220								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90								
		Linhas Secundárias	V	VIII	IX								
		Comprimentos Úteis (m)	179	150	180								
		Extensão eletrificada (m)	179	150	180								
	Carvalheira - Maceda (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Cortegaça (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Esmoriz	Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	495	348	365								
		Extensão eletrificada (m)	495	348	461								
		Extensão das Plataformas (m)	150	284	150								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90 (em 150 m) 35 (em 134 m)	90								
		Linhas Secundárias	IV	V	G2								
		Comprimentos Úteis (m)	130	83	239								
		Extensão eletrificada (m)	130	0	0								
	Paramos (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Silvalde (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Espinho (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	300	300									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Granja	Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	546	442	444								
		Extensão eletrificada (m)	546	442	444								
		Extensão das Plataformas (m)	150	150	150								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90								
		Linhas Secundárias	IV										
		Comprimentos Úteis (m)	179										
		Extensão eletrificada (m)	179										
	Estarreja Amoníaco	Linhas de Circulação	IA	IIA	IIIA	IVA							
		Comprimentos Úteis (m)	605	580	555	754							
		Extensão eletrificada (m)	605	580	555	40							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-							
	Aguda (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Miramar (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Francelos (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Francelos Norte	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	750	750	750	750							
		Extensão eletrificada (m)	750	750	750	750							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-							

LINHA DO NORTE	Valadares (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Madalena (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	150	163									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Coimbrões (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	146	148									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Gaia	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V						
		Comprimentos Úteis (m)	333	342	333	248	248						
		Extensão eletrificada (m)	333	342	333	248	248						
		Extensão das Plataformas (m)	220	235	220	-	-						
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	-	-						
		Linhas Secundárias	XI	XII	XIII	G1	G2	G4	G6-A	G6-B	G8	G10	I-OF
		Comprimentos Úteis (m)	335	197	250	163	61	86	125	125	69	46	115
		Extensão eletrificada (m)	335	197	250	163	61	86	0	0	69	0	115
		Linhas Secundárias	II-OF	III-OF	IV-OF	V-OF	VI - OF	VII - OF	VIII - OF	1 - AR	2 - AR	3 - AR	4 - AR
		Comprimentos Úteis (m)	50	50	32	90	70	70	60	200	205	205	190
		Extensão eletrificada (m)	50	50	32	90	70	70	60	200	205	205	190
		Linhas Secundárias	5 - AR	6 - AR	7 - AR	8 - AR	9 - AR	10 - AR					
		Comprimentos Úteis (m)	190	215	175	175	150	150					
		Extensão eletrificada (m)	190	215	175	175	150	150					
	General Torres	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	216	217	216	217							
		Extensão eletrificada (m)	216	217	216	217							
		Extensão das Plataformas (m)	232	235	232	235							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							

LINHA DO VOUGA	Espinho-Vouga	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	136	136									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	75	75									
		Altura das Plataformas (cm)	36	36									
	Silvalde-Vouga (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
	Monte de Paramos (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	58										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
	Lapa (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	52										
		Altura das Plataformas (cm)	50										
	Sampaio-Oleiros (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	48										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
	Paços de Brandão	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	100	100									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	50	67									
		Altura das Plataformas (cm)	28	30									
	Rio-Meão (A)	Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	44										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	São João de Ver (A)	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Cavaco (A)	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	47										
		Altura das Plataformas (cm)	50										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Sanfins (A)	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	36										
		Altura das Plataformas (cm)	20										
		Linhas de Circulação	II	III									
		Comprimentos Úteis (m)	105	105									
	Vila da Feira	Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	45	45									
		Altura das Plataformas (cm)	38	38									
		Linhas Secundárias	I										
		Comprimentos Úteis (m)	85										
	Escapães (A)	Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	45										
	Arrifana (A)	Altura das Plataformas (cm)	50										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	51										
		Altura das Plataformas (cm)	50										

LINHA DO VOUGA	São João da Madeira	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	150	150									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	50	50									
	Faria (A)	Altura das Plataformas (cm)	30	30									
		Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	161										
		Extensão eletrificada (m)	0										
	Couto de Cucujães (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
	Santiago de Riba - UI (A)	Altura das Plataformas (cm)	40										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Oliveira de Azeméis	Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	50										
		Linhas de Circulação	II	III									
		Comprimentos Úteis (m)	145	145									
	UI (A)	Extensão eletrificada (m)	0										
		Extensão das Plataformas (m)	37	37									
		Altura das Plataformas (cm)	33	33									
		Linhas Secundárias	III										
	Travanca - Macinhata (A)	Comprimentos Úteis (m)	132										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Figueiredo (A)	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
		Linhas de Circulação	-										
	Pinheiro da Bemposta	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	45										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
	Branca (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	34										
	Albergaria-a-Nova (A)	Altura das Plataformas (cm)	35										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Urgueiras (A)	Extensão das Plataformas (m)	42										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Albergaria-a-Velha	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	29										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
		Linhas de Circulação	II										
	Sernada do Vouga	Comprimentos Úteis (m)	130										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
	Macinhata	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	148	148									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	41	41									
	Carvalho da Portela (A)	Altura das Plataformas (cm)	53	53									
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	99	99									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
	Valongo-Vouga (A)	Extensão das Plataformas (m)	74	74									
		Altura das Plataformas (cm)	40	40									
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Aguieira (A)	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	39										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
		Linhas de Circulação	-										
	Mourisca do Vouga (A)	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
	Águeda	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
		Linhas de Circulação	II	III									
	Águeda	Comprimentos Úteis (m)	114	114									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	98	98									
		Altura das Plataformas (cm)	40	40									
	Águeda	Linhas Secundárias	I										
		Comprimentos Úteis (m)	85										
	Águeda	Extensão eletrificada (m)	0										

LINHA DO VOUGA	Oronhe (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	50										
	Casal do Álvaro (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	39										
		Altura das Plataformas (cm)	45										
	Cabanões (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	45										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
	Travassô (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
	Taipa - Requeixo (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	45										
	Eirol	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	121	121									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	94	94									
		Altura das Plataformas (cm)	40	40									
	São João de Loure (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	35										
	Eixo	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	101	101									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	70	70									
		Altura das Plataformas (cm)	40	40									
	Azurva (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	50										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
	Esgueira (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	40										
		Altura das Plataformas (cm)	30										
	Aveiro-Vouga	Linhas de Circulação	VII	VIII									
		Comprimentos Úteis (m)	116	116									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	86	86									
		Altura das Plataformas (cm)	49	49									

LINHA DE GUIMARÃES	Santo Tirso	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	292	292									
		Extensão eletrificada (m)	292	292									
		Extensão das Plataformas (m)	156	156									
		Altura das Plataformas (cm)	70	70									
	Caniços	Linhas Secundárias	G2										
		Comprimentos Úteis (m)	168										
		Extensão eletrificada (m)	168										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	230	230									
	Vila das Aves	Extensão eletrificada (m)	230	230									
		Extensão das Plataformas (m)	151	151									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	234	234									
	Giesteira (A)	Extensão eletrificada (m)	234	234									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
		Linhas de Circulação	-										
		Extensão das Plataformas (m)	150										
	Lordelo	Altura das Plataformas (cm)	83										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	230	230									
		Extensão eletrificada (m)	230	230									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
	Cuca (A)	Altura das Plataformas (cm)	90	90									
		Linhas de Circulação	-										
		Extensão das Plataformas (m)	152										
		Altura das Plataformas (cm)	83										
		Linhas de Circulação	-										
	Pereirinhas (A)	Extensão das Plataformas (m)	150										
		Altura das Plataformas (cm)	83										
	Vizela	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	171	171									
		Extensão eletrificada (m)	171	171									
		Extensão das Plataformas (m)	154	154									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
	Nespereira (A)	Linhas de Circulação	-										
		Extensão das Plataformas (m)	150										
		Altura das Plataformas (cm)	83										
	Covas (A)	Linhas de Circulação	-										
		Extensão das Plataformas (m)	153										
		Altura das Plataformas (cm)	73										
	Guimarães	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	302	240	215	215							
		Extensão eletrificada (m)	302	240	215	215							
		Extensão das Plataformas (m)	230	230	230	230							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas Secundárias	G1										
		Comprimentos Úteis (m)	202										
		Extensão eletrificada (m)	202										

LINHA DA BEIRA ALTA	Celorico da Beira	Linhas de Circulação	I	I-A	I + I-A	II	II-A	II + II-A					
		Comprimentos Úteis (m)	470	200	780	635	125	780					
		Extensão eletrificada (m)	470	200	780	635	125	780					
		Extensão das Plataformas (m)	200	-	-	200	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	76	-	-	76	-	-					
		Linhas Secundárias	III	III-A	III + III-A	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	92	97	273	75							
		Extensão eletrificada (m)	92	97	273	75							
	Baraçal (A)	Linha de Circulação	-										
		Extensão da Plataforma (m)	100										
		Altura da Plataforma (cm)	76										
	Vila Franca das Naves	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	485	395									
		Extensão eletrificada (m)	485	395									
		Extensão das Plataformas (m)	200	200									
		Altura das Plataformas (cm)	76	76									
		Linhas Secundárias	III	IV	V								
	Pinhel	Comprimentos Úteis (m)	450	204	135								
		Extensão eletrificada (m)	450	204	135								
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	975	975									
	Guarda	Extensão eletrificada (m)	975	975									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-									
		Altura das Plataformas (cm)	-	-									
		Linhas de Circulação	I	I-A	I-B	I + I-A + I-B	II	II-A	II + II- A	III	III-A	III + III-A	IV
		Comprimentos Úteis (m)	370	205	200	935	650	215	900	605	205	830	745
		Extensão eletrificada (m)	370	205	200	935	650	215	900	605	205	830	745
		Extensão das Plataformas (m)	400	-	-	-	400	-	-	400	-	-	-
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	-	-	-	68,5	-	-	68,5	-	-	-
		Linhas Secundárias	V	VI	VII	VIII	R2 - A	R2 - B	R3 - A	R3 - B	R3 - C	G1	G3
		Comprimentos Úteis (m)	172	233	250	190	115	115	75	75	264	109	67
		Extensão eletrificada (m)	172	233	0	190	0	0	0	0	264	109	67
		Linhas Secundárias	G4	G6									
		Comprimentos Úteis (m)	87	82									
		Extensão eletrificada (m)	87	82									
	Gata (A)	Linha de Circulação	-										
		Extensão da Plataforma (m)	100										
		Altura da Plataforma (cm)	76										
	Vila Fernando (A)	Linha de Circulação	-										
		Extensão da Plataforma (m)	100										
		Altura da Plataforma (cm)	76										
	Rochoso (A)	Linha de Circulação	-										
		Extensão da Plataforma (m)	100										
		Altura da Plataforma (cm)	76										
	Cerdeira	Linhas de Circulação	I	II	II-A	II + II-A							
		Comprimentos Úteis (m)	450	100	295	415							
		Extensão eletrificada (m)	450	100	295	415							
		Extensão das Plataformas (m)	100	100	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	76	76	-	-							
		Linhas Secundárias	III										
	Miuzela (A)	Comprimentos Úteis (m)	145										
		Extensão eletrificada (m)	145										
		Linha de Circulação	-										
	Noémi	Extensão da Plataforma (m)	100										
		Altura da Plataforma (cm)	76										
		Linhas de Circulação	I	II									
	Freineda (A)	Comprimentos Úteis (m)	765	765									
		Extensão eletrificada (m)	765	765									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-									
	Aldeia (A)	Altura das Plataformas (cm)	-	-									
		Linha de Circulação	-										
		Extensão da Plataforma (m)	100										
	Vilar Formoso	Altura da Plataforma (cm)	76										
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	535	465	310								
		Extensão eletrificada (m)	535	465	310								
		Extensão das Plataformas (m)	200	200	200								
		Altura das Plataformas (cm)	76	76	76								
		Linhas Secundárias	IV	IV-A	V	X	G1	G2	VIII (R2A)	IX (R2B)	XI (R1A)	XII (R1B)	XIII (R1C)
		Comprimentos Úteis (m)	268	90	203	79	61	96	132	168	189	189	220
		Extensão eletrificada (m)	268	90	203	79	61	40	0	30	0	0	0
		Linhas Secundárias	XIV (R1D)	XV (R1E)	XVI (R1F)								
ALFARELOS	Reveles (A)	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	140										
		Altura das Plataformas (cm)	80										
	Verride	Linhas de Circulação	I	I-A	I+II-A	II	IIA	II+IIA					
		Comprimentos Úteis (m)	287	132	438	287	132	438					
		Extensão eletrificada (m)	287	132	438	287	132	438					
		Extensão das Plataformas (m)	155	155	-	155	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	60	80	-	80	-	-					
	Marujal (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	156										
	Montemor (A)	Altura das Plataformas (cm)	82,5										
		Linhas de Circulação	I										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	153										
		Altura das Plataformas (cm)	42										

Anexo 2.3.3.- Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

LINHA DA BEIRA BAIXA	Sarnadas	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	525	536									
		Extensão eletrificada (m)	525	536									
		Extensão das Plataformas (m)	150	160									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
		Linhas Secundárias	III	IV									
		Comprimentos Úteis (m)	232	86									
	Retaxo (A)	Extensão eletrificada (m)	25+25	86									
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Benquerenças (A)	Extensão das Plataformas (m)	150										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	81										
		Altura das Plataformas (cm)	34										
	Castelo Branco	Linhas de Circulação	I	II	III	I+IA	II+IIA						
		Comprimentos Úteis (m)	489	400	306	627	556						
		Extensão eletrificada (m)	489	400	306	627	556						
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220	-	-						
		Altura das Plataformas (cm)	40	68,5	68,5	-	-						
		Linhas Secundárias	IV	VI	G1	G2							
		Comprimentos Úteis (m)	346	197	86	176							
	Alcains	Extensão eletrificada (m)	346	30	0	176							
		Linhas de Circulação	I	I+IA	II	II+IIA							
		Comprimentos Úteis (m)	177	655	177	590							
		Extensão eletrificada (m)	177	655	177	590							
		Extensão das Plataformas (m)	150	-	150	-							
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	-	68,5	-							
		Linhas Secundárias	III	IIIA	IIIB	IV	V						
	Lardosa	Comprimentos Úteis (m)	365	237	329	257	164						
		Extensão eletrificada (m)	160	237	75	40	30						
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	527	446									
		Extensão eletrificada (m)	527	446									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
	Soalheira (A)	Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	179										
		Extensão eletrificada (m)	60										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	150										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
	Castelo Novo	Linhas de Circulação	I	IIA	IA	I+IA							
		Comprimentos Úteis (m)	287	189	189	605							
		Extensão eletrificada (m)	287	189	189	605							
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
		Linhas Secundárias	III										
	Alpedrinha (A)	Comprimentos Úteis (m)	121										
		Extensão eletrificada (m)	45										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Vale de Prazeres	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	150										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
	Fatela - Penamacor (A)	Comprimentos Úteis (m)	632	632									
		Extensão eletrificada (m)	632	632									
		Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
	Alcaide (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	131										
	Donas (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Fundão	Extensão das Plataformas (m)	140										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	597	597									
	Alcaria (A)	Extensão eletrificada (m)	597	597									
		Extensão das Plataformas (m)	210	210									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
		Linhas de Circulação	-										
	Tortosendo	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	142										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
	Covilhã	Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	470	468									
		Extensão eletrificada (m)	470	468									
		Extensão das Plataformas (m)	160	160									
	Caria (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Belmonte-Manteigas	Extensão das Plataformas (m)	100										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	615	650									
		Extensão eletrificada (m)	615	650									
		Extensão das Plataformas (m)	100	100									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
		Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	92										
		Extensão eletrificada (m)	0										

LINHA DA BEIRA BAIXA	Maçainhas (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
	Benespera (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
	Sabugal (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										

LINHA DO LESTE	Bemposta (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	152										
		Altura das Plataformas (cm)	42										
	Ponte de Sor	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	460	460									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Extensão das Plataformas (m)	159	120									
		Altura das Plataformas (cm)	45	45									
		Linhas Secundárias	IV	VI									
		Comprimentos Úteis (m)	252	80									
	Fazenda (A)	Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	96										
	Torre das Vargens	Altura das Plataformas (cm)	44										
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	355	750	750								
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0								
		Extensão das Plataformas (m)	128	153	153								
		Altura das Plataformas (cm)	25	40	40								
		Linhas Secundárias	VI	VII	VIII								
		Comprimentos Úteis (m)	100	87	134								
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0								
		Linhas de Circulação	-										
	Chança (A)	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	60										
		Altura das Plataformas (cm)	28										
	Mata (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	100										
	Crato (A)	Altura das Plataformas (cm)	27										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Portalegre	Extensão das Plataformas (m)	93										
		Altura das Plataformas (cm)	39										
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	585	585	398								
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0								
		Extensão das Plataformas (m)	112	112	112								
		Altura das Plataformas (cm)	35	35	35								
	Assumar (A)	Linhas Secundárias	VI										
		Comprimentos Úteis (m)	105										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	-										
	Arronches (A)	Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	84										
		Altura das Plataformas (cm)	40										
	Santa Eulália - A (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	54										
	Elvas	Altura das Plataformas (cm)	24										
		Linhas de Circulação	I	I+IA	II	III	V						
		Comprimentos Úteis (m)	347	750	750	450	244						
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0	0	0						
		Extensão das Plataformas (m)	100	-	100	-	-						
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	-	68,5	-	-						
		Linhas Secundárias	IV	VI	VII	G1	G2						
		Comprimentos Úteis (m)	450	110	190	110	240						
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0	0	0						

LINHA DE SINTRA	Lisboa-Rossio	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V						
		Comprimentos Úteis (m)	85	193	193	194	196						
		Extensão eletrificada (m)	85	198	193	194	196						
		Extensão das Plataformas (m)	134	158	193	194	208						
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	90						
	Campolide	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	IIA	II+IIA					
		Comprimentos Úteis (m)	206	152	231	220	53	220					
		Extensão eletrificada (m)	206	152	231	220	53	220					
		Extensão das Plataformas (m)	-	264	247	236							
		Altura das Plataformas (cm)	-	90	90	90							
		Linhas Secundárias	I	G3									
		Comprimentos Úteis (m)	200	55									
		Extensão eletrificada (m)	200	-									
	Benfica	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	222	215	225	236							
		Extensão eletrificada (m)	222	215	225	236							
		Extensão das Plataformas (m)	221	220	220	220							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							

Anexo 2.3.3.- Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

LINHA DE CINTURA	Marvila (A)	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	111	125									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									

LINHA DE CASCAIS	Cais do Sodré	Linhas de Circulação	L1	L2	L3	L4	L5	L6					
		Comprimentos Úteis (m)	200	200	210	210	200	200					
		Extensão eletrificada (m)	200	200	210	210	200	200					
		Extensão das Plataformas (m)	210	220	217	206	206	211					
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110	110	110	110					
	Santos (A)	Linhas Secundárias	R1										
		Comprimentos Úteis (m)	261										
		Extensão eletrificada (m)	261										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
	Alcântara-Mar	Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	301	204									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	VA1	VD2									
		Comprimentos Úteis (m)	228	228									
	Belém (A)	Extensão eletrificada (m)	228	228									
		Extensão das Plataformas (m)	217	206									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas Secundárias	Areal 1	Areal 2	Areal 3								
		Comprimentos Úteis (m)	402	355	355								
	Algés	Extensão eletrificada (m)	0	0	0								
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	260	203									
	Cruz Quebrada A)	Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	LA	LD	LC								
		Comprimentos Úteis (m)	261	229	231								
		Extensão eletrificada (m)	261	229	231								
		Extensão das Plataformas (m)	200	200	200								
	Caxias	Altura das Plataformas (cm)	110	110	110								
		Linhas Secundárias	Resguardo										
		Comprimentos Úteis (m)	160										
		Extensão eletrificada (m)	160										
		Linhas de Circulação	I	II									
	Paço de Arcos A)	Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	296	237									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	I	II									
	Santo Amaro (A)	Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	154	154									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	LA	LD	LC								
	Oeiras	Comprimentos Úteis (m)	191	213	170								
		Extensão eletrificada (m)	191	213	170								
		Extensão das Plataformas (m)	142	142	142								
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110								
		Linhas Secundárias	RD										
	Carcavelos	Comprimentos Úteis (m)	187										
		Extensão eletrificada (m)	187										
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	215	309	254								
		Extensão eletrificada (m)	215	309	254								
	Parede (A)	Extensão das Plataformas (m)	201	200	-								
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	-								
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
	S. Pedro do Estoril	Extensão das Plataformas (m)	298	230									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	LA	LD	LC								
		Comprimentos Úteis (m)	293	263	220								
		Extensão eletrificada (m)	293	263	220								
	São João do Estoril (A)	Extensão das Plataformas (m)	200	200	200								
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110								
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
	Estoril	Extensão das Plataformas (m)	217	219									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	LA	LD									
		Comprimentos Úteis (m)	244	219									
		Extensão eletrificada (m)	244	219									
	Monte Estoril (A)	Extensão das Plataformas (m)	200	200									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
	Cascais	Extensão das Plataformas (m)	142	144									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	L2	L3	L4	L5							
		Comprimentos Úteis (m)	150	142	142	142							
		Extensão eletrificada (m)	150	142	142	142							
		Extensão das Plataformas (m)	119	142	142	142							
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110	110							
		Linha Secundária	MI										
		Comprimentos Úteis (m)	182										
		Extensão eletrificada (m)	0										

LINHA DO ALENTEJO	Moita	Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	531	304	304							
		Extensão eletrificada (m)	531	304	304							
		Extensão das Plataformas (m)	169	166	166							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90							
	Penteado (A)	Linhas Secundárias	IV									
		Comprimentos Úteis (m)	225									
		Extensão eletrificada (m)	0									
		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	-	-								
	Poceirão	Extensão eletrificada (m)	-	-								
		Extensão das Plataformas (m)	171	163								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90								
		Linhas de Circulação	I	II	III	I-A	II-A	II+IIB	III	III-A	III+IIIB	IV-A
		Comprimentos Úteis (m)	453	134	91	796	796	453	735	735	635	717
	Fernando Pó (A)	Extensão eletrificada (m)	453	134	91	796	796	453	735	735	635	717
		Extensão das Plataformas (m)	135	103	103	-	-	-	-	-	-	-
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40	-	-	-	-	-	-	-
		Linhas Secundárias	IV	V	VI	VII/1	VII/2	VIII	X	G1	G2	R2-I
		Comprimentos Úteis (m)	115	580	580	155	155	195	191	45	58	260
	Pegões	Extensão eletrificada (m)	115	580	580	155	155	0	30	45	58	260
		Extensão eletrificada (m)	115	580	580	155	155	0	30	45	58	260
		Linhas Secundárias	R2-III	R2-IV	ME1	ME2	ME3	ME4				
		Comprimentos Úteis (m)	130	130	136	136	202	227				
		Extensão eletrificada (m)	30	0	0	0	0	0				
	São João das Craveiras (A)	Linhas de Circulação	-									
		Comprimentos Úteis (m)	-									
		Extensão eletrificada (m)	-									
		Extensão das Plataformas (m)	78									
		Altura das Plataformas (cm)	88									
	Bombel	Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	595	503	503							
		Extensão eletrificada (m)	595	503	503							
		Extensão das Plataformas (m)	90	90	90							
		Altura das Plataformas (cm)	40	35	40							
	Vendas Novas	Linhas de Circulação	I	II	III	IA	I+IA	IB	PI			
		Comprimentos Úteis (m)	443	703	775	245	703	123	593			
		Extensão eletrificada (m)	443	703	775	245	703	123	593			
		Extensão das Plataformas (m)	164	220	160	-	-	-	-			
		Altura das Plataformas (cm)	55-40	68,5	68,5	-	-	-	-			
	Torre da Gadanha	Linhas Secundárias	IV	V	VI	VII	P2	P3	G4			
		Comprimentos Úteis (m)	205	210	110	110	633	633	334			
		Extensão eletrificada (m)	205	0	110	0	633	633	334			
		Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	751	689	466							
	Casa Branca	Extensão eletrificada (m)	751	689	466							
		Extensão das Plataformas (m)	136									
		Altura das Plataformas (cm)	55									
		Linhas Secundárias	IV									
		Comprimentos Úteis (m)	515									
	Alcáçovas (A)	Extensão eletrificada (m)	25+25									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	IIIA	III+IIIA				
		Comprimentos Úteis (m)	912	932	504	422	309	945				
		Extensão eletrificada (m)	912	932	504	422	309	945				
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220							
	Viana (A)	Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5	68,5							
		Linhas Secundárias	V	VI								
		Comprimentos Úteis (m)	444	334								
		Extensão eletrificada (m)	444	334								
		Linhas de Circulação	-									
	Vila Nova da Baronia	Comprimentos Úteis (m)	-									
		Extensão eletrificada (m)	-									
		Extensão das Plataformas (m)	80									
		Altura das Plataformas (cm)	40									
		Linhas de Circulação	-									
	Alvito (A)	Comprimentos Úteis (m)	-									
		Extensão eletrificada (m)	-									
		Extensão das Plataformas (m)	96									
		Altura das Plataformas (cm)	50									
		Linhas de Circulação	I	II	III							
	Cuba	Comprimentos Úteis (m)	531	531								
		Extensão eletrificada (m)	0	0								
		Extensão das Plataformas (m)	95	80								
		Altura das Plataformas (cm)	43	68,5								
		Linhas Secundárias	III									
	Beja	Comprimentos Úteis (m)	276									
		Extensão eletrificada (m)	0									
		Linhas de Circulação	-									
		Comprimentos Úteis (m)	-									
		Extensão eletrificada (m)	-									
	Beja	Extensão das Plataformas (m)	96									
		Altura das Plataformas (cm)	50									
		Linhas Secundárias	X									
		Comprimentos Úteis (m)	269									
		Extensão eletrificada (m)	0									

LINHA DO SUL	Ermidas - Sado	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	668	750	750	605							
		Extensão eletrificada (m)	668	750	750	605							
		Extensão das Plataformas (m)	140	-	-	210							
		Altura das Plataformas (cm)	35	-	-	68,5							
		Linhas Secundárias	V	G1	R1	R2							
	Alvalade (A)	Comprimentos Úteis (m)	110	295	125	125							
		Extensão eletrificada (m)	110	295	25	0							
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	-	-									
		Extensão eletrificada (m)	-	-									
		Extensão das Plataformas (m)	70	70									
	Funcheira	Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	551	392	308								
		Extensão eletrificada (m)	551	392	308								
		Extensão das Plataformas (m)	196	212	212								
		Altura das Plataformas (cm)	40	68,5	68,5								
		Linhas Secundárias	IV	IX									
		Comprimentos Úteis (m)	407	73									
	Amoreiras-Odemira	Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	609	609									
		Extensão eletrificada (m)	609	609									
		Extensão das Plataformas (m)	80	80									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
	Luzianes	Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	237										
		Extensão eletrificada (m)	237										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	288	288									
		Extensão eletrificada (m)	288	288									
		Extensão das Plataformas (m)	64	80									
		Altura das Plataformas (cm)	30	68,5									
	Sta. Clara-Sabóia	Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	30										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	491	472									
		Extensão eletrificada (m)	491	472									
		Extensão das Plataformas (m)	93	80									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
	Pereiras (A)	Linhas Secundárias	III	IV									
		Comprimentos Úteis (m)	194	156									
		Extensão eletrificada (m)	25	50									
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	São Marcos	Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	447	410									
		Extensão eletrificada (m)	447	410									
		Extensão das Plataformas (m)	80	80									
	Messines-Alte	Altura das Plataformas (cm)	35	68,5									
		Linhas Secundárias	III										
		Comprimentos Úteis (m)	75										
		Extensão eletrificada (m)	75										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	552	552									

LINHA DE ÉVORA	Monte das Flores	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	733	733									
		Extensão eletrificada (m)	733	733									
		Extensão das Plataformas (m)	35	-									
		Altura das Plataformas (cm)	70	-									
	Évora	Linhas de Circulação	I	II	II-B	II + II-B	III						
		Comprimentos Úteis (m)	867	354	315	752	354						
		Extensão eletrificada (m)	867	354	315	752	354						
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	-	-	220						
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5	-	-	68,5						
		Linhas Secundárias	II-A	IV	V								
		Comprimentos Úteis (m)	183	368	370								
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0								
	São Miguel Machede	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	679	761									
		Extensão eletrificada (m)	679	761									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-									
		Altura das Plataformas (cm)	-	-									

LINHA DE SINES	São Bartolomeu da Serra	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	750	750									
		Extensão eletrificada (m)	750	750									
		Extensão das Plataformas (m)	60	-									
		Altura das Plataformas (cm)	35	-									
		Linhas Secundárias	III										
	Raquete	Comprimentos Úteis (m)	150										
		Extensão eletrificada (m)	0										
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	G2						
		Comprimentos Úteis (m)	780	716	763	763	35						
		Extensão eletrificada (m)	780	716	763	763	0						
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-	-						
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-	-						
	Porto de Sines	Linhas Secundárias	G1	G5									
		Comprimentos Úteis (m)	480	545									
		Extensão eletrificada (m)	0	0									
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	641	593									
		Extensão eletrificada (m)	641	593									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-									
		Altura das Plataformas (cm)	-	-									
		Linhas Secundárias	III	IV	G2								
		Comprimentos Úteis (m)	612	659	44								
		Extensão eletrificada (m)	612	659	44								

LINHA DO ALGARVE	Fuseta A (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
	Fuseta	Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	134	134									
		Extensão eletrificada (m)	134	134									
	Livramento (A)	Extensão das Plataformas (m)	110	110									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Luz (A)	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	76										
	Tavira (*)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
	Porta Nova (A)	Altura das Plataformas (cm)	76										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
	Conceição (A)	Extensão das Plataformas (m)	75										
		Altura das Plataformas (cm)	76										
		Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
	Cacela	Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
		Altura das Plataformas (cm)	68,5										
		Linhas de Circulação	I	II									
	Castro Marim (A)	Comprimentos Úteis (m)	205	205									
		Extensão eletrificada (m)	205	205									
		Extensão das Plataformas (m)	110	110									
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5									
	Monte Gordo (A)	Linhas de Circulação	-										
		Comprimentos Úteis (m)	-										
		Extensão eletrificada (m)	-										
		Extensão das Plataformas (m)	80										
	V. R. Sto. António	Altura das Plataformas (cm)	76										
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	276	352	362	146							
		Extensão eletrificada (m)	276	276	362	0							
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5	-	-							
		Linhas Secundárias	V	VIII - OF	IX - OF	X -OF							
		Comprimentos Úteis (m)	124	85	75	75							
		Extensão eletrificada (m)	0	0	0	0							

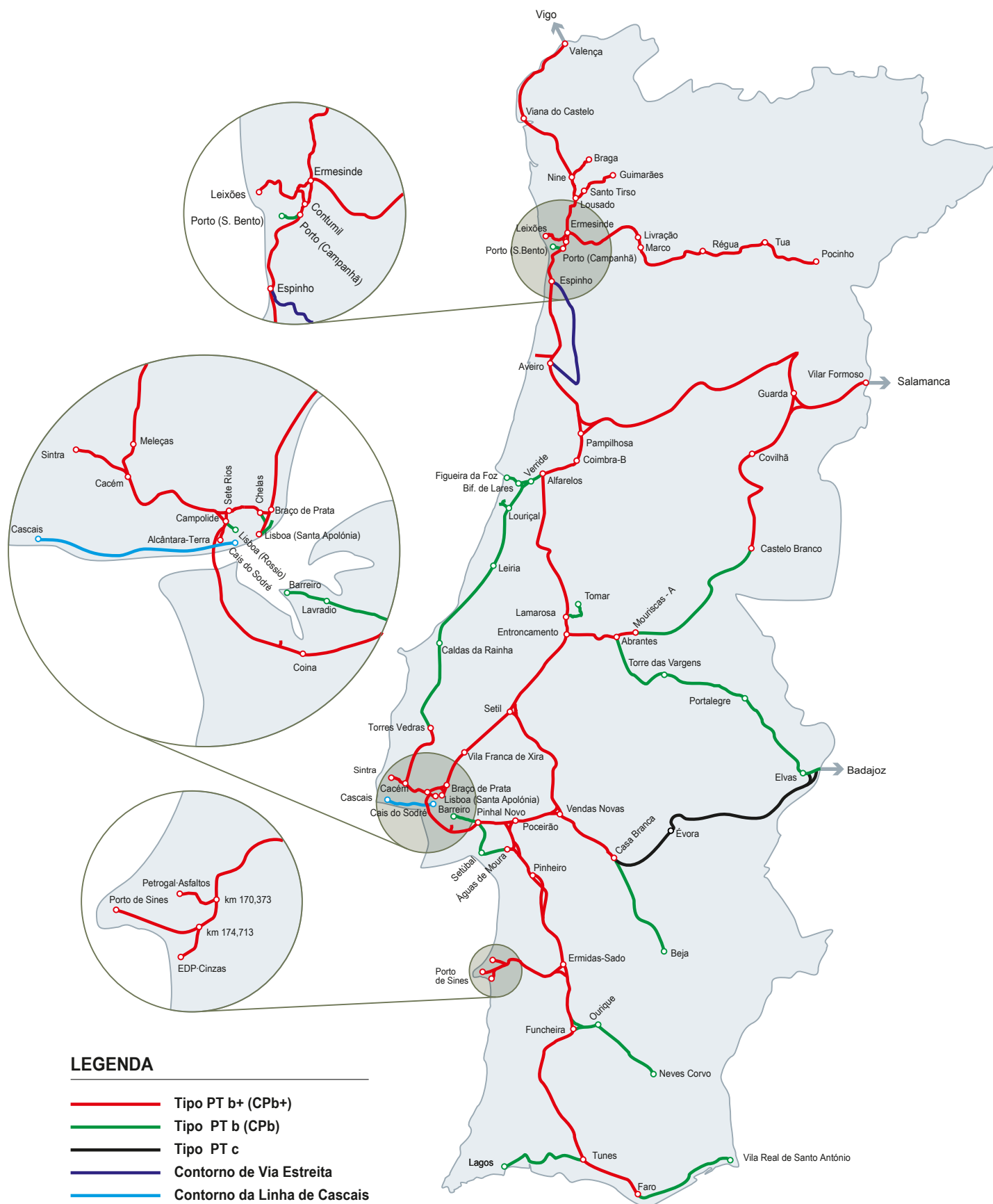
(A) - Apeadeiro
(*) - Estação com plataformas de altura variável ao longo da sua extensão



Infraestruturas
de Portugal

2.^a ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026 Anexo 2.3.4 A

Contorno de Referência Cinemático

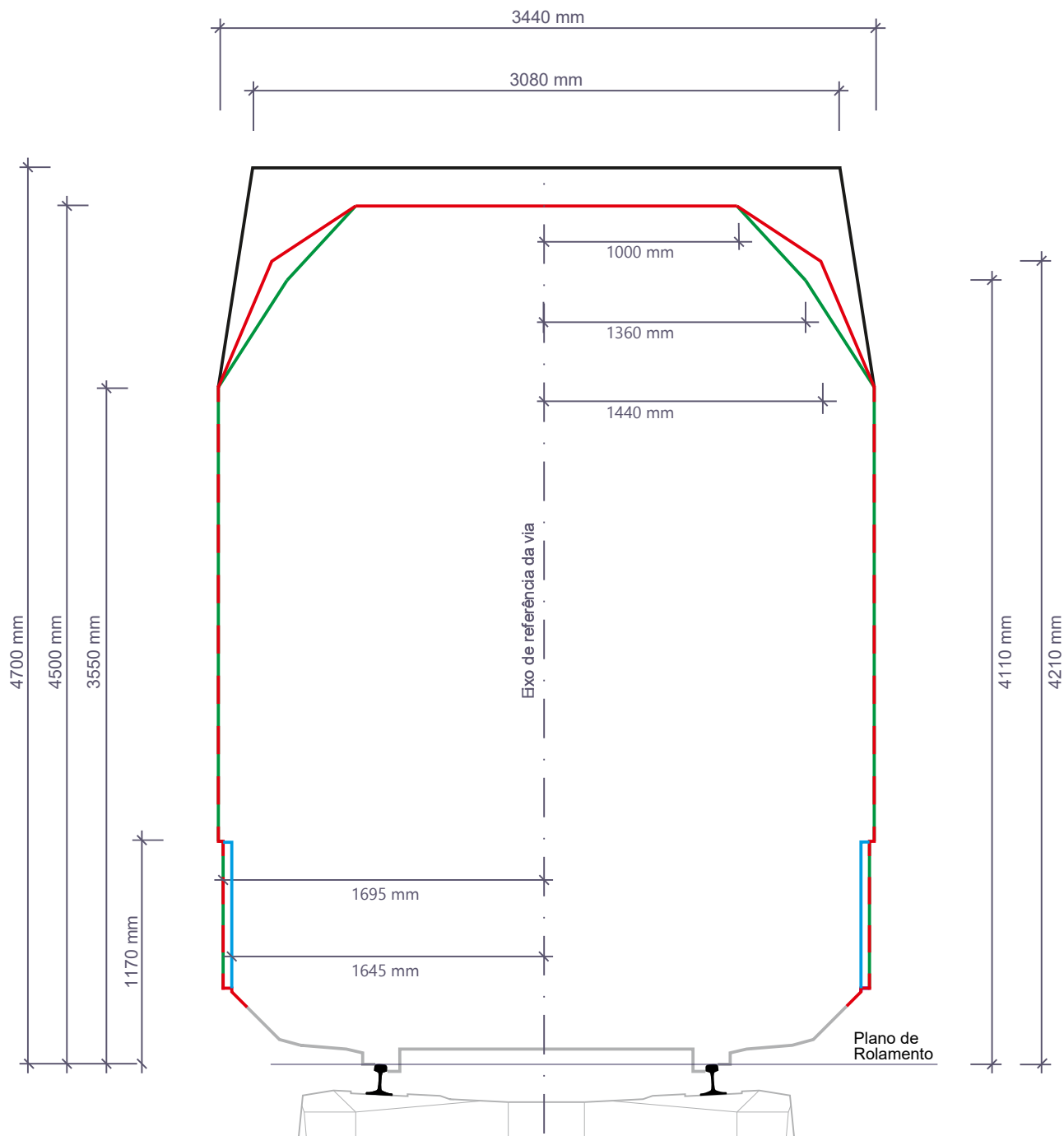




Infraestruturas
de Portugal

2.^a ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026
Anexo 2.3.4 B

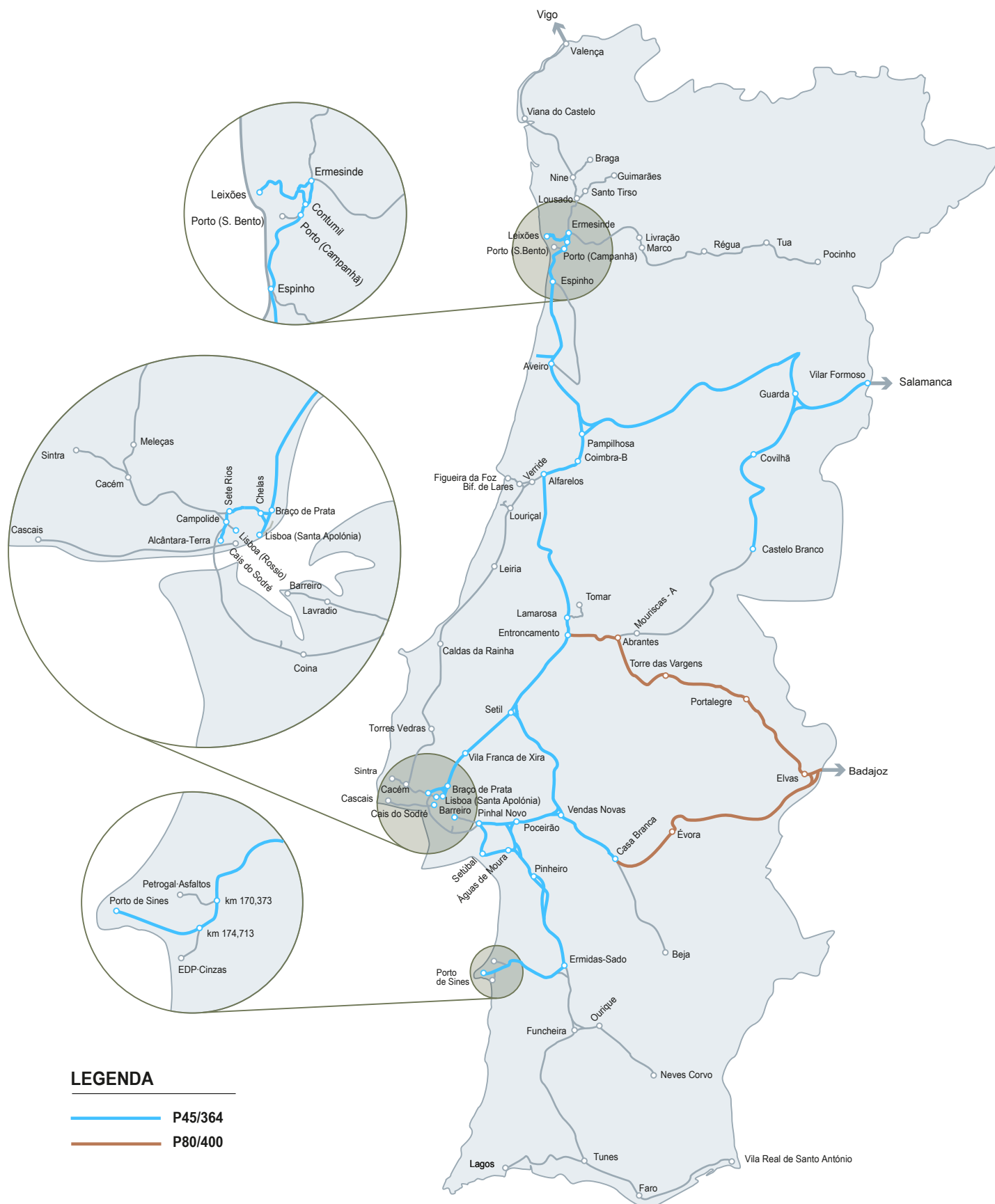
Contornos de Referência



LEGENDA

- Tipo PT b+ (CPb+)
- Tipo PT b (CPb)
- Tipo PT c • Ref. No EN 15273: 2013: E
- Contorno da Linha de Cascais • Ref. DMS 10002054476

Perfis do Código P (semi-reboques) Aplicáveis



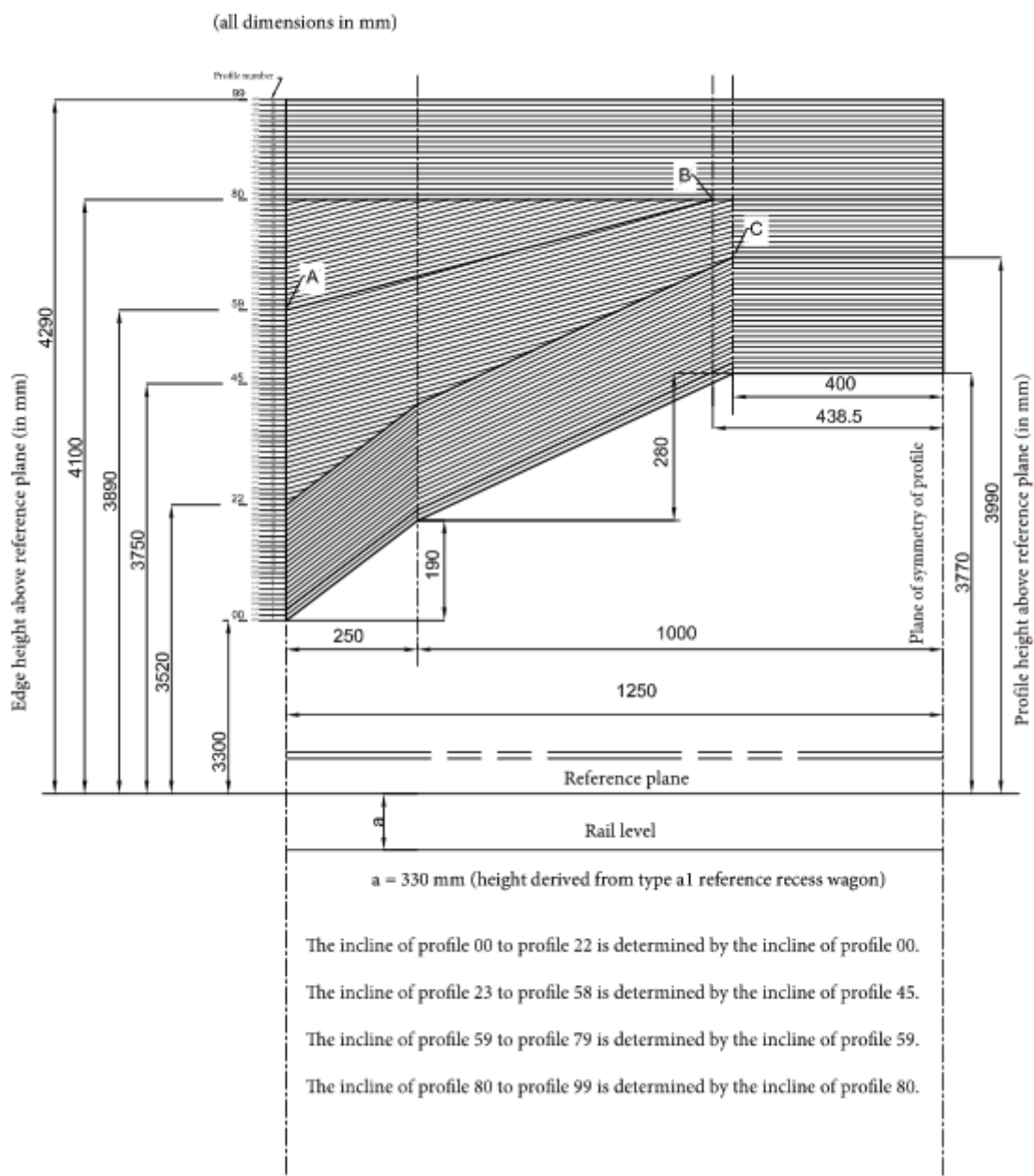


Infraestruturas
de Portugal

2.^a ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026
Anexo 2.3.4 D.1

Perfis UIC para o Transporte Combinado

(Condições para a codificação de semirreboques
com uma largura máxima até 2500 mm) *



NOTA:

* Figura 6 do Anexo B.1 da IRS 50596-6



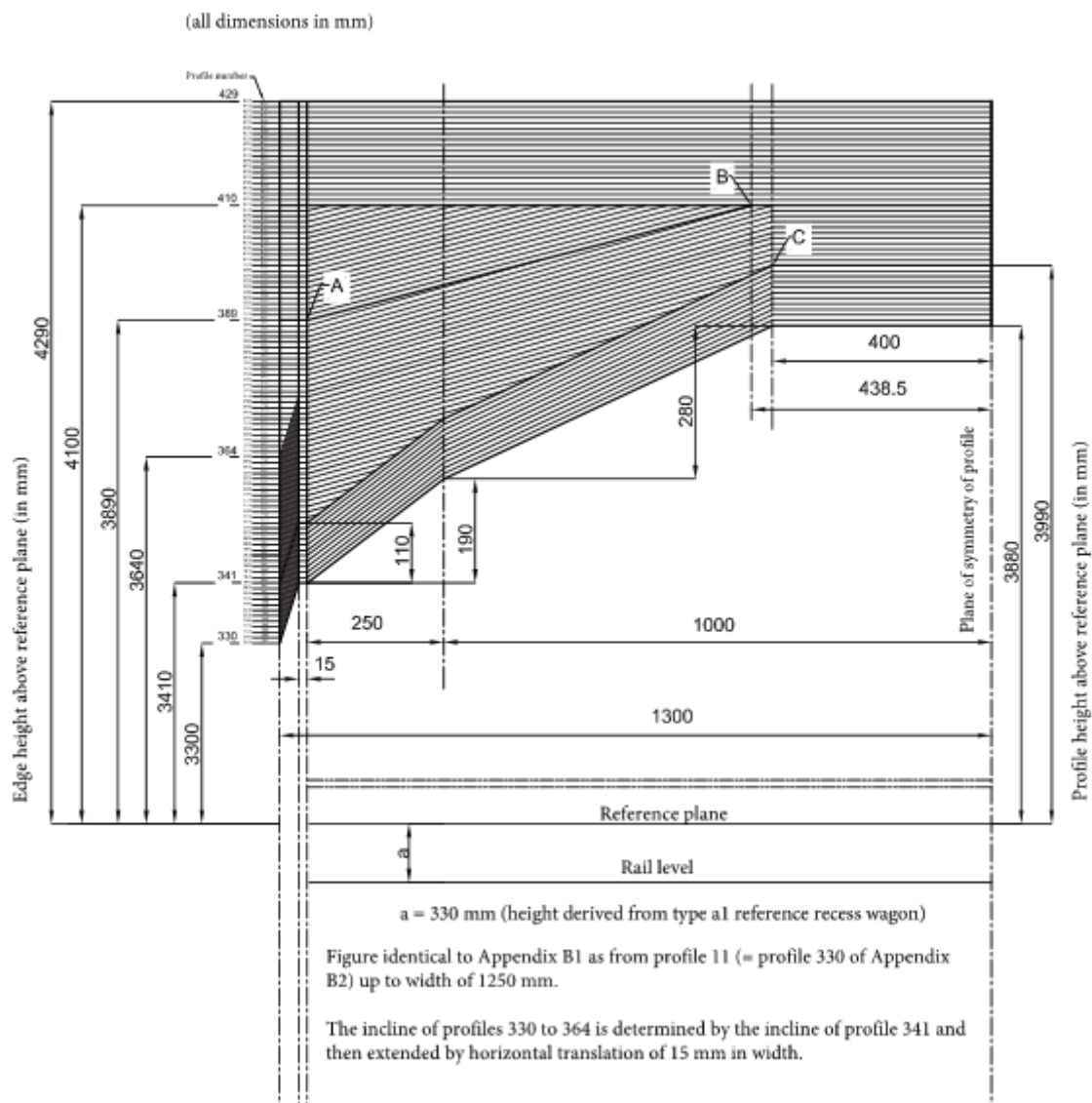
Infraestruturas
de Portugal

2.^a ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026
Anexo 2.3.4 D.2

Perfis UIC para o Transporte Combinado

(Condições para a codificação de semirreboques

com uma largura superior a 2500 mm e inferior ou igual a 2600 mm) *



NOTA:

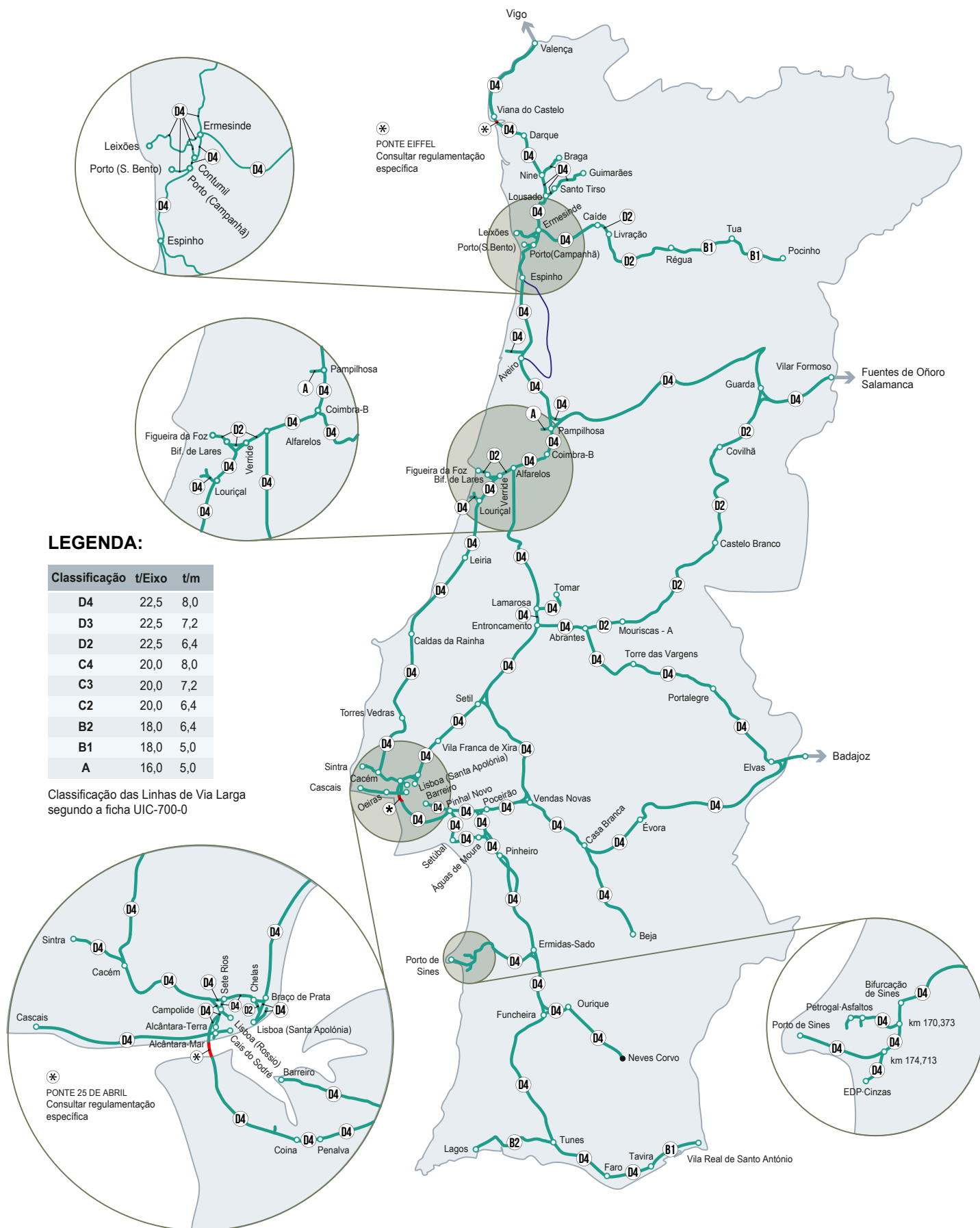
* Figura 7 do Anexo B.1 da IRS 50596-6

Cargas Máximas

LEGENDA:

Classificação	t/Eixo	t/m
D4	22,5	8,0
D3	22,5	7,2
D2	22,5	6,4
C4	20,0	8,0
C3	20,0	7,2
C2	20,0	6,4
B2	18,0	6,4
B1	18,0	5,0
A	16,0	5,0

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





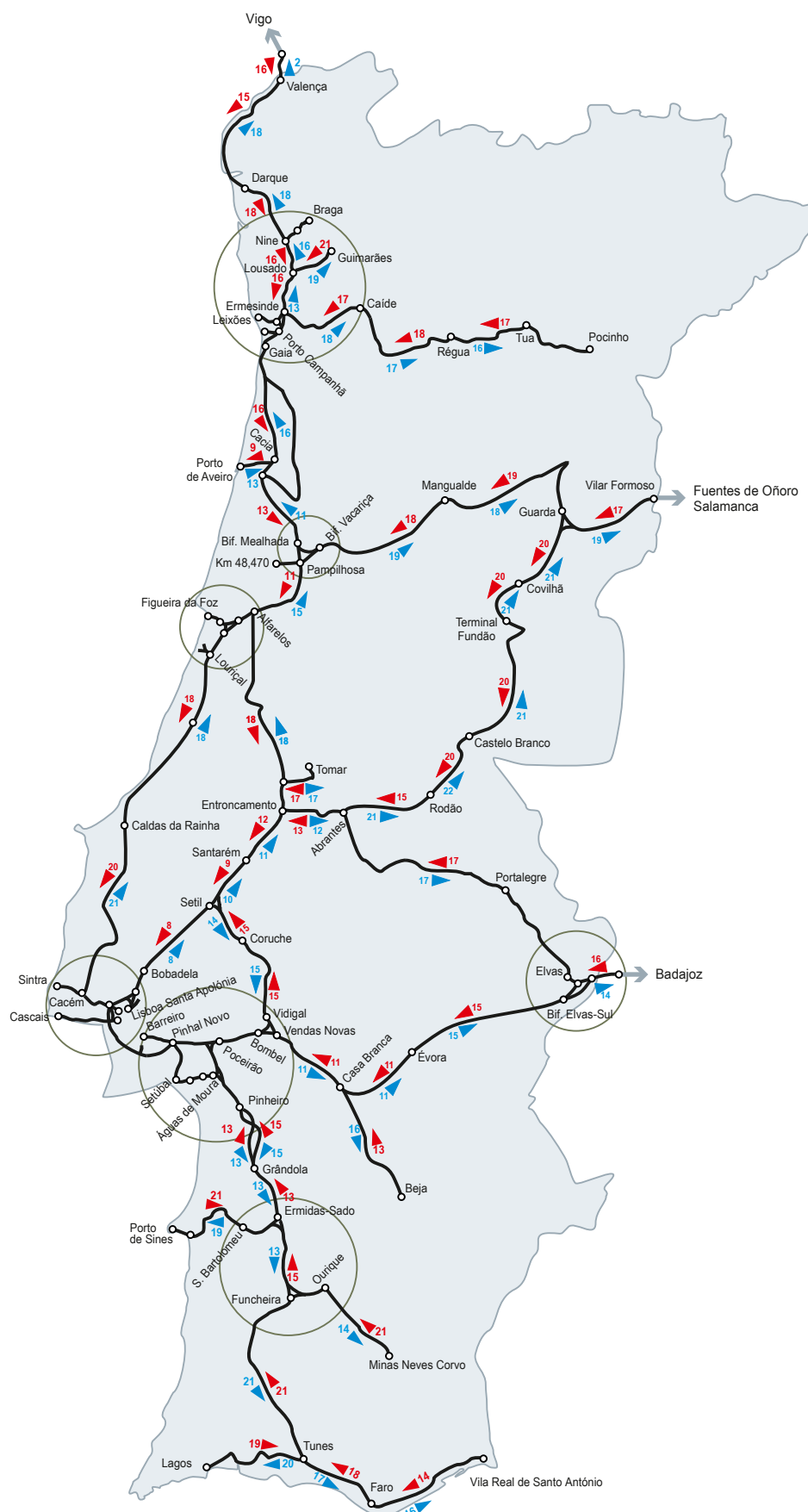
Infraestruturas
de Portugal

2.^a ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026

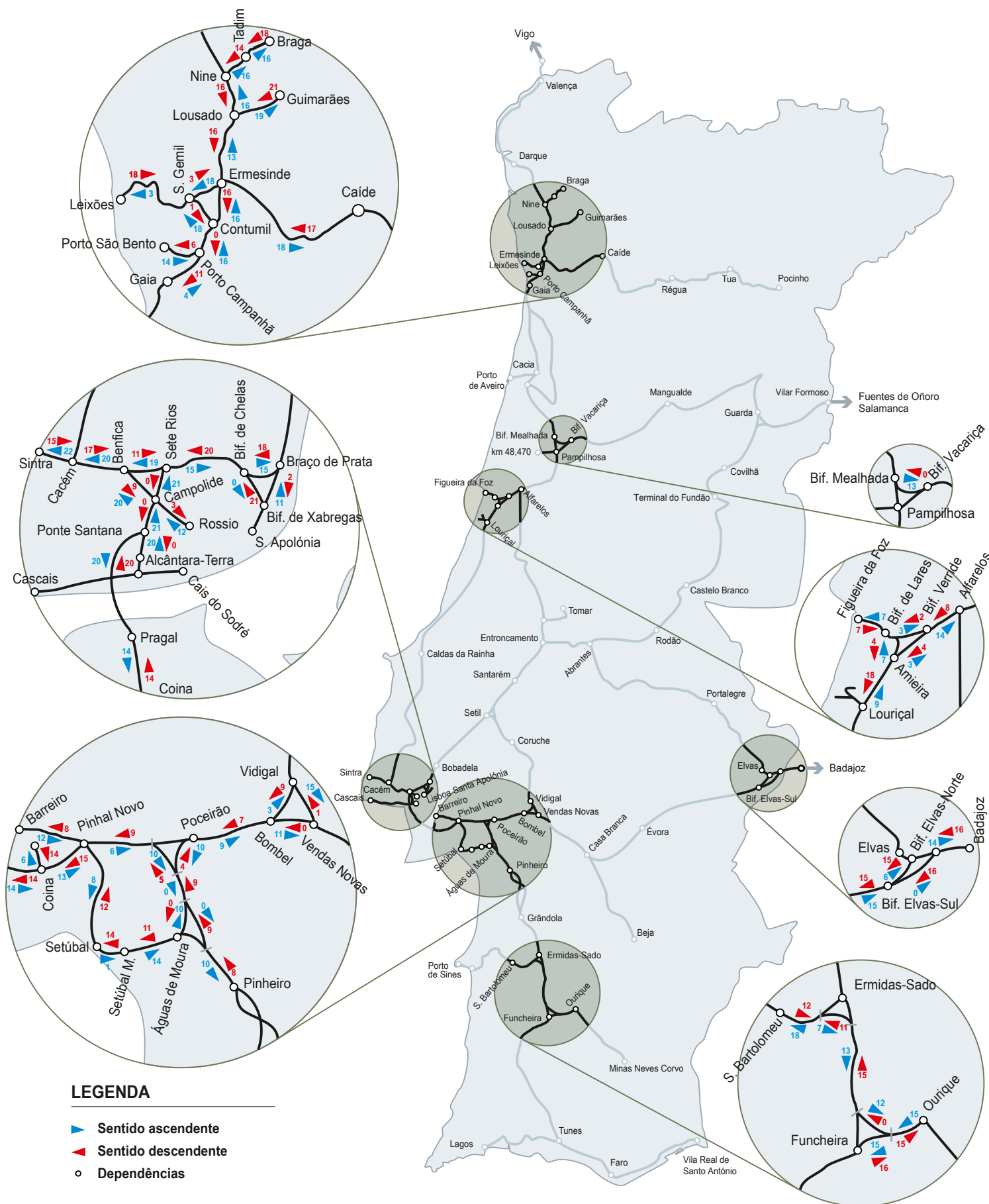
Anexo 2.3.6 A

Rampas Características (permilagem)

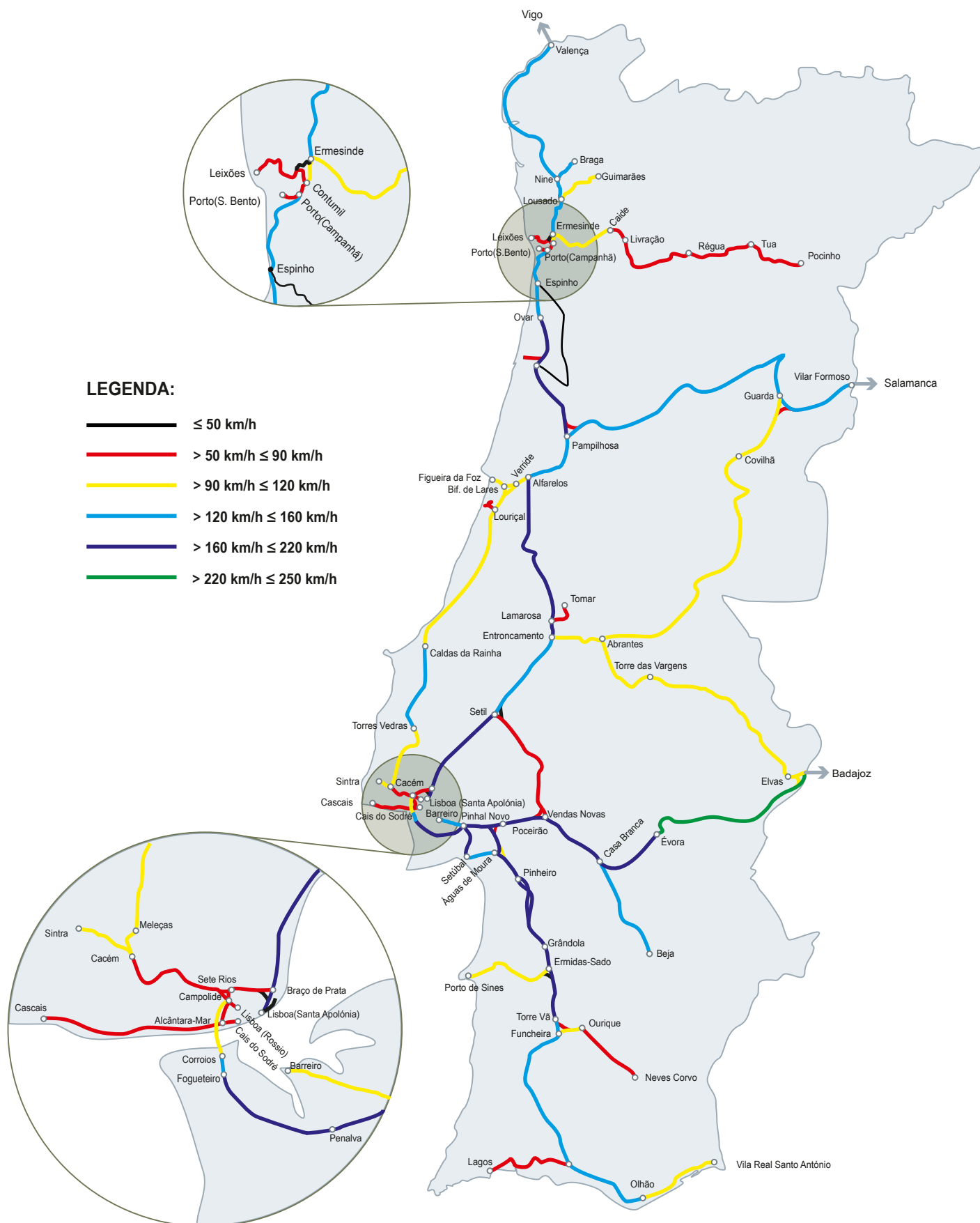
○ ○ Consultar Anexo 2.3.6 B



Rampas Características (permilagem)



Patamares de Velocidade mais Elevados



ANEXO 2.3.8 Comprimentos Máximos dos Comboios de Mercadorias

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

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

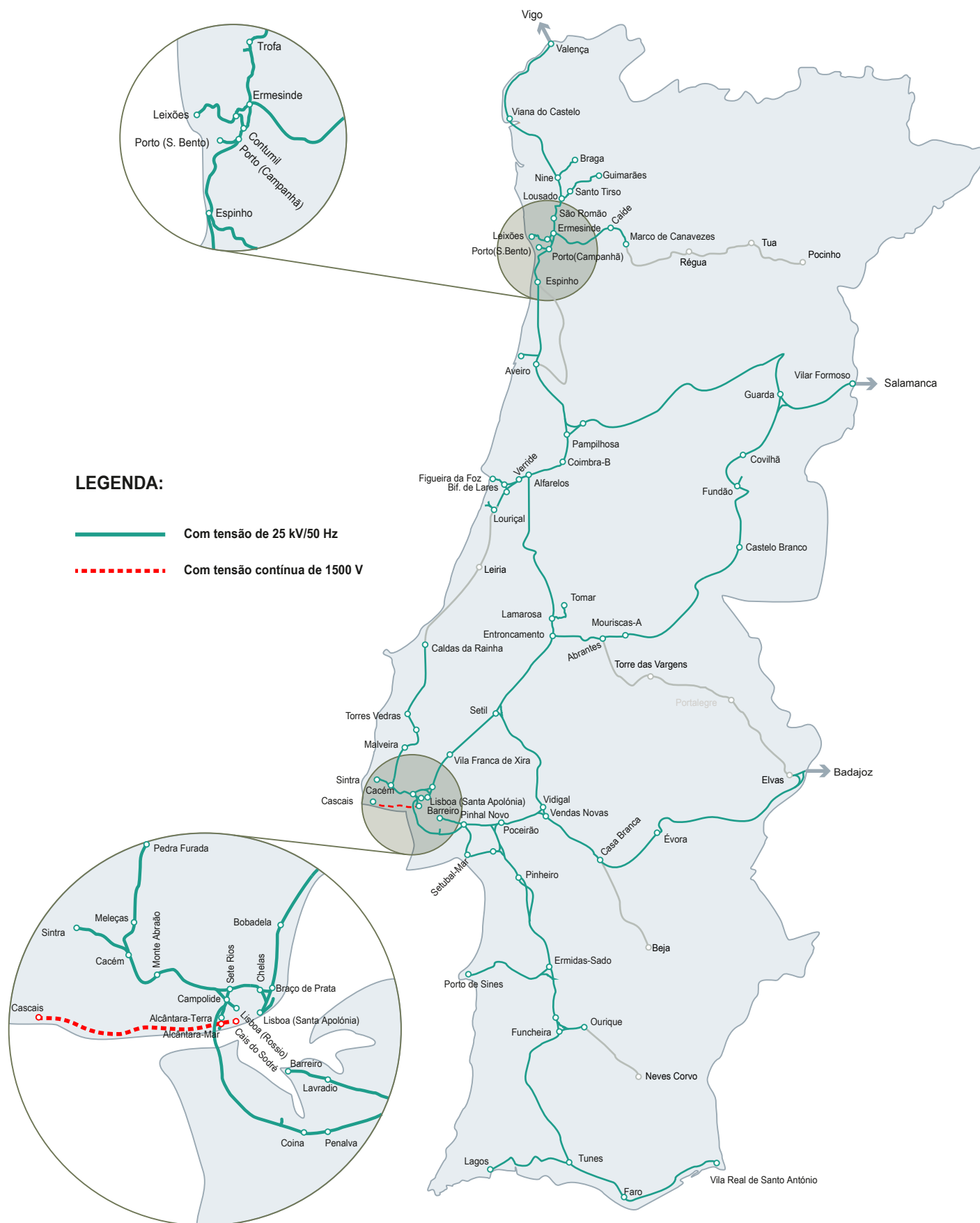
- **Comprimento básico:** É o comprimento que permite o cruzamento do comboio em todas as estações do troço
- **Comprimento máximo:** É o comprimento compatível com a capacidade da infraestrutura, podendo ser limitado o número máximo de comboios com este comprimento
- **Comprimento excecional:** É um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

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

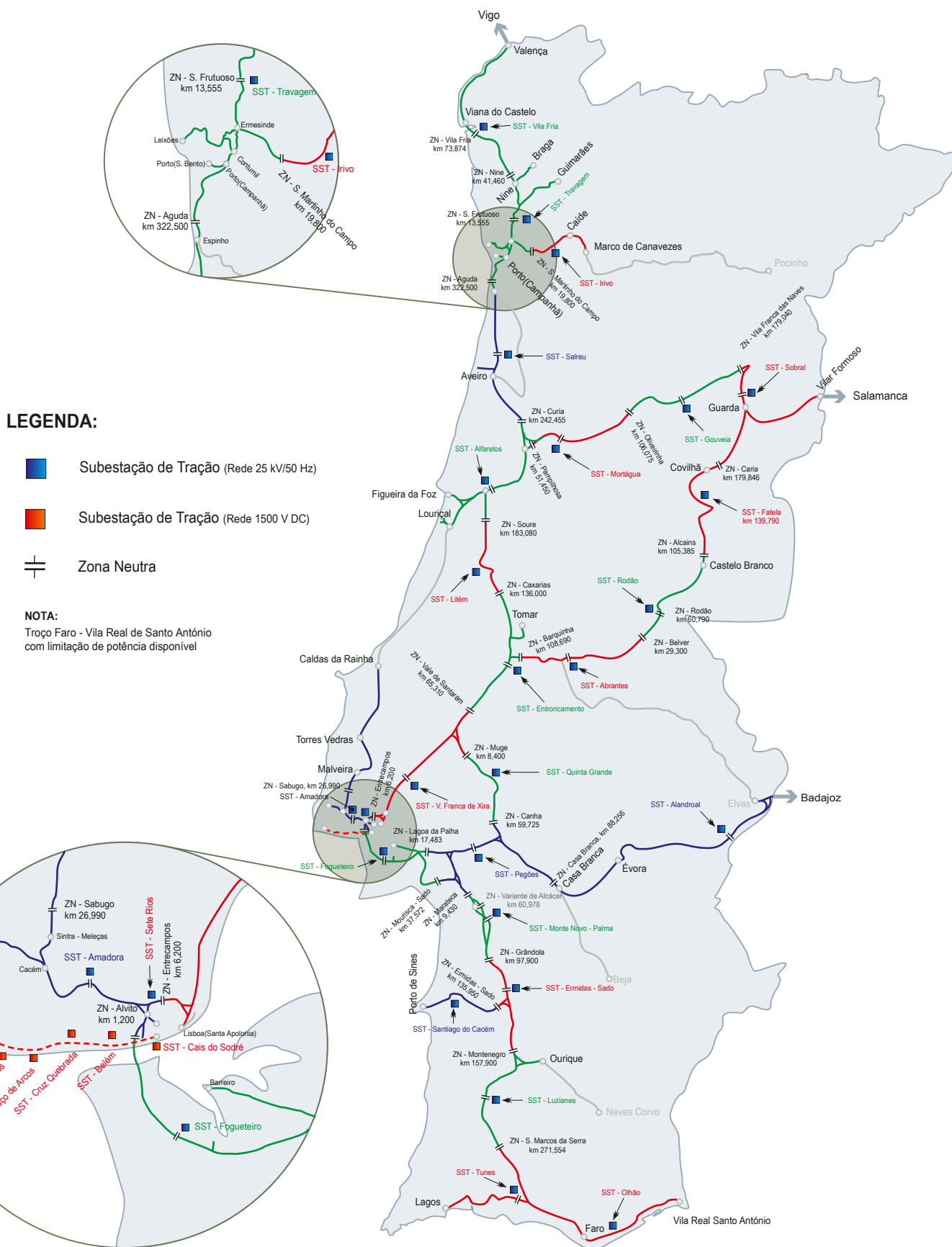
COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
LINHA/RAMAL	TROÇO	COMPRIMENTOS	
		BÁSICO (m)	MÁXIMO (m)
Linha do Minho	Porto Campanhã - Nine	210	520
	Nine - V. Castelo		750
Ramal de Braga	Nine - Tadim	415	520
Linha de Leixões	Contumil - Leixões	355	550
Linha do Douro	Ermesinde - Caíde	297	520
	Caíde - Pocinho		335
Linha do Norte	Lisboa Sta. Apolónia - Entroncamento	340	550
	Entroncamento - Pombal		630
	Pombal - Pampilhosa		500
	Pampilhosa - Cacia		680
	Cacia - Porto Campanhã		750
Linha da Beira Alta	Pampilhosa - Vilar Formoso	260	750
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Lares - Alfarelos	450	500
Linha do Oeste	Agualva-Cacém - Caldas da Rainha	225	485
	Caldas da Rainha - Fig. da Foz		450
Linha da Beira Baixa	Entroncamento - Abrantes	390	570
	Abrantes - Fundão		525
	Fundão - Covilhã		480
	Covilhã - Guarda		650
Linha do Leste	Abrantes - Elvas	355	600
Linha de Sintra	Campolide - Agualva-Cacém	230	330
Linha de Cintura	Braço de Prata - Ponte de Santana	305	550
	Ponte Santana - Alcântara Terra		315

COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
LINHA/RAMAL	TROÇO	COMPRIMENTOS	
		BÁSICO (m)	MÁXIMO (m)
Linha de Vendas Novas	Setil - Vendas Novas	475	605
	Barreiro - Pinhal Novo		310
Linha do Alentejo	Pinhal Novo - Poceirão		630
	Poceirão - Vendas Novas	210	595
	Vendas Novas - Casa Branca		750
	Casa Branca - Beja		505
Linha Sul	Campolide - Pinheiro	260	630
	Pinheiro - Ermidas-Sado	400	750
	Ermidas-Sado - Tunes	285	490
Linha de Sines	Ermidas-Sado - Porto de Sines	620	750
Linha de Évora	Casa Branca - Évora	745	750
Linha do Algarve	Tunes - Faro	395	395
	Faro – V. Real Stº António	130	200

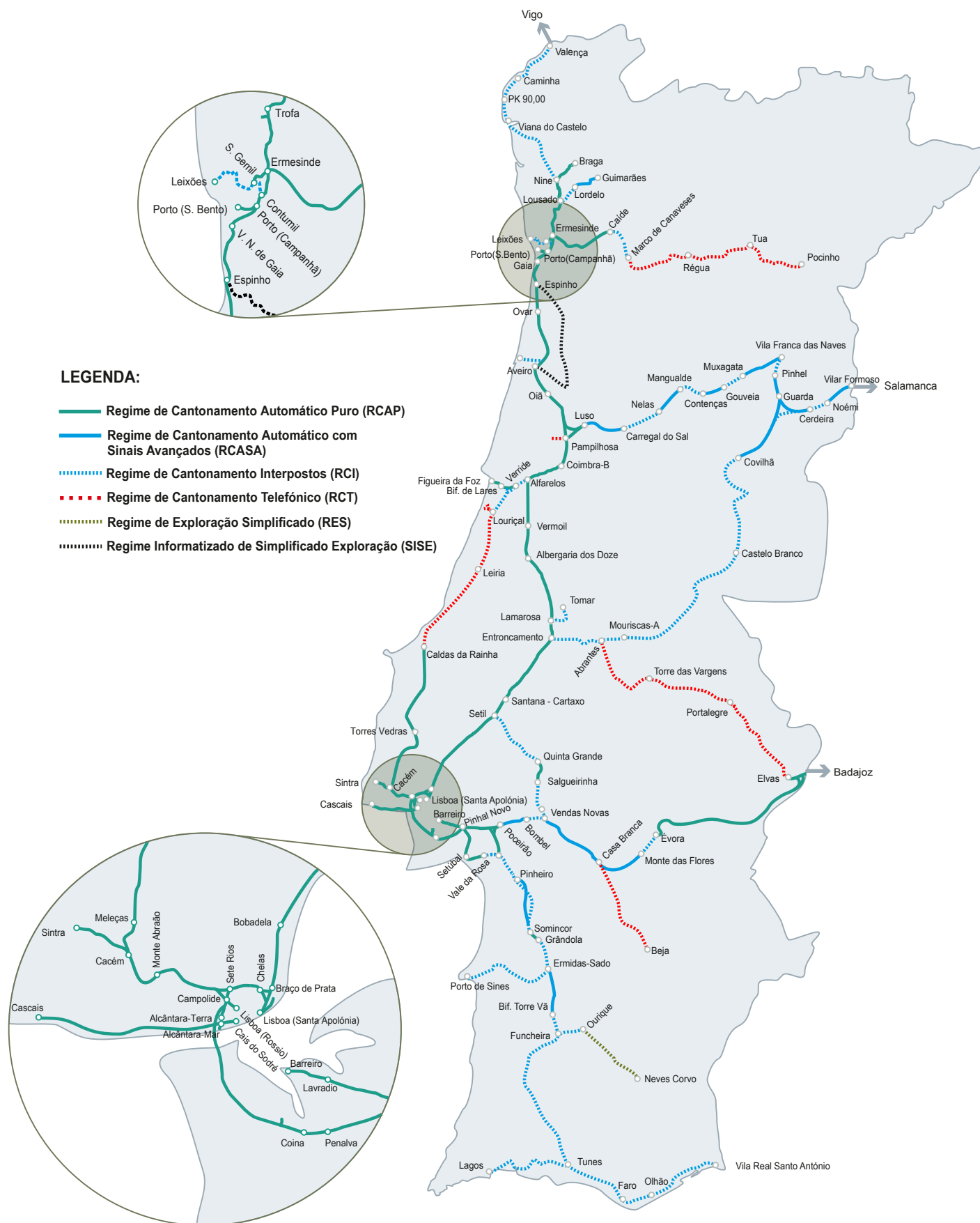
Troços de Linha Eletrificada



Subestações de Tração



Regimes de Exploração



Comando e Controlo da Circulação

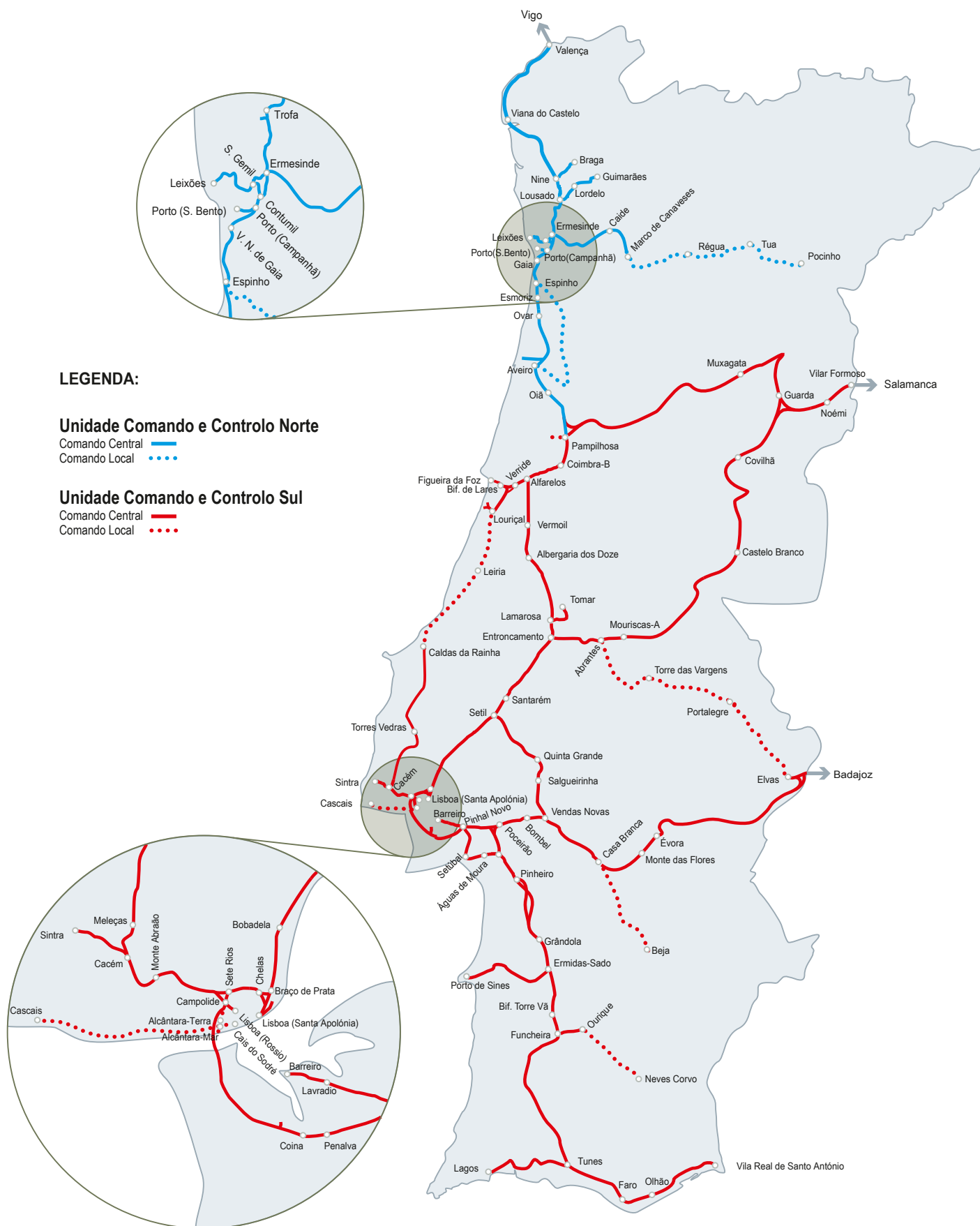
LEGENDA:

Unidade Comando e Controlo Norte

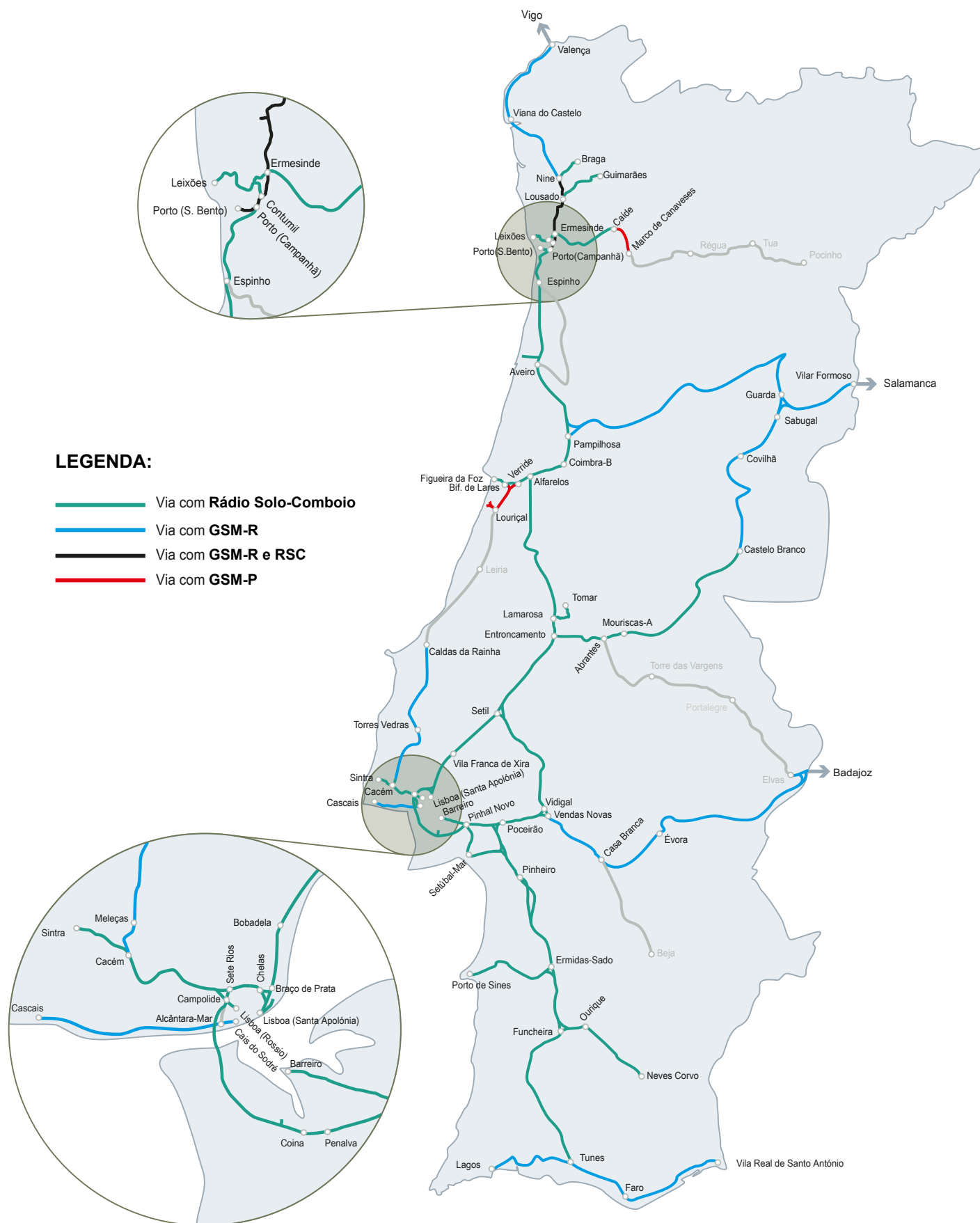
Comando Central ———
Comando Local (blue dots)

Unidade Comando e Controlo Sul

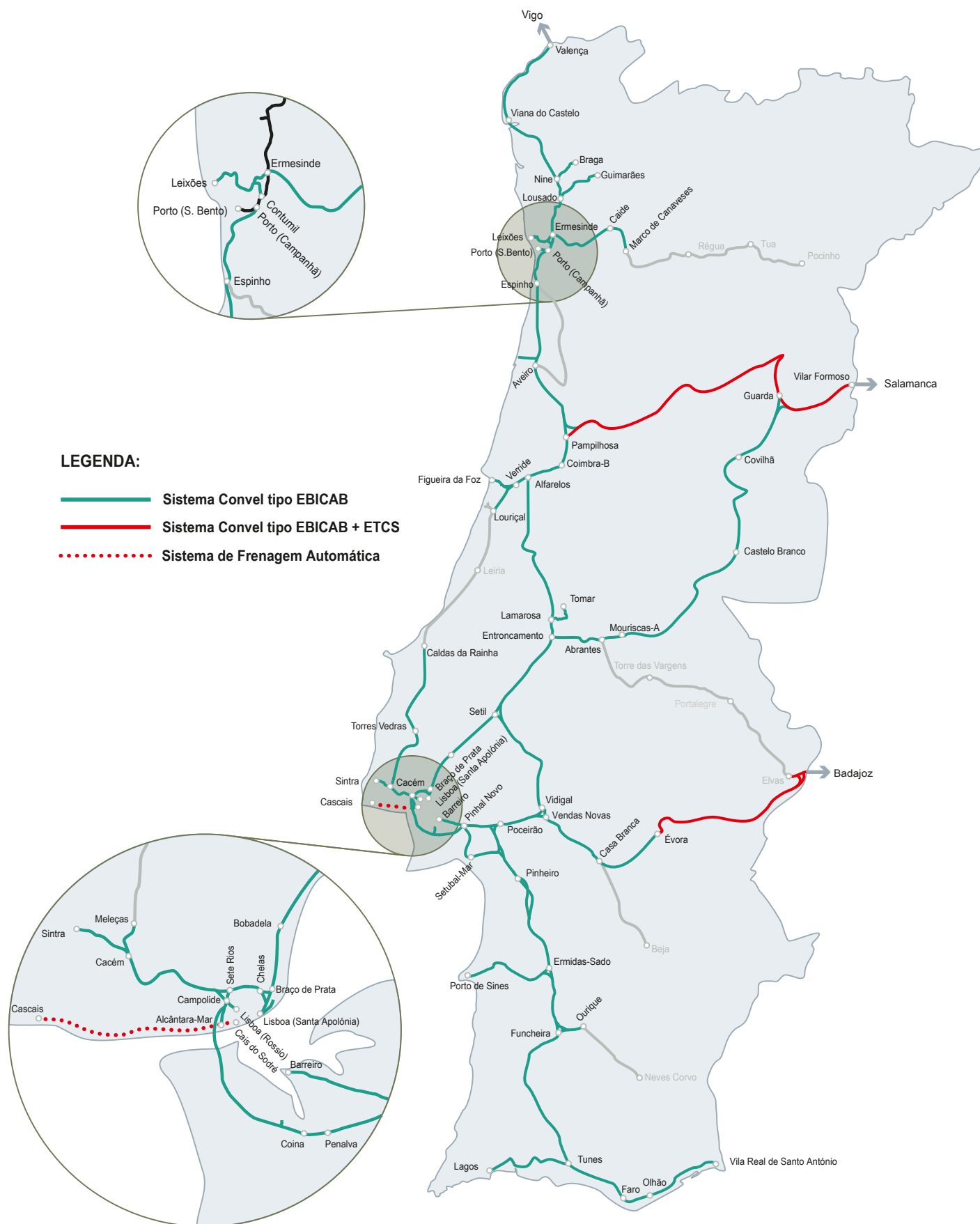
Comando Central ———
Comando Local (red dots)



Comunicações Solo-Comboio



Sistemas de Controlo de Velocidade



ANEXO 3.3.1 Modelo Acordo-Quadro

Infraestruturas de Portugal, S.A., matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e de identificação fiscal 503 933 813, com sede em Almada, na Praça da Portagem, e com o capital social de [●] € representada pelos Senhores [●] e [●], na qualidade, respetivamente, de [●] e [●] do Conselho de Administração Executivo, adiante designada por **IP, por Gestor da Infraestrutura** ou por **Primeira Outorgante** e

[Empresa Ferroviária], com sede em [●], pessoa coletiva n.º [●], matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, sob o n.º [●], neste ato representada pelos Srs. [●] e [●], na qualidade de Administradores, com poderes para a obrigar no presente ato, doravante designada abreviadamente por [●], por **Candidato**, ou ainda por **Segundo Outorgante**.

E considerando que,

- 1) Nos termos do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, o objeto da IP consiste na conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização da infraestrutura que compõe a rede ferroviária nacional, incluindo o comando e controlo da circulação ferroviária;

- 2) As disposições do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (DL) que define as regras aplicáveis em matéria de gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte por caminho-de-ferro das Empresas Ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se;
- 3) As condições estabelecidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão, de 7 de abril de 2016, referente aos procedimentos e critérios relativos aos Acordos-Quadro para a atribuição de capacidade de infraestrutura ferroviária;
- 4) As disposições do Diretório da Rede, são de cumprimento obrigatório pelas Empresas Ferroviárias que acedam e utilizem a rede ferroviária portuguesa;
- 5) Um Acordo-Quadro é um acordo juridicamente vinculativo, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço;
- 6) Os procedimentos gerais de solicitação e atribuição de canais horários no âmbito do Acordo-Quadro estão descritos no Diretório da Rede em vigor para o período de horário abrangido pelo respetivo Acordo-Quadro.

É celebrado o presente Acordo-Quadro entre as partes, que se rege nos termos e pelas condições constantes das seguintes Cláusulas:

Cláusula 1ª - Objeto

1. O objeto deste Acordo-Quadro é estabelecer os procedimentos e critérios relativos à atribuição de capacidade de infraestrutura num período superior à vigência de um horário de serviço, bem como os direitos e obrigações recíprocas da IP e do Candidato.
2. O Acordo-Quadro abrange a atribuição de capacidade de infraestrutura da RFN para o serviço de transporte de [passageiros/mercadorias], nas linhas definidas no Anexo 1.
3. As condições de utilização dos canais horários uma vez atribuídas estão reguladas pelo Diretório da Rede.

Cláusula 2ª – Obrigações da IP

1. A IP compromete-se, na qualidade de gestora de infraestruturas da rede ferroviária nacional, a atribuir ao Candidato, para cada horário abrangido, durante a vigência do presente Acordo-Quadro, a capacidade descrita no Anexo 3 do presente Acordo-Quadro.
2. Para o efeito, a IP deve atribuir anualmente a capacidade correspondente, de acordo com os pedidos do Candidato, efetuados para cada horário de

serviço, com os procedimentos e canais habituais, descritos no Diretório da Rede em vigor.

3. A IP garante o cumprimento dos requisitos do presente Acordo-Quadro com critérios objetivos e não discriminatórios, e nos prazos necessários, tendo em consideração Acordos-Quadro já assinados, os direitos das Empresas Ferroviárias e o funcionamento eficiente da infraestrutura ferroviária.
4. As características da capacidade da infraestrutura abrangida pelo Acordo-Quadro deverão permanecer constantes ao longo da duração do Acordo-Quadro, sendo que a capacidade referida tem em consideração:
 - o estado e as evoluções conhecidas da infraestrutura à data da celebração do presente Acordo-Quadro, conforme Anexo 1;
 - o planeamento das obras de manutenção e investimento na RFN;
 - os contratos de serviço público existentes [especificar os contratos celebrados à data];
 - as características e desempenhos técnicos dos comboios do Candidato, conforme comunicados por este e descritos no Anexo 2;
 - a existência de linhas especializadas [se aplicável];
 - a existência de infraestrutura congestionada [se aplicável];
 - regras de prioridade;

- a necessidade de utilização da infraestrutura por outros requerentes ou outros serviços, incluindo a necessidades de capacidade dos corredores internacionais.
5. Caso a IP não ofereça os canais correspondentes à capacidade descrita no Anexo 3, por motivos estritamente imputáveis à IP, a IP reembolsará o Candidato com a quantia correspondente ao valor por este devido caso reservasse esses canais.

Cláusula 3ª – Obrigações da Empresa Ferroviária

1. O Candidato compromete-se a candidatar-se para cada canal horário, de acordo com o calendário, prazos e características da infraestrutura, dispostos no Diretório da Rede em vigor, concretamente em termos do prazo de entrega dos pedidos de canais horários a incluir no Horário Anual (X-8) e nos termos constantes do presente Acordo-Quadro.
2. O material circulante utilizado pelo Candidato deve respeitar as características e os desempenhos descritos no Anexo 2, durante a vigência do Acordo-Quadro.
 - a) Qualquer alteração destas características deve ser solicitada com antecedência de 3 meses, e ser aceite pela IP.
 - b) Caso não seja aceite pela IP, a IP deve ser reembolsada nos termos do número 3 desta Cláusula.

3. Caso o Candidato não solicite a capacidade acordada e prevista no Anexo 3, a IP tem o direito a ser reembolsada pelo montante que seria cobrado ao Candidato, caso este cumprisse com o disposto no Acordo-Quadro.
4. A IP não pode solicitar o reembolso previsto no número anterior se:
 - O Acordo-Quadro tiver sido alterado ou cancelado por motivos alheios à vontade do Candidato e tal tiver sido devidamente comunicado à IP, com antecedência de 14 meses relativamente à entrada em vigor do horário de serviço.
 - Se ao Candidato tiver sido negado um pedido complementar de capacidade, de que dependia a viabilidade do serviço ferroviário previsto.
 - A IP conseguir atribuir um canal alternativo equivalente ao Candidato.

Cláusula 4ª – Exceções às Obrigações das Partes

1. As obrigações expressas nas Cláusulas n.º 2 e n.º 3 não se aplicam nas seguintes circunstâncias:
 - a) Força maior, definida como circunstâncias que cumulativamente, impossibilitem – total ou parcialmente - o cumprimento pelas Partes, das obrigações contratualmente assumidas, desde que sejam alheias ao seu controlo, e cuja verificação se revele insuscetível de ser

conhecida ou prevista aquando da celebração deste Acordo Quadro e cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar. Podem constituir força maior, se se verificarem os referidos pressupostos, designadamente, tremores de terra, inundações, incêndios, epidemias, sabotagens, embargos ou bloqueios internacionais, atos de guerra ou terrorismo, motins e greves dos trabalhadores das respetivas empresas que impossibilitem a circulação ferroviária.

- b) Por decisão do regulador ou qualquer autoridade pública com impacto na atribuição de capacidade, por exemplo, na aplicação de normas prioritárias ou pedidos prévios de necessidades de defesa e segurança civil.

Cláusula 5ª – Vigência do Acordo-Quadro

1. Este Acordo-Quadro entra em vigor na data da sua assinatura, cessando em [o que for definido no Anexo 3, no limite de 5 anos].
2. O Candidato pode solicitar a renovação do Acordo-Quadro, por período adicional máximo de 5 anos, sujeita a validação pela IP, que depende do cumprimento pelo Candidato dos compromissos previstos no Acordo-Quadro original e de eventuais investimentos que a IP possa ter planeado

ou executado atendendo ao comprometimento efetuado no Acordo Quadro.

Cláusula 6ª – Alterações aos Termos do Acordo-Quadro

1. Qualquer alteração nas condições deste acordo-quadro é autorizada por qualquer um dos seguintes motivos:
 - a) A pedido de uma das Partes, se aceite pela outra;
 - b) Publicação de legislação que afete, no todo ou em parte, as disposições deste Acordo-Quadro.
2. A IP também pode alterar ou limitar os termos do presente Acordo-Quadro, na sequência da adoção de medidas de impostas pelo Regulador para o uso mais eficiente da infraestrutura ferroviária ou como melhorias na segurança, que possam afetar a capacidade oferecida descrita no Anexo 3.
3. A IP pode ainda reduzir a capacidade comprometida se, durante a programação anual, a [Empresa Ferroviária] não solicitar canais conforme previsto no presente Acordo-Quadro, a menos que a [Empresa Ferroviária] justifique de acordo com o disposto na Cláusula 4.ª.

Cláusula 7ª – Rescisão do Acordo-Quadro

1. O presente Acordo-Quadro é rescindido imediatamente, sem prejuízo do direito a indemnização à IP e sem direito a compensação ao Candidato, nos seguintes casos:

- a) Revogação da licença da Empresa Ferroviária;
- b) Perda do certificado de segurança da Empresa Ferroviária. Em caso de perda parcial, as disposições do Acordo-Quadro são mantidas para a capacidade que não tenha sido afetada por tal decisão;
- c) Incumprimento do material circulante da Empresa Ferroviária com as características técnicas da infraestrutura (velocidade máxima, paragens, etc.).

2. O Candidato pode rescindir este Acordo-quadro mediante carta registada com aviso de receção, com um aviso prévio de catorze meses antes da entrada em vigor do horário de serviço.

3. A IP pode rescindir unilateralmente o presente Acordo-Quadro, mediante carta registada com aviso de receção, verificada qualquer das seguintes situações:

- a) O Candidato não apresentou nenhuma solicitação de capacidade para o próximo horário, nem justificou tal posição em conformidade com o disposto na Cláusula n.º 4;

- b) Falta de pagamento pelo Candidato das penalidades devidas no âmbito do presente Acordo-Quadro ou das tarifas previstas no âmbito do Diretório da Rede;
- c) A não solicitação, sem aviso prévio, de qualquer canal por mais de dois meses ou, com um limite inferior a 70% em relação à capacidade anual acordada no Anexo 3;
- d) Incumprimento grave e por motivos imputáveis ao Candidato dos compromissos assumidos no presente Acordo-Quadro.

Cláusula 8ª – Outras Provisões

- 1. Quando as necessidades específicas de capacidade do Candidato forem superiores às descritas no Anexo 3, o Candidato deve apresentar pedidos específicos de vias adicionais de acordo com os procedimentos normalizados no Diretório da Rede em vigor.
- 2. O Candidato não pode transferir os direitos e obrigações decorrentes do presente Acordo-Quadro para outro Candidato.

Cláusula 9ª – Resolução de Conflitos

- 1. Os litígios entre a IP e o Candidato que possam surgir no âmbito da aplicação do presente Acordo-Quadro, devem ser resolvidos por acordo entre as Partes.

2. Se o acordo não for alcançado, no prazo de um mês após notificação por qualquer Parte de que entende haver o litígio, divergência ou dúvida, podem as Partes solicitar ao Regulador a mediação do conflito.

Cláusula 10ª – Confidencialidade

Sem prejuízo do disposto no n.º 12 do artigo 42º da Decreto-Lei n.º 217/2015, as Partes acordam que os aspetos comerciais do presente contrato serão mantidos confidenciais e não serão transferidos para terceiros, dentro dos limites da legislação nacional relevante. Esta disposição não se aplica às informações sobre o horário e os aspetos operacionais da utilização da RFN.

Cláusula 11ª - Regulamento Geral de Proteção de Dados

Sem prejuízo das demais obrigações assumidas no presente contrato, as partes obrigam-se a cumprir rigorosamente todos os preceitos legais decorrentes do Regulamento Geral de Proteção de Dados (Regulamento UE 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016) e demais legislação em vigor, assumindo integral responsabilidade por qualquer violação deste regulamento que se verifique no âmbito da execução do presente contrato.

Cláusula 12ª - Notificações e comunicações

Quaisquer notificações ou outras comunicações a efetuar a qualquer das Partes, no âmbito deste Acordo-Quadro, deverão ser efetuadas por correio eletrónico com aviso de receção e leitura, e deverão ser remetidas para os endereços seguintes:

- a) IP: [●]
- b) [Empresa Ferroviária]: [●]

Cláusula 13ª – Lei aplicável

O Contrato reger-se-á pela lei portuguesa.

Feito e assinado em Lisboa, aos

Pela,

Infraestruturas de Portugal, SA (IP, SA).

Pelo,

[Candidato]

**Anexo 1 – Identificação das Linhas consideradas no âmbito do Acordo Quadro,
e evoluções previstas**

O conteúdo deste Anexo é definido caso a caso.

*Nota: Atualizações efetuadas em Diretório da Rede têm prevalência sobre o
disposto neste Acordo-Quadro.*

Anexo 2 – Parâmetros do Candidato

*O conteúdo deste Anexo é definido caso a caso, devendo conter, no mínimo, a
identificação e características essenciais do Material Circulante.*

**Anexo 3 – Capacidade-Quadro atribuída – Matriz com o número de comboios
atribuídos, incluindo os períodos horários e dependências principais**

O conteúdo deste Anexo é definido caso a caso.

ANEXO 3.3.2 Minuta Tipo do Contrato de Utilização

Entre,

Infraestruturas de Portugal, S.A., matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e de identificação fiscal 503 933 813, com sede em Almada, na Praça da Portagem, 2809-013 Almada e com o capital social de 14.956.540.000,00€ representada pelos Senhores [●] e [●], na qualidade, respetivamente, de [●] e [●] do Conselho de Administração Executivo, com poderes para a obrigar no presente ato, adiante designada por **IP**

e

[[Empresa Ferroviária](#)], com sede em [●], pessoa coletiva n.º [●], matriculada na Conservatória do Registo Comercial de [●], sob o n.º [●], neste ato representada pelos Srs. [●] e [●], na qualidade de Administradores, com poderes para a obrigar no presente ato, doravante designada abreviadamente por [●], ou por **Empresa Ferroviária**

E considerando,

- 1) Nos termos do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, o objeto da IP consiste na conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização da infraestrutura

que compõe a rede ferroviária nacional, incluindo o comando e controlo da circulação ferroviária;

- 2) As disposições do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (DL) que define as regras aplicáveis em matéria de gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte por caminho-de-ferro das empresas ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se; assim como as condições de acesso à atividade das empresas de transporte ferroviário e os princípios e procedimentos de fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura e de repartição da capacidade da infraestrutura. Nos termos desta legislação é obrigatória a contratualização do acesso e utilização da infraestrutura em condições não discriminatórias e transparentes;
- 3) As disposições do Diretório da Rede, que são de cumprimento obrigatório pelas empresas de transporte ferroviário que acedam e utilizem a rede ferroviária portuguesa;
- 4) O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infraestrutura ferroviária nacional depende da celebração de um Contrato de Utilização entre a Empresa Ferroviária e a IP, o qual versa sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras, e regula as questões de controlo e de segurança do tráfego, regras e condições relativas ao acesso a estações de passageiros,

terminais de mercadorias, depósitos de material circulante ou outras instalações.

É celebrado o presente Contrato de Utilização de Infraestrutura Ferroviária entre as partes, que se rege nos termos e pelas condições constantes das seguintes Cláusulas:

PARTE I – OBJETO

Cláusula 1ª

Objeto

Pelo presente Contrato a IP e a [Empresa Ferroviária] acordam as condições de acesso e utilização da Infraestrutura Ferroviária Nacional, abrangida pelo Diretório de Rede e afeta diretamente ao serviço de transporte ferroviário.

Cláusula 2ª

Entrada em vigor e renovação

1. O presente Contrato entra em vigor e produz os seus efeitos com a respetiva assinatura [em alternativa aceita-se que a data seja definida em momento futuro] e manter-se-á pelo prazo cinco anos [valor de referência].
2. O presente Contrato será renovado automaticamente por períodos anuais [valor de referência], salvo se for denunciado por qualquer uma

das Partes, com a antecedência mínima de 3 meses relativamente à data do seu termo, seja este o inicial ou relativo a qualquer uma das renovações.

PARTE II – ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Cláusula 3ª

Requisitos para acesso à Infraestrutura Ferroviária

1. A [Empresa Ferroviária], é titular da licença [identificação/número/teor da licença] ficando o direito de acesso e utilização da Infraestrutura condicionado à verificação dos seguintes requisitos cumulativos:
 - a) Titularidade de Certificado de Segurança único válido e adequado à prestação de serviços de transporte ferroviário em território nacional, emitido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (adiante designado por "IMT") ou pela Agência Ferroviária da União Europeia (adiante designada por "ERA");
 - b) Autorização de Entrada em Serviço, emitida pelo IMT ou pela ERA, para todo o material circulante (motor e/ou rebocado) afeto à prestação do serviço da Empresa Ferroviária, acautelando a verificação da conformidade no âmbito das Especificações Técnicas de

Interoperabilidade e a compatibilidade técnica com a infraestrutura ferroviária em alinhamento com as Regras Nacionais de Segurança;

- c) Certificação do pessoal de condução da Empresa Ferroviária, efetuada pelo IMT, garantido a aplicação dos requisitos da Especificação Técnica de Interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia;
 - d) Titularidade dos seguros legal e contratualmente exigidos devidamente atualizados e em vigor;
 - e) Cumprimento das obrigações da Empresa Ferroviária nos termos do presente Contrato.
2. A IP poderá impedir a Empresa Ferroviária de exercer, na totalidade ou parcialmente, na estrita medida em que tal seja necessário para garantir o cumprimento da lei ou a adequada gestão e exploração da Infraestrutura Ferroviária, os direitos que lhe são conferidos pelo presente Contrato, sempre que se verifique que os requisitos constantes do número anterior não se encontram, ou deixaram de se encontrar reunidos, terminando o impedimento. quando os requisitos constantes do número anterior se encontrarem reunidos.

Cláusula 4ª

Obrigações da Empresa Ferroviária no exercício do direito de acesso

1. Para além das demais obrigações assumidas no presente Contrato, decorrentes da lei, regulamentos ou instruções do sistema ferroviário, a Empresa Ferroviária obriga-se especialmente perante a IP:
- a) A cumprir as disposições contidas nos Diretórios da Rede em vigor;
 - b) A cumprir as instruções da IP, enquanto Gestora da Infraestrutura, no exercício das atribuições e competências que lhe são conferidas pelo Decreto-lei n.º 91/2015, de 29 de maio na redação em vigor, e demais legislação e regulamentação aplicável;
 - c) A respeitar o Horário Técnico fixado, nos termos do Diretório da Rede aplicável;
 - d) A informar a IP de qualquer circunstância anormal de que tenha conhecimento e que requeira, ou possa a vir a requerer, a intervenção da IP enquanto Gestor da Infraestrutura;
 - e) A conservar o material circulante em adequadas condições de segurança na utilização da Infraestrutura, de acordo com os requisitos do seu sistema de gestão de segurança, vinculando-se a cumprir o programa de manutenção fixado nos respetivos manuais e planos de manutenção;

- f) A resolver prontamente as situações de que tenha conhecimento e das quais resulte estar o material circulante ou o modo de prestação do serviço a provocar prejuízos na Infraestrutura ou na sua boa gestão;
- g) A manter os contadores de distâncias e de consumos elétricos a bordo das unidades motoras em adequadas condições de funcionamento e quando possível devidamente aferidos e com classe de precisão adequada, certificado por entidade acreditada para o efeito, remetendo cópia do mesmo à IP;
- h) A utilizar e recorrer exclusivamente a pessoal devidamente certificado para a prestação do serviço, nos casos em que tal exigência esteja prevista na Lei ou na Regulamentação homologada pelo IMT;
- i) A colocar à disposição da IP os recursos de que disponha, que se mostrem adequados à solução de situações de perturbação da circulação ferroviária, sem prejuízo do eventual direito à respetiva compensação;
- j) A fornecer à IP, logo que se encontre disponível, a informação relativa às suas atividades, que seja necessária ao bom exercício por parte da IP das suas atribuições de gestão da Infraestrutura e responsabilidades inerentes, nomeadamente reporte a entidades reguladoras e institutos estatísticos;
- k) A comunicar prontamente à IP a propositura, pendência ou iminência de qualquer litígio, ou a ocorrência de qualquer facto que possa ter influência na capacidade da Empresa Ferroviária cumprir qualquer das obrigações decorrentes do presente Contrato, incluindo os factos relativos à licença de acesso à atividade, ao certificado de segurança único e à aceitação do material circulante.
- l) A comunicar, anualmente à IP, o planeamento plurianual da sua oferta comercial e a apresentar as suas propostas sobre prioridades de investimento na infraestrutura;
- m) A cumprir as regras de segurança estabelecidas pela IP para a infraestrutura ferroviária, seja para a circulação de comboios, seja para o estacionamento de material circulante;
- n) Proibir a circulação do seu pessoal ou dos seus prestadores de serviços em zonas não autorizadas sem prévio planeamento e respetiva avaliação de riscos;
- o) Disponibilizar toda a informação relativa a incidentes e acidentes, no âmbito do compromisso de segurança entre as partes, onde se incluem as Comissões de investigação conjuntas.

2. Para efeitos do presente Contrato a Empresa Ferroviária é sempre o único e exclusivo responsável perante a IP por situações em que o material circulante cause comprovadamente danos, avarias ou desgaste anormal em qualquer ativo da infraestrutura ferroviária.

Cláusula 5ª

Seguros

1. Sem que isso constitua limitação das suas obrigações e responsabilidades, contratuais ou legais, a Empresa Ferroviária deverá ser o tomador das proteções seguradoras indicadas no Diretório da Rede.
2. A Empresa Ferroviária deverá entregar à IP uma cópia das apólices de seguro referidas no número anterior, entendendo-se cópia das condições gerais, especiais e particulares, até à assinatura do presente contrato [ou até à sua produção de efeitos], e a remeter os comprovativos do pagamento dos prémios e atualizações, sempre que interpelado nesse sentido, podendo omitir o valor dos prémios.
3. Sem que isso constitua limitação das suas obrigações e responsabilidades, contratuais ou legais, a IP deverá também ser o tomador de um Seguro de Responsabilidade Civil Geral associado à atividade a desenvolver, por danos e/ou prejuízos patrimoniais e não

patrimoniais, danos emergentes e lucros cessantes, causados a bens próprios da Empresa Ferroviária (incluindo o material circulante) e aos seus agentes, operadores e terceiros em geral, devendo os capitais deste seguro ser ajustados à responsabilidade de maior expressividade a que a IP fica submetida.

4. A IP deverá entregar à Empresa Ferroviária uma cópia da apólice de seguro referida no número anterior, entenda-se cópia das condições gerais, especiais e particulares da apólice, até à assinatura do presente contrato, e a remeter os comprovativos do pagamento dos prémios e atualizações, podendo omitir o valor dos prémios, sempre que interpelada nesse sentido.
5. As apólices de seguro referentes ao presente contrato, e respetivas franquias, constituem encargo único dos tomadores dos seguros (Empresa Ferroviária ou IP, consoante o caso), devendo os respetivos contratos de seguro ser celebrados com entidades legalmente autorizadas para o efeito.

Cláusula 6ª

Obrigações da IP

1. Para além das demais obrigações assumidas no presente Contrato, e das obrigações decorrentes da lei e dos regulamentos aplicáveis, a IP obriga-se perante a Empresa Ferroviária:
 - a) A cumprir as disposições contidas no Diretório de Rede aplicável;
 - b) A ser titular de Autorização de Segurança válida emitida pelo IMT;
 - c) A manter a Infraestrutura Ferroviária disponível para o exercício do serviço, nos termos do presente Contrato e da lei, sem prejuízo
 - (i) das restrições decorrentes de condicionamentos da infraestrutura,
 - (ii) de situações de emergência,
 - (iii) de caso fortuito ou
 - (iv) de força maior;
 - d) A respeitar o horário técnico em vigor e disponibilizar os canais horários, nos termos do Diretório da Rede aplicável;
 - e) A conservar a Infraestrutura objeto do presente Contrato em adequadas condições de segurança e qualidade, de acordo com as boas práticas internacionalmente adotadas e de acordo com os planos de manutenção estabelecidos e legislação em vigor;
 - f) A executar com diligência as ações de reparação da Infraestrutura decorrentes de factos imprevistos, designadamente de situações de emergência, de caso fortuito ou de casos de força maior, tendo em vista a reposição da situação anterior;
 - g) A comunicar à Empresa Ferroviária a pendência ou iminência de qualquer litígio ou a ocorrência de qualquer facto que possa ter influência na capacidade da IP cumprir pontualmente qualquer uma das suas obrigações decorrentes do presente Contrato.
 - h) A comunicar anualmente a Empresa Ferroviária relativamente ao seu plano plurianual de intervenções na Rede Ferroviária.
 - i) Disponibilizar toda a informação relativa a incidentes e acidentes, no âmbito do compromisso de segurança entre as partes, onde se incluem as eventuais Comissões de investigação conjuntas;
 - j) A utilizar e recorrer exclusivamente a pessoal devidamente certificado para a prestação do serviço, nos casos em que tal exigência esteja prevista na Lei ou na Regulamentação homologada pelo IMT;
 - k) A dar acesso à Empresa Ferroviária às gravações do sistema de comunicações solo-comboio, pertencente a ambas as empresas, para que a [Empresa Ferroviária] as possa ouvir, nas instalações da IP, sempre que necessário, quer em situações específicas, relacionadas com ocorrências, quer aleatoriamente, para monitorização do cumprimento regulamentar;

- l) A disponibilizar prontamente à Empresa Ferroviária quaisquer extratos dos relatórios diários de ocorrências relativos a informação dessa empresa que esta solicite;
 - m) A disponibilizar os registos do sistema de comunicações solo-comboio, para consulta pela [Empresa Ferroviária] sempre que se justifique, em caso de incidente ou acidente.
2. Para efeitos do presente Contrato a IP é sempre a única e exclusiva responsável perante a Empresa Ferroviária por situações em que qualquer ativo da infraestrutura ferroviária cause comprovadamente danos, avarias ou desgaste anormal no material circulante.

Cláusula 7ª

Tarifas e Preços

1. As tarifas e preços devidos pela Empresa Ferroviária à IP são as previstas no Decreto-Lei nº 217/2015 e constantes do Diretório de Rede.
2. As tarifas serão faturadas pela IP e serão pagas pela Empresa Ferroviária de acordo com as regras constantes no Diretório de Rede.
3. Outras tarifas e preços que não incluídas nos números anteriores serão faturadas e pagas nas condições que vierem a ser acordadas entre a IP e a Empresa Ferroviária.

4. Em caso de atraso no pagamento por qualquer das Partes, serão cobrados juros de mora nos termos previstos no Diretório da Rede.
5. Com referência aos pontos anteriores da presente Cláusula, a IP emitirá preferencialmente faturação eletrónica.

Cláusula 8ª

Segurança e Planos de Emergência

1. As partes obrigam-se reciprocamente a cumprir com prontidão todas as obrigações em matéria de segurança, higiene e saúde que para cada uma resulta do disposto (i) no presente Contrato, (ii) nos regulamentos gerais de segurança elaborados pelo IMT, regulamentação própria publicada pela IP e publicados ou notificados à Empresa Ferroviária, e bem assim (iii) constantes de legislação ou regulamentação nacional ou comunitária.
2. As partes devem prestar mútua colaboração para o estabelecimento de procedimentos comuns de emergência.
3. As partes obrigam-se igualmente a colaborar nos termos constantes dos Planos de Emergência e na resolução de situações de emergência e socorro que porventura venham a ocorrer.

Cláusula 9ª

Ambiente

As partes obrigam-se a adotar todas as medidas que se revelem necessárias para evitar a produção ou agravamento, em razão da sua atividade, de qualquer dano ambiental, tal como definido na lei, e assumem diretamente todas as responsabilidades que possam advir de danos ambientais que, em razão das suas atividades integradas no âmbito do enquadramento contratual lhe sejam imputáveis, na medida da sua responsabilidade.

PARTE III – ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO

Cláusula 10ª

Gestão de Contrato

O presente Contrato é acompanhado permanentemente pelos Gestores de Contrato designados por cada uma das Partes, mediante comunicação escrita à outra Parte.

Cláusula 11ª

Incumprimento

1. As partes são responsáveis pelos danos emergentes resultantes da violação de obrigações do presente Contrato.

2. A Empresa Ferroviária obriga-se a indemnizar a IP por prejuízos causados por qualquer dano na Rede, que resulte, da exploração efetuada pela Empresa Ferroviária, na proporção da sua responsabilidade, ou resulte do incumprimento de obrigações da Empresa Ferroviária emergentes do presente Contrato, se e na medida em esse incumprimento tiver sido causador do dano.
3. A IP obriga-se a indemnizar a [Empresa Ferroviária] por prejuízos causados por qualquer dano no material circulante, que resulte da responsabilidade da IP, na proporção da sua responsabilidade, ou resulte do incumprimento de obrigações da IP emergentes do presente Contrato, se e na medida em que esse incumprimento tiver sido causador do dano.

Cláusula 12ª

Força Maior

1. Para todos os efeitos do presente contrato, só serão consideradas de força maior as circunstâncias que cumulativamente, impossibilitem – total ou parcialmente - o cumprimento pelas Partes, das obrigações contratualmente assumidas, desde que sejam alheias ao seu controlo, e cuja verificação se revele insuscetível de ser conhecida ou prevista

aquando da celebração deste contrato e cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar.

2. Podem constituir força maior, se se verificarem os pressupostos do número anterior, designadamente, tremores de terra, inundações, incêndios, epidemias, sabotagens, embargos ou bloqueios internacionais, atos de guerra ou terrorismo, motins e greves dos trabalhadores das respetivas empresas que impossibilitem a circulação ferroviária.

3. Não constituem força maior, designadamente:

a) Circunstâncias que não constituam força maior para os subcontratados, auxiliares ou fornecedores das Partes, na parte em que intervenham;

b) Determinações administrativas ou judiciais de natureza injuntiva e sancionatória ou de outra forma resultantes do incumprimento por qualquer uma das Partes de deveres ou ónus que sobre ela recaiam;

c) Incêndios ou inundações com origem nas instalações de qualquer uma das Partes cuja causa ou propagação se deva ao incumprimento dessa Parte de normas de segurança, de manutenção ou limpeza;

d) Avarias nos sistemas informáticos ou mecânicos de qualquer uma das Partes não devidas a sabotagem que não decorram dos fatores referidos no n.º 1 da presente cláusula.

4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 5 e 6 da presente cláusula, a ocorrência de um caso de força maior terá por efeito exonerar as Partes de responsabilidade pelo não cumprimento pontual e atempado das obrigações que para si resultam do presente contrato na estrita medida em que o seu cumprimento pontual e atempado tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência.

5. Qualquer uma das Partes, quando fique impossibilitada de cumprir pontualmente as suas obrigações em consequência de caso de força maior, deverá dar conhecimento imediato por escrito desse facto à outra Parte, especificando as obrigações não cumpridas e a causa desse incumprimento, caso em que ficará exonerada do referido cumprimento durante o tempo em que subsistir a causa de força maior, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

6. Se, por força do disposto nos números precedentes da presente Cláusula, qualquer uma das Partes ficar exonerada do cumprimento de qualquer uma das suas obrigações contratuais por um período contínuo superior a 3 (três) meses, a outra Parte terá direito a promover a alteração do contrato de forma a restabelecer o equilíbrio contratual.

Cláusula 13ª

Invalidade parcial

Se alguma cláusula do Contrato, que não tenha natureza essencial, for considerada inválida ou ineficaz, a validade e eficácia das restantes cláusulas não são afetadas, devendo as disposições em questão considerar-se como suprimidas e substituídas por outra ou outras que delas o mais se aproximem e permitam atingir o mais que for possível os fins que eram visados pelas Partes com a disposição ou disposições em questão.

PARTE IV – DISPOSIÇÕES FINAIS

Cláusula 14ª

Confidencialidade

1. As Partes obrigam-se a manter a confidencialidade relativamente a qualquer informação não pública transmitida, quer verbalmente, quer por escrito, quer por qualquer outro meio, entre as partes, quer direta, quer indiretamente, antes ou após a sua assinatura, e respeitante ao Contrato ou à relação jurídica dele emergente.
2. Cada uma das Partes só poderá revelar informação relativa aos termos e condições do presente Contrato, ou prestada ao abrigo do Contrato, na medida em que tal revelação:

a) Seja determinada por lei ou por autoridade competente, ou seja necessária para prevenir ou assegurar o exercício ou a defesa dos seus direitos emergentes ou relacionados com o presente Contrato, ou o cumprimento das obrigações assumidas pela outra Parte;

b) Seja autorizada expressamente e por escrito pela outra Parte;

c) Seja efetuada aos membros do seu órgão de administração, seus empregados e consultores desde que tais pessoas sejam informadas da natureza confidencial da informação e assegurem o cumprimento das mesmas obrigações de confidencialidade aqui consignadas.

3. As partes não podem utilizar a informação facultada para qualquer fim diverso do previsto no presente contrato.
4. A obrigação de confidencialidade mantém-se em vigor até ao termo do prazo de 5 anos a contar da data de cessação do presente contrato, independentemente da causa da cessação.

Cláusula 15ª

Regulamento Geral de Proteção de Dados

Sem prejuízo das demais obrigações assumidas no presente contrato, as partes obrigam-se a cumprir rigorosamente todos os preceitos legais decorrentes do Regulamento Geral de Proteção de Dados (Regulamento UE 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Abril de

2016) e demais legislação em vigor, assumindo integral responsabilidade por qualquer violação deste regulamento que se verifique no âmbito da execução do presente contrato.

Cláusula 16ª

Rescisão unilateral

1. O presente Contrato pode ser rescindido unilateralmente pela IP, mediante carta registada com aviso de receção, verificada qualquer das seguintes situações:
 - a) Constatação de inexistência, originária ou superveniente de algum dos requisitos para acesso à Infraestrutura Ferroviária identificados na Cláusula 3ª do Contrato;
 - b) Mora, por período superior a cento e oitenta dias, no pagamento de qualquer importância devida pela Empresa Ferroviária à IP, nos termos do presente Contrato;
 - c) Incumprimento definitivo de qualquer das obrigações resultantes para a Empresa Ferroviária do presente contrato ou da lei, designada, mas não exclusivamente em matéria de segurança.
2. A intenção de rescisão unilateral do Contrato nos termos do número anterior, deverá ser previamente comunicada à Empresa Ferroviária,

a qual dispõe de 30 dias para apresentar uma oposição fundamentada.

3. Caso a IP mantenha a intenção de rescisão unilateral do Contrato, a mesma será previamente comunicada à AMT e ao IMT.

Cláusula 17ª

Notificações e comunicações

1. Quaisquer notificações ou outras comunicações a efetuar a qualquer das Partes, no âmbito deste Contrato, deverão ser efetuadas por documento escrito entregue pessoalmente com protocolo, por correio eletrónico ou por correio registado com aviso de receção, e deverão ser remetidas para os Gestores de Contrato, conforme estabelecido na Cláusula 10ª
2. As comunicações e notificações feitas por correio eletrónico só serão consideradas desde que apresentem comprovativo de receção e leitura.
3. É possível a alteração dos interlocutores e endereços de cada uma das Partes, mas as alterações só se tornarão efetivas após a receção pelas Partes da respetiva comunicação efetuada nos termos dos números anteriores.

Cláusula 18ª**Resolução de Conflitos**

1. Em caso de litígio, interpretação divergente ou dúvidas quanto à aplicabilidade de alguma das disposições deste Contrato, devem as Partes procurar encontrar uma solução justa e adequada mediante acordo amigável.
2. Se o acordo amigável não for alcançado, no prazo de vinte dias úteis após notificação por qualquer Parte de que entende haver o litígio, divergência ou dúvida, podem as Partes solicitar à AMT a mediação do conflito.
3. Sem prejuízo do recurso à AMT, qualquer litígio entre o gestor da infraestrutura e a Empresa Ferroviária pode ser dirimido no Tribunal Administrativo de Almada.

Cláusula 19ª**Lei aplicável**

O presente Contrato rege-se pela lei portuguesa.

Pela,

Infraestruturas de Portugal, SA (IP, SA).

Pela,

[Empresa Ferroviária]

ANEXO 4.1 Níveis Médios de Ocupação

No quadro abaixo apresentam-se os níveis médios de ocupação apurados em função do rácio entre a capacidade utilizada e a capacidade utilizável, considerando os seguintes intervalos:

- Baixa: até 33%
- Média: acima de 33% e até 66%
- Alta: acima de 66%

LINHAS PRINCIPAIS	NÍVEIS DE OCUPAÇÃO
Linha do Minho	Alta
Ramal de Braga	Alta
Linha de Leixões	Baixa
Linha do Douro	Alta
Linha do Norte	Alta
Linha de Guimarães	Alta
Linha do Vouga	Baixa
Linha da Beira Alta	Alta
Ramal de Alfarelos	Alta
Linha do Oeste	Média
Ramal de Tomar	Alta
Linha da Beira Baixa	Média
Linha do Leste	Baixa
Linha de Sintra	Baixa
Linha de Cintura	Média
Linha de Cascais	Alta
Linha de Vendas Novas	Alta
Linha do Alentejo	Média
Linha do Sul	Média
Linha de Sines	Alta
Linha de Évora	Média
Linha do Algarve	Baixa

ANEXO 4.2 Formato dos Pedidos de Canais Horários

Data do pedido: _____

Referência do pedido: _____

Empresa Ferroviária: _____

Tipo de pedido: _____

Tipo de material circulante: _____

Número de série: _____

Número de unidades por série: _____

Comprimento total do comboio: _____

Tipo de velocidade: _____

Tonelagem rebocada: _____

Regime de frequência: _____

PARAGEM	HORA DE PARTIDA	TEMPO PARAGEM COMERCIAL	TEMPO PARAGEM TÉCNICA	ENLACES	OBSERVAÇÕES
Estação de Origem					
...					
...					
Estação de Destino					

ANEXO 4.3.2 A Principais Intervenções Programadas

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Minho	S. Bento	Ermesinde	0,000	8,040	Contumil-Ermesinde - L. Minho - Modernização EC Campanhã - Sinalização	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2027				15 1	6 (sem) 6 IG (fds)	Em simultâneo com a L. Norte, Leixões e Minho
Minho	Porto Campanhã	Porto São Bento	0,600	2,618	Renovação de Catenária	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2026	3º T 2027				240	1VUT+3,5CG +0,5VUT	
Minho	Porto Campanhã	Porto São Bento	1,768	2,618	Renovação da superestrutura e aparelhos de via	Menor ou Médio	Renovação	1º T 2026	4º T 2026	30	500	1	90	1+3,5IG+0,5	
Minho	Campanhã	Ermesinde	2,500	8,040	Quadruplicação do troço Contumil-Ermesinde	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2029	30 60 80	1000 2000 2000	46	1385	5,5 (sem) 9 (fds) 54 (sex/seg)	Está previsto faseamento construtivo em 9 fases distintas.
Minho	Ermesinde	Ermesinde	7,470	9,175	Estação de Ermesinde - Beneficiação das coberturas das plataformas	Menor ou Médio	Renovação	1º T 2026	3º T 2027				360	4	L. I e II ou L. III, IV e V
Minho	Lousado	Famalicão	26,550	28,500	Medway - Terminal de Lousado - Acesso Ferroviário - Fases 1 e 2	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2025	4º T 2027	80 30 10	100 100 100	5 1,5 1,5	130 26 2	5 3,5 IG (fds) 48 (fds)	
Minho	Lousado	Famalicão	26,550	28,500	Ligação ao Terminal de Mercadorias MSC-Norte - Sinalização	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	4º T 2027				2	6 IG (fds)	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Minho	Nine	Barcelos	40,500	47,000	Supressão de PN no concelho de Barcelos Sul	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2025	1º T 2029	80 30 10	100 100 100	5 1,5 1,5	180	5	
Minho	Nine	Barcelos	49,450	49,590	Reforço/proteção de fundações da Ponte do Cávado	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	1º T 2027	60	140	2			
Minho	Barcelos	Barroselas	50,900	63,000	Supressão de PN no concelho de Barcelos Norte	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2025	1º T 2029	80 30 10	100 100 100	15 4,5 4,5	355 5	5 24	
Minho	Barcelos	Tamel	52,900	53,180	Estabilização de talude de escavação LE e LD	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2026	4º T 2027	30	250	6	365	5	
Minho	Darque	Viana do Castelo	79,700	80,300	Ponte do Lima - Reforço da ponte para as ações de frenagem	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2026	4º T 2027	10	620	18	340	5 (fds) 4 (sem)	
Minho	Valença	Valença Fronteira	131,200	131,700	Proteção anticorrosiva da Ponte de Valença	Menor ou Médio	Manutenção	4º T 2026	3º T 2027	60	350	9	100	5	
Leixões	Contumil	Leixões	1,850	20,415	Modernização EC Contumil - Sinalização	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2027				10 1	6, 5 (sem) 6 IG (fds)	Em simultâneo com a L. Norte, Leixões e Minho
Leixões	Contumil	Leixões	2,500	21,000	Construção de linhas de resguardo e alteração do Layout de Leixões	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2028	30 30	650 1000	9 4	240 14 5	4 (sem) 8 (fds) 48 (fds)	-

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Douro	Livração	Marco de Canaveses	57,845	58,103	Tratamento dos emboquilhamentos do Túnel de Gaviarra	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	4º T 2026				150	4	
Douro	Marco de Canaveses	Covelinhas	60,300	108,000	Eletrificação Marco / Régua, estabilização 40 taludes (inclui os 6 Túneis do troço)	Elevado ou Muito elevado	Modernização	3º T 2025	3º T 2028	30 60	1500 1000	36 36	7 7 10	8 55	Encerramento do troço Marco - Ermida, durante 5 meses entre Novembro a Março
Douro	Mosteiró	Aregos	77,528	77,658	Reabilitação da Ponte de Aregos	Menor ou Médio	Manutenção	4º T 2026	3º T 2027						Utiliza as interdições da Empreitada de Eletrificação M. Canaveses / Régua
Douro	Régua	Pocinho	104,000	171,000	Reforço de Obra de Arte Metálicas - B1	Menor ou Médio	Manutenção	4º T 2025	4º T 2026	30	200 120	12	520	8	
Douro	Covelinhas	Pinhão	121,800	126,350	Estabilização de Taludes	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2026	2º T 2028	30	500	9	600	8	2 taludes a intervir
Douro	Tua	Vargelas	139,800	153,000	Estabilização de Taludes	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2026	3º T 2027	30	100	7	400	8	Intervenção em vários taludes
Douro	Vargelas	Pocinho	153,100	171,200	Estabilização de Taludes	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2026	1º T 2028	30	100	9	660	8	Estabilização de taludes ao pk 160,000
Douro	Vargelas	Pocinho	156,206	158,540	Estabilização de taludes de escavação aos pk 156,206; 157,800 e 158,440	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2026	3º T 2027	30	500+210+160	10	300	8	3 frentes de trabalho

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Douro	Vargelas	Pocinho	162,300	168,856	Estabilização de taludes de escavação aos pk 162,300;165,800;166,240;168,450	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2025	2º T 2026	30	500+210+160	10	300	8	3 frentes de trabalho
Douro	Vargelas	Pocinho	163,100	170,994	Renovação da Superestrutura de via	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2025	4º T 2027	60	1000	10	250	8	LV itinerante, acompanhamento a frente de trabalho
Norte	Lisboa Santa Apolónia	Lisboa Santa Apolónia	0,000	1,600	Instalação de equipamentos de sinalização em Lisboa Santa Apolónia	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2024	1º T 2026				540	4	Interdições na estação de Lisboa Santa Apolónia incluindo Parques
Norte	Lisboa Santa Apolónia	Braço de Prata	0,000	3,992	Colocação em Serviço de Sinalização Lisboa Santa Apolónia	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2026				10 1	7 (sem) 48 (fds)	Colocação em Serviço da Sinalização
Norte	Braço de Prata	Lisboa Oriente	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Oriente - Empreitada	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2025	4º T 2026				270	2,5+4IG+0,5	
Norte	Bobadela Sul	Bobadela Norte	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Oriente - Empreitada	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	4º T 2026				270	2,5+4IG+0,5	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Norte	Braço de Prata	Bobadela Norte	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Oriente - Verificação de Conformidade, Certificação e Colocação em Serviço	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2026				125	2,5+4IG+0,5	
Norte	Alverca	Alhandra	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Alverca - Empreitada	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	3º T 2026				180	2,5+4IG+0,5	
Norte	Alverca	Alhandra	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Alverca - Verificação de Conformidade, Certificação e Colocação em Serviço	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2026				125	2,5+4IG+0,5	
Norte	Alverca	Alhandra	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Alverca - Desmontagens e instalação definitiva de equip.	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2026				418	2,5+4IG+0,5	
Norte	Castanheira do Ribatejo	Azambuja	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Azambuja - Empreitada	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2025	2º T 2026				280	2,5+4IG+0,5	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Norte	Castanheira do Ribatejo	Azambuja	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Azambuja - Verificação de Conformidade, Certificação e Colocação em Serviço	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	3º T 2026				105	2,5+4IG+0,5	
Norte	Castanheira do Ribatejo	Azambuja	3,000	53,000	Modernização da Sinalização da EC Azambuja - Desmontagens e instalação definitiva de equip.	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2027				438	2,5+4IG+0,5	
Norte	Bobadela Sul	Alverca	13,500	14,100	Manutenção da Infraestrutura de Catenária - Isolamento PC Bobadela Norte	Menor ou Médio	Manutenção	4º T 2026	4º T 2026				30	2+2IG (semana) 4 IG (fds)	Corte da VAR, VDR, VAL, VDL e entrada norte do TM Bobadela
Norte	Alverca	Alhandra	21,810	26,014	L. Norte - Alverca-Castanheira do Ribatejo - passagem superior para supressão da PN PK 23,385	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	2º T 2028	60	100	20	37	5	18 interdições VA ou VD (5h uma via) e 19 interdições VA+VD (2 h as duas vias)
Norte	Santana Cartaxo - Resguardo	Vale de Santarém	60,000	66,000	Supressão de PN no concelho de Santana Cartaxo e Santarém	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	3º T 2028	30	100	2x 1,5	52 10 2	4 (sem) 3 (sem) 7 (fds)	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Norte	Santana Cartaxo - Resguardo	Vale de Figueira	64,314	85,050	Supressão de PN no concelho de Santarém	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	3º T 2029	80	150	6	34 8 2	4 (sem) 2:40 (sem) 3 (fds)	
Norte	Vale Figueira	Mato Miranda	83,230	84,031	Construção de PSR para supressão das PN ao PK83+230 PK 84+031	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2027	30	100	9			
Norte	Riachos	Entroncamento	101,500	107,400	Modernização do Feixe de receção/expedição da Triagem do Entroncamento	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	3º T 2028	30 30 60	600 600 500	28	750 10 30	5 (semana) 24 12 1 VUT (VD) 3 VUT (VA)	
Norte	Riachos	Entroncamento	101,500	107,400	Lote A S&T - Entroncamento e Mato Miranda - Sinalização - Fases 5A1 a 5A4	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2025	4º T 2026	-	-	-	3	7IG (fds)	
Norte	Lamarosa	Fungalvaz Resguardo	120,340	120,445	Estabilização do Talude de escavação	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2026	2º T 2026	30	100	3	150	4	
Norte	Fátima	Caxarias	130,370	131,020	Reparação do Túnel de Chão de Maças	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	3º T 2027				313 52	4 IG (seg. a sáb) 6 IG (dom)	
Norte	Entroncamento	Albergaria dos Doze	106,302	148,100	LAV+LC S&T 01 - Modernização da Sinalização da EC Lamarosa	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2029				900 900 6	6, 5 VUT (sem) 2, 5 IG (sem) 12 IG (fds)	Uma IG por cada estação

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Norte	Caxarias	Alfarelos	139,804	197,052	LAV+LC S&T 01 - Modernização da Sinalização da EC Pombal	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2029				900 900 4	6, 5 VUT (sem) 2, 5 IG (sem) 12 IG (fds)	Uma IG por cada estação
Norte	Soure	Alfarelos	185,419	197,153	Empreitada para construção de PIR ao pk 197+153 na Linha do Norte e PSR ao pk 220+166 no Ramal de Alfarelos.	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2025	1º T 2027	100 30	100 100	3 6	3 6 5	1,5VUT+8IG+ 1,5VUT (fds) 8 IG (fds) 11 VUT(fds) 5,5 VUT	
Norte	Soure	Souselas	186,350	223,649	LAV+LC S&T 01 - Modernização da Sinalização da EC Alfarelos	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2029				900 900 2 2	6, 5 VUT (sem) 2, 5 IG (sem) 12 IG (fds) 24 IG (fds)	Uma IG por cada estação
Norte	Alfarelos	Pampilhosa	194,500	231,600	Desguarnecimento mecânico pesado VA e VD	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	4º T 2026	30	1000	0,5	14	5	
Norte	Alfarelos	Coimbra B	198,400	217,294	EN347 - Acesso ao terminal ferroviário de Alfarelos (1ª fase)	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2025	1º T 2027	-	-	-	3 6 6 270	1,5VUT+8IG+ 1,5VUT (fds) 8 IG (fds) 11 VUT(fds) 5,5 VUT	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Norte	Alfarelos	Pampilhosa	198,400	227,764	Alteração do layout da estação de Alfarelos e Passagens Desniveladas	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2025	2º T 2027	60 30	850 200	20 1	180 90 90 8 8 2	Alt. Layout Alfarelos: 5,5 (sem) 6,0 (sáb) 1VUT+5,5IG+ 1VUT (dom) Passagens Desniveladas : 5,5 (sem) 6,0 (sáb) 1VUT+5,2IG+ 1VUT (dom)	
Norte	Alfarelos	Pampilhosa	198,400	227,764	Alteração da Sinalização da EC de Alfarelos e CCO Lisboa	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2024	3º T 2026	-	-	-	3	7IG (fds)	
Norte	Alfarelos	Ameal-Sul	202,100	202,800	Estabilização de talude de aterro (LE)	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2026	1º T 2027	30	400	6			
Norte	Coimbra B	Adémia	219,000	220,000	Supressão de PN no concelho de Coimbra	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	1º T 2029	30	100	2x 1,5	32 4 4	4 (sem) 3 (sem) 5 (fds)	
Norte	Pampilhosa	Pampilhosa	230,000	242,000	Modernização da Estação da Pampilhosa - 2ª Fase	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2025	1º T 2027	30 80	500 1000	10 6	330 90	4 (sem) 6 (fds)	(indicado também na Linha da BAIta)
Norte	Pampilhosa	Válega	232,000	296,700	Substituição de travessas monobloco VA e VD - FASE 6	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2025	1º T 2026	30 80	600 1000	6	132	4	
Norte	Mogofores	Oliveira do Bairro	234,752	254,600	Modernização da Sinalização da EC Mogofores	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2026	4º T 2026					6 VUT (seg a sex); 4 IG (sáb a dom)	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Norte	Mealhada	Mogofores	236,265	246,910	Modernização da Sinalização da EC Mogofores	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	3º T 2026						6 VUT (seg a sex); 4 IG (sáb a dom)
Norte	Oliveira do bairro	Oiã	249,400	262,565	Modernização da Sinalização da EC Mogofores	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	1º T 2027						6 VUT (seg a sex); 4 IG (sáb a dom)
Norte	General Torres	Campanhã	332,767	336,079	Modernização EC Campanhã - Sinalização	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2027				15 1	6, 5 (sem) 6 IG (fds)	Em simultâneo com a L. Norte, Leixões e Minho
Norte	Porto Campanhã	Porto Campanhã	335,434	336,000	Substituição de travessas nos AMVs do lado sul da estação de Porto Campanhã	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	3º T 2026				44	4	
Beira Alta	Pampilhosa	Pampilhosa	230,000	242,000	Modernização da Estação da Pampilhosa - 2ª Fase	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2025	1º T 2027	30 80	500 1000	10 6	330 90	4 (sem) 6 (fds)	(indicado também na Linha do Norte)
Ramal de Alfarelos	Verride	Marujal	213,835	216,259	Duplicação do troço Verride / Marujal	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	3º T 2028	80 30 60 30	2400 160 300 60	18 6 7 5	540 4	5 (seg a sáb) 6H30 (sab/dom) 53 (fds)	Obra a realizar em 4 fases. Na fase 3 e 4 deixa de ser possível realizar cruzamentos em Verride, passando para o Marujal
R. Petrogal - Asfaltos	Petrogal - Asfaltos	Ramal Petrogal (Início) R. Petr.Asf.(Ext)	3,261	3,305	Empreitada de Reabilitação da PI Petrogal/Asfaltos	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	4º T 2026	10	30	2	6	6	
Ramal Lourçal	Marinha das Ondas	Soporcel	5,889	6,118	Reabilitação do Viaduto da Soporcel	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2026	4º T 2026	30	235	11	220	4+4,5	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Oeste	Mira Sintra - Meleças	Caldas da Rainha	20,320	105,011	Instalação da Sinalização	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2024	2º T 2026				730	8	
Oeste	Mira Sintra - Meleças	Caldas da Rainha	20,320	105,011	Colocação em Serviço da Sinalização	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	2º T 2026				10 2	7 (sem) 24 (fds)	
Oeste	Torres Vedras	Caldas da Rainha	63,500	107,740	Eletrificação e Modernização do troço Torres Vedras / Caldas da Rainha	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2022	4º T 2027	30 80	100 100	12	360 1	8 57 (fds)	
Ramal de Tomar	Lamarosa	Tomar	0,000	14,000	Renovação de catenária e Energia de Tração	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2025	4º T 2026				300	5,5	Inclui Linha III e IV da Lamarosa
Beira Baixa	Abrantes	Alferrarede	2,463	2,513	Construção de PI para supressão da PN ao PK 2,488	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2025	1º T 2026	10	50	6			
Beira Baixa	Mouriscas	Belver	22,080	22,400	Estabilização da plataforma de via	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2026	1º T 2027	30	300	9	240 4	5 (sem) 48 (fds)	
Beira Baixa	Mouriscas-A	Belver	25,800	30,500	Estabilização de Taludes de Escavação	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2026	4º T 2027	30	150	15	300	4	
Beira Baixa	Belver	Sarnadas	29,690	79,540	Estabilização de Taludes de Escavação e Beneficiação do Sistema de Drenagem	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2026	4º T 2029	30	150+150	33	900	4	2 frentes de trabalho
Beira Baixa	Ródão	Sarnadas	63,622	72,050	Estabilização de Taludes	Menor ou Médio	Renovação	1º T 2026	3º T 2026	30	100	5	120	4	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Beira Baixa	Barquinha	Mouriscas	113,165	5,340	Estabilização de Taludes de escavação e aterro	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2025	1º T 2026	30	100	6	100	4	
Beira Baixa	Vale de Prazeres	Tortosendo	147,000	147,100	Empreitada de substituição da PH ao Pk 147,050	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2025	1º T 2026	30	50	5	50	6	
Leste	Torre	Portalegre	177,200	182,900	Substituição carril	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026	30	1000	2	52	4	
Leste	Torre	Portalegre	192,312	194,415	Desguarnecimento mecânico ligeiro de balastro	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	4º T 2026	30	1000	5	115	4	
Leste	Elvas	Elvas Fronteira	264,100	266,005	Aumento das plataformas da estação - 2ª fase	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2025	2º T 2026				260	9	
Sintra	Rossio	Rossio	0,000	0,000	L. SINTRA - ROSSIO - BENEFICIAÇÃO GERAL DA ESTAÇÃO	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2027						
Cintura	Alcântara-Terra	Sete Rios	0,000	3,720	Feeder - SST Sete Rios / Alcântara Terra	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	2º T 2027				210	6 (sem)	
Cintura	Benfica	Entrecampos	0,000	10,520	Modernização da Sinalização da EC Campolide	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2026				197	2,5+4IG+0,5	
Cintura	Roma - Areeiro	Bif. de Chelas	0,000	10,520	Modernização da Sinalização da EC Campolide	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2026	4º T 2026				197	2,5+4IG+0,5	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Cintura	Benfica	Bif. De Chelas	0,000	10,520	Modernização da Sinalização da EC Campolide - Verificação de Conformidade, Certificação e Colocação em Serviço	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	1º T 2027				105	2,5+4IG+0,5	
Cintura	Campolide	Sete Rios	3,740	3,900	Construção de PI para acesso à Subestação de Tração de Sete Rios	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2024	1º T 2026	30	160	12	196 28 10	4 (sem) 4 (fds) 12 (fds)	(indicado também na Conc. de Sete Rios)
Cintura	Sete Rios	Sete Rios	3,800	3,800	Colocação em Serviço de Subestação de Tração de Sete Rios	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2026				60	3,5 (sem) 3,5 (fds)	
Cascais	Cais do Sodré	Oeiras	0,000	16,207	Colocação ao serviço da sinalização eletrónica com comando-controlo na EC Cais do Sodré Nascente	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2026				10 1	4 IG (sem) 12 IG (fds)	Não ocorre em simultâneo com Colocação ao Serviço Cais do Sodré Poente
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Modernização da Linha de Cascais	Elevado ou Muito elevado	Modernização	2º T 2023	4º T 2026				420	7 (sem) 12 (sáb) 9 (dom)	Interdições Especiais: 6 VUT 57 horas (fds)
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Instalação da Sinalização & ETCS	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2022	1º T 2026						Ocorre em simultâneo com os trabalhos de via e catenária da L. Cascais

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Integração do comando-controlo e Sinalização & ETCS no CCO de Lisboa	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2026				10 1	4 IG (sem) 12 IG (fds)	Transferência para o CCO de Lisboa do comando-controlo da EC Cais do Sodré Poente e da EC Cais do Sodré Nascente
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Beneficiação das estações e apeadeiros na Linha de Cascais	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2026	2º T 2028	30 + 30 +30 +30	200(*)	24	704 2 74 5	4 (sem) 9 IG (dom/seg) 14 (sab/dom) 14 IG (sab/dom)	(*) 4 LV de 30km/h com extensão de 200m em simultâneo dentro das estações e apeadeiros em obra
Cascais	Cais do Sodré	Caxias	0,000	11,000	Supressão dos ATV ao km 1+098, km 4+676 e km 9+845	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2025	4º T 2027	30	50	6	90	4 (sem) 5 (sáb) 5 (dom)	
Cascais	Oeiras	Cascais	16,207	25,450	Colocação ao serviço da sinalização eletrónica com comando-controlo na EC Cais do Sodré Poente	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2026				10 1	4 IG (sem) 12 IG (fds)	Não ocorre em simultâneo com Colocação ao Serviço Cais do Sodré Nascente
Vendas Novas	Setil	Vendas Novas	0,000	69,770	Modernização da Linha da Vendas Novas	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	2º T 2029	10 30 60	250 2000 1000	48	1440 208 5 43	8 (sem) 12 (dom/seg) 24 (fds) 48 (fds)	Colocação de algumas estações fora de serviço durante a obra
Vendas Novas	Setil	Vendas Novas	0,000	69,770	Trabalhos de sinalização	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2024	2º T 2027						Utiliza os períodos da modernização

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Alentejo	Moita	Poceirão	14,300	30,400	Ataque Mecânico Pesado AMV Pinhal Novo	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	3º T 2026				7	2+2IG+2	
Alentejo	Poceirão	Bombel	26,875	51,947	Modernização do troço Poceirão / Bombel	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	4º T 2029	30 80 80 30	500 500 1000 100	5 5 5 5	708 12 12	8 (sem) 12 (dom) 48 (fds)	
Alentejo	Casa Branca	Beja	90,406	154,701	Modernização do troço Casa Branca / Beja	Elevado ou Muito elevado	Modernização	1º T 2026	4º T 2029				730	4	Encerramento do troço durante 21 meses
Sul	Campolide	Alvito-A	0,911	1,991	Reabilitação do Viaduto da Avenida de Ceuta	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	3º T 2027	30	250	15	300	3,3 IG	
Sul	Alvito	Pragal	1,790	7,750	Ataque Mecânico Pesado AMV Pragal	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026				5	5	
Sul	Pragal	Corroios	7,750	12,950	Ataque Mecânico Pesado AMV Pragal	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026				5	5	
Sul	Águas de Moura	Pinheiro	8,460	9,310	Empreitada de Reabilitação da Ponte da Marateca, ao PK 8,886	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2024	1º T 2027	60 30	850	12 4	420 10	4 6	
Sul	Pinhal Novo	Palmela	16,370	22,300	Ataque Mecânico Pesado AMV Pinhal Novo	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026				7	5	

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Sul	Fogueteiro	Complexo de Coina	18,300	19,965	Ataque Mecânico Pesado AMV Fogueteiro e Complexo de Coina	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026				7	5	
Sul	Complexo de Coina	Coina	21,700	23,340	Ataque Mecânico Pesado AMV Complexo de Coina e Coina	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026				7	5	
Sul	Coina	Penalva	23,340	28,900	Ataque Mecânico Pesado AMV Penalva e Coina	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026				5	5	
Sul	Penalva	Pinhal Novo	28,900	36,800	Ataque Mecânico Pesado AMV Pinhal Novo	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2026				7	5	
Sul	Setúbal	Praias-Sado	31,000	33,000	Eliminação de PN 31,670	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2025	3º T 2026						Utiliza os períodos da empreitada para eliminação de constrangimentos
Sul	Setúbal	Vale da Rosa	31,000	33,986	Empreitada para eliminação de constrangiment os nas estações de Setúbal-Mar e Praias-Sado	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	2º T 2027	30 80	1000 500	1 10	427 5 1	4 (seg a dom) 12 (sáb/dom) 52 (sáb/seg)	
Sul	Pinheiro	Grândola Norte	58,308	93,400	Substituição fixações	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2025	1º T 2026	30	1000	5			
Sul	Grândola	Ermidas-Sado	102,000	127,000	Substituição de Travessas Monobloco 1ª Fase	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2026	4º T 2026	30	1000	6			

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Algarve	Tunes	Lagos	301,889	347,210	Colocação em Serviço de sinalização	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2028				520 6	6, 5 (sem) 12 IG (fds)	1 IG p/ estação de concentração
Algarve	Portimão	Mexilhoeira	335,300	335,700	L. Algarve - PK 335,600 - Tunes/Lagos - estabilização taludes escavação	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	2º T 2027	30	100	6			
Conc. de Bombel	Vidigal	Bombel	0,000	3,047	Modernização da Linha de Vendas Novas	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2025	2º T 2029	10 30 60	250 2000 1000	48	56 8	8 (sem) 12 (dom/seg)	Utiliza os períodos da Modernização L. V. Novas
Conc. de Sete Rios	Sete Rios	Benfica	0,000	0,150	Construção de PI para acesso à Subestação de Tração de Sete Rios	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2026	1º T 2026	30	150	6	2	4 (sem) 4 (fds) 12 (fds)	(indicado também na Linha de Cintura)
Vouga	Espinho	Feira	0,600	19,400	Reabilitação superestrutura de Via	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2026	2º T 2027	10 30	300 800	12	365	7	
Vouga	Águeda	Aveiro	2,100	30,650	L. Vouga - Sernada/Aveiro - PK 1,700 ao PK 2,100, PK 14,800 ao PK 15,100, PK 23,500 ao PK 25,800, PK 30,550 ao PK 30,650 – estabilização de talude e drenagens - execução	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2026	3º T 2027	10	na	12			Extensão variável. Execução em várias frentes de trabalho

LINHA	TROÇO		km		DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Início	Estação Fim	PK Início	PK Fim				Início	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº dias	Horas por dia	
Vouga	Águeda	Aveiro	14,400	34,641	Reabilitação superestrutura de Via	Menor ou Médio	Renovação	1º T 2026	2º T 2027	10 30	300 800	18	540	8	

Notas: RTC – Restrição Temporária de Capacidade

VUT - Via Única Temporário

IG - Interdição Geral

ANEXO 4.3.2 B Margens Suplementares

MARGENS SUPLEMENTARES				
A margem suplementar é atribuída a todos os comboios que percorram o troço em obra ou parte deste				
LINHA/ RAMAL	TROÇO	TIPO DE TRABALHO	COMBOIOS DESCENDENTES (min)	COMBOIOS ASCENDENTES (min)
Linha do Minho	Porto Campanhã Ermesinde	Quadruplicação do troço Contumil/Ermesinde	2	2
	Nine Barroselas	Estabilização de taludes e trabalhos em PN	2	2
	Darque Viana do Castelo	Reabilitação da superestrutura de via da ponte Eiffel	4	4
Linha do Douro	Marco Régua	Beneficiação túneis, eletrificação e estabilização de taludes	5	5
	Régua Pocinho	Estabilização de taludes e Obras de arte	3	3
Linha do Norte	Lisboa SA Lisboa Oriente	Estabilização de taludes	1	1
	Santana Cartaxo Santarém	Estabilização de taludes	1	1
	Riachos Entroncamento	Passagens desniveladas e Modernização do Feixe de receção/expedição da Triagem do Entroncamento	2	2

MARGENS SUPLEMENTARES

A margem suplementar é atribuída a todos os comboios que percorram o troço em obra ou parte deste

LINHA/ RAMAL	TROÇO	TIPO DE TRABALHO	COMBOIOS DESCENDENTES (min)	COMBOIOS ASCENDENTES (min)
	Soure Mogofores	Acesso ao terminal ferroviário de Alfarelos (1ª fase) e substituição de travessas	1	1
		Remodelação layout Alfarelos	2	2
		Remodelação layout Pampilhosa e substituição de travessas	3	3
	Aveiro Válega	Substituição de travessas	1	1
Linha de Beira Baixa	Mouriscas Belver	Estabilização de plataforma de via, taludes de passagens desniveladas	2	2
	Belver Sarnadas	Estabilização de taludes e drenagem	1	1
Linha Vendas Novas	Setil Vidigal	Modernização	6	6
Linha do Sul	Campolide Alvito-A	Reabilitação do Viaduto da Avenida de Ceuta	1	1
	Setúbal Vale da Rosa	Eliminação de constrangimentos e substituição de PI e Pontão	2	2
	Águas Moura Pinheiro	Reabilitação Ponte Marateca	2	2

MARGENS SUPLEMENTARES

A margem suplementar é atribuída a todos os comboios que percorram o troço em obra ou parte deste

LINHA/ RAMAL	TROÇO	TIPO DE TRABALHO	COMBOIOS DESCENDENTES (min)	COMBOIOS ASCENDENTES (min)
	Grândola Ermidas	Intervenção talude Pk 114 e substituição de travessas	2	2
Linha de Sines	Raquete Porto de Sines	Reabilitação do viaduto de Sines	2	2
Linha do Vouga	Águeda Aveiro	Reabilitação da superestrutura de via	1	1
	Espinho Vila da Feira	Reabilitação da superestrutura de via	1	1

ANEXO 4.10 Princípios de Repartição da Capacidade dos Corredores Ferroviários de Mercadorias

1. Introdução

O presente anexo descreve os procedimentos para atribuição de capacidade pelo Balcão Único de um Corredor Ferroviário de Mercadorias (Corredor ou CFM), designado por Corridor One Stop Shop (C-OSS), para o planeamento das restrições de capacidade temporárias (TCRs), para a gestão de tráfego e para a monitorização da circulação ferroviária.

Todas as regras relacionadas com os candidatos, a utilização do C-OSS e os seus produtos — Canais horários pré-estabelecidos (PaPs, pre-arranged paths) e Reserva de Capacidade (RC) — e a forma de encomendá-los são aqui descritos. Os processos, as disposições e as etapas relacionadas com PaPs e RC podem ser consultados no Regulamento (UE) N.º. 913/2010 (Regulamento) e são válidos para todos os Candidatos. Para os demais assuntos, são aplicáveis as condições relevantes presentes nas outras partes do Diretório da Rede do Gestor de Infraestrutura (GI)/Entidade de Repartição de Capacidade (ERC) relevante.

Para facilitar a compreensão e respeitar as particularidades de alguns corredores, os procedimentos comuns são sempre escritos no início dos capítulos. As particularidades do Corredor estão colocadas abaixo do texto comum e assinaladas da seguinte forma:


<i>As peças específicas do corredor são exibidas neste quadro.</i>

Estão a ser conduzidos projectos-piloto em partes de alguns Corredores Ferroviários de Mercadorias para testar os resultados do projeto RNE-FTE Redesenho do Processo Internacional de Horários: TTR for Smart Capacity Management" (TTR).

Para obter uma visão completa e atualizada das linhas abrangidas pelos referidos projectos-piloto, consultar a "Plataforma de comunicação dos projectos-piloto TTR" mantida pela RNE no endereço URL: <https://rne.eu/capacity-management/ttr/implementation/pilots-and-mvp/>

Nestas partes dos corredores, onde decorrem os projetos-piloto, aplicam-se regras e termos específicos para a atribuição de capacidade, que são decididos pelo Conselho de Gestão (CG) do corredor em causa.


O Corredor Atlântico não participa atualmente num projeto-piloto TTR.

Alguns destes projetos-piloto seguem as regras e condições descritas e definidas no Quadro de Repartição da Capacidade (Framework for Capacity Allocation). Para todas as outras linhas dos corredores acima referidos, aplicam-se as regras descritas no presente Anexo.

Este documento é revisto e atualizado todos os anos antes do início do processo anual de atribuição de PaPs. As alterações à base jurídica do presente anexo (i.e., alterações dos regulamentos UE, do Quadro de Repartição da Capacidade ou dos regulamentos nacionais) serão implementadas em cada revisão.

Qualquer alteração durante o procedimento de repartição em curso será comunicada diretamente aos candidatos através da publicação no sítio web do Corredor relevante.

2. Corridor One Stop Shop (C-OSS)

Nos termos do artigo 13 do Regulamento acima referido, o Conselho de Gestão (CG) do Corredor estabelece um C-OSS. As atividades do C-OSS devem ser

exercidas de modo não discriminatório e manter a confidencialidade relativamente aos candidatos.

2.1. Função

O C-OSS é o único organismo ao qual os candidatos podem solicitar e receber capacidade dedicada de infraestrutura para comboios internacionais de mercadorias no Corredor. O tratamento de pedidos decorre num único local e mediante uma única operação. O C-OSS é o único responsável pela execução de todas as atividades relacionadas com a publicação e decisão de atribuição relacionadas com os pedidos de PaPs e RC em nome do GI/OR relevante.

2.2. Contacto

	
Morada	Félix BARTOLOME D.G. DE CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad C/ Agustín de Foxá, 50. Edificio 21. Estación de Chamartín. 28036 Madrid SPAIN
Telefone	(+34) 917 744 774
E-mail	OSS@atlantic-corridor.eu

2.3. O idioma do C-OSS

O inglês é o idioma oficial para troca de correspondência com o C-OSS.


<i>O C-OSS tem ainda o espanhol como língua oficial, para troca de correspondência.</i>

2.4. As atividades da C-OSS

As atividades da C-OSS são executadas durante os seguintes processos:

- Recolha dos pedidos internacionais de capacidade:
 - Consultar todos os candidatos interessados, através do preenchimento de um inquérito, para recolher todos os desejos e necessidades de capacidade internacionais para o horário anular. A C-OSS envia este inquérito aos candidatos e/ou publica-o no sítio web do Corredor. Os resultados do inquérito constituirão uma parte da informação a considerar no desenho prévio da oferta de PaPs. É importante sublinhar que em circunstância alguma o Corredor pode garantir a satisfação de todas as solicitações manifestadas de capacidade, nem haverá qualquer prioridade na atribuição relacionada ao fornecimento de capacidade similar;
- Desenho prévio da oferta de PaPs:
 - Aconselhar sobre a oferta de capacidade, com base na informação recebida dos candidatos, e na experiência da C-OSS e do GI/ERC acumulada em anos anteriores e nos resultados do Estudo do Mercado do Corredor;
- Fase de construção:
 - Monitorizar a construção de PaPs/RC para garantir tempos harmonizados de passagem na fronteira, dias de calendário e parâmetros dos comboios;

- Fase de publicação:
 - Publicar o catálogo de PaPs, em X-11, no Sistema de Coordenação de Canais (PCS - Path Coordination System);
 - Inspeccionar o catálogo de PaPs em conjunto com o GI/ERC e corrigir todos os erros detetados por qualquer das partes envolvidas até X-10.5;
 - Publicar a oferta para a fase de pedidos tardios de canais no PCS (sempre que for aplicável a oferta de canais tardios);
 - Publicar a RC no PCS, em X-2;
- Fase de repartição: horário técnico anual (processo anual de criação de horários):
 - Recolher, verificar e rever todos os pedidos de PaPs e, sempre que possível, corrigir os erros;
 - Criar um registo dos candidatos e mantê-lo atualizado (ver 2.4.1);
 - Sempre que possível, gerir a resolução de pedidos conflitantes através de consulta;
 - Em caso de pedidos conflitantes, tomar uma decisão baseada nas regras de prioridade adotadas pelo Conselho Executivo do Corredor (ver 3.1 Quadro de Repartição da Capacidade (FCA));
 - Propor PaPs alternativos, caso existam, aos candidatos cujos pedidos têm um valor de prioridade mais baixo (valor K) devido a um conflito entre vários pedidos de canais;
 - Comunicar ao GI/E
 - RC relevante os pedidos de canais que não podem ser tratados, de forma a elaborarem ofertas feitas à medida;
 - Pré-reservar capacidade e informar os candidatos sobre os resultados em X-7.5;
 - Atribuir capacidade (PaPs) em conformidade com os prazos e processos internacionais de estabelecimento de horários (ver 3.12), conforme estabelecido pelo RailNetEurope (RNE) e as regras de atribuição descritas no FCA;
 - Monitorizar a construção dos canais feeder e/ou outflow enviando estes pedidos ao GI/ERC relevante, e obter as respostas/ofertas do mesmo. Solicitar correção, em caso de ofertas inconsistentes (i.e., tempos não harmonizados de passagem de fronteira);
- Enviar aos candidatos as respostas/ofertas (ofertas preliminar e final, incluindo canais feeder e outflow) em nome do GI/ERC relevante;
- Manter o catálogo de PaPs atualizado;
- Fase de repartição: pedidos tardios de canal (processo anual de estabelecimento de horários):
 - Recolher, verificar e rever todos os pedidos na fase de pedidos tardios de canal, e, sempre que possível, corrigir os erros;
 - Sempre que aplicável, atribuir capacidade na fase de pedidos tardios de canal;
 - Monitorizar a construção de canais feeder e/ou outflow, enviando estes pedidos ao GI/ERC relevante e obtendo as respostas/ofertas do mesmo. Solicitar correção, em caso de ofertas inconsistentes (i.e., tempos não harmonizados de passagem de fronteira);
 - Enviar as respostas/ofertas aos candidatos em nome do GI/ERC relevante;
 - Manter o catálogo relevante atualizado;
- Fase de repartição: pedidos ad-hoc (RC) (processo de estabelecimento de horários de circulação):
 - Recolher, verificar e rever todos os pedidos de RC, inclusive corrigir erros;
 - Criar um registo das candidaturas e mantê-lo atualizado;
 - Atribuir capacidade para RC;
 - Monitorizar a construção dos canais feeder e/ou outflow, enviando estes pedidos ao GI/ERC relevante e obtendo as respostas/ofertas do mesmo. Solicitar correção, em caso de ofertas inconsistentes (i.e., tempos não harmonizados de passagem de fronteira);
 - Enviar as respostas/ofertas aos candidatos em nome do GI/OR relevante;
 - Manter o catálogo RC atualizado.

2.4.1. Registo de Canais

A C-OSS gere e mantém o registo de canais atualizado para todos os pedidos recebidos, contendo as datas dos pedidos, os nomes dos requerentes, documentos fornecidos por estes últimos e os incidentes

ocorridos. Será disponibilizado um registo de canais aos candidatos envolvidos sem revelar a identidade de outros candidatos, salvo se os candidatos em causa tenham concordado com essa divulgação. O conteúdo do registo só será comunicado aos candidatos mediante solicitação.

2.5. Ferramenta

O PCS é a única ferramenta para publicar o PaP vinculativo e a oferta de RC do Corredor e para colocar e gerir pedidos internacionais de canais ao longo do Corredor.

O acesso à ferramenta é gratuito e concedido a todos os candidatos que tenham um acordo de utilizador PCS válido e assinado com a RNE. Para obter acesso à ferramenta, os candidatos devem enviar o seu pedido à RNE através do endereço support.pcs@rne.eu.

As candidaturas para PaPs/RC só podem ser submetidas à C-OSS relevante através do PCS. Se a candidatura for efetuada diretamente ao GI/ERC relevante, estes informam o candidato que deve submeter no PCS através da C-OSS, uma candidatura válida para PaPs/RC dentro dos prazos aplicáveis. Os pedidos de PaPs/RC solicitados apenas através de ferramentas nacionais não serão atribuídos.

Por outras palavras, as candidaturas para PaPs/RC não podem ser efetuadas através de nenhuma outra ferramenta a não ser o PCS.

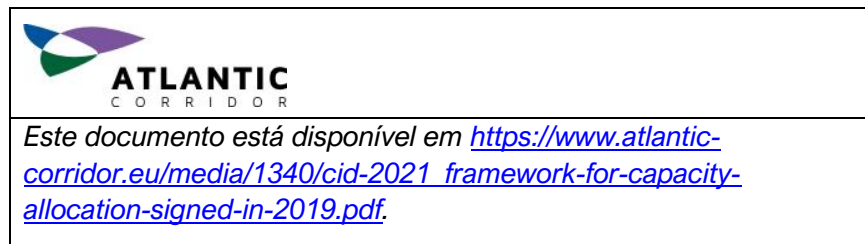
3. Repartição de Capacidade

A decisão de atribuição de PaPs e RC no Corredor é tomada pela C-OSS em nome do GI/ERC relevante. Em relação a canais feeder e/ou outflow, a decisão de atribuição é tomada pelo GI/ERC relevante e comunicada ao candidato pela C-OSS. Deve ser garantida uma construção de canais consistente, incluindo as seções feeder e/ou outflow e a secção de canais relacionados com o corredor.

Todas as relações contratuais necessárias relacionadas com o acesso à rede devem ser tratadas bilateralmente entre o candidato e cada GI/OR.

3.1. Quadro de Repartição de Capacidade (FCA)

Nos termos do artigo 14.1 do Regulamento, os Conselhos Executivos dos Corredores de transporte ferroviário de mercadorias acordaram um Quadro de Repartição da Capacidade (FCA) comum.



O FCA constitui a base para a atribuição de capacidade pela C-OSS.

3.2. Candidatos

No contexto de um corredor, entende-se por candidato uma empresa ferroviária ou um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou outras pessoas singulares ou coletivas, como as autoridades competentes nos termos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e os carregadores, transitários e operadores de transporte combinado, com um interesse comercial na aquisição de capacidade de infraestrutura para o transporte ferroviário de mercadorias.

Os candidatos devem aceitar os termos e condições gerais do Corredor, tal como estipulado no CID, validando a respetiva caixa de verificação no PCS, antes de apresentarem os seus pedidos.

Sem a aceitação dos termos e condições gerais, o candidato não poderá efetuar o seu pedido. Se um pedido for submetido por vários candidatos, cada candidato que solicite seções de PaPs tem de aceitar os termos e as condições gerais para cada corredor em relação ao qual está a submeter um pedido de secção de PaPs. Caso um dos candidatos só solicite uma secção feeder ou outflow, não é necessário aceitar os termos e condições gerais.

A aceitação será efetuada uma vez por cada candidato e corredor e é válida para um período de vigência do horário.

Com a aceitação o candidato declara que:

- leu, entendeu e aceitou o Documento de Informação do Corredor, denominado Corridor Information Document (CID), nomeadamente, a Secção 4 do mesmo;
- cumpre todas as condições estabelecidas pela legislação aplicável e pelos GI/ERC envolvidos nos canais que solicitou, inclusive todos os requisitos administrativos e financeiros;
- fornecerá toda a informação necessária aos pedidos de canal;
- aceita as disposições dos Diretórios da Rede nacionais, aplicáveis ao(s) canal(is) solicitado(s).

Um candidato não-Operador Ferroviário nomeará um Operador Ferroviário que será responsável pela exploração do comboio e comunicará este facto à C-OSS e GI/ERC, tão cedo quanto possível, o mais tardar 30 dias antes da data de circulação. Se a nomeação não se verificar até esta data, o PaPs/RC será considerado como cancelado, e serão aplicadas as regras nacionais relativas ao cancelamento de canais.

Serão aplicadas as regras nacionais de nomeação de um Operador Ferroviário executante, no caso de um candidato não-Operador Ferroviário que submeta um pedido para canais feeder / outflow. No quadro seguinte indicam-se os prazos nacionais para a nomeação do Operador Ferroviário executante para os canais feeder / outflow.


<i>Podem ser encontradas informações pormenorizadas sobre os prazos nas Diretórios da Rede dos Gestores de Infraestrutura do Corredor ou no portal NCI.</i>

3.3. Requisitos para solicitar capacidade

O Corredor aplica os prazos internacionais para estabelecimento dos horários definidos pelo RNE para pedidos de canais e para a atribuição de

canais (sobre o calendário de horários do Corredor, consultar <http://www.rne.eu/sales-timetabling/timetabling-calender/>).

Todas as candidaturas devem ser submetidas através do PCS, que é a única ferramenta para solicitar e gerir capacidade em todos os corredores. A C-OSS não pode criar dossiers no PCS em nome do candidato. Mediante solicitação, a C-OSS pode apoiar os candidatos a criar dossiers para evitar inconsistências e orientar as expectativas dos candidatos (no máximo 1 semana antes do prazo do pedido). O GI/ERC pode prestar apoio aos candidatos efetuando uma verificação técnica das candidaturas.

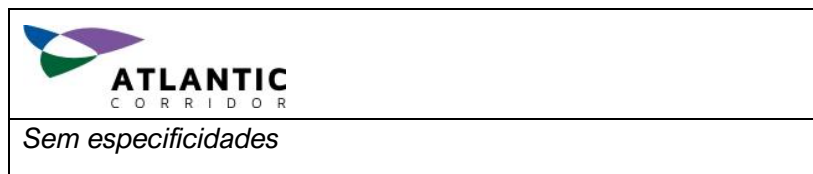
Um pedido internacional de capacidade de transporte ferroviário de mercadorias realizado através da C-OSS deve preencher os seguintes requisitos:

- deve ser submetido à C-OSS usando o PCS e incluir pelo menos uma secção de PaPs/RC (para o acesso ao PCS, ver 4.2.5). No manual do utilizador do PCS pode ser obtida mais informação <https://rne.eu/it/rne-applications/pcs/documentation/>
- Deve atravessar pelo menos uma fronteira no corredor,
- Deve abranger a circulação de um comboio desde a origem até ao destino, inclusive secções de PaPs/RC em um ou mais corredores e também, sempre que aplicável, canais feeder e/ou outflow, em todos os dias de circulação. Em certos casos, devido a limitações técnicas do PCS, um pedido pode ter que ser submetido em mais do que um dossier. Estes casos específicos são os seguintes:
 - Origem e/ou destino diferente, dependendo do dia de circulação (mas usando capacidade de PaPs/RC idêntica para pelo menos um dos GIs ao qual foi solicitada a capacidade).
 - Transbordo de um comboio para diferentes comboios (ou vice-versa) devido a restrições da infraestrutura.
 - O GI/ERC solicita especificamente ao candidato para dividir o pedido por dois ou mais dossiers.

Quando uma candidatura tem de ser submetida em mais do que um dossier, para que a C-OSS possa identificá-la como pertencente a um único pedido, e para permitir os cálculos corretos do valor de prioridade (valor K), o candidato deve indicar a ligação entre estes dossiers no PCS. Além disso, o candidato deve referir

o motivo para utilizar mais do que um dossier no campo de comentários.

- Os parâmetros técnicos do pedido de canais devem estar compreendidos entre os parâmetros – originalmente publicados – das secções de PaPs solicitadas (são possíveis exceções, se o GI/ERC relevante assim o permitir, por exemplo, quando é possível respeitar o horário do PaPs)
- No que respeita às secções com horários flexíveis, o candidato pode ajustar/inserir horários, paragens e parâmetros de acordo com as suas necessidades individuais, no âmbito do intervalo fornecido.



3.4. Fase do horário técnico anual

3.4.1. PaPs

Os PaPs são uma oferta conjunta de canais transfronteiriços coordenados para o horário técnico anual elaborado pelos GI/ERC envolvidos no Corredor. A C-OSS atua como um ponto de contacto único para a publicação e atribuição de PaPs.

Os PaPs constituem um produto de capacidade pronto a usar para serviços internacionais ferroviários de transporte de mercadorias. Para ir ao encontro das necessidades dos candidatos em matéria de flexibilidade e procura de mercado no Corredor, os PaPs estão divididos em várias secções, em vez de serem fornecidos como PaPs inteiros, como por exemplo desde o(s) “Ponto(s) de Partida” até ao(s) “Ponto(s) de destino”. Por conseguinte, a oferta também pode incluir algumas secções de PaPs puramente nacionais – a solicitar ao C-OSS para comboios de mercadorias que atravessem pelo menos uma fronteira no corredor, no contexto dos pedidos internacionais de canais.

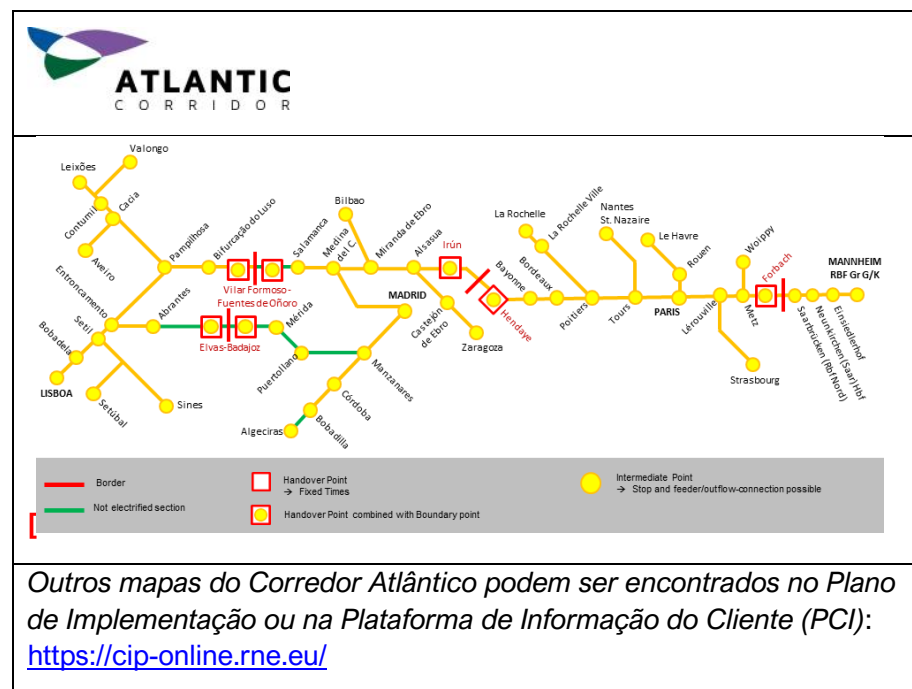
O C-OSS publica um catálogo de PaPs em preparação de cada período horário. Está publicado no PCS e no sítio Web do Corredor.



O catálogo PaP pode ser consultado na seguinte ligação:
<https://www.atlantic-corridor.eu/library/public-documents/?cat=1244>

Os PaPs são publicados no PCS em X-11. Entre X-11 e X-10.5, o C-OSS pode corrigir no PCS todos os erros detetados nos PaPs publicados por qualquer das partes envolvidas. Nesta fase, os PaPs publicados estão disponíveis para os candidatos com o estado “leitura apenas”. Os candidatos também podem fornecer informações ao C-OSS relacionadas com a correção de erros.

3.4.2. Mapa esquemático do corredor



Símbolos no mapa esquemático do corredor:

Os nós ao longo do Corredor, representados no mapa esquemático, dividem-se nos seguintes tipos:

➤ Ponto de entrega

Ponto em que a responsabilidade pelo planeamento é transferida de um Gestor da Infraestrutura para outro. As horas publicadas não podem ser alteradas. No caso de existirem dois pontos de entrega consecutivos, apenas a hora de partida do primeiro ponto de entrega e a hora de chegada ao segundo ponto de entrega não podem ser alteradas.

No mapa é mostrado como:



Ponto de entrega

➤ Ponto intermédio

São possíveis ligações de feeder / outflow. Se o pedido de canal horário terminar num ponto intermédio sem indicação de um outro canal, de um feeder / outflow ou de uma secção PaP adicional, pode ser mencionado o terminal de destino/estacionamento do comboio. Os pontos intermédios também permitem paragens para manobras do comboio, como por exemplo mudança de locomotiva, mudança de maquinista, etc.

Um ponto intermédio pode ser combinado com um ponto de transmissão.

No mapa é mostrado como:



Ponto Intermédio



Ponto intermédio combinado com Ponto de Entrega

➤ Ponto de exploração

É possível a movimentação do comboio (por exemplo, mudança de locomotiva, mudança de maquinista), tal como definido na secção PaP. Não são possíveis ligações de feeder / outflow.

No mapa é mostrado como:



Ponto de exploração

3.4.3. Características dos PaPs

Um horário de um PaP é publicado com uma das seguintes características:

- Secções com horários fixos (um candidato não pode alterar a informação do pedido de canal):
 - Capacidade com horários fixos de origem, intermédios e destino no âmbito de um GI/ERC.
 - Pontos Intermédios e Pontos Operacionais com horários fixos. Os pedidos para alterações do PaP publicado têm de ser analisados pelo GI/ERC relevante e só podem ser aceites se forem viáveis e não alterarem o cálculo da regra de prioridade, em caso de pedidos conflitantes, em X-8.
- As secções com horários flexíveis (um candidato pode modificar a informação no pedido de canais de acordo com as necessidades individuais, mas sem exceder o intervalo estabelecido para o período de circulação, paragem e os parâmetros do comboio. Sempre que possível, devem ser respeitados o número máximo de paragens e o tempo total de paragem por secção).
 - Os candidatos podem incluir os seus próprios requisitos no seu pedido de PaPs no âmbito dos parâmetros referidos no catálogo de PaPs.
 - Quando aplicável, deve ser respeitada a indicação dos períodos de circulação padrão para cada secção do corredor.
 - Opcional: Pontos Intermédios sem horários fixos. Podem ser solicitados outros pontos do Corredor.
 - Opcional: Pontos Operacionais sem horários fixos.

Os pedidos para alterações fora da flexibilidade acima referida têm de ser examinados pelo GI/ERC relevante, caso venham a ser aceites por este. As alterações só podem ser aceites se forem viáveis.

A C-OSS promove os PaPs apresentando-os aos candidatos existentes e a potenciais candidatos.

		
O Corredor Atlântico só oferece PaPs flexíveis.		

3.4.4. Canais Multi-Corredor

É possível que um pedido de capacidade cubra mais do que um corredor. Uma oferta de PaPs harmonizada por diferentes corredores pode ser publicada e classificada como tal. O candidato pode solicitar secções de PaPs em diferentes corredores num único pedido. Cada C-OSS permanece responsável pela atribuição das suas próprias secções de PaPs, mas o candidato pode dirigir as suas questões a apenas a uma das C-OSS envolvidas, que coordenará com as outras C-OSS relevantes, sempre que necessário.

		
Outros mapas do Corredor Atlântico podem ser consultados no CID ou na Plataforma de Informação do Cliente: https://cip-online.rne.eu/		
O Corredor Atlântico está ligado a	em / entre	oferta
Corredor Mar do Norte - Mediterrâneo	Paris	Harmonizada

O Corredor Atlântico está ligado a	em / entre	oferta
Corredor Mar do Norte - Mediterrâneo	Metz	Harmonizada
Corredor Mar do Norte - Corredor Reno-Danúbio	Strasbourg	Harmonizada
Corredor Mar do Norte - Mediterrâneo	Lerouville	Harmonizada
Corredor Mediterrânico	Madrid	Harmonizada
Corredor Mediterrânico	Zaragoza	Harmonizada
Corredor Mediterrânico	Linares-Baeza	harmonizada

3.4.5. PaPs em secções sobrepostas

A configuração das linhas do corredor conduz a situações em que algumas linhas do corredor se sobrepõem a outras. Neste caso, o objetivo dos corredores é preparar a melhor oferta possível, considerando os diferentes fluxos de tráfego, e apresentar soluções possíveis para ligar as secções sobrepostas em causa ao resto dos corredores em questão.

No caso de secções sobrepostas, os corredores podem desenvolver uma oferta comum, visível através de todos os corredores envolvidos. Estes corredores decidirão qual será o C-OSS responsável pela decisão final de atribuição sobre a capacidade publicada. Em caso de conflito, o C-OSS responsável deverá decidir em conjunto com os outros C-OSS qual o pedido que deve ter prioridade. Em qualquer dos casos, o candidato será consultado pelo C-OSS responsável.

			
A descrição de ofertas comuns em troços sobrepostos do corredor pode ser consultada no CID ou na Plataforma de Informação do Cliente (PIC): https://cip-online.rne.eu/			
Secção de sobreposição oferta comum	de da	Corredores envolvidos	C-OSS responsável
Lerouville a Strasbourg		Mar do Norte - Mediterrâneo	Mar do Norte - Mediterrâneo C-OSS
Metz a Strasbourg		Mar do Norte - Mediterrâneo	Mar do Norte - Mediterrâneo C-OSS
Algeciras a Madrid		Mediterrâneo	Atlântico C-OSS

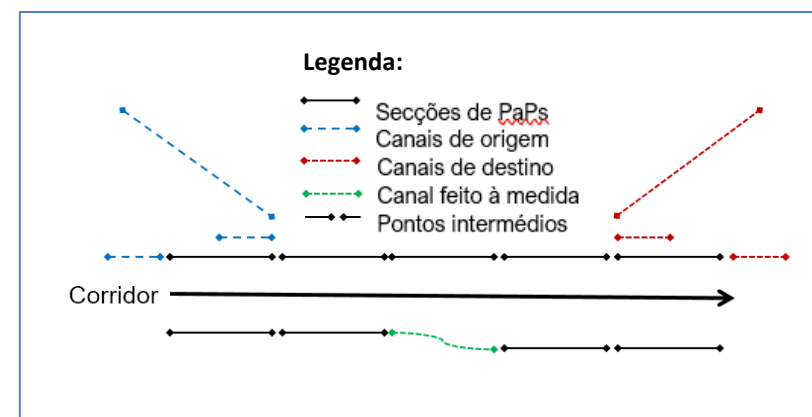
3.4.6. Canais feeder, outflow e canais feitos à medida

Caso os PaPs não cubram totalmente o canal solicitado, o requerente pode incluir num único pedido através do PCS um canal feeder e/ou outflow para a(s) secção(ões) do PaP do pedido internacional dirigido ao C-OSS.

Um canal feeder/outflow refere-se a qualquer secção do canal antes de um Ponto Intermédio num corredor (canal feeder) ou qualquer secção de um canal após deixar um corredor num Ponto Intermédio (canal outflow).

Os canais feeder/outflow serão construídos mediante solicitação nas pastas relevantes do PCS seguindo as regras nacionais de atribuição de canais. A oferta é comunicada ao candidato pelo C-OSS dentro do mesmo prazo disponível para a comunicação dos PaPs solicitados. É possível solicitar um canal feito à medida entre duas secções de um PaPs, mas tendo em conta a dificuldade dos GIs/ORs em estabelecer a ligação entre duas secções de um PaPs, é pouco provável encontrar uma oferta adequada (para mais informações consultar 3.4.16).

Imagem dos cenários possíveis para canais feeder/outflow em relação a um pedido para uma ou mais secções de PaPs.



3.4.7. Tratamento dos pedidos

Em X-11, o C-OSS publica no PCS o catálogo de PaPs, inspeciona-o juntamente com o GI/OR, e realiza todas as correções necessárias aos erros detetados por qualquer das partes envolvidas até X-10.5. Os candidatos podem submeter os seus pedidos até X-8. O C-OSS disponibiliza um ponto de contacto único aos candidatos, oferecendo-lhes a possibilidade de solicitarem e receberem, mediante uma única operação, respostas relativamente à capacidade de infraestrutura para comboios internacionais de mercadorias que atravessassem pelo menos uma fronteira ao longo do corredor. Quando solicitado, o C-OSS pode apoiar os candidatos a criar pastas para evitar inconsistências e orientar as expectativas dos candidatos. O GI/OR pode prestar apoio aos candidatos efetuando uma verificação técnica das candidaturas.

3.4.8. Ferramenta principal para o tratamento de pedidos de capacidade

Os candidatos que efetuem pedidos ao C-OSS devem usar o PCS. No âmbito do processo de construção de canais feeder e/ou outflow e canais feitos à medida, a ferramenta nacional pode apresentar informação suplementar ao candidato.

A matriz seguinte mostra, para cada etapa do processo, a ferramenta considerada como a principal ferramenta.

Etapa	Candidatura (até X-8)	Eliminação (X-8)	Pré-reserva (X-7.5)	Oferta preliminar (X-5)	Observação (X-5 até X-4)	Oferta final (X-3.5)	Aceitação (até X-3)	Modificação (após X-4)	Alteração do Canal (após X-4)	Cancelamento (após X-4)
Ferramenta principal	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS
Ferramenta suplementar			E-mail (para informação de pré-reserva)							


Sem especificidades

3.4.9. Verificação das Candidaturas

Quando o C-OSS recebe um pedido de PaPs de um candidato, assume que o mesmo aceitou as características publicadas dos referidos PaPs. No entanto, para todos os pedidos de capacidade recebidos fará os seguintes controlos de plausibilidade:

- Pedido para comboio de transporte de mercadorias usando PaPs e que acesse pelo menos uma fronteira ao longo de um corredor;

- Pedido sem alterações significativas de parâmetros.

Se existirem falhas de plausibilidade, o C-OSS pode verificar junto do candidato se é possível resolvê-las:

- Se a situação puder ser resolvida, o pedido será corrigido pelo C-OSS (após a aprovação dos candidatos envolvidos) e processado como todos os outros pedidos. O candidato tem de aceitar ou rejeitar as correções no prazo de 5 dias consecutivos. Caso o candidato não responda ou rejeite as correções, o C-OSS deve reencaminhar o pedido original para o GI/OR relevante.
- Se não for possível resolver a situação, o pedido será rejeitado.

Todos os pedidos que não respeitem a oferta publicada são imediatamente reencaminhados pelo C-OSS para o GI/OR relevante para tratamento posterior. Nestes casos, as respostas serão fornecidas pelo GI/OR relevante. O GI/OR aceitará estes pedidos como efetuados dentro do prazo (ou seja, até X-8).


<i>Sem passos adicionais</i>

Em caso de informação em falta ou inconsistente, o C-OSS contacta diretamente o candidato principal e solicita que a atualização ou alteração relevante da informação seja realizada no prazo de cinco dias consecutivos.

Regra geral: quando um pedido inclui PaPs em vários corredores, os C-OSS envolvidos verificam o pedido de capacidade em conjunto com o(s) outro(s) C-OSS para garantir a cooperação no tratamento de pedidos que envolvem múltiplos corredores. Desta forma, o comprimento acumulado de PaPs solicitados em cada corredor é usado para calcular o valor de prioridade (valor K) de possíveis pedidos

conflitantes (ver mais detalhes em 3.4.11). Os diferentes corredores podem ser vistos como parte de uma rede combinada.

3.4.10. Fase de Pré-reserva

Caso existam pedidos conflitantes para PaPs efetuados até X-8, deve ser aplicada uma regra de prioridade. As regras de prioridade estão descritas no QRC (ver 3.1) e em 3.4.11.

Em nome do GI/OR relevante e de acordo com o resultado da aplicação das regras de prioridade - conforme descrito em 3.4.11 - o C-OSS efetua a pré-reserva de PaPs.

O C-OSS também reencaminha os pedidos de canais feeder/outflow e/ou ajuste ao GI/OR relevante para a elaboração de uma oferta de horários adequada aos PaPs já reservados (pré-reservados), como pode acontecer com pedidos com o valor mais baixo de prioridade (processo de regras de prioridade seguinte). O último será tratado da seguinte forma:

- pode ser aplicada a consulta
- podem ser oferecidas alternativas (quando disponíveis)
- Se nenhum dos passos anteriores resultar, o horário solicitado será reencaminhado para o GI/OR relevante para elaborar uma oferta customizada, tão próxima quanto possível do pedido inicial.

3.4.11. Regras de prioridade na atribuição de capacidade

Apresenta-se a seguir o procedimento de resolução de conflitos, que segue as orientações do QRC:

- A) Pode ser promovida uma resolução através de consulta entre os candidatos e o C-OSS, se forem cumpridos os seguintes critérios:
 - O conflito envolve apenas um único corredor.
 - Estão disponíveis PaPs alternativos adequados.
- B) Aplicação da regra de prioridade, conforme descrito no Anexo 1 do QRC (consultar 3.1) e em 3.4.12.

A Tabela de Distâncias no Anexo 4.E de cada DIC apresenta as distâncias consideradas nos cálculos da prioridade.

C) Seleção aleatória (consultar 3.4.13).

Caso exista mais do que um PaP disponível para o PaP padrão publicado, o C-OSS efetua a pré-reserva de PaPs com a prioridade mais elevada até ser atingido o limite divulgado. Quando for atingido este limite, o C-OSS aplicará o procedimento para tratamento de pedidos com baixa prioridade, tal como indicado acima.



O Corredor não recorre à consulta para a resolução de conflitos

3.4.12. Regra de prioridade

A prioridade é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$K = (L^{PAP} + L^{FO}) \times Y^{RD}$$

L^{PAP} = Comprimento total solicitado para todas as secções do PaP em todos os RFCs incluídos num pedido. A definição de um pedido encontra-se em 3.3.

L^{FO} = Comprimento total solicitado de canal(is) feeder/outflow incluído(s) num pedido.

Y^{RD} = Número de dias de circulação solicitados para o período horário. Só será tido em conta um dia de circulação para o cálculo da prioridade, se corresponder a uma data com uma oferta de PaPs publicada para uma determinada secção.

K = A taxa de prioridade

Todos os comprimentos são medidos em quilómetros.

O método de aplicação desta fórmula é o seguinte:

- Primeiro, é calculado o valor de prioridade (K) usando apenas o comprimento total solicitado do canal pré-estabelecido (LPAP) multiplicado pelo Número de dias de circulação solicitados (YRD);
- Se os pedidos não puderem ser separados desta forma, o valor de prioridade (K) é calculado usando o comprimento total dos canais completos (LPAP + LF/O) multiplicado pelo número de dias de circulação solicitados (YRD) de forma a separar os pedidos;
- se os pedidos não puderem ser separados desta forma, é usada uma seleção aleatória para separar os pedidos. Esta seleção aleatória é descrita em 3.4.15.

3.4.13. Seleção aleatória

Se os pedidos não puderem ser separados pelas regras acima referidas, é usada uma seleção aleatória para separá-los.

- Os candidatos envolvidos serão informados do conflito sem decisão antes de X-7.5 e convidados a participar num sorteio.
- O sorteio será preparado e executado pelo C-OSS, com total transparência.
- O resultado do sorteio será comunicado a todas as partes envolvidas, presentes ou não, através do PCS e e-mail, antes de X-7.5.



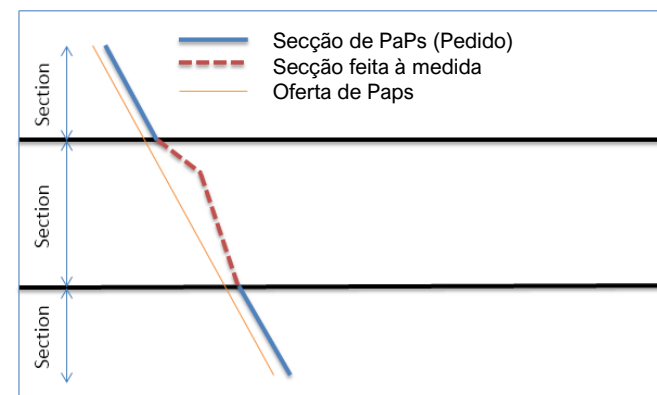
O sorteio consistirá em introduzir numa caixa ou similar um identificador (pedaço de papel, etc.) por cada requerente envolvido no conflito. O C-OSS retira um dos identificadores da caixa e o Candidato do identificador selecionado é o "vencedor" do conflito

3.4.14. Os casos especiais de pedidos e respetivo tratamento

A seguinte utilização especial dos PaPs é conhecida através da atribuição no âmbito dos horários anteriores: Divisão da oferta contínua em tranches identificadas pela ID do PaP (PaPs/não-PaPs). Refere-se

à situação em que os candidatos solicitam capacidade de corredor (em um ou mais corredores) pela seguinte ordem:

- 1) Secção de PaPs
- 2) Secção feita à medida
- 3) Secção de PaPs



Estes pedidos serão tidos em consideração, dependendo do ponto de partida de construção no pedido, como se segue:

- Ponto de partida de construção no início: O C-OSS efetua a pré-reserva das secções de PaPs desde a origem até ao fim da primeira secção de PaPs contínua. Após a interrupção das secções de PaPs, não será efetuada a pré-reserva de nenhuma secção; serão tratadas como secções feitas à medida.
- Ponto de partida de construção no final: O C-OSS efetua a pré-reserva das secções de PaPs desde o destino do pedido até ao início da última secção de PaPs contínua. Não será efetuada a pré-reserva de nenhuma secção entre a origem e a interrupção das secções de PaPs; serão tratadas como secções feitas à medida.
- Ponto de partida de construção no meio: O C-OSS efetua a pré-reserva da secção mais longa das secções de PaPs solicitadas antes ou depois da interrupção. Nenhuma outra secção será pré-reservada; serão tratadas como secções feitas à medida.

Contudo, em cada um dos casos acima referidos, a capacidade de PaPs solicitada que passa a ser considerada feita à medida pode ser atribuída numa fase posterior, se o GI/OR puder fornecer a parte feita à medida solicitada. Em caso de atribuição, a parte de PaPs que passará a ser feita à medida mantém proteção total. Este tipo de pedido não influencia a aplicação da regra de prioridade.

3.4.15. Resultado da pré-reserva

O C-OSS fornece informação intercalar aos candidatos sobre o estado da respetiva candidatura até X-7.5.

Nos casos em que foi efetuada uma consulta, os candidatos relevantes serão informados sobre o resultado.

Nos casos em que não foi efetuada uma consulta, os candidatos com um valor de prioridade mais elevado (valor K) serão informados através de uma notificação intercalar sobre as decisões de pré-reserva a seu favor.

No caso de pedidos conflitantes com o valor mais baixo de prioridade, o C-OSS oferecerá um PaP alternativo, se existir. O candidato tem de aceitar ou rejeitar a alternativa oferecida no prazo de 5 dias consecutivos. Caso o candidato não responda ou rejeite a alternativa, o C-OSS deve reencaminhar o pedido original para o GI/OR relevante. Em X-7.5, o C-OSS informa os candidatos com um valor mais baixo de prioridade (valor K) que o seu pedido de canais foi reencaminhado para o GI/OR relevante para tratamento posterior, no âmbito do processo regular de construção do horário técnico anual, e que no dia X-5, o C-OSS apresentará, através do PCS, uma oferta preliminar de canais em nome do GI/OR relevante. Estas candidaturas são processadas pelo GI/OR relevante como candidaturas pontuais para o horário técnico anual e, por conseguinte, incluídas no processo nacional de construção do horário técnico anual.

3.4.16. Tratamento de PaPs não-solicitados

Existem duas formas de tratar PaPs não solicitados em X-7.5, baseadas na decisão do CG.

- A) Após a pré-reserva, todos os PaPs não solicitados são entregues ao GI/OR.
- B) O CG toma uma decisão em relação à capacidade a republicar após X-7.5. Esta decisão depende da “situação de reserva” no momento. Mais concretamente, pelo menos três dos seguintes critérios devem ser preenchidos pela seguinte ordem de importância:
 1. Deve existir capacidade suficiente para pedidos tardios, quando aplicável, e RC.
 2. Ter em conta a procura de canais internacionais para comboios de transporte de mercadorias colocada por outros meios que não o PCS.
 3. Ter em conta a necessidade de modificar a oferta de capacidade devido a possíveis alterações no planeamento de TCRs.



O Corredor Atlântico trata os PaPs não solicitados de acordo com a opção A) acima

3.4.17. Oferta preliminar

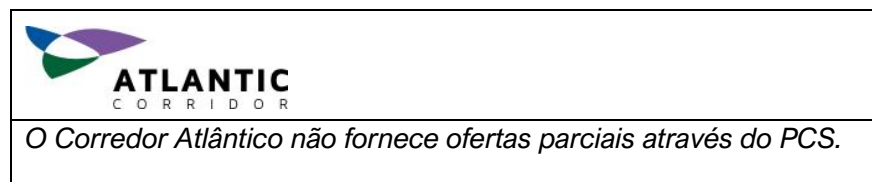
Após receber uma decisão de pré-reserva do C-OSS, o GI/ORs relevante irá elaborar as partes flexíveis dos pedidos:

- Secções feeder, outflow ou intermédias
- Secções reservadas previamente para as quais o horário publicado já não se encontra disponível devido a influências externas, como por exemplo, restrições temporárias de capacidade
- Em caso de alterações ao horário publicado solicitadas pelo candidato
- Caso exista uma oferta alternativa que foi rejeitada pelo candidato ou não está disponível

Se o GI/OR não puder criar uma oferta preliminar devido à inviabilidade das intenções expressas pelo candidato, o pedido será rejeitado pelo BU.

Os C-OSS serão informados sobre o progresso, especialmente sobre as partes dos pedidos que não puderem ser satisfeitas, tal como os conflitos e problemas na harmonização das ofertas de canais.

Dentro do prazo de apresentação do horário preliminar do RNE (X-5) o C-OSS, em nome do GI/OR relevante, comunica ao candidato, através do PCS, a oferta do horário preliminar para cada pedido tratado relacionado com PaPs pré-reservados, incluindo secções feeder e/ou outflow, feitas à medida e ofertas feitas à medida no caso de pedidos conflitantes.



3.4.18. Observações

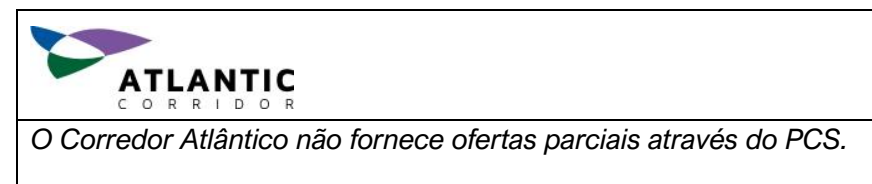
Os candidatos podem comentar a oferta do horário preliminar, no PCS, um mês a partir da data referida em 3.12. Estes comentários serão monitorizados pelo C-OSS. O C-OSS pode apoiar os candidatos nos seus comentários. Este procedimento só diz respeito às observações relacionadas com o pedido original de canais — enquanto as modificações aos pedidos originais de canais são tratadas como descrito em 3.7.1 (sem mais envolvimento do C-OSS).

3.4.19. Pós-tratamento

Com base nas observações acima referidas o GI/OR tem a oportunidade de analisar as ofertas entre X-4 e X-3.5. A oferta atualizada é fornecida pelo C-OSS, que – após uma verificação de consistência – submete a oferta final ao candidato no PCS.

3.4.20. Oferta final

Dentro do prazo de apresentação da oferta final (X-3.5) o C-OSS, em nome do GI/OR relevante, comunica aos candidatos através do PCS a oferta do horário final para cada pedido válido de PaPs incluindo secções feeder e/ou outflow, feitas à medida e ofertas feitas à medida no caso de pedidos conflitantes. Se, por motivos operacionais, a publicação através de ferramentas nacionais ainda for necessária (por exemplo, para elaborar documentos para maquinistas de comboios), o GI/OR deve garantir que não existem discrepâncias entre o PCS e a ferramenta nacional.



Os candidatos envolvidos têm de aceitar ou rejeitar no PCS a oferta final no prazo de 7 dias consecutivos.

- Aceitação > conduz à atribuição
- Rejeição > conduz à eliminação e encerramento do pedido
- Sem resposta > O C-OSS tentará ativamente obter uma resposta. Caso não exista nenhuma resposta da parte dos candidatos, o C-OSS terminará o processo (sem atribuição).

Se nem todos os candidatos concordarem com a oferta final, o pedido será considerado como não respondido.

3.5. Fase de pedidos tardios de canal

Os pedidos tardios de canal são pedidos de capacidade referentes ao horário técnico enviado ao C-OSS no período compreendido entre X-7.5 e X-2.



O Corredor não oferece a possibilidade de efetuar pedidos tardios de canal

3.5.1. Produto

A capacidade para pedidos tardios de canal pode ser oferecida da seguinte forma:

A) Tal como para os PaPs, ou canais especialmente construídos para pedidos tardios de canal ou PaPs que não foram usados no horário técnico anual.

B) Baseado em *slots* de capacidade. Os *slots* são apresentados para cada secção do corredor e é indicado o horário padrão de circulação. Estão disponíveis no PCS secções do corredor sem indicação de horário para encomendar capacidade para pedidos tardios de canal. O candidato pode indicar a sua hora de partida e/ou chegada, e o(s) canal(is) feeder e outflow, tal como um ponto de partida da construção. As indicações devem respeitar os horários de circulação indicados como padrão.

A capacidade para pedidos tardios de canal deve ser solicitada através do PCS, tal como para os PaPs, ou usando slots de capacidade no PCS.



O Corredor não oferece produtos de pedidos tardios de canal

3.5.2. Canais de múltiplos corredores

É possível que os pedidos de capacidade cubram mais do que um corredor, se existir oferta de capacidade. Consultar 3.4.4.

3.5.3. Pedidos tardios em secções sobrepostas

Consultar 3.4.5.



A descrição das ofertas comuns em secções com sobreposições de corredores, pode ser encontrada num mapa do CID

3.5.4. Tratamento dos pedidos

O C-OSS recebe e recolhe todos os pedidos de canal submetidos através do PCS.

3.5.5. Ferramenta principal para pedidos tardios de canal

Os candidatos que efetuem pedidos tardios de canal ao C-OSS devem usar o PCS. O PCS é utilizado para gerir todo o canal horário internacional: secção PaP, alimentador e/ou emissor e canal horário personalizado.

A matriz seguinte mostra, para cada etapa do processo, a ferramenta considerada como a principal ferramenta.

Etapa	Candidatura (X-7.5 até X-2)	Eliminação (X-8 até X-2)	Oferta (X-1)	Aceitação (até X-0.75)	Modificação	Alteração	Cancelamento
Ferramenta principal	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS



Os pedidos de canais horários tardios devem ser solicitados de acordo com as regras descritas nos Diretórios da Rede dos Gestores de Infraestrutura

3.5.6. Verificação das candidaturas

O C-OSS verifica todos os pedidos conforme descrito em 3.4.9.

3.5.7. Pré-reserva

O C-OSS coordena a oferta com os Gl/ORs relevantes ou outro C-OSS, se for necessário, utilizando a regra “o primeiro a chegar é o primeiro a ser servido”.

3.5.8. Elaboração de canais

Durante a fase de elaboração de canais, o Gl/OR preparará a oferta de canais tardios sob a coordenação do C-OSS.

3.5.9. Oferta de pedidos tardios

Os candidatos envolvidos têm de aceitar, solicitar adaptações ou rejeitar no PCS a oferta de canais tardios no prazo de 7 dias consecutivos. Quando despoletam a funcionalidade “solicitar adaptação”, os candidatos podem comentar a oferta de pedidos tardios. Estes comentários serão monitorizados pelo C-OSS. Este procedimento só diz respeito aos comentários relacionados com o pedido original de canais – enquanto as modificações aos pedidos originais de canais são tratadas como descrito em 3.7.1 (sem mais envolvimento do C-OSS).

- Aceitação > conduz à atribuição
- Solicitar adaptações > a oferta tardia pode ser devolvida à elaboração de canais sem comentários; O Gl/OR efetuará uma proposta alternativa; contudo, se não existirem alternativas, o candidato deverá preparar um novo pedido
- Rejeição > conduz à eliminação e encerramento do pedido
- Sem resposta > O C-OSS tentará ativamente obter uma resposta. Caso continue a não existir nenhuma resposta da parte dos candidatos, o C-OSS terminará o processo (sem atribuição)

Se nem todos os candidatos concordarem com a oferta final, o pedido será considerado como não respondido.

3.6 Fase de pedidos ad-hoc

3.6.1 Reserva de capacidade (RC)

Durante a fase de pedidos ad-hoc, o C-OSS oferece RC baseada em PaPs ou slots de capacidade para permitir responder adequada e rapidamente a tais pedidos:

- A. A RC baseada em PaPs consistirá num conjunto de secções ao longo do Corredor, de PaPs não solicitados e/ou PaPs construídos a partir da capacidade restante pelo Gl/OR após a atribuição da capacidade total para o horário técnico anual, tal como para a fase de pedidos tardios de canal.
- B. Caso seja oferecida RC baseada em slots de capacidade, os slots são apresentados para cada secção do corredor e é indicado o horário de circulação padrão. Entre X-3 e X-2 os Gl/ORs envolvidos determinam conjuntamente o total de RC para o horário técnico do ano seguinte. Os slots em questão não podem ser reduzidos pelos Gl/ORs durante os últimos três meses que antecedem o período real.

Estão disponíveis no PCS secções do corredor sem indicações de horário para encomendar slots de reserva de capacidade. O candidato pode indicar a sua hora de partida e/ou chegada, e o(s) canal(is) feeder e outflow, tal como um ponto de partida da construção. As indicações devem respeitar os horários padrão referidos, tanto quanto possível.


O Corredor Atlântico oferece RC através das opções A e B, de acordo com o produto oferecido em cada rede envolvida.

O C-OSS publica a RC no PCS em X-2 e e no sítio Web do Corredor, na seguinte ligação:



ATLANTIC
CORRIDOR

<https://www.atlantic-corridor.eu/library/public-documents/?cat=1244>

O GI pode modificar ou eliminar RC para um certo período em caso de indisponibilidade de capacidade por motivos de força maior. Os candidatos podem reservar RC através do C-OSS, 30 dias antes da data de circulação. Para efetuar pedidos ad-hoc com menos de 30 dias de antecedência da data de circulação, devem contactar diretamente o GI/OR.

3.6.2 Canais de múltiplos corredores

É possível que um pedido de capacidade cubra mais do que um corredor. Consultar 3.4.4.

3.6.3 Reserva de capacidade em secções sobrepostas

Consultar 3.4.5.



ATLANTIC
CORRIDOR

A descrição de ofertas comuns envolvendo secções sobrepostas deve ser apresentada num mapa no CID.

3.6.4 Canais feeder, outflow e feitos à medida

Consultar 3.4.6.

O conceito de RC aplicado aos PaPs no horário técnico anual aplica-se também nesta situação.

3.6.5 Tratamento dos pedidos

O C-OSS recebe e recolhe os pedidos de todos os canais para RC submetidos através do PCS até 30 dias antes da data de circulação.

Quando solicitado, o C-OSS pode apoiar os candidatos a criar pastas para evitar inconsistências e orientar as expectativas dos candidatos. O GI/OR pode prestar apoio aos candidatos efetuando uma verificação técnica das candidaturas.

3.6.6 Ferramenta principal para pedidos ad-hoc

Os candidatos que efetuem pedidos de RC ao C-OSS devem usar o PCS. O PCS é utilizado para gerir todo o percurso internacional: secção PaP, feeder / outflow e canal horário feito à medida. No âmbito do processo de construção, a ferramenta nacional pode fornecer informação suplementar ao candidato.

A matriz seguinte mostra, para cada etapa do processo, a ferramenta considerada como a principal ferramenta.

Etapa	Candidatura e atribuição (X-2 até X+12)	Eliminação	Oferta (10 dias consecutivos antes da circulação do comboio)	Resposta (dentro de 5 dias consecutivos após a oferta)	Modificação	Alteração	Cancelamento
Ferramenta principal	PCS	PCS	PCS	PCS	Ferramenta nacional / PCS	Ferramenta nacional / PCS	Ferramenta nacional / PCS



ATLANTIC
CORRIDOR

Sem especificidades

3.6.7 Verificação das candidaturas

O C-OSS verifica todos os pedidos conforme descrito em 3.4.9.

3.6.8 Pré-reserva

O C-OSS aplica a regra “o primeiro a chegar é o primeiro a ser servido”.

3.6.9 Elaboração de canais

Durante a fase de elaboração de canais, o GI/OR preparará a oferta de canais tardios sob a coordenação do C-OSS.

3.6.10. Oferta de pedidos ad-hoc

Os candidatos deverão receber a oferta pontual o mais tardar 10 dias consecutivos antes da circulação do comboio. Os candidatos envolvidos têm de aceitar, solicitar adaptações ou rejeitar no PCS a oferta pontual no prazo de 5 dias consecutivos. Quando despoletam a funcionalidade “solicitar adaptação”, os candidatos podem comentar a oferta de pedidos ad-hoc. Estes comentários serão monitorizados pelo C-OSS. Este procedimento só diz respeito aos comentários relacionados com o pedido original de canais – enquanto as modificações aos pedidos originais de canais são tratadas como descrito em 3.7.1 (sem mais envolvimento do C-OSS).

- Aceitação > conduz à atribuição
- Solicitar adaptações > a oferta pontual pode ser devolvida à elaboração de canais com comentários; O GI/OR efetuará uma proposta alternativa; contudo, se não existirem alternativas, o candidato deverá preparar um novo pedido
- Rejeição > conduz à eliminação e encerramento do pedido
- Sem resposta > O C-OSS tentará ativamente obter uma resposta. Caso continue a não existir nenhuma resposta da parte dos candidatos, o C-OSS terminará o processo (sem atribuição)

Se nem todos os candidatos concordarem com a oferta final, o pedido será considerado como não respondido.

3.7 Pedido de alterações pelo candidato

3.7.1 Alteração

O manual do setor para a comunicação entre Empresas Ferroviárias e Gestores de Infraestrutura (Manual Telemático do Setor EF/GI) é a Especificação da TAF-TSI - Regulamento (UE) N.º. 1305/2014. Nos termos do seu Anexo 12.2 UML - Modelo que representa os pedidos do horário técnico anual, o candidato não pode submeter pedidos de alteração para canais (inclusive PaPs) entre X-8 e X-5. A única opção neste período é a exclusão, ou seja eliminação, do pedido de canais.

3.7.2 Eliminação

Só é possível eliminar um pedido:

- Após submeter um pedido (até X-8) até à oferta final
- Antes da atribuição durante a fase de pedidos tardios de canais (quando aplicável) e da fase de pedidos ad-hoc.

A nova submissão da pasta eliminada será considerada como um pedido anual apenas até X-8.



As informações pormenorizadas sobre as tarifas de eliminação e prazos podem ser consultadas nos Diretórios da Rede dos GI envolvidos no Corredor ou no portal NCI

3.7.3 Transferência de capacidade

Uma vez efetuada a pré-reserva ou a atribuição de capacidade a um candidato, a mesma não será transferida pelo beneficiário para outro candidato. A utilização da capacidade por uma EF que realiza o negócio em representação de um candidato não-EF não é considerada uma transferência.

3.7.4 Cancelamento

O cancelamento consiste na fase entre a atribuição final e a circulação do comboio. O cancelamento pode envolver um, vários ou todos os dias de circulação e a uma, várias ou todas as secções do canal atribuído.


As informações pormenorizadas sobre as tarifas de cancelamento e prazos podem ser consultadas nos Diretórios da Rede dos GI envolvidos no Corredor ou no portal NCI

3.7.5 Canais não utilizados

Se o candidato ou a EF designada não utilizar o canal atribuído, o caso deve ser tratado de acordo o seguinte.


As informações pormenorizadas sobre as tarifas aplicáveis aos canais não utilizados podem ser consultadas nos Diretórios da Rede dos GI envolvidos no Corredor ou no portal NCI

3.8 Transporte excecional e de mercadorias perigosas

3.8.1 Transporte excecional

Os PaPs e a RC não incluem a possibilidade de gerir situações excecionais (por exemplo, cargas de grande dimensão). Os parâmetros dos PaPs e da RC oferecidos devem ser respeitados, inclusive os perfis publicados de transporte combinado.

Os pedidos para situações excecionais são reencaminhados pelo C-OSS diretamente para o GI/OR relevante para tratamento posterior.

3.8.2 Mercadorias perigosas

As mercadorias perigosas podem ser carregadas em comboios usando os PaPs ou RC, desde que sejam respeitadas simultaneamente as regras internacionais e nacionais referentes à deslocação de matérias perigosas (por exemplo, de acordo com o RID – Regulamento que rege o transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas).

Quando se efetua um pedido de canal, as matérias perigosas devem ser declaradas a todos os GIs/ORs envolvidos.

3.9 Serviços relacionados com os caminhos de ferro

Os serviços relacionados com os caminhos de ferro são serviços específicos, e a atribuição dos mesmos rege-se por regras nacionais e, em certa medida, por outros prazos diferentes dos estipulados no processo de atribuição de canais. Por conseguinte, o pedido deve ser enviado diretamente para o GI/OR relevante.

Se forem dirigidas questões sobre serviços relacionados com caminhos de ferro ao C-OSS, este contactará o GI/OR relevante, que dará uma resposta dentro de um período razoável.

3.10 Contratação e faturação

Os contratos de acesso à rede são celebrados entre o GI/OR e o candidato, fundamentados em condições nacionais de acesso à rede.

O C-OSS não emite qualquer fatura referente à utilização dos canais atribuídos. Todos os custos (encargos de utilização de um canal, taxas de administração, etc.) são faturados pelo GI/OR relevante.

Atualmente, existem diferenças entre os vários países no que respeita à faturação da tarifa de utilização do canal horário. Nalguns países, se estiver envolvido um Candidato que não seja Empresa Ferroviária, é este que recebe a fatura, ao passo que noutros países, a fatura é emitida à Empresa Ferroviária que utilizou o canal horário.


As informações pormenorizadas sobre quem deve pagar a tarifa quando um candidato que não seja Empresa Ferroviária solicita o canal horário, podem ser consultadas nos Diretórios da Rede dos GI envolvidos no Corredor ou no portal NCI

3.11 Procedimento de recurso

Nos termos do Artigo 20 do Regulamento, caso existam reclamações sobre a atribuição de PaPs (por exemplo, devido a uma decisão fundamentada nas regras de prioridade de atribuição), os candidatos podem dirigir-se à Entidade Reguladora (ER) relevante, conforme descrito no Acordo de Cooperação celebrado entre as ER ao longo do Corredor.


O Acordo de Cooperação pode ser consultado em: https://www.autorite-transport.fr/

3.12 Tabela de prazos

Data / Prazo	Data no Sistema-X	Descrição das atividades
13 de janeiro de 2025	X-11	Publicação do catálogo de PaPs
13 de janeiro de 2025 – 27 de janeiro de 2025	X-11– X-10.5	Fase de correção (correções de erros em PaPs publicados)
14 de abril de 2025	X-8	Último dia para solicitar um PaP

Data / Prazo	Data no Sistema-X	Descrição das atividades
21 de abril de 2025		Último dia para informar os candidatos sobre a oferta alternativa de PaPs
28 de abril de 2025	X-7.5	Último dia para o C-OSS para enviar a informação de pré-reserva de PaPs aos candidatos
7 de julho de 2025	X-5	Publicação do horário preliminar
8 de julho de 2025 – 8 de agosto de 2025	X-5– X-4	Observações e comentários dos candidatos
29 de abril de 2025 – 13 de outubro de 2025	X-7.5– X-2	Fase de candidaturas para pedidos tardios de canal através do C-OSS
26 de agosto de 2025 – 06 de novembro de 2025	X-3.5– X-1	Fase de atribuição de pedidos tardios de canal
25 de agosto de 2025	X-3.5	Publicação da oferta final
1 de setembro de 2025	X-3	Aceitação da oferta final
13 de outubro de 2025	X-2	Publicação de RC
14 de dezembro de 2025	X	Alteração de horário
14 de outubro de 2025 – 12 de dezembro de 2026	X-2 - X+12	Fase de candidatura e atribuição de RC

ANEXO 5.2 Regras de Determinação das Tarifas do Pacote Mínimo de Acesso

1. Princípios regulamentares

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

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

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

2. Princípios gerais de cálculo das tarifas

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

As tarifas para 2026 resultam da atualização do referencial de custos para a determinação do CUD, correspondente à média dos valores reais dos exercícios encerrados de 2019 a 2023.

Para a tarifa de utilização de infraestrutura acresce ainda o fator de implementação aplicável aos segmentos de mercadorias e marchas.

3. Fórmula de cálculo das tarifas

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

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

Sendo:

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

i – Linha de Exploração

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

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

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

3.1. Tarifa base

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

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

Ti – Tarifa do troço i

CUD – Custo Unitário Direto

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

C_{2i} – Componente Procura da Linha

C_3 – Componente Horário do Comboio

C_4 – Componente Segmento de Mercado

F – Fator de Implementação

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

Atendendo ao cálculo com base nos custos reais e na capacidade utilizada dos cinco últimos exercícios encerrados (2019 a 2023), com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD médio a considerar é igual a 2,42 €/CK.

A componente – Utilização das infraestruturas de catenária e plataformas (P_1) – traduz a diferenciação de alocação dos custos aos CK efetuados por comboios com ou sem tração elétrica, utilizando ou não as plataformas das estações. Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio:

P_1	DIFERENCIAÇÃO
Tração Elétrica com utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas
Tração Elétrica sem utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização de plataformas
Tração Diesel com utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária

P_1	DIFERENCIAÇÃO
Tração Diesel sem utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas

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

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

A componente – Horário do Comboio (C_3) – está alinhada com o quadro de prioridades apresentado no presente Diretório da Rede, Ponto 4.6. Para efeitos de tarifação, o horário de contabilização é o horário programado de partida.

HORÁRIO DE PARTIDA DO COMBOIO	DIAS DE SEMANA	SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS OFICIAIS
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00 – 20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

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

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFAÇÃO
Regional	Os comboios regionais constituem todos os serviços regulares de passageiros. Não serão considerados comboios regionais, os comboios que cumpram as características enunciadas para os seguintes tipos de serviço: • Urbanos e suburbanos, • Longo Curso Normal, • Longo Curso Alta Qualidade
Urbano	Os comboios urbanos constituem todos os serviços regulares que servem fluxos pendulares de passageiros em centros urbanos e destes de/para os respetivos subúrbios.

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFAÇÃO
	Adicionalmente, os comboios urbanos cumprem trajetos até 80 km com uma distância média entre paragens de até 10 km, exclusive. A distância média entre paragens avalia o número de km percorridos em média entre paragens para um dado comboio e trajeto.
Longo Curso Normal	Os comboios longo curso normal são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado.
Longo Curso Alta Qualidade	Os comboios longo curso de alta qualidade são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado. Adicionalmente, os comboios longo curso de alta qualidade cumprem trajetos com distâncias superiores a 300 km e com distâncias médias entre paragens superiores a 30 km.
Internacional	Os comboios de passageiros de serviço regular que atravessem pelo menos uma fronteira e circulem além da primeira estação da rede vizinha.
Especial	Os comboios especiais são serviços de passageiros que pretendem dar resposta à solicitação de capacidade adicional para eventos ou associada a serviços de cariz turístico. A requisição de serviços desta natureza pode ser efetuada por agente externo à Empresa Ferroviária ou pela própria Empresa Ferroviária.
Mercadorias	Os comboios dedicados ao transporte de mercadorias.
Marchas	Os comboios que circulam vazios, isto é, sem um objetivo comercial, por exemplo para efeitos de formação.

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

COMPONENTES DA TARIFA		PARÂMETROS DE AFETAÇÃO	VALOR DO PARÂMETRO
Custo Unitário Direto	CUD	Valor único	2,41
Utilização infraestruturas catenária e plataformas	P ₁	Tração Elétrica com Plataformas	1,0184
		Tração Elétrica sem Plataformas	1,0112
		Tração Diesel com Plataformas	0,9173
		Tração Diesel sem Plataformas	0,9101
Procura da Linha	C _{2i}	Linhas Tipo A	1,00
		Linhas Tipo B	0,90
		Linhas Tipo C	0,85
Horário do Comboio	C ₃	Horário Peak	1,00
		Horário Regular	1,00
		Horário Low	0,85
Segmento de Mercado*	C ₄	Marchas	1,00
		Mercadorias	1,00

COMPONENTES DA TARIFA		PARÂMETROS DE AFETAÇÃO	VALOR DO PARÂMETRO
		Urbanos	1,25
		Regional	1,00
		Longo Curso Normal	1,25
		Longo Curso Alta Qualidade	1,30
		Internacional	1,00
		Especial	1,25
Fator de Implementação	F	Aplicável ao segmento de mercado mercadorias e marchas	Tabela abaixo

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

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

O Fator de Implementação é aplicado sobre o valor final da tarifa e apenas aos segmentos mercadorias e marchas, por serem aqueles onde a reformulação do tarifário em 2020 implicou maiores alterações, pretendendo-se continuar a introduzi-lo de forma progressiva, conforme apresentado no seguinte quadro.

A tabela abaixo apresenta o fator de implementação definido para o período de 2020-2029:

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

3.2. Modelo de Regulação

Há ainda a considerar o novo modelo de regulação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com aplicação à atualização tarifária no primeiro período regulatório, o qual vigora entre 2025 e 2028.

A metodologia definida é a seguinte:

Cálculo do CUD

- Anualmente é calculado o Custo Unitário Direto real (CUD real) segundo a metodologia aprovada, com fundamento na aplicação das regras do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015, e nos princípios definidos nos artigos 31.º e 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.
- No ano N, para aplicação no cálculo das tarifas do Diretório de Rede do ano (N+2) é apurado o CUD médio (N+2) resultante da média dos CUD reais dos anos N-1 a N-5, tal que:

$$CUD_{médio}(N+2) = \sum_{i=-1}^{-5} CUD(Ni) / 5$$

- No ano N é calculada a variação entre o CUD médio, calculado para vigorar no ano N+2 e o CUD médio para vigorar no ano N+1:

$$\Delta CUD_{médio}(N+2) = CUD_{médio}(N+2) - CUD_{médio}(N+1)$$

- Se a variação for positiva, esta é multiplicada pelo fator de eficiência (FE). Se a variação for negativa não há lugar à aplicação do FE.
- Para efeitos do cálculo do CUD eficiente no ano N+2 utiliza-se a fórmula:

$$CUD_{eficiente}(N+2) = CUD_{médio}(N+1) + \Delta CUD_{médio}(N+2) \times FE(N+2)$$

Cálculo do Fator de Eficiência

- Anualmente deve ser calculado um fator de eficiência (FE) que tem como racional de aplicação, efetuar um desconto nas tarifas de utilização da infraestrutura, devido aos sobrecustos ocorridos pela manutenção em serviço de ativos que têm a sua vida útil esgotada, dentro do conjunto de ativos *Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via*.

No ano N e com dados disponíveis do ano anterior N-1, calculam-se os gastos ocorridos, com todos os ativos do conjunto *Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via*, incluindo os com a vida útil esgotada, os com vida útil remanescente até 5 anos e ainda os com vida útil remanescente superior a 5 anos:

$$\begin{aligned} \text{Gastos}_{\text{totais}}(N-1) &= (\text{Gastos}_{\text{vida útil} < 0} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} < 5} \\ &+ \text{Gastos}_{\text{vida útil} > 5})(N-1) \end{aligned}$$

- Nos ativos com a vida útil esgotada é calculado o valor eficiente, descontando nos gastos os sobrecustos ocorridos. Os gastos totais eficientes são a soma de todas as parcelas:

$$\begin{aligned} \text{Gastos}_{\text{totais eficientes}}(N-1) &= ((\text{Gastos}_{\text{vida útil} < 0} - \text{Sobrecusto}) \\ &+ \text{Gastos}_{\text{vida útil} < 5} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} > 5})(N-1) \end{aligned}$$

- O fator de eficiência FE a aplicar na ponderação do CUD do ano N+2 é o ratio entre os gastos eficientes e os gastos totais no ano N-1:

$$\text{Fator de Eficiência}(N+2) = \text{Gastos}_{\text{totais eficientes}}(N-1) / \text{Gastos}_{\text{totais}}(N-1)$$

Considerando a metodologia descrita, para 2026 temos:

$$CUD_{\text{médio 2026}} = 2,42 \text{ €/CK e } CUD_{\text{2025}} = 2,30 \text{ €/CK}$$

$$FE_{2026} = 93\% \text{ (com referência a dados de 2024, disponibilizados em 2025)}$$

$$\Delta CUD_{\text{médio 2026}} = CUD_{\text{médio 2026}} - CUD_{\text{médio 2025}} = 0,12 \text{ €/CK}$$

$$CUD_{\text{eficiente 2026}} = CUD_{\text{médio 2025}} + \Delta CUD_{\text{médio 2026}} \times FE_{2026} = 2,41 \text{ €/CK}$$

A tabela das tarifas resultantes do modelo tarifário, conjugado com o efeito do fator de implementação e da aplicação do novo modelo de regulação para o primeiro período regulatório ($CUD_{\text{eficiente 2026}} = 2,41 \text{ €/CK}$), é a que se apresenta de seguida.

HORÁRIO	LINHAS	PASSAGEIROS												MERCADORIAS		MARCHAS	
		URBANOS		REGIONAL		LONGO CURSO NORMAL		LONGO CURSO ALTA QUALIDADE		INTERNACIONAL		ESPECIAL					
		E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
PEAK	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	2,15	1,94	2,15	1,94
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,94	1,75	1,94	1,75
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,83	1,65	1,83	1,65
REGULAR	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	2,15	1,94	2,15	1,94
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,94	1,75	1,94	1,75
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,83	1,65	1,83	1,65
LOW	A	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,83	1,65	1,83	1,65
	B	2,34	2,11	1,88	1,69	2,34	2,11	2,44	2,20	1,88	1,69	2,34	2,11	1,65	1,48	1,65	1,48
	C	2,21	1,99	1,77	1,60	2,21	1,99	2,30	2,07	1,77	1,60	2,21	1,99	1,56	1,40	1,56	1,40

3.3. Medida de apoio ao segmento de Mercadorias

Adicionalmente, igualmente para vigorar no período entre 2025 e 2028, foi aprovada a seguinte medida de apoio ao segmento de transporte de Mercadorias:

- A variação das tarifas de 2025, face às aplicadas em 2024, não devem exercer um aumento de 2,4%, correspondente à estimativa da inflação prevista no cenário macroeconómico do Governo para 2025;
- A variação das tarifas entre 2026 e 2028 será efetuada a uma taxa de crescimento anual constante (CAGR – *Compound Annual Growth Rate*), correspondente a +12,33%/ano.

Assim, o tarifário efetivo a aplicar no período de vigência do Horário Técnico de 2026, que integra o modelo tarifário base, o novo modelo de regulação e a medida de apoio descrita para o segmento de mercadorias e marchas (variação máxima de +12,33% face a 2025), é o correspondente à tabela publicada no [Ponto 5.3](#), e que também aqui se apresenta.

HORÁRIO	LINHAS	PASSAGEIROS												MERCADORIAS		MARCHAS	
		URBANOS		REGIONAL		LONGO CURSO NORMAL		LONGO CURSO ALTA QUALIDADE		INTERNACIONAL		ESPECIAL					
		E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
PEAK	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	1,83	1,62	1,83	1,62
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,64	1,46	1,64	1,46
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
REGULAR	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	1,83	1,62	1,83	1,62
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,64	1,46	1,64	1,46
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
LOW	A	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
	B	2,34	2,11	1,88	1,69	2,34	2,11	2,44	2,20	1,88	1,69	2,34	2,11	1,42	1,24	1,42	1,24
	C	2,21	1,99	1,77	1,60	2,21	1,99	2,30	2,07	1,77	1,60	2,21	1,99	1,31	1,16	1,31	1,16

4. Custos diretamente imputáveis

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

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

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à utilização de vias, agulhas e entroncamentos, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades destinadas a garantir a gestão e supervisão da via e das obras de arte: a manutenção e conservação da via, nesta se compreendendo a plena via, os aparelhos de mudança de via e os muros de suporte; a manutenção e conservação das obras de arte, nestas se compreendendo as pontes, os túneis e os aquedutos.

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

Relativamente aos custos diretamente imputáveis à prestação de informações às Empresas Ferroviárias, incluem-se os referentes às informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a

capacidade foi concedida, com exclusão das relativas ao comando e controlo da circulação e das informações de natureza comercial, fornecidas, respetivamente, às Empresas Ferroviárias e aos passageiros nas estações.

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

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

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

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

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

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

ANEXO 5.4.1 Metodologia da Repartição de Consumos de Energia para Tração

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

CP	Comboios de Portugal
CS	Consumo específico
CPID	Código de identificação de cada contador certificado
DCFE	Dados Compilados para Faturação Energética
EF	Empresa Ferroviária Nacional ou Internacional
ETI	Especificações Técnicas de Interoperabilidade
EVN	<i>European Vehicle Number</i>
FME	Função de medição da energia
IFTE	Instalações Fixas de Tração Elétrica
IP	Infraestruturas de Portugal
ORDF	Operador de Rede de Distribuição Fechada
RFN	Rede Ferroviária Nacional
SME	Sistema de Medição de Energia
SMEC	Sistema de Medição de Energia Conforme a ETI-ENE e norma EN 50463
SGD	Sistema de Gestão de Dados
SRD	Sistema de Recolha de Dados Energéticos em Terra
SST	Subestação de Tração
TAF	<i>Telematic Application for Freight</i>
TAP	<i>Telematic Application for Passengers</i>

TCE Titular do Contrato de Energia

TPA Third Party Access

VTE Veículo ferroviário de Tração Elétrica

WGS 84 *World Geodetic System 1984*

1. Âmbito e regras gerais

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

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

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

Decorrente da obrigação legislativa comunitária, que consta do Artº 1º, nº 3 do Regulamento de Execução (EU) n.º 2018/868, que altera o Regulamento (EU) n.º 1301/2014 relativo às Especificações Técnicas de Interoperabilidade para o Subsistema Energia (ETI ENE), os Estados-membros da União terão de assegurar que é implementado um sistema de liquidação apto a receber os dados do SRD e a aceitá-los para fins de faturação, além de assegurar a implementação de um sistema de recolha de dados energéticos em terra (SRD) capaz de efetuar transferências de dados de faturação energética (ponto 7.1 da ETI ENE).

2. Implementação de novas ferramentas e metodologias para a repartição da Energia para Tração

Em conformidade com as referidas obrigações e requisitos das Especificações Técnicas de Interoperabilidade, a partir de 2025 a IP iniciou a implementação de um novo sistema (plataforma de liquidação Erex) para recolha, tratamento

e repartição dos consumos de energia para tração de forma mais expedita, justa e transparente.

Esta plataforma, desenvolvida pela parceria de Gestores da Infraestruturas Europeus Eress, encontra-se atualmente em utilização nas 10 redes ferroviárias dos membros da associação. A plataforma de liquidação Erex tem vários anos de utilização em produção, apresentando elevado nível de maturidade e resultados comprovados.

Com esta plataforma a IP passará a realizar a repartição da energia para tração para toda a RFN, tendo por base o tráfego realizado e os DCFE disponibilizados pelos sistemas de medição de energia a bordo (ou na ausência destes através de consumos específicos (CS). Será possível segregar os consumos de energia por cada comboio realizado.

O desenvolvimento e implementação destas ferramentas e metodologias será acompanhada pela revisão e atualização das disposições técnicas e comerciais definidas em Diretório da Rede.

No ponto 11 do presente anexo apresenta-se uma descrição sumária das alterações a implementar.

Entre os anos 2025 e 2026 as novas ferramentas e metodologias vão operar em simultâneo com a metodologia atualmente utilizada (descrita nos pontos 3 a 10 do presente anexo). É expectável que em 2027 existam condições para que o apuramento e alocação de consumos seja feita integralmente através destas novas ferramentas e metodologias.

Paralelamente estão a ser desenvolvidas as diligências e trabalho com os Operadores e Reguladores do Setor Elétrico para permitir a futura implementação do *Third Party Access*, que possibilitará às EF a operar na RFN a opção de aquisição de energia para tração de forma autónoma e direta no mercado da energia. Para esse efeito a IP terá de constituir-se como Operador de Rede de Distribuição Fechada (ORDF).

Para potenciar custos de energia de tração tendencialmente mais baixos e maior equidade no acesso à energia, encontra-se em curso a reflexão com vista à evolução para um processo de aquisição de energia para tração integrado centralizado na IP com o envolvimento de todas as Empresas Ferroviárias e da AMT na definição das estratégias de contratação da energia.

A IP encontra-se também a desenvolver um projeto piloto para instalação de um parque solar fotovoltaico destinado à rede de tração, prevendo-se a sua colocação em serviço até ao final de 2026. Pretende-se com este projeto, e outros futuros, potenciar custos de energia para tração mais baixos, aumentar a resiliência às flutuações de preço nos mercados de energia e contribuir para as metas de incorporação de energias a partir de fontes renováveis. Os benefícios da autoprodução de energia serão refletidos no modelo de apuramento dos custos de energia.

3. Indemnizações por falha de fornecimento de energia

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

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

3.2. Da responsabilidade de Empresas Ferroviárias

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

3.3. Da responsabilidade do fornecedor ou distribuidor de energia

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

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

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

SUBESTAÇÃO DE TRAÇÃO	TITULAR DO CONTRATO
Vila Fria	IP
Irivo	IP
Fatela	IP
Ródão	IP
Fogueteiro	IP
Monte Novo - Palma	IP
Ermidas do Sado	IP
Santiago do Cacém	IP
Luzianes	IP
Tunes	IP
Alandroal (em construção com entrada prevista para 2025)	IP
Runa (em projeto com entrada prevista para 2027)	IP
Sete Rios (em construção com entrada prevista para 2026)	IP
Olhão (em projeto com entrada prevista para 2027)	IP
Travagem	CP
Salreu	CP
Alfarelos	CP
Litém	CP
Entroncamento	CP
Sobral	CP
Gouveia	CP
Mortágua	CP
Abrantes	CP
Vila Franca de Xira	CP
Amadora	CP

SUBESTAÇÃO DE TRAÇÃO	TITULAR DO CONTRATO
Quinta Grande	Medway
Pegões	CP
Cais do Sodré	CP
Belém	CP
Cruz Quebrada	CP
Paço de Arcos	CP
Carcavelos	CP
São Pedro	CP

5. Aquisição de energia elétrica para tração

5.1. Aquisição à IP

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

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

5.2. Aquisição a terceiros

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

Quando não for possível obter acordo entre todas as EF, a titularidade do contrato em discussão será atribuída à IP.

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

6. Acesso à infraestrutura elétrica

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

7. Serviços administrativos

7.1. Tipologia de serviços administrativos

Existem dois níveis de serviços administrativos, decorrentes da utilização de cada SST:

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

A IP disponibilizará às EF:

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

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

TIPO DE SERVIÇO	SUBESTAÇÕES
Serviço Simples	Vila Fria ⁽¹⁾ ; Irivo; Fatela; Ródão; Monte Novo-Palma; Ermidas do Sado; Santiago do Cacém; Luzianes; Tunes, Alandroal, Runa e Olhão.
Serviço Complexo	Vila Franca de Xira ⁽²⁾ ; Amadora ⁽²⁾ ; Fogueteiro, Sete Rios.

⁽¹⁾ SST a integrar a chave de repartição de consumos

⁽²⁾ Prevê-se que as SST de Vila Franca de Xira e Amadora transitem para serviço simples com a entrada em exploração da subestação de Sete Rios

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

7.2. Tarifas dos serviços administrativos

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

Serviço Simples – 166,64 € por SST e por EF;

Serviço Complexo – 499,92 € euros por SST e por EF;

Aos valores apurados acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

8. Contadores e fornecimento de dados

8.1. Características dos contadores

A instalação de SMEC é obrigatória para os veículos novos, adaptados ou renovados, de acordo com o ponto 4 do artigo 3º do regulamento da Comissão Europeia UE n.º 1302/2014, de 18 de novembro de 2014, relativo à ETI para o subsistema «material circulante - locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia. As características e especificações a respeitar por estes sistemas são as indicadas na norma EN 50463:2017 – Energy measurement on board trains, incluindo:

- a) Função de Medição da Energia (FME);
- b) Sistema de Gestão de Dados (SGD);
- c) Função de localização;
- d) Relógio interno;
- e) Sistema de comunicação.

8.2. Comunicação de dados

8.2.1. Material motor equipado com SMEC

As EF deverão comunicar à IP, até ao terceiro dia útil de cada mês, relativamente ao mês precedente, o registo mensal dos dados dos comboios realizados. Esses dados devem cumprir com o especificado na norma EN 50463:2017, e serem enviados conforme o período de integração de referência, incluindo:

- a) Data e hora gerados por um relógio interno, com a estrutura de ano, mês, dia, hora, minuto e segundo. A resolução deve ser 1s;
- b) Dados energéticos: Devem ser subdivididos em energia ativa consumida e gerada (Wh) e energia reativa consumida e gerada (VARh), podendo serem enviados nos seguintes formatos:
 - Valores totais de energia;
 - Variações da energia entre cada envio de dados;
 - Ambos.
- c) Posição geográfica do VTE expressa em latitude e longitude, de acordo com o sistema de referência geodésico WGS 84;
- d) Código de identificação de cada contador certificado (CPID);
- e) Códigos de qualidade (Quality Code). Os códigos são gerados conforme a confiança na certeza dos dados energéticos, geográficos e temporais apurados;
- f) Código do sistema de tração (Traction System Code). É atribuído um código relativo à natureza do sistema de eletrificação onde a unidade motora circula.

8.2.2. Material motor não equipado com SMEC

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

- a) Dados energéticos:
 - Relativamente às unidades motoras não equipadas com contadores, o consumo específico estimado;
 - Relativamente às unidades motoras equipadas com contadores totalizadores de energia e distância, o consumo mensal e a distância percorrida;
 - Relativamente às unidades motoras equipadas com contadores parciais de energia e distância, os consumos parciais e distância percorrida por período de integração;
- b) Para a separação de consumos por SST:
 - Lista mensal de todos os comboios realizados em formato csv, constituída pelos seguintes dados:
 - Número de comboio;
 - Data;

- Identificação do(s) número(s) EVN da(s) unidade(s) de tração elétrica utilizada(s);
 - Caso seja alterada a tração durante a marcha, a dependência de alteração e a nova tração utilizada.
- Para comboios de mercadorias a tonelada x km bruta rebocada (TKBR);
 - Caso seja alterada a carga durante a marcha, a dependência de alteração e a nova carga rebocada.

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

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

8.2.3. Comunicação de dados provenientes de um SRD

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

- a) Os dados enviados com periodicidade mensal para o *webserver* (endereço a indicar pela IP)
- b) O formato dos ficheiros deve ser csv.

8.2.4. Exclusões

Nas SST em que a IP não seja TCE e exista acordo de repartição de consumos entre as EF, pode ser dispensada a disponibilização da informação indicada no ponto 8.2.2 à IP. Nestas situações é da responsabilidade do TCE a recolha e tratamento dos referidos dados.

9. Processo de Repartição de Consumos

9.1. Subestações com utilização por uma única EF.

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

9.2. Subestações com utilização por várias Empresas Ferroviárias

9.2.1. Método Completo

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

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

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

9.2.2. Método Simplificado

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

Os restantes TCE procederão de igual forma.

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

10. Pagamento

10.1. Pagamento dos serviços administrativos

A prestação de serviços administrativos é assegurada mediante pagamento à IP dos valores mensais definidos no ponto 7.2.

10.2. Pagamento dos consumos de energia elétrica para tração

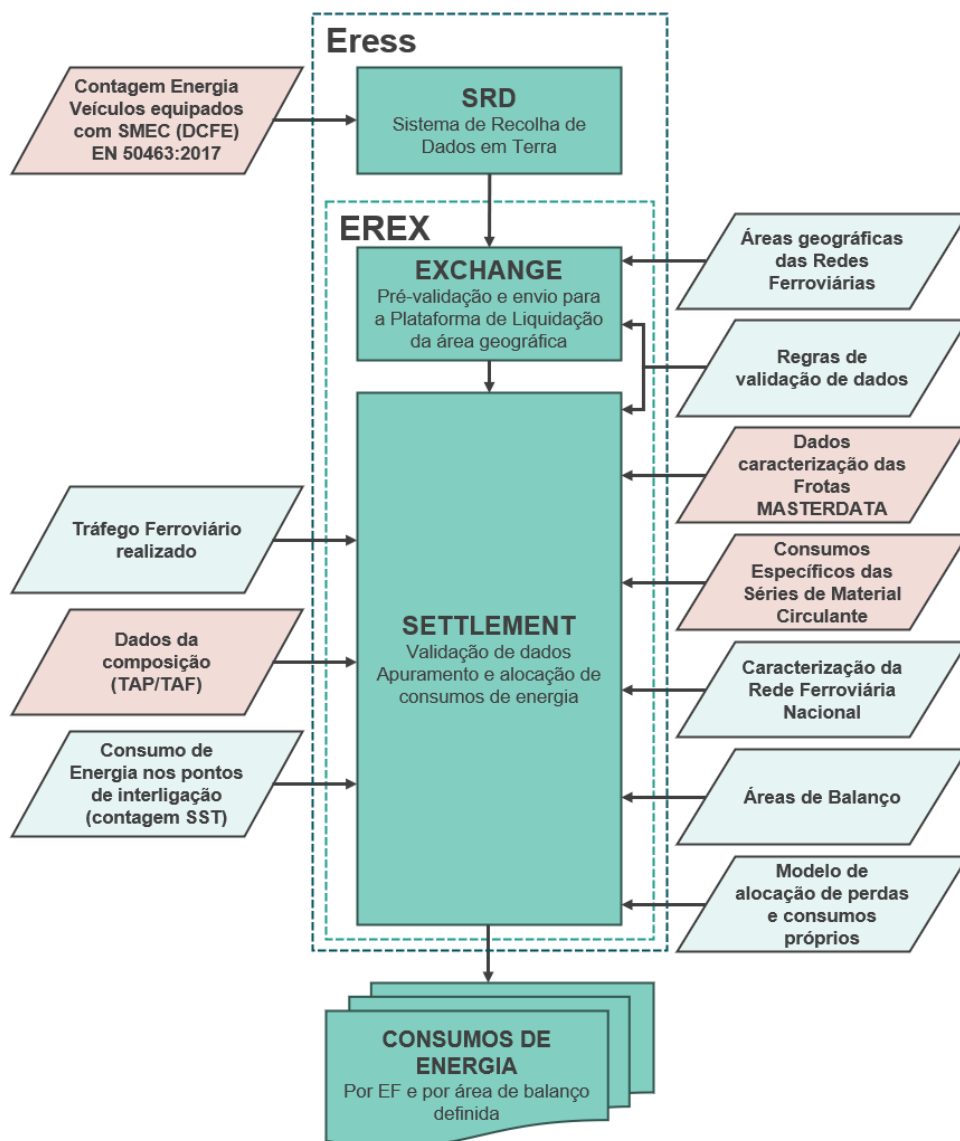
A IP faturará os valores da energia elétrica para tração consumida em cada mês por cada EF, de acordo com o processo de repartição descrito neste Anexo.

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

11. Nova metodologia de apuramento e alocação de consumos e custos de energia

11.1. Fluxo de apuramento e alocação de consumos

O apuramento e alocação de consumos de energia ativa será feito conforme o seguinte diagrama. A descrição do fluxo é efetuada nos capítulos seguintes.



11.2. Contagens de energia e SMEC

A plataforma de liquidação Erex está preparada para operar com dados de energia provenientes de SME conformes com a ETI LOC&PAS e EN 50463:2017 (SMEC) e com SME antigos não conformes com a ETI.

Para os VTE equipados com SMEC os DCFE serão usados para o apuramento, alocação e faturação de energia. Para este efeito os dados devem ser enviados de acordo com as disposições da EN50453:2017 a cada 4 horas para um SRD conforme disposições da IRS90930. Deve ser feito ainda um envio antes de cada desligamento intencional da unidade motora.

Os SMEC devem ser alvo de recalibração de acordo com o período especificado pelo fabricante do SMEC.

Para os restantes SME a alocação e faturação de energia é efetuada por defeito com base em consumos específicos determinados conforme ponto 11.4.3.

11.3. Sistema de Recolha de Dados Energéticos em Terra (SRD)

A IP disponibiliza, através da Eress, um SRD de acordo com as especificações da ETI ENE, EN50463:2017 e IRS90930 para recolha, armazenamento e comunicação de dados para o sistema de liquidação do país onde a marcha ocorreu.

A utilização deste SRD tem um custo de ativação único por SMEC registado.

Em alternativa, a EF pode optar pela utilização de um SRD próprio, no entanto, este deve cumprir com a especificações descritas acima. Este SRD deverá comunicar com plataforma de liquidação Erex.

11.4. Erex – Plataforma de liquidação

11.4.1. Receção, validação e acesso de dados

A Erex é uma plataforma de acesso web que permite efetuar o apuramento e alocação de consumos de energia para cada comboio realizado.

Após a receção dos DCFE pelo SRD, os dados são sujeitos a uma verificação geográfica e a um reencaminhamento dos mesmos para o Estado membro onde o consumo ocorreu (módulo *Exchange*). Caso o consumo seja de comboio internacional os dados são repartidos por país de acordo com a

porção de consumo devido a cada parte conforme as especificações da IRS90930.

Os DCFE são ainda sujeitos a uma verificação e caso seja necessário, será realizada a sua adaptação (e.g. verificação dos dados de georreferenciação e atualização de código qualidade em conformidade).

Em caso de falha na validação dos DCFE ou na ausência de DCFE (por falha de comunicações ou SME não conforme com a ETI), passam a ser usados os consumos específicos para estimativa do consumo realizado.

O apuramento da energia ativa consumida é feito por comboio realizado, que é composto por um conjunto de VTE, devidamente identificados pelo seu EVN, e outros veículos rebocados. Esta energia apurada é posteriormente agregada por EF e por área de balanço (módulo *Settlement*).

Cada EF terá um acesso único e independente à plataforma onde poderá aceder aos consumos e contagens dos comboios e veículos da sua frota. Não é possível uma EF aceder a dados das frotas de outras EF. Cada utilizador poderá ainda fazer a verificação das regras e parâmetros envolvidos no processo de repartição dos consumos e criar exportações de relatórios automáticos.

11.4.2. Dados de caracterização das Frotas – Masterdata

Para uma correta identificação dos consumos de um VTE e para a sua introdução na plataforma devem ser disponibilizados à IP antes da circulação de qualquer nova VTE as seguintes informações:

- Código País;
- *Vehicle Keeper Marking* (VKM);
- *European Vehicle Number* (EVN);
- Data de início de validade da informação do VTE;
- Identificador do ponto de consumo (CPID), de acordo com a EN 50463:2017;
- Identificador do SMEC numa composição (EMSID);
- Data de início de validade do SMEC;
- Tipo de SMEC (EMSTp);
- Potência Máxima da unidade;
- Velocidade Máxima da unidade.

Estes dados devem ser enviados para cada VTE via e-mail (a indicar pela IP) em formato .csv (conforme estrutura tipo e regras a disponibilizar pela IP) antes da primeira circulação do VTE na RFN.

Caso algum dos parâmetros referidos acima seja alterado, seja no VTE ou no SMEC, deve proceder-se ao envio desta informação à IP antes do primeiro comboio alterado realizar a sua marcha.

11.4.3. Consumos Específicos e Consumos Estimados

Os consumos específicos são utilizados para determinar as estimativas de consumos de energia. As estimativas de consumos são utilizadas na validação dos DCFE recebidos, conforme descrito no ponto 11.4.9.

Os consumos estimados são usados para efeitos de liquidação nas seguintes situações:

- VTE equipados com SMEC:
 - quando há falha de envio/receção dos DCFE ou na validação dos DCFE;
 - no caso de existirem deficiências na qualidade dos DCFE recebidos;
- VTE não equipados com SMEC:
 - Por defeito.

Para todos os VTE será necessário estipular um consumo específico (*CS*). O consumo específico é determinado para uma série de material circulante, aplicando-se a todos os VTE que compõem essa série.

Os consumos específicos devem ser atualizados anualmente, tendo por base os consumos e os quilómetros percorridos registados nos SME num período de 12 meses (o registo mais recente terá de ser do ano da atualização).

Para os VTE não equipados com SMEC, é da responsabilidade da EF a disponibilização de uma listagem à IP para cada VTE até ao dia 30 de novembro de cada ano, com a seguinte informação em formato editável (XLS ou CSV):

- EVN (*European Vehicle Number*)
- Estado do contador (operacional/inoperacional/inexistente)

- Data da leitura dos registos
- Leitura da contagem de consumida (E_t^+ em kWh)
- Leitura da contagem de energia devolvida (E_t^- em kWh)
- Leitura da contagem de quilómetros percorridos (D_t em km)
- Energia consumida no período (E^+ em kWh)
- Energia devolvida no período (E^- em kWh)
- Quilómetros percorridos no período (D em km)

Para os VTE equipados com SMEC são utilizados os dados dos DCFE válidos tratados pela plataforma de liquidação.

A atualização regular dos dados das contagens é fundamental para o correto funcionamento da metodologia de apuramento e alocação de consumos de energia.

No caso de não serem enviados os referidos dados, caberá à IP definir o consumo específico a aplicar no período, que será comunicado à EF.

A IP tem o direito de verificar os dados dos SME. Para esse efeito a IP deve solicitar à EF o agendamento de visita ao VTE.

Para novas séries de VTE, o valor inicial será acordado entre a IP e a EF, tendo por base VTE similares. Assim que existirem dados significativos na plataforma de liquidação, será efetuada a atualização.

O consumo específico da série de material é determinado pela média ponderada dos dados dos contadores operacionais, de acordo com a seguinte fórmula.

$$CS_{Serie} = \frac{\sum_i (E_i^+ - E_i^-)}{\sum_i D_i} [kWh/km]$$

O consumo estimado (CE) realizado por um comboio (composto por N VTE) numa marcha com extensão d é calculado pela seguinte fórmula.

$$CE_m = CS_{Serie} \times N \times d [kWh]$$

Dependendo dos tipos de serviços realizados e das condições específicas em que se realizam, poderão verificar-se desvios consideráveis do consumo efetivo para o consumo estimado. Estes desvios serão mais evidentes quanto menor o período de alocação de energia.

Para minimizar os desvios, os VTE podem ser separados em subgrupos com consumos específicos distintos, mediante acordo entre a IP e a EF.

Adicionalmente devem também ser estudadas formas mais complexas para determinação dos consumos específicos e cálculos dos consumos realizados, designadamente com a introdução de fatores relacionados com a carga rebocada e/ou com a temperatura. Atualmente não existem dados que permitam efetuar essas avaliações.

11.4.4. Áreas de balanço

O processo apuramento da energia é efetuada para cada área de balanço definida. Em cada área de balanço é feita a confrontação entre os consumos de energia apurados para as marchas realizadas e os consumos de energia medidos nos pontos de entrega (SST).

A menor área de balanço é a zona alimentada por uma SST.

Atualmente as áreas de balanço correspondem à zona alimentada por uma SST (à exceção da Linha de Cascais).

11.4.5. Alocação de perdas e consumos próprios

As perdas e consumos próprios do sistema ($PeCP$) correspondem à diferença entre o total de consumos de energia apurados (Ec) para o total de marchas realizadas na área de balanço (AB) e os consumos medidos nos pontos de entrega (E_{SST}).

$$PeCP_{AB} = \sum_{m \in AB} Ec_m - E_{SST} [kWh]$$

Atualmente a alocação das perdas e consumos próprios (Ep) é efetuada à proporção dos consumos apurados para cada EF na área de balanço.

$$Ep_{EF,AB} = \frac{PeCP}{\sum_{m \in EF,AB} Ec_m} [kWh]$$

Serão estudados e propostos modelos alternativos para alocação de perdas e consumos próprios.

11.4.6. Tráfego ferroviário realizado

A plataforma de liquidação recebe a informação de todo o tráfego realizado. Para cada marcha é utilizada a seguinte informação que é extraída das bases de dados da exploração da IP:

- Número da marcha/comboio;
- Data de realização;
- Código de Operador/EF;
- Categoria de Serviço;
- Lista de dependências;
- Lista com a hora de partida e chegada e as respetivas dependências.

Com base na informação das marchas e a caracterização da RFN, é possível à plataforma de liquidação efetuar a georreferenciação das marchas.

11.4.7. Dados da composição (TAP/TAF)

Para se obter o correto apuramento e alocação dos consumos de energia a cada comboio realizado é necessário efetuar a associação entre a composição e o comboio.

Para esse efeito é fundamental assegurar a concretização das comunicações entre as EF e IP, para envio das informações definidas nas ETI TAP e ETI TAF. Por cada comboio realizado deve ser enviada à IP a seguinte informação:

- Número do comboio;
- Data de realização;
- Lista dos EVN dos veículos motores da composição (em serviço);
- Alterações de composição durante a realização da marcha;
- Carga total rebocada;
- Alterações na carga total rebocada durante a realização da marcha.

11.4.8. Consumos de Energia nos pontos de interligação (contagem SST)

A interligação entre o Sistema Elétrico Nacional e o sistema ferroviário é efetuado nas SST.

Os contratos de energia e respetiva faturação baseiam-se nas contagens de energia nas SST.

Para efeito de alocação das perdas e consumos próprios são utilizadas as contagens de energia das SST, conforme explicado no ponto 11.4.5.

Mensalmente é feita a validação dos consumos constantes das faturas de energia e as contagens de energia recolhidas pela IP através da telecontagem.

11.4.9. Validação de dados

Os DCFE são objeto de diversas validações para confirmação da consistência dos dados. Os DCFE são sempre confrontados com as estimativas geradas. No caso de uma verificação de falha da qualidade dos DCFE estes não serão utilizados na repartição e alocação de consumos, sendo utilizados os consumos estimados.

Os dados do tráfego ferroviário realizado também são objeto de validação na plataforma Erex.

É possível verificar na plataforma Erex quais os dados de consumo de energia aplicados a cada comboio.

As regras e parâmetros para esta validação de dados estão disponíveis na plataforma.

Listagem das regras de validação:

- Potência energia ativa excessiva;
- Velocidade excessiva;
- Distância entre dependências excessiva;
- Posicionamento GPS fora dos limites.

11.4.10. Consumos de energia

Para realizar o apuramento e alocação de consumos é necessário que todos os dados apresentados no diagrama com o fluxo se encontrem consolidados.

O apuramento e alocação dos consumos por EF será feito em base mensal e comunicado às EF.

As EF podem consultar os seus dados em tempo real na plataforma Erex.

Conforme referido, os consumos de energia para cada comboio podem ser obtidos a partir dos DCFE, para os veículos equipados com SMEC, ou a através de estimativa, conforme descrito no ponto 11.4.3.

Os DCFE têm uma granularidade de 1 ou 5 minutos e contém informação sobre a energia consumida e a energia devolvida, data/hora e coordenadas.

O apuramento dos consumos para cada comboio (m) é feito por troços (t). Os troços são delimitados por pontos de controlo, que são geralmente as dependências e os limites das áreas de balanço.

A energia quantificada nos pacotes de DCFE (CM) é alocada aos troços da respetiva marcha. A correspondência dos DCFE ao comboio/troços é feita pelo cruzamento do EVN e pela informação horária e de posicionamento. Para os DCFE que abrangem dois troços, é feita uma repartição proporcional dos consumos.

$$CM_{m,t} = \sum_{h \in m,t} (DCF E_h^+ - DCF E_h^-) [kWh]$$

Na ausência de DCFE ou caso os DCFE não sejam validados, utilizam-se os consumos estimados (CE), conforme explicado no ponto 11.4.3.

$$CE_{m,t} = CS_{serie} \times N \times \sum_{h \in t} d_t [kWh]$$

A energia apurada para o comboio (Ec) é a seguinte.

$$Ec_{m,t} = \begin{cases} CM_{m,t} \\ CE_{m,t} \end{cases}$$

Para cada área de balanço (AB) são apurados para cada EF os consumos de energia (Ec) e determinada a alocação da componente de perdas e consumos próprios (Ep), conforme ponto 11.4.5.

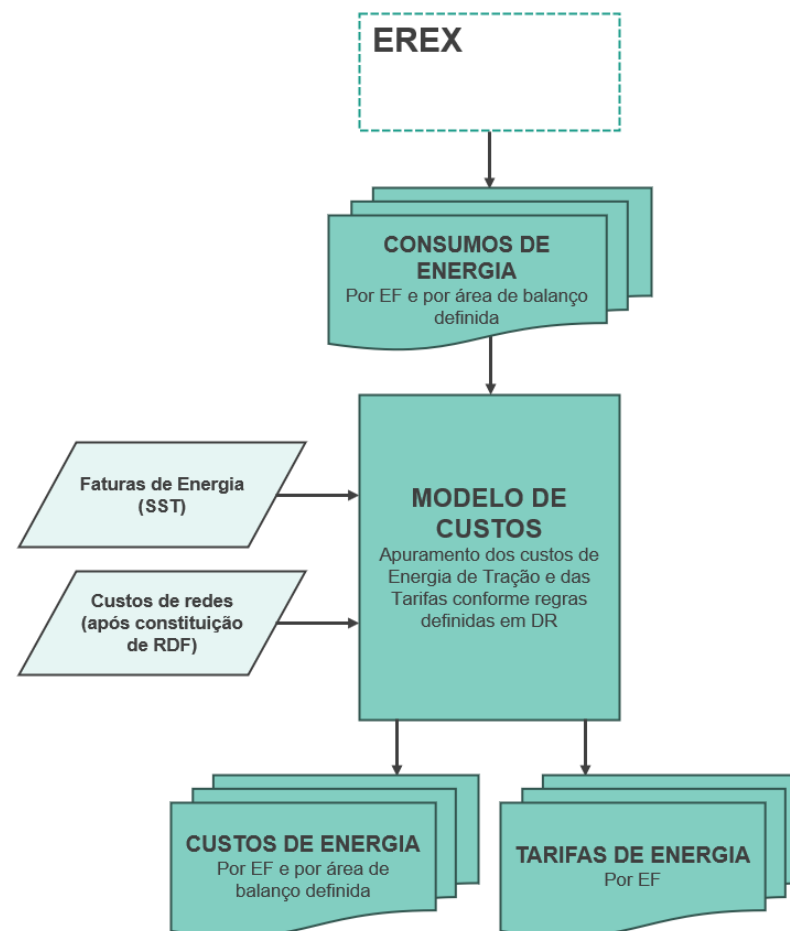
$$Ec_{EF,AB} = \sum_{\substack{m \in EF \\ t \in AB}} Ec_{m,t} [kWh]$$

A soma destas duas componentes corresponde ao consumo total da EF na área de balanço (Et).

$$Et_{EF,AB} = Ec_{EF,AB} + Ep_{EF,AB} [kWh]$$

11.5. Fluxo de apuramento de custos e tarifas

O apuramento dos custos de energia e tarifas será feito conforme o seguinte diagrama. A descrição do fluxo é efetuada nos capítulos seguintes.



11.6. Modelo de custos

O atual modelo de custos assenta em três componentes:

- Tarifa do pacote mínimo de acesso, que inclui a utilização das instalações fixas de tração elétrica;
- Energia;
- Serviços administrativos.

As tarifas do pacote mínimo de acesso não são tratadas neste âmbito.

No que se refere à componente “Energia”, atualmente o custo total da fatura mensal (FM) de uma SST é repartido proporcionalmente em função do consumo apurado para cada EF (ou por chave de repartição fixa) na área alimentada por essa SST (área de balanço). A proporção é feita com o consumo total de energia ativa (Ef) faturada.

$$FM_{EF,AB} = FM_{AB} \times \frac{Ec_{EF,AB}}{Ef_{AB}}$$

Na componente “Energia” deve procurar-se evoluir para modelos de alocação que potenciem custos de energia unitários mais uniformes e equitativos.

Considerando que o apuramento e alocação dos consumos de energia passa a ser feito de forma centralizada na IP, será necessário atualizar o modelo das tarifas dos “Serviços administrativos”.

Serão estudados e propostos novos modelos para apuramento dos custos das componentes “Energia” e tarifas de “Serviços Administrativos”, de forma progressiva e evolutiva, que promovam a equidade no acesso à energia para tração.

Os modelos a propor terão em consideração os seguintes fatores na repartição e alocação de custos:

- Consumos de energia para tração apurados pela plataforma de liquidação;
- Perdas e consumos próprios do sistema;
- Componentes das faturas de energia relacionadas com as infraestruturas / redes;

- Trabalho administrativo e ferramentas diretamente utilizadas para implementação dos procedimentos associados à energia para tração;
- Modificações funcionais resultantes da operacionalização da Rede de Distribuição Fechada;
- Modificações funcionais resultantes da implementação do *Third Party Access*;
- Energia proveniente da produção para autoconsumo.

11.7. Faturação

A faturação da energia mantém-se na base mensal, tendo por base os consumos de energia apurados e alocados e o modelo de custos definido.

Tratando-se de um processo complexo e sempre sujeito a avaliação e contraditório por parte das EF, para garantir maior agilidade no processo da faturação da energia e minimizar eventuais custos financeiros, serão estudados e propostas novas formas para a faturação da energia.

Como exemplo, os modelos a avaliar podem basear-se no princípio da “conta certa”, tendo por base os consumos/custos de período homologado, com acerto no mês seguinte.

11.8. TPA

Para que as EF possam aceder diretamente e autonomamente aos mercados de energia para aquisição de energia para tração (*Third Party Access – TPA*) terão de ser implementadas alterações orgânicas e funcionais ao setor ferroviário.

Nesse âmbito estão a ser desenvolvidos trabalhos com os Reguladores do Setor Elétrico e operadores da RESP para definição da base regulamentar e procedimentos para operacionalização do TPA.

A IP terá de se constituir como Operador de Rede de Distribuição Fechada (ORDF) e a rede ferroviária assumir a figura de Rede de Distribuição Fechada (RDF).

Concluída a publicação da regulamentação para o estabelecimento da RDF e da IP como ORDF, será necessário desenvolver todas as regras e

procedimentos necessários à concretização da RDF e ao relacionamento do ORDF (IP) com os outros agentes do setor elétrico.

O acesso das EF ao TPA pressupõe que todos os veículos da frota afetos a esta modalidade estejam equipados com SMEC conforme com a ETI LOC&PAS e EN 50463.

ANEXO 5.4.4 Tarifas de Mão-de-Obra

CATEGORIA PROFISSIONAL	TARIFAS DE MÃO-DE-OBRA [€/HORA]
Operador de Manobras	28,59
Operador de Circulação	28,76
Controlador de Circulação	37,21
Inspector de Circulação	47,03
Operador de Comando Ferroviário	36,26
Supervisor de Comando Ferroviário	51,76
Operador de Infraestruturas	26,19
Encarregado de Infraestruturas	28,46
Supervisor de Infraestruturas	41,92
Operador de Apoio Geral	21,36
Técnico Operacional	24,35
Técnico de Exploração e Infraestruturas	37,42
Assistente de Gestão	25,90
Técnico de Suporte de Gestão	35,91
Técnico Superior I	27,01
Técnico Superior II	37,09
Técnico Superior III	57,37

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

ANEXO 7.1 Modelo de Documento de Informação das Instalações de Serviços

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
	Controlo de versões	Todas as versões anteriores deste documento devem ser identificadas, juntamente com uma breve descrição das alterações efetuadas.	
	Tabela de conteúdos		

O Artigo 5 (2) do Regulamento de Execução 2017/2177 afirma que “O gestor da infraestrutura deve fornecer um modelo comum a ser desenvolvido pelo setor ferroviário em cooperação com as entidades reguladoras até 30 de junho de 2018, que os operadores das instalações de serviço podem utilizar para apresentar as informações”.

Este modelo comum para as instalações de serviços (IS) é o resultado de uma solução desenvolvida pela RNE em cooperação com o setor ferroviário e pretende apoiar os Operadores das Instalações de Serviços (OIS) na produção dos documentos de informação destinados a dar resposta aos requisitos do Regulamento de Execução 2017/2177. Os OIS podem escolher adotar este modelo comum ou desenvolver o seu próprio modelo, a ser publicado no seu *website* ou num portal comum, desde que os requisitos legais sejam cumpridos.

Ao utilizar este modelo, aplica-se a seguinte legenda (este segmento serve de informação ao utilizador, não devendo ser replicado na versão final do DIIS):

- Requisitos de letras *standard* são obrigatórios em qualquer situação de acordo com o Artigo 4 (2) RE 2017/2177
- Requisitos em *itálico* são obrigatórios quando aplicável de acordo com o RE 2017/2177
- Letras entre parêntesis referem-se aos parágrafos aplicáveis do Artigo 4 do RE 217/2177 ou outros artigos identificados
- Podem ser concedidas, caso a caso, isenções de dever de preenchimento pelo Regulador aos requisitos assinalados com *
- Toda a informação restante é opcional

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
1. INFORMAÇÕES GERAIS			
1.1	Introdução	- Explicar o propósito deste documento - Identificar o nome da instalação de serviços e a sua tipologia de acordo com o Anexo II da Diretiva 2012/34 - Providenciar uma breve apresentação da instalação de serviços - Identificar onde o documento é publicado	[nome da IS] produziu este Documento de Informação da Instalação de Serviços em cumprimento do disposto no RE 2017/2177. [nome da IS] é uma [escolher uma ou mais categorias da a) até à i) do Anexo II da Diretiva 2012/34] [nome da IS] é uma empresa dedicada à ... [providenciar uma breve descrição da IS] Este Documento de Informação da Instalação de Serviços está disponível em www.xxxxx.xx
1.2	Operador da Instalação de Serviços	- Nome, morada e contactos de todos os operadores da IS (b) - Nas instalações de serviços operadas por mais de um operador, ou quando os serviços associados ao transporte ferroviário forem fornecidos por mais de um operador, deve ser indicado se é necessário apresentar pedidos distintos de acesso às instalações e aos serviços (g)*	
1.3	Período de Validade e Processo de Atualização	- Indicar o período temporal de validade do documento - Descrever o mecanismo de atualização do documento	Exemplos: - Este documento é atualizado numa base anual à data de publicação do Diretório da Rede, sendo que eventuais alterações no conteúdo possam exigir uma atualização pontual - Este documento é atualizado anualmente a XX de XX de XXXX, podendo estar sujeito a atualizações pontuais intermédias - Este documento será atualizado conforme se verificarem importantes alterações no seu conteúdo
2. SERVIÇOS			
2.X	Designação do Serviço	- Descrição de todos os serviços associados ao transporte ferroviário que são fornecidos na instalação e do seu tipo (básicos, suplementares ou auxiliares) (d). Ver também o Anexo II da Diretiva 2012/34 - Em alternativa, publicar um <i>link</i> para um website que contenha toda a informação relevante - O X designa o número de serviços providenciados na instalação	

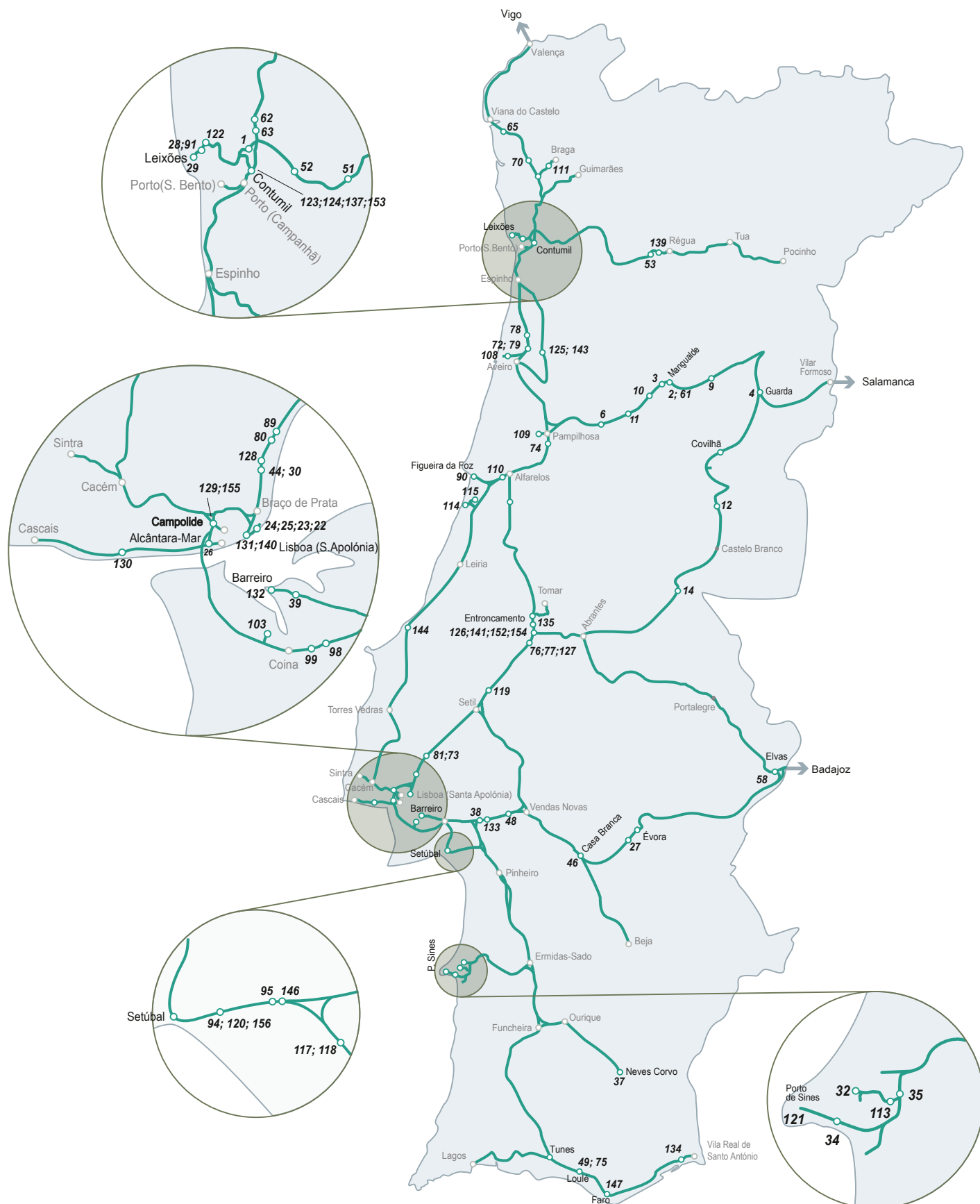
Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
3. DESCRIÇÃO DA INSTALAÇÃO DE SERVIÇOS			
3.1	Listagem de Instalações	Onde relevante, a lista de todas as instalações onde são prestados serviços associados ao transporte ferroviário (a) [Nota: Se for possível integrar toda a informação dos subcapítulos 3.X numa única tabela no capítulo 3.1 (cada linha correspondendo a uma instalação e as diversas colunas à Localização, Horário de Funcionamento, Características Técnicas e Alterações Previstas nas Características Técnicas), então os capítulos 3.X deixam de ser necessários]	No caso de o DIIS abranger apenas uma IS: - O Documento de Informação da Instalação de Serviços abrange apenas uma Instalação de Serviços Se o Operador da Instalação de Serviços gerir mais do que uma instalação e já tiver compilado a listagem num outro local, ou até toda a informação necessária para dar resposta ao RE 2017/2177: - A listagem de instalações está disponível em www.xxxxx.xxx - A descrição da instalação de serviços está disponível em www.xxxxx.xxx [neste cenário, os capítulos 3.2 a 3.X podem ser dispensados de uso]
3.X	Nome da instalação X	- X denotará o número de instalações de serviços num DIIS que abranja mais que uma - Se o DIIS considerar apenas uma instalação, o X assume apenas o número 2	
3.X.1	Localização	Localização da instalação	Exemplos: - Coordenadas GPS da instalação - Como chegar à instalação - Acessos rodoviários - Localização da conexão à infraestrutura ferroviária, incluindo, quando relevante, o nome da estação ferroviária de conexão à rede principal
3.X.2	Horário de Funcionamento	Horário de funcionamento da instalação	Exemplos: - Regime de funcionamento normal - Segunda-Feira - Sexta-Feira - Sábado – Domingo - Regime extraordinário de funcionamento - Períodos festivos, feriados - Horário de Funcionamento de serviços específicos (a)

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
3.X.3	Características Técnicas	Quando pertinente, descrever as características técnicas da instalação de serviços	Exemplos: - Parâmetros técnicos - Ramal ferroviário privado - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) - Ramais - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) - Vias de manobra - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) - Estações de triagem - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) - Equipamento técnico para as operações de carga e descarga (<i>Reachstacker</i>, empilhadoras, rampas) - Equipamento técnico de manutenção e de limpeza - Capacidade de armazenamento disponível (m²)
3.X.4	Alterações Previstas nas Características Técnicas	Informações sobre as alterações nas características técnicas que possam ter um impacto importante no funcionamento da instalação de serviços, incluindo as obras planeadas (l)*	Exemplos: - Detalhes indicativos de investimentos - Lista de projetos - Localização - Natureza do projeto - Datas de início e conclusão dos trabalhos
4. TARIFAÇÃO			
4.1	Informações sobre a Tarificação	Informações sobre as tarifas de acesso às instalações de serviços e às taxas pela utilização de cada serviço associado ao transporte ferroviário nessas instalações (m)	
4.2	Informações sobre Descontos	Informações sobre os princípios dos regimes de descontos oferecidos aos candidatos, sem deixar de respeitar as exigências de confidencialidade comercial. (n)*	

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
5. CONDIÇÕES DE ACESSO			
5.1	Requisitos legais	• Informação sobre as obrigações contratuais, de certificados ou de seguros • Pelo menos no caso de instalações de serviços operadas e de serviços associados ao transporte ferroviário prestados por operadores sob o controlo direto ou indireto de uma entidade de controlo de acesso, prestar informação acerca de modelos de contratos e de condições gerais de acesso (i)*	
5.2	Condições Técnicas	• Quando pertinente, descrever as condições técnicas a satisfazer pelo material circulante que aceda à instalação de serviços	Exemplos: • Tipo de material circulante • Comprimento, peso e gabarito máximo do material circulante
5.3	Autoprestação de Serviços Ferroviários	• Informação sobre a possibilidade de autoprestação de serviços associados ao transporte ferroviário e condições aplicáveis (e)*	
5.4	Sistemas Informáticos do Operador	• Quando pertinente, informação sobre as condições de utilização dos sistemas informáticos do operador, se os candidatos forem obrigados a utilizar esses sistemas, e as regras de proteção de informações sensíveis e dados comerciais (j)*	
6. ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE			
6.1	Pedidos de Acesso	• Informações sobre os procedimentos para os pedidos de acesso à instalação de serviços ou aos serviços nela fornecidos, ou ambas, incluindo prazos para a apresentação de pedidos e prazos para tratar esses pedidos (f)* e (Artigo 8)* • Nas instalações de serviços operadas por mais de um operador, ou quando os serviços associados ao transporte ferroviário forem fornecidos por mais de um operador, deve ser indicado se é necessário apresentar pedidos distintos de acesso às instalações e aos serviços (g)* • informações sobre o conteúdo mínimo e o formato de um pedido de acesso às instalações de serviços e aos serviços associados ao transporte ferroviário, ou um modelo para esse tipo de pedido (h)*	

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
6.2	Resposta aos Pedidos	• Descrição da resposta aos pedidos de acesso (Artigo 9)* • Uma descrição do procedimento de coordenação e das medidas regulamentares a que se refere o Artigo 10 e os critérios de prioridade a que se refere o Artigo 11 (k)*	
6.3	Informações sobre a Capacidade Disponível e Restrições Temporárias	• Informações acerca de restrições temporárias da capacidade da instalação de serviços que possam ter um impacto importante no funcionamento da instalação de serviços, incluindo as obras planeadas (l)*	

Instalações com Ligação à Rede Ferroviária Nacional



ANEXO 7.2 B Instalações com Ligação à RFN

Nº	DESIGNAÇÃO	LINHA DE REFERÊNCIA	PK	ENTIDADE GESTORA	TIPOLOGIA	DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO*
123	Parque Oficial Norte - Contumil	1. Linha do Minho	2,24	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
137	Posto de Abastecimento de Gasóleo de Contumil	1. Linha do Minho	2,443	CP	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
153	Área de intervenção de Contumil	1. Linha do Minho	2,443	IP	Meios de Socorro	-
124	Unidade de Manutenção de Alta velocidade	1. Linha do Minho	3,1	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
63	Cimpor Maia - (Ramal Leandro)	1. Linha do Minho	10,88	Cimpor	Terminal de Mercadorias	-
62	Siderurgia Nacional - (Ramal Leandro)	1. Linha do Minho	12,11	SN Maia – Siderurgia nacional SA	Terminal de Mercadorias	-
70	Agremor - Barcelos	1. Linha do Minho	51,61	Agremor	Terminal de Mercadorias	-
65	Portucel - (Ramal Darque)	1. Linha do Minho	76,34	DS Smith Paper Viana S.A.	Terminal de Mercadorias	-
1	Lidador	3. Concordância de São Gemil	2,51	CEOV-Companhia Extração de Óleos Vegetais, Lda.	Terminal de Mercadorias	-
111	Terminal de Mercadorias de Tadin	4. Ramal de Braga	48,11	Agremor	Terminal de Mercadorias	-
122	Parque Oficial Norte - Guifões	5. Linha de Leixões	16,21	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
28	Porto de Leixões	5. Linha de Leixões	20,61	Ylport	Instalações Portuárias	-
29	Terminal de Mercadorias de Leixões	5. Linha de Leixões	20,98	APDL	Terminal de Mercadorias	https://tfm.apdl.pt/terminal-de-leixoes/
91	Porto de Leixões - Carga Geral	5. Linha de Leixões	20,61	ETCG	Instalações Portuárias	-
52	Terminal S. Martinho do Campo (SPC)	6. Linha do Douro	19,35	SPC	Terminal de Mercadorias	-
51	Terminal de Mercadorias de Irivo	6. Linha do Douro	32,18	Agremor	Terminal de Mercadorias	-
53	Estação de Godim	6. Linha do Douro	101,82	Cimpor	Terminal de Mercadorias	-
139	Posto de Abastecimento de Gasóleo Régua	6. Linha do Douro	103,3	CP	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-

Nº	DESIGNAÇÃO	LINHA DE REFERÊNCIA	PK	ENTIDADE GESTORA	TIPOLOGIA	DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO*
140	Posto de Abastecimento de Gasóleo de Lisboa Santa Apolónia	8.Linha do Norte	0,85	CP	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
131	Parque Oficial Sul - Santa Apolónia	8.Linha do Norte	1,2	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
30	Parque Norte Bobadela	8.Linha do Norte	12,14	IP	Terminal de Mercadorias	https://servicos.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/parceiros/operacao-ferroviaria/os-nossos-servicos/terminais-de-mercadorias-ips
44	Alcont - Complexo de Mercadorias da Bobadela	8.Linha do Norte	12,14	Alcont	Terminal de Mercadorias	-
128	Oficina GMF Bobadela	8.Linha do Norte	12,14	GMF - Gestión de Maquinaria Ferroviaria	Instalação de Manutenção	-
80	ADP - Fertilizantes - (Ramal Alverca)	8.Linha do Norte	20,51	ADP Fertilizantes	Terminal de Mercadorias	-
89	TER-TIR	8.Linha do Norte	20,84	TERTIR, Concessões Portuárias	Terminal de Mercadorias	-
73	Alhandra - (Ramal Cimpor)	8.Linha do Norte	25,17	Cimpor	Terminal de Mercadorias	-
81	Iberol 3	8.Linha do Norte	25,59	Iberol - Sociedade Ibérica de Biocombustíveis e Oleaginosas	Terminal de Mercadorias	-
119	Estação de Santarém - Linha IX	8.Linha do Norte	74,926	Extractopuro	Terminal de Mercadorias	-
127	Oficina Entroncamento/Riachos	8.Linha do Norte	102,562	GMF - Gestión de Maquinaria Ferroviaria	Instalação de Manutenção	-
77	Medway Terminal - Entroncamento	8.Linha do Norte	102,82	Medway Terminals	Terminal de Mercadorias	-
76	Parque oficial da MSC	8.Linha do Norte	103,8	Medway Terminals	Instalação de Manutenção	-
152	Terminal OJE	8.Linha do Norte	105,265	OJE	Terminal de Mercadorias	-
126	Parque Oficial Centro - Entroncamento	8.Linha do Norte	106,3	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-

Nº	DESIGNAÇÃO	LINHA DE REFERÊNCIA	PK	ENTIDADE GESTORA	TIPOLOGIA	DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO*
141	Posto de Abastecimento de Gasóleo de Entroncamento	8.Linha do Norte	106,302	Medway	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
154	Área de intervenção de Entroncamento	8.Linha do Norte	106,302	IP	Meios de Socorro	-
135	Oficina de Manutenção Vagões - Entroncamento	8.Linha do Norte	107	Medway	Instalação de Manutenção	-
74	Cimpor - (Ramal Souselas)	8.Linha do Norte	225,18	Cimpor	Terminal de Mercadorias	-
72	Plataforma de Cacia	8.Linha do Norte	275,47	Rodocargo	Terminal de Mercadorias	-
79	Navigator (Ramal Cacia)	8.Linha do Norte	279,09	Portucel	Terminal de Mercadorias	-
78	Amoníaco - (Ramal Estarreja)	8.Linha do Norte	290,62	CUF - Químicos Industriais	Terminal de Mercadorias	-
125	Parque Oficial Norte - Sernada	16. Linha do Vouga	61,65	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
143	Posto de Abastecimento de Gasóleo Sernada do Vouga	16. Linha do Vouga	61,65	CP	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
6	Estação de Santa Comba Dão	20. Linha da Beira Alta	85,47	Agremor	Terminal de Mercadorias	-
11	Ramal Somafel	20. Linha da Beira Alta	102,94	Somafel	Outras instalações técnicas	-
10	Madibéria/Lusofinsa	20. Linha da Beira Alta	120,06	Luso Finsa- Indústria e Comércio de Madeiras, SA	Terminal de Mercadorias	-
3	SIAF - Ramal Mangualde	20. Linha da Beira Alta	125,9	Sonae Indústria	Terminal de Mercadorias	-
2	Estação de Mangualde	20. Linha da Beira Alta	128,51	Agremor	Terminal de Mercadorias	-
61	Estação de Mangualde	20. Linha da Beira Alta	128,51	Secil	Terminal de Mercadorias	-
9	Ramal Fornos de Algodres	20. Linha da Beira Alta	152,46	Agrepor	Terminal de Mercadorias	-
4	Estação da Guarda	20. Linha da Beira Alta	206,34	APDL	Terminal de Mercadorias	https://tfm.apdl.pt/terminal-da-guarda/
110	Terminal TMIP	22. Ramal de Alfarelos	220,72	TMI	Terminal de Mercadorias	-
144	Posto de Abastecimento de Gasóleo Caldas da Rainha	23. Linha do Oeste	31	CP	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-

Nº	DESIGNAÇÃO	LINHA DE REFERÊNCIA	PK	ENTIDADE GESTORA	TIPOLOGIA	DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO*
138	Posto de Abastecimento de Gasóleo Lourçal	23. Linha do Oeste	191,73	Alves Bandeira	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
90	Porto da Figueira da Foz	23. Linha do Oeste	212,481	APFF	Instalações Portuárias	-
14	Biotek - SA	25. Linha da Beira Baixa	63,89	Celtejo	Terminal de Mercadorias	-
12	Estação de Castelo Novo	25. Linha da Beira Baixa	124,34	Cimpor	Terminal de Mercadorias	-
58	Estação de Elvas	27. Linha do Leste	264,9	Transitex	Terminal de Mercadorias	-
129	Parque Oficinal Sul - Campolide	28. Linha de Sintra	2,9	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
155	Área de intervenção de Campolide	28. Linha de Sintra	3,1	IP	Meios de Socorro	-
26	Liscont	32. Linha de Cascais	3,17	Terminal de Contentores de Alcantara	Instalações Portuárias	-
130	Parque Oficinal Sul - Oeiras	32. Linha de Cascais	16,3	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
132	Parque Oficinal Sul - Barreiro	34. Linha do Alentejo	0,6	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
145	Posto de Abastecimento de Gasóleo Beja	34. Linha do Alentejo	0,6	CP	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
39	ADP - Fertilizantes - (Ramal Barreiro)	34. Linha do Alentejo	2,11	Nova AP Fábrica Nitrato de Amónio de Portugal	Terminal de Mercadorias	-
38	Estação do Poceirão - Estaleiro	34. Linha do Alentejo	30,41	Mota Engil / EIP	Instalação de Manutenção	-
133	Parque Oficinal Sul -Poceirão	34. Linha do Alentejo	31	Medway	Instalação de Manutenção	-
48	Estação de Pegões - Ramal Sacyr Neopul	34. Linha do Alentejo	41,05	Neopul	Outras instalações Técnicas	-
46	Estação Casa Branca - Mota Engil	34. Linha do Alentejo	90,6	Ferrovias-Grupo Mota Engil	Outras instalações Técnicas	-
103	Siderurgia Nacional - Seixal	37. Linha do Sul	22,6	SN Seixal – Siderurgia nacional SA	Terminal de Mercadorias	-
99	Palmetal	37. Linha do Sul	27,37	Palmetal	Terminal de Mercadorias	-
98	Autoeuropa - Fábrica	37. Linha do Sul	27,85	Volkswagen	Terminal de Mercadorias	-
94	Tersado	37. Linha do Sul	31,34	Tersado	Instalações Portuárias	-

Nº	DESIGNAÇÃO	LINHA DE REFERÊNCIA	PK	ENTIDADE GESTORA	TIPOLOGIA	DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO*
120	Terminal Sadoport	37. Linha do Sul	31,34	Sadopor	Instalações Portuárias	-
156	Autoeuropa - Setúbal	37. Linha do Sul	31,34	Autoeuropa	Instalações Portuárias	-
95	Somincor - (Ramal Praias do Sado)	37. Linha do Sul	32,96	Somincor	Terminal de Mercadorias	-
146	Posto de Abastecimento de Gasóleo de Praias do Sado	37. Linha do Sul	33,224	Medway	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
35	Raquete	38. Linha de Sines	170,05	Medway	Terminal de Mercadorias	-
32	Asfaltos - (Ramal da Petrogal)	38. Linha de Sines	171,31	Galp Energia	Terminal de Mercadorias	-
34	Terminal XXI	38. Linha de Sines	177,91	PSA	Instalações Portuárias	https://www.apsinesalgarve.pt/porto-de-sines/
121	Terminal Multipurpose	38. Linha de Sines	180,224	APS	Instalações Portuárias	-
27	Pedreira do Sul - Monte das Flores	39. Linha de Évora	111,07	Tecnovia	Instalação de Manutenção	-
49	Terminal de Loulé	45. Linha do Algarve	323,93	Captrain Portugal	Terminal de Mercadorias	-
75	Terminal de Loulé	45. Linha do Algarve	323,93	Servareias	Terminal de Mercadorias	-
147	Posto de Abastecimento de Gasóleo de Faro	45. Linha do Algarve	340,008	CP	Instalação de Reabastecimento de Combustível	-
134	Parque Oficial Sul -Vila Real de Santo António	45. Linha do Algarve	395	CP - Manutenção e Engenharia	Instalação de Manutenção	-
114	Ramal Celbi	58. Ramal do Lourçal	5,51	Grupo Altri, SA	Terminal de Mercadorias	-
115	Ramal Soporcel	58. Ramal do Lourçal	5,51	Navigator	Terminal de Mercadorias	-
24	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	63. Linha da Matinha	0,78	TSA-Terminal de Stª Apolónia	Instalações Portuárias	-
25	Terminal de Contentores de Stª Apolónia	63. Linha da Matinha	1,22	Sotagus	Instalações Portuárias	-
23	Armazém 20 e 21	63. Linha da Matinha	2,51	TMB-Terminal Multiusos do Beato	Instalações Portuárias	-
22	Silopor	63. Linha da Matinha	2,94	Silopor	Instalações Portuárias	-

Nº	DESIGNAÇÃO	LINHA DE REFERÊNCIA	PK	ENTIDADE GESTORA	TIPOLOGIA	DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO*
117	Terminal SPC Setúbal	64. Ramal Sado - Sapeç	34,26	SPC	Terminal de Mercadorias	-
118	Portucel - (Ramal Praias Sado)	64. Ramal Sado - Sapeç	34,26	Navigator	Terminal de Mercadorias	-
113	Petroquímica/Repsol	67. Ramal Petroquímica	3,54	Repsol	Terminal de Mercadorias	-
37	Somincor Neves Corvo	79. Ramal Neves Corvo	30,8	Somincor	Terminal de Mercadorias	-
108	Porto de Aveiro	90. Ramal do Porto de Aveiro	274,87	APA	Instalações Portuárias	-

* A responsabilidade por esta informação compete à entidade gestora da instalação

Nota complementar: A IP está disponível para avaliar a reativação / implementação de instalações ferroviárias. Para informações mais detalhadas deve ser enviado um pedido para o seguinte e-mail: assuntoscomerciais.drede@infraestruturasdeportugal.pt

ANEXO 7.3.2 A Tipologia de Estações e Apeadeiros

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Alentejo	Barreiro	Estação	B	•	•
Alentejo	Barreiro A	Apeadeiro	C		
Alentejo	Lavradio	Estação	C		
Alentejo	Baixa da Banheira	Apeadeiro	C		
Alentejo	Alhos Vedros	Apeadeiro	C		
Alentejo	Moita	Estação	C		
Alentejo	Penteado	Apeadeiro	C		
Alentejo	Poceirão	Estação	D		
Alentejo	Fernando Pó	Apeadeiro	D		
Alentejo	Pegões	Estação	D		
Alentejo	São João das Craveiras	Apeadeiro	D		
Alentejo	Vendas Novas	Estação	C		
Alentejo	Casa Branca	Estação	C		
Alentejo	Alcáçovas	Apeadeiro	D		
Alentejo	Vila Nova da Baronia	Estação	D		
Alentejo	Alvito	Apeadeiro	D		
Alentejo	Cuba	Estação	D		
Alentejo	Beja	Estação	C	•	•
Algarve	Lagos	Estação	C	•	•
Algarve	Meia Praia	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Algarve	Mexilhoeira Grande	Estação	D		
Algarve	Portimão	Estação	C	•	•
Algarve	Ferragudo	Apeadeiro	D		
Algarve	Estômbar - Lagoa	Estação	D		
Algarve	Silves	Estação	C		
Algarve	Poço Barreto	Apeadeiro	D		
Algarve	Algoz	Apeadeiro	D		
Algarve	Alcantarilha	Estação	D		
Algarve	Tunes	Estação	C	•	•
Algarve	Albufeira - Ferreiras	Estação	C	•	•
Algarve	Boliqueime	Estação	D		
Algarve	Loulé	Estação	C	•	•
Algarve	Almancil	Apeadeiro	D		
Algarve	Parque das Cidades	Estação	D		
Algarve	Faro	Estação	B	•	•
Algarve	Bom João	Apeadeiro	C		
Algarve	Olhão	Estação	C	•	•
Algarve	Fuseta - A	Apeadeiro	C		•
Algarve	Fuseta	Estação	C		
Algarve	Livramento	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Algarve	Luz	Apeadeiro	D		
Algarve	Tavira	Estação	C	•	•
Algarve	Porta Nova	Apeadeiro	C		
Algarve	Conceição	Apeadeiro	C		
Algarve	Cacela	Estação	C		
Algarve	Castro Marim	Apeadeiro	D		
Algarve	Monte Gordo	Apeadeiro	D		
Algarve	Vila Real de Sto. António	Estação	C	•	•
Beira Alta	Quinta do Valongo - Vacariça	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Luso - Buçaco	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Soito	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Monte dos Lobos	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Mortágua	Estação	D		
Beira Alta	Santa Comba Dão	Estação	C	•	•
Beira Alta	Castelejo	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Papízios	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Carregal do Sal	Estação	C		
Beira Alta	Oliveirinha-Cabanas	Estação	D		
Beira Alta	Lapa do Lobo	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Canas - Felgueira	Estação	D		
Beira Alta	Nelas	Estação	C	•	•

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Beira Alta	Moimenta - Alcafache	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Mangualde	Estação	C		•
Beira Alta	Gouveia	Estação	D		
Beira Alta	Fornos de Algodres	Estação	D		
Beira Alta	Celorico da Beira	Estação	C	•	•
Beira Alta	Baraçal	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Vila Franca das Naves	Estação	C		
Beira Alta	Guarda	Estação	C	•	•
Beira Alta	Gata	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Vila Fernando	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Rochoso	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Cerdeira	Estação	D		
Beira Alta	Miuzela	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Freineda	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Aldeia	Apeadeiro	D		
Beira Alta	Vilar Formoso	Estação	C	•	•
Beira Baixa	Barquinha	Estação	D		
Beira Baixa	Tancos	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Almourol	Estação	D		
Beira Baixa	Praia Ribatejo	Estação	D		
Beira Baixa	Santa Margarida	Estação	D		
Beira Baixa	Tramagal	Estação	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Beira Baixa	Abrantes	Estação	C	•	•
Beira Baixa	Alferrarede	Estação	D		
Beira Baixa	Mouriscas A	Estação	D		
Beira Baixa	Alvega	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Barragem Belver	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Belver	Estação	D		
Beira Baixa	Barca Amieira - Envendos	Estação	D		
Beira Baixa	Fratel	Estação	D		
Beira Baixa	Ródão	Estação	C		
Beira Baixa	Tojeirinha	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Sarnadas	Estação	D		
Beira Baixa	Retaxo	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Benquerenças	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Castelo Branco	Estação	C	•	•
Beira Baixa	Alcains	Estação	D		
Beira Baixa	Lardosa	Estação	D		
Beira Baixa	Soalheira	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Castelo Novo	Estação	D		
Beira Baixa	Alpedrinha	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Vale de Prazeres	Estação	D		
Beira Baixa	Fatela-Penamacor	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Alcaide	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Beira Baixa	Donas	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Fundão	Estação	C	•	
Beira Baixa	Alcaria	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Tortosendo	Estação	D		
Beira Baixa	Covilhã	Estação	C	•	•
Beira Baixa	Caria	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Belmonte-Manteigas	Estação	C		
Beira Baixa	Maçainhas	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Benespera	Apeadeiro	D		
Beira Baixa	Barracão - Sabugal	Apeadeiro	D		
Cascais	Cais do Sodré	Estação	A	•	•
Cascais	Santos	Apeadeiro	C		•
Cascais	Alcântara-Mar	Estação	B	•	•
Cascais	Belém	Apeadeiro	B	•	•
Cascais	Algés	Estação	B	•	•
Cascais	Cruz Quebrada	Apeadeiro	C	•	•
Cascais	Caxias	Estação	C	•	•
Cascais	Paço de Arcos	Apeadeiro	B	•	•
Cascais	Santo Amaro	Apeadeiro	C	•	•
Cascais	Oeiras	Estação	B	•	•
Cascais	Carcavelos	Estação	B	•	•
Cascais	Parede	Apeadeiro	B	•	•
Cascais	São Pedro do Estoril	Estação	C	•	•

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Cascais	São João do Estoril	Apeadeiro	B	•	•
Cascais	Estoril	Estação	B	•	•
Cascais	Monte Estoril	Apeadeiro	C	•	•
Cascais	Cascais	Estação	A	•	•
Cintura	Alcântara-Terra	Estação	B	•	
Cintura	Campolide A	Estação	B		
Cintura	Sete Rios	Estação	A	•	•
Cintura	Entrecampos-Poente	Estação	A		
Cintura	Entrecampos	Estação	A	•	•
Cintura	Roma - Areeiro	Estação	A	•	•
Cintura	Marvila	Apeadeiro	D		
Douro	Cabêda	Apeadeiro	D		
Douro	Suzão	Apeadeiro	C		
Douro	Valongo	Estação	C		
Douro	São Martinho do Campo	Apeadeiro	D		
Douro	Terronhas	Apeadeiro	D		
Douro	Trancoso	Apeadeiro	D		
Douro	Recarei - Sobreira	Estação	C	•	•
Douro	Parada	Apeadeiro	D		
Douro	Cête	Estação	C	•	•
Douro	Irivo	Estação	D		
Douro	Oleiros	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Douro	Paredes	Apeadeiro	C	•	•
Douro	Penafiel	Estação	C	•	•
Douro	Bustelo	Apeadeiro	D		
Douro	Meinedo	Apeadeiro	C		
Douro	Caíde	Estação	C	•	•
Douro	Oliveira	Apeadeiro	D		
Douro	Vila Meã	Estação	C		
Douro	Recesinhos	Apeadeiro	D		
Douro	Livração	Estação	C		
Douro	Marco de Canavezes	Estação	C	•	•
Douro	Juncal	Estação	D		
Douro	Pala	Apeadeiro	D		
Douro	Mosteirô	Estação	C		•
Douro	Aregos	Estação	D		
Douro	Mirão	Apeadeiro	D		
Douro	Ermida	Estação	C		•
Douro	Porto Rei	Apeadeiro	D		
Douro	Barqueiros	Apeadeiro	D		
Douro	Rede	Estação	D		
Douro	Caldas de Moledo	Apeadeiro	D		
Douro	Godim	Estação	D		
Douro	Régua	Estação	C	•	•
Douro	Covelinhas	Estação	D		
Douro	Ferrão	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Douro	Pinhão	Estação	C		•
Douro	Tua	Estação	C		
Douro	Alegria	Apeadeiro	D		
Douro	Ferradosa	Apeadeiro	D		
Douro	Vargelas	Estação	D		
Douro	Vesúvio	Apeadeiro	D		
Douro	Freixo de Numão	Apeadeiro	D		
Douro	Pocinho	Estação	C	•	
Évora	Évora	Estação	C	•	•
Guimarães	Santo Tirso	Estação	C		
Guimarães	Canigos	Estação	D		
Guimarães	Vila das Aves	Estação	C		
Guimarães	Giesteira	Apeadeiro	D		
Guimarães	Lordelo	Estação	C		
Guimarães	Cuca	Apeadeiro	D		
Guimarães	Pereirinhas	Apeadeiro	D		
Guimarães	Vizela	Estação	C		
Guimarães	Nespereira	Apeadeiro	D		
Guimarães	Covas	Apeadeiro	D		
Guimarães	Guimarães	Estação	B	•	•
Leixões	São Gemil	Estação	D		
Leixões	Hospital de São João	Apeadeiro	D		
Leixões	São Mamede de Infesta	Estação	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Leixões	Arroteia	Apeadeiro	D		
Leixões	Leça do Balio	Estação	D		
Leste	Bemposta	Apeadeiro	D		
Leste	Ponte de Sôr	Estação	D		
Leste	Torre das Vargens	Estação	D		
Leste	Chança	Apeadeiro	D		
Leste	Crato	Apeadeiro	D		
Leste	Portalegre	Estação	D		
Leste	Assumar	Apeadeiro	D		
Leste	Arronches	Apeadeiro	D		
Leste	Santa Eulália A	Apeadeiro	D		
Leste	Elvas	Estação	D		
Minho	Porto - São Bento	Estação	A	•	•
Minho	Porto - Campanhã	Estação	A	•	•
Minho	Contumil	Estação	C		
Minho	Rio Tinto	Apeadeiro	B		
Minho	Águas Santas	Apeadeiro	C		
Minho	Palmilheira	Apeadeiro	C		
Minho	Ermesinde	Estação	B	•	•
Minho	Travagem	Apeadeiro	C		
Minho	Leandro	Estação	D		
Minho	São Frutuoso	Estação	C		
Minho	São Romão	Estação	C		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Minho	Portela	Apeadeiro	D		
Minho	Trofa	Apeadeiro	B	•	•
Minho	Lousado	Estação	C		
Minho	Esmeriz	Apeadeiro	D		
Minho	Barrimau	Apeadeiro	D		
Minho	Famalicão	Estação	B	•	•
Minho	Mouquim	Apeadeiro	D		
Minho	Louro	Apeadeiro	D		
Minho	Nine	Estação	B	•	•
Minho	Carreira	Apeadeiro	D		
Minho	Midões	Estação	D		
Minho	Barcelos	Estação	C	•	•
Minho	Silva	Apeadeiro	D		
Minho	Carapeços	Apeadeiro	D		
Minho	Tamel	Estação	C		
Minho	Durrães	Apeadeiro	D		
Minho	Barroselas	Estação	C	•	•
Minho	Senhora das Neves	Apeadeiro	D		
Minho	Alvarães	Apeadeiro	D		
Minho	Darque	Estação	D		
Minho	Areia - Darque	Apeadeiro	D		
Minho	Viana do Castelo	Estação	B		•
Minho	Areosa	Apeadeiro	D		
Minho	Carreço - A	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Minho	Afife	Apeadeiro	D		
Minho	Âncora-Praia	Apeadeiro	C		
Minho	Moledo Minho	Apeadeiro	D		
Minho	Senhora da Agonia	Apeadeiro	D		
Minho	Caminha	Estação	C		
Minho	Seixas	Apeadeiro	D		
Minho	Esqueiro	Apeadeiro	D		
Minho	Gondarém	Apeadeiro	D		
Minho	Vila Nova de Cerveira	Estação	C		
Minho	Carvalha - A	Apeadeiro	D		
Minho	São Pedro da Torre	Estação	D		
Minho	Valença	Estação	C		•
Norte	Lisboa - Santa Apolónia	Estação	A	•	•
Norte	Braço de Prata	Estação	C		
Norte	Lisboa - Oriente	Estação	A	•	•
Norte	Moscavide	Apeadeiro	B		
Norte	Sacavém	Apeadeiro	C		
Norte	Bobadela	Apeadeiro	C		
Norte	Santa Iria	Apeadeiro	C		
Norte	Póvoa	Apeadeiro	B	•	•
Norte	Alverca	Estação	B	•	•
Norte	Alhandra	Estação	C	•	•

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Norte	Vila Franca de Xira	Apeadeiro	B	•	•
Norte	Castanheira do Ribatejo	Estação	C	•	
Norte	Carregado	Apeadeiro	C		
Norte	Vila Nova da Rainha	Apeadeiro	D		
Norte	Espadanal de Azambuja	Apeadeiro	C		
Norte	Azambuja	Estação	B	•	•
Norte	Virtudes	Apeadeiro	D		
Norte	Reguengo - Vale da Pedra - Pontével	Apeadeiro	C		
Norte	Setil	Estação	D		
Norte	Santana Cartaxo	Apeadeiro	C		
Norte	Vale de Santarém	Apeadeiro	C		
Norte	Santarém	Estação	B	•	•
Norte	Vale de Figueira	Estação	D		
Norte	Mato Miranda	Apeadeiro	D		
Norte	Riachos - Torres Novas - Golegã	Estação	C	•	•
Norte	Entroncamento	Estação	B	•	•
Norte	Lamarosa	Estação	C		
Norte	Paialvo	Apeadeiro	D		
Norte	Fungalvaz	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Norte	Chão de Maçãs - Fátima	Estação	C		
Norte	Seiça - Ourém	Apeadeiro	D		
Norte	Caxarias	Estação	C	•	•
Norte	Albergaria dos Doze	Estação	D		
Norte	Litém	Apeadeiro	D		
Norte	Vermoil	Estação	D		
Norte	Pombal	Estação	C	•	•
Norte	Pelariga	Apeadeiro	D		
Norte	Simões	Apeadeiro	D		
Norte	Soure	Estação	C		
Norte	Vila Nova de Anços	Apeadeiro	D		
Norte	Granja do Ulmeiro - Alfarelos	Estação	C	•	•
Norte	Formoselha - Santo Varão	Apeadeiro	D		
Norte	Pereira	Apeadeiro	D		
Norte	Ameal	Apeadeiro	D		
Norte	Vila Pouca do Campo	Apeadeiro	D		
Norte	Taveiro	Estação	D		
Norte	Casais	Apeadeiro	D		
Norte	Espadaneira	Apeadeiro	D		
Norte	Bencanta	Apeadeiro	C		
Norte	Coimbra B	Estação	A		•

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Norte	Adémia	Apeadeiro	D		
Norte	Vilela - Fornos	Apeadeiro	D		
Norte	Souselas	Estação	D	•	
Norte	Pampilhosa	Estação	C	•	•
Norte	Mealhada	Apeadeiro	C	•	•
Norte	Aguim	Apeadeiro	D		
Norte	Curia	Apeadeiro	C		
Norte	Mogofores	Estação	C		
Norte	Paraimo	Apeadeiro	D		
Norte	Oliveira do Bairro	Estação	C		
Norte	Oiã	Estação	C		
Norte	Quintans	Apeadeiro	D		
Norte	Aveiro	Estação	A	•	•
Norte	Cacia	Estação	C		
Norte	Canelas	Apeadeiro	D		
Norte	Salreu	Apeadeiro	D		
Norte	Estarreja	Estação	B	•	•
Norte	Avanca	Apeadeiro	C		
Norte	Válega	Estação	D		
Norte	Ovar	Estação	B	•	•
Norte	Carvalheira - Maceda	Apeadeiro	D		
Norte	Cortegaça	Apeadeiro	C		
Norte	Esmoriz	Estação	C	•	•
Norte	Paramos	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Norte	Silvalde	Apeadeiro	D		
Norte	Espinho	Apeadeiro	B	•	•
Norte	Granja	Estação	C		
Norte	Aguda	Apeadeiro	C		
Norte	Miramar	Apeadeiro	C		
Norte	Francelos	Apeadeiro	C		
Norte	Valadares	Apeadeiro	C		•
Norte	Madalena	Apeadeiro	D		
Norte	Coimbrões	Apeadeiro	C		
Norte	Gaia	Estação	B	•	•
Norte	General Torres	Estação	C		
Oeste	Mira Sintra - Meleças	Estação	C	•	•
Oeste	Sabugo	Estação	D		
Oeste	Pedra Furada	Apeadeiro	D		
Oeste	Maфра	Estação	D		
Oeste	Malveira	Estação	C		
Oeste	Jerumelo	Apeadeiro	D		
Oeste	Sapataria	Apeadeiro	D		
Oeste	Pero Negro	Estação	D		
Oeste	Zibreira	Apeadeiro	D		
Oeste	Feliteira	Apeadeiro	D		
Oeste	Dois Portos	Estação	D		
Oeste	Runa	Apeadeiro	D		
Oeste	Torres Vedras	Estação	C	•	•

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Oeste	Ramalhal	Estação	D		
Oeste	Outeiro	Estação	D		
Oeste	Bombarral	Estação	C	•	•
Oeste	Paúl	Apeadeiro	D		
Oeste	São Mamede	Apeadeiro	D		
Oeste	Dagorda - Peniche	Apeadeiro	D		
Oeste	Óbidos	Apeadeiro	D		
Oeste	Caldas da Rainha	Estação	C	•	•
Oeste	Salir do Porto	Apeadeiro	D		
Oeste	São Martinho do Porto	Estação	C		
Oeste	Famalicão da Nazaré	Apeadeiro	D		
Oeste	Valado	Estação	D		
Oeste	Pataias	Estação	D		
Oeste	Martingança	Estação	C		
Oeste	Marinha Grande	Estação	D		
Oeste	Leiria	Estação	C	•	•
Oeste	Monte Real	Estação	D		
Oeste	Monte Redondo	Apeadeiro	D		
Oeste	Guia	Apeadeiro	D		
Oeste	Louriçal	Estação	D	•	
Oeste	Bifurcação de Lares	Estação	D		
Oeste	Lares	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Oeste	Fontela	Estação	D		
Oeste	Fontela A	Apeadeiro	D		
Oeste	Figueira da Foz	Estação	B	•	•
Ramal de Alfarelos	Reveles	Apeadeiro	D		
Ramal de Alfarelos	Verride	Estação	D		
Ramal de Alfarelos	Marujal	Apeadeiro	D		
Ramal de Alfarelos	Montemor	Apeadeiro	C		
Ramal de Tomar	Soudos - Vila Nova	Apeadeiro	D		
Ramal de Tomar	Carrascal - Delongo	Apeadeiro	D		
Ramal de Tomar	Curcaveiras	Apeadeiro	D		
Ramal de Tomar	Santa Cita	Estação	D		
Ramal de Tomar	Carvalhos de Figueiredo	Apeadeiro	D		
Ramal de Tomar	Tomar	Estação	C	•	•
Ramal de Braga	Couto de Cambeses	Apeadeiro	C		
Ramal de Braga	Arentim	Estação	D		
Ramal de Braga	Ruilhe	Estação	C		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Ramal de Braga	Tadim	Estação	D		
Ramal de Braga	Aveleda	Apeadeiro	D		
Ramal de Braga	Mazagão	Apeadeiro	D		
Ramal de Braga	Ferreiros	Apeadeiro	C		
Ramal de Braga	Braga	Estação	A	•	•
Sintra	Lisboa - Rossio	Estação	A	•	•
Sintra	Campolide	Estação	B	•	•
Sintra	Benfica	Estação	B	•	•
Sintra	Santa Cruz - Damaia	Apeadeiro	B	•	•
Sintra	Reboleira	Apeadeiro	A	•	•
Sintra	Amadora	Estação	A	•	•
Sintra	Queluz - Belas	Apeadeiro	A	•	•
Sintra	Monte Abraão	Estação	B	•	•
Sintra	Massamá - Barcarena	Apeadeiro	B	•	•
Sintra	Agualva - Cacém	Estação	A	•	•
Sintra	Rio de Mouro	Apeadeiro	B	•	•
Sintra	Mercês	Estação	B	•	•
Sintra	Algueirão - Mem Martins	Apeadeiro	B	•	•
Sintra	Portela de Sintra	Apeadeiro	B	•	•

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Sintra	Sintra	Estação	A	•	•
Sul	Pinhal Novo	Estação	B	•	•
Sul	Venda do Alcaide	Apeadeiro	C		
Sul	Palmela A	Apeadeiro	C		
Sul	Setúbal	Estação	B	•	•
Sul	Praça do Quebedo	Apeadeiro	C	•	•
Sul	Praias - Sado A	Apeadeiro	C		
Sul	Grândola	Estação	C		
Sul	Ermidas - Sado	Estação	C		
Sul	Funcheira	Estação	C		
Sul	Amoreiras-Odemira	Estação	D		
Sul	Santa Clara - Sabóia	Estação	C		
Sul	Messines - Alte	Estação	D		
Vouga	Espinho - Vouga	Estação	C		
Vouga	Silvalde-Vouga	Apeadeiro	D		
Vouga	Monte Paramos	Apeadeiro	D		
Vouga	Lapa	Apeadeiro	D		
Vouga	Sampaio - Oleiros	Apeadeiro	D		
Vouga	Paços de Brandão	Estação	D		
Vouga	Rio Meão	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Vouga	São João de Ver	Apeadeiro	D		
Vouga	Cavaco	Apeadeiro	D		
Vouga	Sanfins	Apeadeiro	D		
Vouga	Vila Feira	Estação	D		
Vouga	Escapães	Apeadeiro	D		
Vouga	Arrifana	Apeadeiro	D		
Vouga	São João da Madeira	Estação	C		
Vouga	Faria	Apeadeiro	D		
Vouga	Couto Cucujães	Apeadeiro	D		
Vouga	Santiago Riba - UI	Apeadeiro	D		
Vouga	Oliveira de Azeméis	Estação	C	•	
Vouga	Sernada Vouga	Estação	D	•	
Vouga	Macinhata	Estação	D		
Vouga	Carvalhal da Portela	Apeadeiro	D		
Vouga	Valongo-Vouga	Apeadeiro	D		
Vouga	Agueira	Apeadeiro	D		
Vouga	Mourisca do Vouga	Apeadeiro	D		
Vouga	Águeda	Estação	C	•	
Vouga	Oronhe	Apeadeiro	D		
Vouga	Casal do Álvaro	Apeadeiro	D		
Vouga	Cabanões	Apeadeiro	D		

LINHA	INSTALAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	TIPOLOGIA	SALAS APOIO	BILHETEIRAS
Vouga	Travassô	Apeadeiro	D		
Vouga	Taipa - Requeixo	Apeadeiro	D		
Vouga	Eirol	Estação	D		
Vouga	São João de Loure	Apeadeiro	D		
Vouga	Eixo	Estação	D		
Vouga	Azurva	Apeadeiro	D		
Vouga	Esgueira	Apeadeiro	D		
Vouga	Aveiro - Vouga	Estação	A		

ANEXO 7.3.2 D Fornecimento de Informações de Natureza Comercial

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO										
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO						OBS.
			LOCAL	REMOTA			LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO	MANUAL		AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA			
NORTE	Linha do Minho	Porto - São Bento	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Porto - Campanhã	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Contumil	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Rio Tinto	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Águas Santas	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Palmilheira	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Ermesinde	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Travagem	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Leandro	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	São Frutuoso	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	São Romão	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Portela	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Trofa	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Lousado	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Esmeriz	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Barrimau	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Famalicão	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Mouquim	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Louro	•	CCO Porto			•	CCO Porto					
NORTE	Linha do Minho	Nine	•	CCO Porto			•	CCO Porto					

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
NORTE	Linha do Minho	Barcelos			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	Tamel			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	Barroselas			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	Darque			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	Viana do Castelo			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	Âncora-Praia			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Minho	Caminha			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	Vila Nova de Cerveira			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	São Pedro da Torre			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Minho	Valença			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Couto Cambeses			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Arentim			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Ruilhe			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Tadim			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Aveleda			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Mazagão			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Ferreiros			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Ramal de Braga	Braga			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Cabêda			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Suzão			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Valongo			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	São Martinho do Campo			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Terronhas			•	CCO Porto			•		CCO Porto	

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
NORTE	Linha do Douro	Trancoso			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Recarei - Sobreira			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Parada			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Cête			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Irivo			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Oleiros			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Paredes			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Penafiel			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Bustelo			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Meinedo			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Caide			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Vila Meã			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Recesinhos			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Douro	Livração			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Marco de Canaveses			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Douro	Mosteirô	•			Gab. Circul.						Quando guarnecida
NORTE	Linha do Douro	Ermida	•			Gab. Circul.						Quando guarnecida
NORTE	Linha do Douro	Régua	•			Gab. Circul.						Quando guarnecida
NORTE	Linha do Douro	Pinhão	•			Gab. Circul.						Quando guarnecida
NORTE	Linha do Douro	Pocinho	•			Gab. Circul.						
CENTRO	Linha do Norte	Lisboa Santa Apolónia			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
CENTRO	Linha do Norte	Braço de Prata			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Lisboa Oriente			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Moscavide			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Sacavém			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Bobadela			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Santa Iria			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Póvoa			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Alverca			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Alhandra			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Vila Franca de Xira			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Castanheira do Ribatejo			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Carregado			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Vila Nova da Rainha			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Espadanal da Azambuja			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Azambuja			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Virtudes			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Reguengo - Vale da Pedra Pontével			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Setil			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Santana Cartaxo			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Vale de Santarém			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Norte	Santarém			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Norte	Vale de Figueira			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO										
			INFORMAÇÃO SONORA					TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO		
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA			
CENTRO	Linha do Norte	Mato de Miranda			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Riachos/Torres Novas/Golegã			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Entroncamento			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Lamarosa			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Paialvo			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Fungalvaz			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Chão de Maçãs -Fátima			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Seiça-Ourém			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Caxarias			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Albergaria dos Doze			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Litém			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Vermoil			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Pombal			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Pelariga			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Simões			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Soure			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Vila Nova de Anços			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Alfarelos			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Formoselha/Santo Varão			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Pereira			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Amial			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Vila Pouca do Campo			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Taveiro			•	CCO Lisboa							

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO										
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.	
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO		
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORIZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SONORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPORIZADA	SEGUIMENTO	TEMPORIZADA			
CENTRO	Linha do Norte	Casais			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Espadaneira			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Bencanta			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Coimbra B			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa		
CENTRO	Linha do Norte	Adémia			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Vilela - Fornos			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Souselas			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Pampilhosa			•	CCO Lisboa							
CENTRO	Linha do Norte	Mealhada			•	CCO Porto			•		CCO Porto		
NORTE	Linha do Norte	Aguim			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Curia			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Mogofores			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Paraimo			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Oliveira do Bairro			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Oiã			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Quintans			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Aveiro			•	CCO Porto			•		CCO Porto		
NORTE	Linha do Norte	Cacia			•	CCO Porto			•		CCO Porto		
NORTE	Linha do Norte	Canelas			•	CCO Porto			•		CCO Porto		
NORTE	Linha do Norte	Salreu			•	CCO Porto							
NORTE	Linha do Norte	Estarreja			•	CCO Porto			•		CCO Porto		
NORTE	Linha do Norte	Avanca			•	CCO Porto			•		CCO Porto		
NORTE	Linha do Norte	Válega			•	CCO Porto							

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
NORTE	Linha do Norte	Ovar			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Norte	Esmoriz			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Norte	Espinho			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha do Norte	Granja			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha do Norte	Aguda			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Norte	Miramar			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Norte	Francelos			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Norte	Valadares			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha do Norte	Madalena			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Norte	Coimbrões			•	CCO Porto						
NORTE	Linha do Norte	Gaia			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha do Norte	General Torres			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha de Guimarães	Santo Tirso			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha de Guimarães	Caniços			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha de Guimarães	Vila das Aves			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha de Guimarães	Giesteira			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha de Guimarães	Lordelo			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha de Guimarães	Cuca			•	CCO Porto				•		CCO Porto
NORTE	Linha de Guimarães	Pereirinhas			•	CCO Porto				•		CCO Porto

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
NORTE	Linha de Guimarães	Vizela			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha de Guimarães	Nespereira			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha de Guimarães	Covas			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha de Guimarães	Guimarães			•	CCO Porto			•		CCO Porto	
NORTE	Linha do Vouga	Aveiro - Vouga			•	CCO Porto						
NORTE	Linha da Beira Alta	Luso - Buçaco			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Mortágua			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	St.ª Comba Dão			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Carregal do Sal			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Oliveirinha - Cabanas			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Canas - Felgueira			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Nelas			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Mangualde			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Gouveia			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Fornos de Algodres			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Celorico da Beira			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Vila Franca das Naves			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Guarda			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Cerdeira			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Alta	Vilar Formoso			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Ramal de Alfarelos	Verride			•	CCO Lisboa						

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
CENTRO	Linha do Oeste	Mira Sintra - Meleças			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Oeste	Sabugo			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Oeste	Mafra			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Oeste	Malveira			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Oeste	Pero Negro			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Oeste	Dois Portos			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Oeste	Torres Vedras			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Oeste	Ramalhal			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Oeste	Outeiro			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Oeste	Bombarral			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Oeste	Caldas da Rainha			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha do Oeste	Pataias	•			Gab. Circul.						Quando guarnecida
CENTRO	Linha do Oeste	Leiria	•			Gab. Circul.						Quando guarnecida
CENTRO	Linha do Oeste	Louriçal			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Oeste	Bifurcação de Lares			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Oeste	Fontela			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha do Oeste	Figueira da Foz			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Ramal de Tomar	Soudos - Vila Nova			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Ramal de Tomar	Carrascal-Delongo			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Ramal de Tomar	Curvaceiras			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Ramal de Tomar	St.ª Cita			•	CCO Lisboa						
CENTRO	Ramal de Tomar	Carvalhos de Figueiredo			•	CCO Lisboa						

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO										
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.	
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO		
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORIZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SONORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPORIZADA	SEGUIMENTO	TEMPORIZADA			
CENTRO	Ramal de Tomar	Tomar				•	CCO Lisboa				•	CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Barquinha				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Almourol				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Praia do Ribatejo				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Santa Margarida				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Tramagal				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Abrantes				•	CCO Lisboa				•	CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Alferrarede				•	CCO Lisboa				•	CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Mouriscas A				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Belver				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Barca da Amieira - Envendos				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Fratel				•	CCO Lisboa						
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Ródão				•	CCO Lisboa				•	CCO Lisboa	
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Sarnadas				•	CCO Lisboa						

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/RAMAL	ESTAÇÃO/APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO								
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO				
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		OBS.
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORIZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SONORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPORIZADA	SEGUIMENTO	TEMPORIZADA	
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Castelo Branco				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Fundão				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Covilhã				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Caria				•	CCO Lisboa				
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Belmonte - Manteigas				•	CCO Lisboa				
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Maçainhas				•	CCO Lisboa				
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Benespera				•	CCO Lisboa				
CENTRO	Linha da Beira Baixa	Sabugal				•	CCO Lisboa				
CENTRO	Linha de Sintra	Lisboa Rossio				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Campolide				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Benfica				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Santa Cruz - Damaia				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Reboleira				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Amadora				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Queluz - Belas				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Monte Abraão				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Massamá - Barcarena				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa
CENTRO	Linha de Sintra	Agualva - Cacém				•	CCO Lisboa		•		CCO Lisboa

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
CENTRO	Linha de Sintra	Rio de Mouro			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Sintra	Mercês			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Sintra	Algueirão - Mem Martins			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Sintra	Portela de Sintra			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Sintra	Sintra			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cintura	Alcântara-Terra			•	CCO Lisboa				•	CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cintura	Campolide A			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cintura	Sete Rios			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cintura	Entrecampos - Poente			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cintura	Entrecampos			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cintura	Roma - Areeiro			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cintura	Braço de Prata (Norte)			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
CENTRO	Linha de Cascais	Cais do Sodré			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Santos			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Alcântara-Mar			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Belém			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Algés			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Cruz Quebrada			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Caxias			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Paço de Arcos			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Santo Amaro			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Oeiras			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Carcavelos			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
CENTRO	Linha de Cascais	Parede			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	São Pedro do Estoril			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	São João do Estoril			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Estoril			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Cascais			•	CCO Lisboa.			•		CCO Lisboa.	
CENTRO	Linha de Cascais	Campolide A (Cintura)			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Pragal			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Corroios			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Foros de Amora			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Fogueteiro			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Coina			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Penalva			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Pinhal Novo			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Venda do Alcaide			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Palmela			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Setúbal			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Sul	Praça do Quebedo			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Sul	Praias-Sado-A			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Sul	Grândola		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Sul	Ermidas Sado		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Sul	Funcheira		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Sul	Amoreiras - Odemira		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Sul	Luzianes		•		CCO Setúbal						

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORIZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SONORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPORIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
SUL	Linha do Sul	St.ª Clara - Sabóia		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Sul	São. Marcos		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Sul	Messines - Alte		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Alentejo	Barreiro			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Alentejo	Barreiro A			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Alentejo	Lavradio			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Alentejo	Baixa da Banheira			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Alentejo	Alhos Vedros			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Alentejo	Moita			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Alentejo	Penteado			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Alentejo	Pinhal Novo (Sul)			•	CCO Lisboa			•		CCO Lisboa	
SUL	Linha do Alentejo	Poceirão		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Alentejo	Vendas Novas		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Alentejo	Casa Branca		•		CCO Setúbal						Tmb CCO Set.
SUL	Linha do Alentejo	Beja		•		CCO Setúbal						
SUL	Linha do Alentejo	Évora			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Leste	Elvas			•	CCO Lisboa						
SUL	Linha do Algarve	Lagos			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Mexilhoeira Grande			•	CCO Set. (Faro)						
SUL	Linha do Algarve	Portimão			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Estômbar-Lagoa			•	CCO Set. (Faro)						

COMANDO FERROVIÁRIO	LINHA/ RAMAL	ESTAÇÃO/ APEADEIRO	INFORMAÇÃO AO PÚBLICO									
			INFORMAÇÃO SONORA				TELEINDICAÇÃO					OBS.
			LOCAL	REMOTA		LOCAL DE OPERAÇÃO	LOCAL		REMOTA AUTOMÁTICA		LOCAL DE OPERAÇÃO	
			VIVA-VOZ MICROFONE LOCAL	VIVA-VOZ SELETIVO SONORI- ZADO	AUTOM. UNIDADE LOCAL SO- NORIZAÇÃO		MANUAL	AUTOM. TEMPO- RIZADA	SEGUI- MENTO	TEMPO- RIZADA		
SUL	Linha do Algarve	Silves			•	CCO Set. (Faro)						
SUL	Linha do Algarve	Alcantarilha			•	CCO Set. (Faro)						
SUL	Linha do Algarve	Tunes			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Albufeira - Ferreiras			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Boliqueime			•	CCO Set. (Faro)						
SUL	Linha do Algarve	Loulé			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Parque das Cidades			•	CCO Set. (Faro)						
SUL	Linha do Algarve	Faro			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Olhão			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Fuseta			•	CCO Set. (Faro)						
SUL	Linha do Algarve	Tavira			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	
SUL	Linha do Algarve	Cacela			•	CCO Set. (Faro)						
SUL	Linha do Algarve	Vila Real de St.º António			•	CCO Set. (Faro)			•		CCO Set. (Faro)	



INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL S.A.
Direção de Estratégia, Planeamento e Controlo

Campus do Pragal – Praça da Portagem
2809-013 Almada
Portugal

Telefone: +(351) 212 879 000

diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt

www.infraestruturasdeportugal.pt