Infraestruturas de Portugal

© Acervo Infraestruturas de Portugal - Bruno Silva

DIRETÓRIO DA REDE 2021

2ª Adenda

Julho de 2021

CONTROLO DE VERSÕES		
VERSÃO	ALTERAÇÕES	DATA
Diretório da Rede 2020		2017-12-07
Projeto do Diretório da Rede 2021	Pontos alterados: Glossário; 1.2; 1.3; 1.4.1; 1.4.2; 1.6.1; 1.7; 1.8; 1.10; 1.10.1; 1.10.2; 2.3; 2.3.1; 2.3.2; 2.3.3; 3.2.2; 3.3.1.3; 3.4.2; 3.4.5.1; 3.7;.4.1; 4.2.3.2; 4.2.4.1; 4.2.4.3; 4.3.1; 4.3.3.3; 4.4; 4.4.3.3; 4.4.6; 4.5.2; 5.3.1.1; 5.3.1.1.1; 5.3.1.1.2; 6.3.1; 6.3.1.1; 6.3.2.1; 6.3.2.1.2; 6.3.2.1.3; 6.3.4.5; 6.3.5.5; 6.5; 6.6. Pontos novos:4.2.4.2; 4.3.2. Anexos alterados: 1.3; 3.1; 3.3.1.3; 3.3.2.5; 3.6.A; 3.6.B; 3.7; 4.2.3.1; 4.5.2.A; 4.5.2.B; 5.3.1.1; 5.3.1.2; 5.5.2; 6.2; 6.3.4; 6.3.4.1.	2019-10-17
Diretório da Rede 2021	Pontos alterados: 1:8; 5.2.1.1; 5.2.1.2; 5.3; 6.3.2.1.1; 6.6 Anexos alterados: 1.3; 3.3.2.5; 4.5.2.A; 4.5.2.B; 6.2; 6.3.4.1	2019-12-12
Projeto da 1ª Adenda do Diretório de Rede2021	Pontos novos: 5.3.1.10; 6.3.2.10 Pontos eliminados: 6.4.3 Pontos alterados: 4.5.2; 6.3.1; 6.3.2.1.1.; 6.3.2.1.2; 6.3.2.1.4; 6.3.4.4; 6.3.4.5; 6.3.5.5; 6.5.5; 6.6 Pontos renumerados: 6.4.4 e 6.4.5 pela eliminação do anterior 6.4.3 Anexos alterados: 3.1; 3.2.1; 3.3.2.2; 3.3.2.5; 4.5.2.A; 4.5.2.B; 5.3.1.1; 6.2; 6.3.4; 6.3.4.1	2020-10-15
1ª Adenda ao Diretório da Rede 2021	Pontos alterados: 3.3.3.1 Anexos alterados: 1.3; 4.5.2.A; 5.3.1.1	2020-12-11
Projeto da 2ª Adenda do Diretório de Rede2021	Anexos alterados: 5.3.1.1	2021-06-17
2ª Adenda ao Diretório da Rede 2021	Anexos alterados: 3.1; 3.3.2.1 A; 3.3.2.1 B;	2021-07-29

ÍNDICE

GLOSSÁRIO **8**

1 INFORMAÇÕES GERAIS **11**

1.1 INTRODUÇÃO 11
1.2 OBJETIVO 12
1.3 ENQUADRAMENTO LEGAL 12
1.4 ESTATUTO LEGAL 12
1.4.1 ASPETOS GERAIS 12
1.4.2 RESPONSABILIDADE 13
1.4.3 DIREITOS DE RECURSO E DE QUEIXA 13
1.5 ESTRUTURA 14
1.6 VALIDADE E PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO 14
1.6.1 PERÍODO DE APLICAÇÃO 14
1.6.2 PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO 14
1.7 PUBLICAÇÃO 14
1.8 CONTACTOS 15
1.9 CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS 16
1.10 RAILNETEUROPE - COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS 18
1.10.1 ONE-STOP-SHOP (oss) 18
1.10.2 APLICAÇÕES INFORMÁTICAS RNE 18

2 CONDIÇÕES DE ACESSO **20**

2.1 INTRODUÇÃO 20
2.2 CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO 20
2.2.1 REQUISITOS PARA APRESENTAÇÃO DE PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS 20
2.2.2 CONDIÇÕES PARA O ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA 20
2.2.3 LICENÇAS 20
2.2.4 CERTIFICADO DE SEGURANÇA 20
2.2.5 SEGURO 21
2.3 CONDIÇÕES COMERCIAIS GERAIS 22
2.3.1 CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO 22
2.3.2 CONTRATOS COM CANDIDATOS QUE NÃO SEJAM EMPRESAS FERROVIÁRIAS 22
2.3.3 ACORDOS-QUADRO 22
2.4 REGRAS OPERACIONAIS 23
2.5 TRANSPORTES EXCECIONAIS 23
2.6 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS 23
2.7 PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE 23
2.8 PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE PESSOAL DE SEGURANÇA 24
2.9 SEGURANÇA PARA TRABALHOS NA VIA-FÉRREA E NA SUA PROXIMIDADE 24

3 A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA **25**

3.1 INTRODUÇÃO 25
3.2 REDE ABRANGIDA 25
3.2.1 LIMITES 25
3.2.2 LIGAÇÕES A OUTRAS REDES FERROVIÁRIAS 25
3.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA 25
3.3.1 IDENTIFICAÇÃO GEOGRÁFICA 25
3.3.1.1 Tipologias de via 25
3.3.1.2 Bitola da via 26
3.3.1.3 Estações e apeadeiros 26
3.3.2 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS 26
3.3.2.1 Contornos cinemáticos 26

3.3.2.2 Cargas máximas admissíveis 26
3.3.2.3 Cargas máximas rebocáveis 26
3.3.2.4 Velocidades máximas 26
3.3.2.5 Comprimentos máximos dos comboios 27
3.3.2.6 Rede eletrificada 27
3.3.3 CONTROLO DE TRÁFEGO E SISTEMAS DE SEGURANÇA 27
3.3.3.1 Regimes de exploração 27
3.3.3.2 Comando e controlo da circulação 27
3.3.3.3 Sistemas de comunicação 27
3.3.3.4 Sistemas de controlo de velocidade 27
3.4 RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO 27
3.4.1 INFRAESTRUTURA ESPECIALIZADA 27
3.4.2 RESTRIÇÕES AMBIENTAIS 27
3.4.3 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS 28
3.4.4 RESTRIÇÕES EM TÚNEIS 28
3.4.5 RESTRIÇÕES EM PONTES 28
3.4.5.1 Ponte 25 de Abril 28
3.4.5.2 Ponte de Viana do Castelo 28
3.5 DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA 28
3.6 INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS 28
3.6.1 ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS 29
3.6.2 TERMINAIS DE MERCADORIAS 29
3.6.3 ESTAÇÕES DE TRIAGEM E INSTALAÇÕES DE FORMAÇÃO DAS COMPOSIÇÕES 29
3.6.4 FEIXES DE RESGUARDO 29
3.6.5 INSTALAÇÕES DE MANUTENÇÃO 29
3.6.6 OUTRAS INSTALAÇÕES TÉCNICAS, INCLUINDO INSTALAÇÕES DE LIMPEZA E LAVAGEM 29
3.6.7 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, MARITIMAS E FLUVIAIS 29
3.6.8 MEIOS DE SOCORRO 29
3.6.9 INSTALAÇÕES DE REABASTECIMENTO DE COMBUSTIVEIS 29
3.7 INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS NÃO GERIDAS PELA IP 29
3.8 DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA 30

4 REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE 31

4.1 INTRODUÇÃO 31
4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO 31
4.2.1 ENTIDADES RELEVANTES 31
4.2.2 CONTACTOS 31
4.2.3 FORMATO DOS DOCUMENTOS 31
4.2.3.1 Pedidos de canais horários 31
4.2.3.2 Horário técnico anual 32
4.2.4 TIPOS DE PROCESSO DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE 32
4.2.4.1 Horário técnico anual 33
4.2.4.2 Pedidos tardios 33
4.2.4.3 Pedidos durante a vigência do horário 33
4.2.4.3.1 Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário 33
4.2.4.3.2 Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário 34
4.2.4.4 Pedidos pontuais 34
4.2.4.5 Pedidos respeitantes ao Atlantic Corridor 34
4.3 CALENDARIZAÇÃO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE 35
4.3.1 HORÁRIO TÉCNICO ANUAL 35
4.3.2 PEDIDOS TARDIOS 35
4.3.3 PEDIDOS DURANTE A VIGÊNCIA DO HORÁRIO 36
4.3.3.1 Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário 36
4.3.3.2 Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário 36
4.3.3.3 Pedidos pontuais 36

4.3.4 PEDIDOS RESPEITANTES AO ATLANTIC CORRIDOR ... 36
4.4 PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE ... 37
4.4.1 PROCESSO DE COORDENAÇÃO ... 37
4.4.2 PRINCÍPIOS DE RESOLUÇÃO DE INCOMPATIBILIDADES ... 38
4.4.3 ZONAS CONGESTIONADAS ... 38
4.4.3.1 Definição ... 38
4.4.3.2 Afetação de capacidade em zonas congestionadas ... 38
4.4.3.3 Regras de prioridade a aplicar em zonas congestionadas ... 39
4.4.4 IMPACTO DOS ACORDOS-QUADRO ... 40
4.4.5 CONDICIONAMENTOS DEVIDO A "ECLIPSES" DE ESTAÇÕES ... 40
4.4.6 FERIADOS ... 40
4.5 AFETAÇÃO DE CAPACIDADE PARA TRABALHOS NA INFRAESTRUTURA ... 41
4.5.1 AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS EM "ZONAS AZUIS" ... 41
4.5.2 AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS FORA DAS "ZONAS AZUIS" ... 42
4.5.3 CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS ... 44
4.6 DISPOSIÇÕES A APLICAR EM CASO DE NÃO UTILIZAÇÃO DA CAPACIDADE ... 44
4.7 TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS ... 44
4.8 MEDIDAS ESPECIAIS A ADOTAR EM CASO DE PERTURBAÇÃO ... 44
4.8.1 PRINCÍPIOS ... 44
4.8.2 REGULAÇÃO OPERACIONAL ... 44
4.8.3 PROBLEMAS QUE REQUEIRAM AÇÃO PROGRAMADA ... 45
4.8.4 PROBLEMAS QUE REQUEIRAM AÇÃO IMEDIATA ... 46
4.9 AFETAÇÃO DE CAPACIDADE PARA INSTALAÇÕES DE SERVIÇO ... 46

5 SERVIÇOS ... 47

5.1 INTRODUÇÃO ... 47
5.2 PACOTE MíNIMO DE ACESSO ... 47
5.2.1 MEIOS DE SOCORRO ... 47
5.2.1.1 Meios ferroviários ou rodoviários de socorro da IP ... 47
5.2.1.2 Meios da Empresa ferroviária ... 47
5.3 ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS E AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS ... 48
5.3.1 ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO ... 48
5.3.1.1 Estações de passageiros ... 48
5.3.1.10 Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água ... 51
5.3.2 FORNECIMENTO DE SERVIÇOS NAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS ... 51
5.4 SERVIÇOS ADICIONAIS ... 51
5.4.1 ENERGIA ELÉTRICA PARA TRAÇÃO ... 51
5.4.2 SERVIÇOS AOS COMBOIOS ... 52
5.4.3 TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MATÉRIAS PERIGOSAS ... 52
5.4.4 MANOBRAS ... 52
5.4.5 ESTACIONAMENTO DE MATERIAL CIRCULANTE ... 52
5.5 SERVIÇOS AUXILIARES ... 53
5.5.1 DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSO A SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES ... 53
5.5.2 INSPEÇÃO TÉCNICA DO MATERIAL CIRCULANTE ... 53
5.5.3 SERVIÇO DE BILHÉTICA NAS ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS ... 53
5.5.4 SERVIÇOS PESADOS 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 REDE FERROVIÁRIA NACIONAL ... 53
5.5.7 REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE CAPACIDADE OU DE VIABILIDADE DE CENÁRIOS DE OFERTA ... 53

6 TARIFAÇÃO ... 54

6.1 PRINCÍPIOS TARIFÁRIOS ... 54

6.2 SISTEMA TARIFÁRIO 54
6.3 TARIFAS 54
6.3.1 TARIFAS RESPEITANTES AO PACOTE MíNIMO DE ACESSO 54
6.3.1.1 Tarifa para pedidos pontuais de capacidade 57
6.3.2 TARIFAS RELATIVAS AO ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO REFERIDAS EM 5.3.1....57
6.3.2.1 Estações de passageiros....57
6.3.2.1.1 Utilização de Estações e Apeadeiros....57
6.3.2.1.2 Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações 57
6.3.2.1.3 Consumos dos equipamentos da Empresa ferroviária em áreas comuns das estações 58
6.3.2.1.4 Fornecimento de informações de natureza comercial 58
6.3.2.2 Terminais de mercadorias....58
6.3.2.3 Estações de triagem e instalações de formação das composições incluindo instalações de manobra58
6.3.2.4 Feixes de resguardo 59
6.3.2.5 Instalações de manutenção 59
6.3.2.6 Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem 59
6.3.2.7 Instalações portuárias, marítimas e fluviais....59
6.3.2.8 Meios de socorro 59
6.3.2.9 Instalações de reabastecimento de combustíveis 59
6.3.2.10 Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água 59
6.3.3 TARIFAS RELATIVAS AOS SERVIÇOS REFERIDOS EM 5.3.2 59
6.3.4 TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ADICIONAIS 59
6.3.4.1 Energia elétrica para tração 59
6.3.4.2 Serviços aos comboios 59
6.3.4.3 Transportes excecionais e de matérias perigosas....59
6.3.4.4 Manobras....60
6.3.4.5 Estacionamento de material circulante 60
6.3.5 TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS AUXILIARES 60
6.3.5.1 Disponibilização de acesso a serviços de telecomunicações 60
6.3.5.2 Inspeção técnica do material circulante 61
6.3.5.3 Serviços de bilhética nas estações de passageiros....61
6.3.5.4 Serviços pesados de manutenção de material circulante....61
6.3.5.5 Fornecimento de mão-de-obra para atividades operacionais das Empresas ferroviárias 61
6.3.5.6 Instrução de processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional....61
6.3.5.7 Realização de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta....61
6.4 PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS 61
6.4.1 TARIFAÇÃO DA CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA....61
6.4.2 TARIFAÇÃO POR CANCELAMENTO 62
6.4.3 DESCONTOS DECORRENTES DA CELEBRAÇÃO DE ACORDOS QUADRO 62
6.4.4 DESCONTOS DECORRENTES DA IMPLEMENTAÇÃO DE ERTMS....62
6.5 REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO 62
6.5.1 OBJETIVO....62
6.5.2 MONITORIZAÇÃO 62
6.5.3 PROCESSO DE CONTRADITÓRIO DA MONITORIZAÇÃO 63
6.5.4 IMPUTAÇÃO....63
6.5.5 PROCESSAMENTO DOS CRÉDITOS E DÉBITOS DO SISTEMA 64
6.5.6 VALORIZAÇÃO....65
6.5.7 TETO FINANCEIRO 65
6.5.8 APLICAÇÃO GRADUAL DO RMD....65
6.5.9 NOVAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS....65
6.5.10 MECANISMO DE FATURAÇÃO 65
6.5.11 RELATÓRIO DO RMD....66
6.5.12 ACOMPANHAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO RMD....66
6.5.13 ARBITRAGEM....66
6.6 EVOLUÇÃO DAS TARIFAS 67
6.7 PROCESSO DE FATURAÇÃO....67

ANEXOS **68**

Anexo 1.3 – Legislação Relevante 69
Anexo 3.1 – Quadro Resumo das Características da Infraestrutura 74
Anexo 3.2.1 - Linhas e Ramais em Exploração 76
Anexo 3.3.1.1 - Tipologia das Vias e Distâncias 77
Anexo 3.3.1.3 – Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque 78
Anexo 3.3.2.1 A – Contornos de Referência Cinemático 79
Anexo 3.3.2.1 B - Contornos de Referência Cinemático 80
Anexo 3.3.2.2 - Cargas Máximas 81
Anexo 3.3.2.4 - Patamares de Velocidade Mais Elevados 82
Anexo 3.3.2.3.1 A – Rampas Características (permilagem) 83
Anexo 3.3.2.3.1 B – Rampas Características 84
Anexo 3.3.2.5 – Comprimentos máximos dos comboios de mercadorias 85
Anexo 3.3.2.6 A – Troços de Linha Eletrificados 87
Anexo 3.3.2.6 B – Subestações de Tração 88
Anexo 3.3.3.1 – Regimes de Exploração 89
Anexo 3.3.3.2 - Comando e Controlo da Circulação 90
Anexo 3.3.3.3 – Comunicações Solo Comboio 91
Anexo 3.3.3.4 – Sistemas de Controlo de Velocidade 92
Anexo 3.6.A – Instalações com ligação à RFN 93
Anexo 3.6.B – Instalações com Ligação à RFN 94
Anexo 3.7 – Modelo de documento de informação das instalações de serviços 99
Anexo 3.8 – Desenvolvimento da infraestrutura 104
Anexo 4.2.3.1 - Formato dos Pedidos de Canais Horários 106
Anexo 4.5.2 A - Principais Intervenções Programadas 107
Anexo 4.5.2 B – Margens Suplementares 117
Anexo 5.3.1.1 – Tipologia de Estações e Apeadeiros 118
Anexo 5.3.1.2 – Terminais de Mercadorias da IP 125
Anexo 5.5.2 – Fornecimento de informações de natureza comercial 126
Anexo 6.2 – Regras de Determinação das Tarifas do Pacote Mínimo de Acesso 133
Anexo 6.3.4 – Tarifas de Mão-de-Obra 139
Anexo 6.3.4.1 – Metodologia da repartição de consumos de energia para tração 140

Glossário

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

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

Termo	Definição
Serviços públicos integrados de transporte de passageiros	os serviços de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horários integrados
Serviços de longo curso	os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito supra regional
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 de transporte ferroviário para garantir a segurança da gestão das suas operações

A RNE criou um Glossário de termos ingleses associados aos Diretórios da Rede, o qual pode ser consultado em www.rne.eu/organisation/network-statements/

1 Informações Gerais

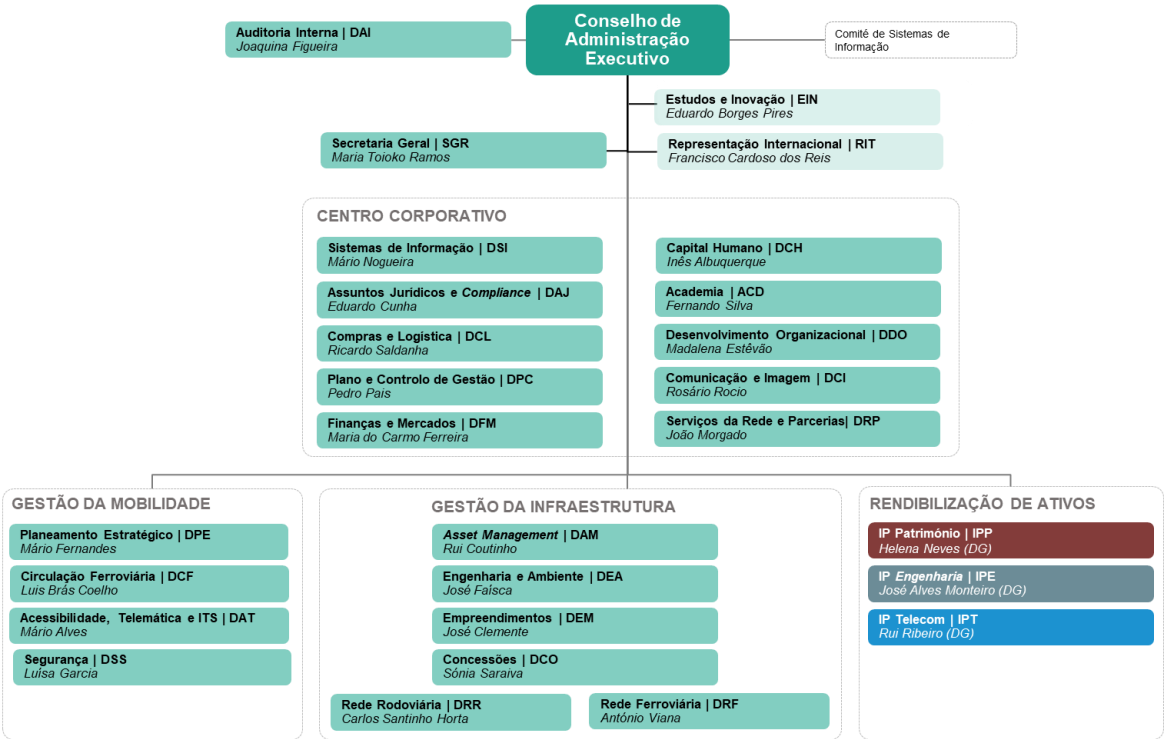
1.1 *INTRODUÇÃO*

A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) é uma empresa pública, cuja criação resultou da fusão por incorporação da EP - Estradas de Portugal, SA na REFER - Rede Ferroviária Nacional, EPE, 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 de transporte ferroviário e o mercado regulado em geral é da responsabilidade da Direção de Planeamento Estratégico, cuja missão é a de promoção da perspetiva do mercado, potenciar a geração de receita e a promoção da satisfação dos clientes core, de acordo com critérios imparciais e transparentes.

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

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 apresentar aos candidatos, autoridades e a todas as entidades interessadas, os termos e as condições gerais para aquisição de capacidade e dos serviços inerentes na rede ferroviária nacional.

Para além de apresentar as características da rede, o Diretório da Rede enuncia as condições de acesso, descreve os serviços que a IP presta, divulga os princípios de tarifação e o respetivo tarifário, apresentando, quanto a este, a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação das tarifas.

1.3 *ENQUADRAMENTO LEGAL*

O Diretório da Rede é produzido em consonância com a legislação portuguesa em vigor relativa às atividades de gestão da infraestrutura e do transporte ferroviário, em particular com o Decreto-Lei nº217/2015 republicado pelo Decreto-Lei nº 124-A/2018 resultante da transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 e à conformação da legislação nacional ao Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 (Regulamento 2016/2338).

Como referência, os principais documentos legais e regulamentares em vigor em Portugal são indicados no Anexo 1.3.

As Empresas ferroviárias e a IP são obrigadas a cumprir os seguintes normativos e regras que são disponibilizadas no sítio da Internet do IMT:

- Normativo Europeu – “ETI” (Especificação Técnica de Interoperabilidade).
- Regras Nacionais de Segurança.

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

1.4 *ESTATUTO LEGAL*

1.4.1 ASPETOS GERAIS

As disposições do Diretório da Rede são de cumprimento obrigatório pelas empresas de transporte ferroviário que utilizem a rede ferroviária portuguesa, em particular as relativas às condições técnicas de circulação e respetivas restrições, à repartição de capacidade e ao tarifário, sem prejuízo dos direitos referidos no ponto 1.4.3.

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

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

1.4.2 RESPONSABILIDADE

A informação acerca da infraestrutura, contida no Diretório da Rede 2021, baseia-se no conhecimento na data de publicação deste documento, relativamente à situação prevista para o período de duração do Horário Técnico de 2021.

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.

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.

1.4.3 DIREITOS DE RECURSO E DE QUEIXA

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

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

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

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

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

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

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

1.5 *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 e disponível em http://www.rne.eu/network-statement,

O Diretório da Rede está estruturado em seis grandes capítulos e anexos, cujo conteúdo é o seguinte:

Capitulo 1: Informações Gerais - capítulo dedicado a informações da caracter geral.

Capitulo 2: Condições de Acesso – capítulo onde são definidos os requisitos legais e procedimentos de acesso à rede ferroviária

Capitulo 3: A Infraestrutura Ferroviária – capítulo onde se encontram definidas as características técnicas e funcionais da rede ferroviária

Capitulo 4: Repartição de Capacidade – capítulo que respeita ao processo de atribuição de capacidade aos candidatos

Capitulo 5: Serviços - capítulo que procede à descrição dos serviços ferroviários prestados pelo gestor da infraestrutura

Capitulo 6: Tarifação – capítulo onde constam as tarifas para cada tipo de serviço prestado.

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.

O propósito da adoção de um formato comum é facilitar o processo de consulta e interpretação por parte das entidades que pretendam nomeadamente estudar ou realizar serviços ferroviários internacionais.

1.6 *VALIDADE E PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO*

1.6.1 PERÍODO DE APLICAÇÃO

O Diretório da Rede 2021 aplica-se aos pedidos de capacidade e execução de operações de transporte calendarizadas durante o Horário Técnico de 2021, período compreendido entre as 0h00 de 13 de dezembro de 2020 e as 24h00 de 11 de dezembro de 2021.

O presente Diretório da Rede entra em vigor às 0h00 de 15 de dezembro de 2019.

1.6.2 PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO

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

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

1.7 *PUBLICAÇÃO*

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

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

1.8 *CONTACTOS*

Tema	Contacto
Matérias do Diretório da Rede	**Infraestruturas de Portugal, S.A.** Departamento de Contratualização e Negócio Ferroviário Unidade de Contratualização e Regulação Praça da Portagem 2809-013 Almada | Portugal Telefones: +351 211069311 Correio eletrónico: diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt
Assuntos de faturação do Diretório da Rede	**Infraestruturas de Portugal, S.A.** Departamento de Contratualização e Negócio Ferroviário Unidade de Tarifação Ferroviária Praça da Portagem 2809-013 Almada | Portugal Telefones: +351 211069313 Correio eletrónico: faturacaoDR@infraestruturasdeportugal.pt
Assuntos comerciais do Diretório da Rede	**Infraestruturas de Portugal, S.A.** Departamento de Contratualização e Negócio Ferroviário Unidade de Planeamento da Capacidade Praça da Portagem 2809-013 Almada | Portugal Telefones+351 211069336; +351 211069337 Correio eletrónico:assuntoscomerciais.drede@infraestruturasdeportugal.pt
Repartição da capacidade	**Infraestruturas de Portugal, S.A.** Direção de Circulação Ferroviária Unidade de Horários Edifício IP, Largo da estação de Campolide 1070-117 Lisboa | Portugal Telefones: +351 211 022 155; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 846 Correio eletrónico: planeamentohorario@infraestruturasdeportugal.pt

Tema	Contacto
OSS da IP	**Infraestruturas de Portugal, S.A.** Direção de Circulação Ferroviária Unidade de Horários Edifício IP, Largo da estação de Campolide 1070-117Lisboa | Portugal Telefones: +351 211 022 211; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 846 Correio eletrónico: oss@infraestruturasdeportugal.pt
C-OSS do Atlantic Corridor	**Atlantic Corridor** Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) Dirección de Planificación y Gestión de Red C/. Hiedra, s/nº, Edificio 23, Estación de Chamartín, 28036 Madrid | Espanha Telefones: + 34 (91) 7744774 Correio eletrónico: OSS@atlantic-corridor.eu *Website*: www.atlantic-corridor.eu
Processos de autorização de circulação do material circulante das Empresas de Transporte Ferroviário	**Infraestruturas de Portugal, S.A.** Direção de Segurança Departamento de Segurança Rodoviária e Ferroviária Unidade de Segurança Ferroviária Praça da Portagem 2809-013 Almada | Portugal Telefones: +351 212 879 589; +351 212 879 000 (Geral); Correio eletrónico: 1_Seguranca_Ferroviaria@infraestruturasdeportugal.pt

1.9 *CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS*

O Regulamento (EU) N.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010 definiu as regras que regem a criação e a organização de corredores ferroviários internacionais de mercadorias; estabelecendo regras de seleção, organização, gestão e planeamento, no intuito de serem atingidos os seguintes objetivos:

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

A IP integra o Atlantic Corridor, originalmente designado como Corredor Ferroviário de Mercadorias nº4 (CFM4), constituído pelos troços da infraestrutura ferroviária existente e planeada entre Sines/Setúbal/ Lisboa/ Aveiro/Leixões – Algeciras/Madrid/ Bilbao – Bordéus/Paris/Le Havre/ Metz,

atravessando as fronteiras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/ Badajoz e Irún/Hendaya, foi ampliado, desde dia 1 de Janeiro de 2016, até Forbach/Saarbrücken e integrada a ligação ao porto fluvial de Strasburgo, juntando-se assim a Alemanha a Portugal, Espanha e França como parceiro do AEIE - Corredor Atlântico.

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

1.10 *RAILNETEUROPE - COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS*

A IP é membro da RailNetEurope (RNE) (www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure) organização criada por iniciativa de diversos gestores de infraestruturas e organismos de repartição da capacidade europeus e que visa o fornecimento de soluções que beneficiem todos os seus membros, prestar o apoio no que diz respeito ao cumprimento do quadro jurídico europeu, desenvolvendo e simplificando processos de negócios, modelos, manuais, diretrizes internacionais e ferramentas dedicadas de TI harmonizados.

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

1.10.1 ONE-STOP-SHOP (OSS)

A RNE estabeleceu um ponto de contacto OSS para o tráfego internacional ferroviário em cada país membro, onde cada cliente pode escolher obter informação relacionada com o acesso à rede, solicitação de capacidade e avaliação de desempenho após concretização do serviço planeado. A IP opera uma OSS.

A lista de OSS está disponível em http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/

1.10.2 APLICAÇÕES INFORMÁTICAS RNE

Path Coordination System (PCS)

O PCS é uma ferramenta internacional disponibilizada online a todos os Gestores de Infraestruturas, Organismos de Repartição da Capacidade, OSS dos Corredores Internacionais e a todos os Candidatos para obtenção de capacidade.

O PCS facilita os processos de comunicação de pedidos de canais e da sua gestão posterior em todas as fases de produção de horários internacionais. Esta ferramenta permite ainda às Empresas ferroviárias a submissão de estudos de horários que permitam preparar os seus futuros pedidos de canais internacionais.

O acesso ao PCS é gratuito e pode ser solicitado via support.pcs@rne.eu.

Mais informação disponível em: http://pcs.rne.eu

Charging information System (CIS)

O CIS é um sistema de tarifação, concebido para fornecer aos Candidatos informação rápida sobre estimativas de preços de comboios internacionais, constituindo-se como um chapéu agregador para os vários sistemas nacionais de tarifação.

O acesso ao CIS é gratuito e sem necessidade de registo.

Para mais informações consulte o site http://cis.rne.eu/, podendo também ser solicitada em support.cis@rne.eu.

Train Information System (TIS)

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

Todos os dados de tráfegos são integrados e combinados desde a origem até ao destino final de cada comboio internacional, sendo possível assim a sua total monitorização.

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

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

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

2 Condições de Acesso

2.1 *INTRODUÇÃO*

O capítulo 2 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.

2.2 *CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO*

2.2.1 REQUISITOS PARA APRESENTAÇÃO DE PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS

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

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

2.2.2 CONDIÇÕES PARA O ACESSO À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

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

Têm direito de acesso à infraestrutura ferroviária nacional, como à de todos os Estados - Membros da União Europeia, as empresas de transporte ferroviário estabelecidas em qualquer Estado membro da União Europeia, para exploração de qualquer tipo de serviço de transporte ferroviário de mercadorias ou internacional de passageiros.

O exercício dos direitos de acesso e trânsito depende da celebração, com a IP, de acordo escrito, como se refere no ponto 2.3.1 infra.

2.2.3 LICENÇAS

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

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

2.2.4 CERTIFICADO DE SEGURANÇA

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

O Certificado de Segurança consta do Regulamento (CE) n.º 653/2007, de 13 de junho, que adota um modelo comum de certificado de segurança e respetivo requerimento. Este diploma foi alterado pelo Regulamento (UE) n.º 445/2011, de 10 de maio, no que diz respeito à parte A do Certificado de Segurança.

Conforme estabelecido pelo IMT, para obter o Certificado de Segurança as empresas candidatas devem fazer prova de satisfação de vários requisitos, nomeadamente:

- Dispor de um Sistema de Gestão da Segurança adequado aos serviços/itinerários, que inclua procedimentos para situações de emergência compatíveis com os do gestor da infraestrutura e procedimentos que assegurem o cumprimento das regras nacionais aplicáveis aos serviços/itinerários, ao pessoal e ao material circulante.
- Dispor de adequada gestão das operações, contemplando nomeadamente:
    - A vigilância do material circulante em trânsito;
    - A formação de composições, os seus ensaios e verificações antes da partida;
    - A condução, o acompanhamento da condução e a manobra do material circulante;
    - O transporte de mercadorias perigosas, quando for caso disso.
- Dispor de material circulante compatível com a infraestrutura nos serviços/itinerários a utilizar; possuir autorização para circular nesses itinerários; dispor de um programa de manutenção adequado ao material circulante e aos serviços/itinerários a utilizar.
- Dispor de pessoal habilitado, e credenciado quando exigido, para o desempenho adequado das funções relevantes para a Segurança, designadamente:
    - Condução, acompanhamento da condução e manobra de material circulante;
    - Formação de composições, seus ensaios e verificações antes da partida;
    - Inspeção do material circulante em trânsito;
    - Transporte de matérias perigosas.

No quadro da segurança do sistema ferroviário e em paralelo com o regime de certificação para as empresas de transporte ferroviário, é exigida à empresa responsável pela gestão e exploração da infraestrutura uma autorização de segurança.

A emissão desta autorização implica a aceitação do sistema de gestão de segurança da empresa (parte A) e a demonstração do cumprimento dos requisitos específicos necessários à segurança da conceção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária, podendo incluir a manutenção e a exploração do sistema de controlo de tráfego e de sinalização (parte B).

Relativamente à análise da compatibilidade do material circulante com a infraestrutura, o respetivo processo de autorização de circulação em via aberta à exploração na Rede Ferroviária Portuguesa deverá ser submetido pelo Requerente à Unidade Segurança Ferroviária da Direção de Segurança da IP, integrando o correspondente dossier técnico do veículo, o qual deverá cumprir com os requisitos definidos nos seguintes documentos:

- Instrução de Exploração Técnica (IET) n.º 74 – Processo para avaliação da conformidade de material circulante para a obtenção de autorização de circulação na rede ferroviária nacional – via larga, a qual poderá ser fornecida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. através de pedido devidamente identificado, endereçado ao Centro de Documentação do IMT através do e-mail biblioteca@imtt.pt ;
- Instrução Técnica GR.IT.GER.009 – Compatibilidade do material circulante com a infraestrutura de via larga, cujas condições de acesso estão indicadas na página institucional da IP no separador Negócios e Serviços / Fale Connosco, selecionando “Informações” e de seguida “Documentos normativos/técnicos/históricos”.

2.2.5 SEGURO

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

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

O capital obrigatoriamente seguro não pode, em qualquer caso, ser inferior a (euro) 10.000.000 (dez milhões), sendo as demais condições, incluindo as relativas à atualização dos capitais seguros, as

que em cada momento tiverem sido fixadas por portaria, nos termos do n.º 2 do artigo 22 do Decreto-Lei nº217/2015.

2.3 *CONDIÇÕES COMERCIAIS GERAIS*

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

Para os serviços de transporte ferroviário nacional de passageiros aplicam-se as disposições do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de Dezembro de 2016 e da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de Dezembro de 2016, transpostos para o Decreto-Lei nº 124-A/2018.

2.3.1 CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO

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

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

2.3.2 CONTRATOS COM CANDIDATOS QUE NÃO SEJAM EMPRESAS FERROVIÁRIAS

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

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

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

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

O Candidato será sujeito ao pagamento das tarifas relativas à capacidade pedida e não utilizada, definidas em 6.4.1, 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.

2.3.3 ACORDOS-QUADRO

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

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

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

Os procedimentos e critérios referentes aos Acordos-Quadro de repartição da capacidade da infraestrutura deverão estar em linha com o Regulamento de Execução (EU) 2016/545 e com o disposto no Decreto-Lei nº 124-A/2018, em pespecial no seu artigo 42º.

2.4 *REGRAS OPERACIONAIS*

Além do enunciado no ponto 1.3, as Empresas ferroviárias são obrigadas a cumprir as regras de exploração da IP que lhe são atempadamente divulgadas com conhecimento à Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária.

2.5 *TRANSPORTES EXCECIONAIS*

Um transporte excecional corresponde a uma situação em que pelo menos uma condição operacional / regulamentar 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.

2.6 *TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS*

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

O transporte nacional ferroviário de mercadorias é regulado pelo Decreto-Lei n.º 246-A/2015, de 21 de outubro, do qual faz parte o Anexo II que corresponde à "Regulamentação do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho-de-ferro" e no qual estão identificadas as mercadorias perigosas que podem ser transportadas por caminho-de-ferro e os termos em que esse transporte poderá ser efetuado.

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

<u>Conselheiros de Segurança</u>

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

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

2.7 *PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE*

Constitui competência do IMT a concessão de autorização para entrada em serviço de veículos e de diferentes subsistemas ferroviários de caráter estrutural, que sejam implantados ou explorados na Rede Ferroviária Nacional, tal como se encontram definidos no Decreto-Lei n.º 27/2011, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, com as alterações que foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, pelo Decreto-Lei n.º 41/2014, e pelo Decreto-Lei n.º 179/2014.

A entrada em serviço é autorizada pelo IMT desde que esses subsistemas tenham sido concebidos, construídos e instalados de modo a observarem os requisitos que se lhes apliquem.

Cabe igualmente ao IMT verificar, com a entrada em serviço e depois regularmente, que os subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos que lhes são aplicáveis.

2.8 *PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE PESSOAL DE SEGURANÇA*

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

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

- Condução de unidades motoras;
- Acompanhamento de comboios (exercida na cabina de condução das unidades motoras, por outro agente que não o de condução);
- Acompanhamento de movimentos de material circulante em vias interditas à circulação;
- Preparação de comboios (incluindo atividades de formação e deformação de comboios, verificação do estado de carga de veículos de mercadorias e ensaios antes da partida);
- Comando e controlo da circulação de comboios (incluindo atividades de comando da circulação de comboios e de comando de manobras nas dependências).

Requisitos

O IMT certifica o pessoal que atinja com êxito um processo composto pelas seguintes fases eliminatórias: Exames Médicos; Avaliação Psicológica; Ações de Formação; Exames Profissionais; Estágio Profissional.

2.9 *SEGURANÇA PARA TRABALHOS NA VIA-FÉRREA E NA SUA PROXIMIDADE*

A realização de quaisquer trabalhos ou atividades na via-férrea, que se encontre em exploração ou na sua proximidade, implica riscos especiais, decorrentes da circulação ferroviária e das instalações fixas para tração elétrica em tensão (catenária e feeder), quer para pessoas/trabalhadores, quer para a exploração ferroviária.

No sentido da promoção da segurança dos trabalhadores, para qualquer trabalho ou atividade realizado na proximidade da via-férrea em exploração, são programadas e implementadas as adequadas medidas de segurança, de acordo com o definido na IET77, e demais regulamentação e documentos normativos ferroviários aplicáveis.

3 A Infraestrutura Ferroviária

3.1 *INTRODUÇÃO*

A infraestrutura da rede ferroviária dispõe de características técnicas e funcionais cujo conhecimento é essencial para o estudo e programação das atividades de operação ferroviária.

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

Os mapas apresentados nos anexos respeitantes a este capítulo e o quadro de síntese constante do Anexo 3.1 dizem respeito às condições que a IP, usando de critérios de diligência razoável, prevê se verifiquem durante o período de vigência do presente Diretório.

Porém, a Rede Ferroviária Nacional pode ser objeto de atualização no âmbito da política geral de transportes, a qual é definida pelo Governo.

Quaisquer alterações importantes sobre características da rede apresentadas no presente Diretório serão objeto de adendas. Aplica-se ainda em matéria de responsabilidade o referido no ponto 1.4.2.

3.2 *REDE ABRANGIDA*

3.2.1 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 3.2.1.

3.2.2 LIGAÇÕES A OUTRAS REDES FERROVIÁRIAS

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

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

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

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

3.3 *DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA*

3.3.1 IDENTIFICAÇÃO GEOGRÁFICA

3.3.1.1 Tipologias de via

O Anexo 3.3.1.1 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.

3.3.1.2 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.

3.3.1.3 Estações e apeadeiros

Disponibiliza-se em http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/diretorio-da-rede, o Anexo 3.3.1.3 com 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 as 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 permissão de estacionamento nas linhas secundárias (linhas não afetas à circulação) está dependente de aprovação pela gestão da circulação.

3.3.2 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

3.3.2.1 Contornos cinemáticos

No Anexo 3.3.2.1 A é apresentado o mapa dos contornos cinemáticos a respeitar nas linhas, especificando-se no Anexo 3.3.2.1 B os contornos cinemáticos segundo a norma EN 1527-3 e as especificações particulares da Linha de Cascais.

3.3.2.2 Cargas máximas admissíveis

No Anexo 3.3.2.2 é apresentado o mapa com as cargas máximas admissíveis a respeitar na rede, de acordo com a ficha UIC 700-0.

3.3.2.3 Cargas máximas rebocáveis

3.3.2.3.1 Rampas características

Os valores das rampas características indicados no Anexo 3.3.2.3.1 A e 3.3.2.3.1 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.

3.3.2.3.2 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.

3.3.2.4 Velocidades máximas

No Anexo 3.3.2.4 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 2021 são os resultantes das Tabelas de Velocidades Máximas (TVM) em vigor à data de publicação do presente Diretório da Rede, para os quais não se preveem alterações significativas que tenham implicação no

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

3.3.2.5 Comprimentos máximos dos comboios

No Anexo 3.3.2.5 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.

3.3.2.6 Rede eletrificada

No Anexo 3.3.2.6 A é apresentado o mapa com a indicação dos troços da rede eletrificados e respetivas tensões de alimentação.

No Anexo 3.3.2.6 B são indicadas as subestações elétricas e as respetivas áreas de influência.

3.3.3 CONTROLO DE TRÁFEGO E SISTEMAS DE SEGURANÇA

3.3.3.1 Regimes de exploração

No Anexo 3.3.3.1 é apresentado um mapa com os tipos de regime de exploração existentes na rede.

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

3.3.3.2 Comando e controlo da circulação

Os Centros de Comando Operacional (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 3.3.3.2 é apresentado um mapa com a abrangência territorial de cada um dos três CCO (Norte, Centro e Sul).

3.3.3.3 Sistemas de comunicação

No Anexo 3.3.3.3 é apresentado o mapa com os troços de linha equipados com comunicações Solo Comboio, identificando os sistemas de comunicações disponíveis.

3.3.3.4 Sistemas de controlo de velocidade

No Anexo 3.3.3.4 é apresentado o mapa com os troços de linha onde estão instalados sistemas de controlo de velocidade.

3.4 *RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO*

A utilização da infraestrutura pode ser condicionada por normas impostas à IP ou por esta empresa definidas.

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

3.4.1 INFRAESTRUTURA ESPECIALIZADA

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

3.4.2 RESTRIÇÕES AMBIENTAIS

A exploração da rede ferroviária nacional está sujeita ao cumprimento dos valores limite estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído (RGR), publicado através do Decreto-Lei n.º 9/2007,

de 17 de janeiro. Em determinados pontos da rede torna-se necessária a adoção de medidas de redução de ruído as quais, nos termos do número 3 do artigo 19.º do RGR, devem ser aplicadas, primeiro, na fonte de ruído, e só depois, no caminho de propagação.

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

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

3.4.3 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

Os pedidos de canais horários relativos a transporte de mercadorias perigosas serão alvo de estudo especial da IP, visando quer o cumprimento estrito da legislação aplicável, quer a otimização da circulação deste tipo de transporte, procurando minimizar o contacto com os serviços de passageiros.

3.4.4 RESTRIÇÕES EM TÚNEIS

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

3.4.5 RESTRIÇÕES EM PONTES

3.4.5.1 Ponte 25 de Abril

A Ponte 25 de Abril apresenta restrições específicas de circulação, de carga e de comprimento dos comboios, as quais se encontram enunciadas na IET 51.

3.4.5.2 Ponte de Viana do Castelo

O troço entre Darque e Viana do Castelo é transitoriamente equiparado a D2, conforme estabelecido no Anexo 2 da IET 51 estando a velocidade máxima limitada a:

- 60 km/h para comboios efetuados por Automotoras, Unidades Automotoras e Locomotivas isoladas;
- 30 km/h para Comboios com Locomotiva e material rebocado com peso igual ou inferior a 1200 toneladas;
- 10 km/h para os com peso superior a 1200 toneladas.

3.5 *DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA*

A execução de obras de modernização e as intervenções de manutenção podem implicar diversos tipos de restrições ao tráfego ferroviário. No capítulo 4 deste documento, são tratadas essas matérias.

3.6 *INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS*

Nos Anexos 3.6.A e 3.6.B constam as principais instalações de serviços, indicando-se a sua localização e entidade gestora.

3.6.1 ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS

As estações de passageiros encontram-se caracterizadas no ponto 3.3.1.3 deste documento.

3.6.2 TERMINAIS DE MERCADORIAS

Nos Anexos 3.6.A e 3.6.B são identificados os principais terminais de mercadorias, indicando-se a sua localização e entidade gestora.

3.6.3 ESTAÇÕES DE TRIAGEM E INSTALAÇÕES DE FORMAÇÃO DAS COMPOSIÇÕES

A IP não dispõe de nenhuma estação exclusivamente dedicada a triagem ou formação de composições.

3.6.4 FEIXES DE RESGUARDO

A IP disponibiliza feixes de resguardo para estacionamento em diversos locais da rede, conforme consta nas Instruções de Sinalização.

3.6.5 INSTALAÇÕES DE MANUTENÇÃO

Nos Anexos 3.6.A e 3.6.B são identificadas as instalações de manutenção existentes na rede ferroviária nacional.

3.6.6 OUTRAS INSTALAÇÕES TÉCNICAS, INCLUINDO INSTALAÇÕES DE LIMPEZA E LAVAGEM

A IP não dispõe deste tipo de instalações.

3.6.7 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, MARITIMAS E FLUVIAIS

Nos Anexos 3.6.A e 3.6.B são identificados os portos com ligação ferroviária.

3.6.8 MEIOS DE SOCORRO

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

3.6.9 INSTALAÇÕES DE REABASTECIMENTO DE COMBUSTIVEIS

A IP não dispõe deste tipo de instalações.

3.7 *INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS NÃO GERIDAS PELA IP*

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 3.7, 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.

3.8 *DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA*

De acordo com o Plano de Investimentos em Infraestruturas Ferrovia 2020, fundado no PETI3+ estão planeados diversos investimentos na infraestrutura ferroviária, apresentando-se no Anexo 3.8 uma síntese dos mesmos.

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 Capitulo IV, o Anexo IV e o Anexo VII.

4.2 *DESCRIÇÃO DO PROCESSO*

4.2.1 ENTIDADES RELEVANTES

Entidades que participam no Processo de Repartição de Capacidade:

- A IP, a quem compete a produção do Diretório da Rede, a coordenação do processo de afetação de capacidade e 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);
- Os Candidatos a quem compete a apresentação dos pedidos de canais horários e a participação no processo de afetação de capacidade e que podem eventualmente, apresentar, nos termos do artigo 44º do Decreto-Lei nº 217/2015, recorrer sobre a proposta de Horário Técnico. É da responsabilidade exclusiva dos Candidatos, ou das empresas de transporte ferroviário em que aqueles se façam substituir no exercício do acesso ou trânsito, a publicação dos Horários Comerciais.

4.2.2 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 1.8 supra.

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

4.2.3 FORMATO DOS DOCUMENTOS

4.2.3.1 Pedidos de canais horários

Os pedidos de canais horários contêm os seguintes elementos:

- Especificação do 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
- 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 de transporte ferroviário
- Tempos mínimos de ocupação, (por exemplo carga ou descarga) anterior ou posterior ao início/ fim do serviço

- Seguimento de material (motor e rebocado) a garantir
- 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 4.2.3.1 apresenta-se o modelo sugerido para apresentação dos pedidos de canais horários, que devem ser enviados eletronicamente através da aplicação eViriato da IP disponível no website da IP ou diretamente em https://aplicacoes.refer.pt/extranet/login.aspx

No caso de canais horários internacionais, sejam estes relativos a passageiros ou mercadorias, incluindo os respeitantes ao Atlantic Corridor, os mesmos devem ser submetidos por via da aplicação PCS disponível em http://pcs.rne.eu (ver ponto 1.10.2 supra).

4.2.3.2 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
- Margens de regularidade - acréscimos de tempo da marcha base, necessários para compensar os efeitos de eventuais restrições de velocidade decorrentes de trabalhos de conservação e as variáveis aleatórias do tempo de percurso, que podem compreender nomeadamente:

  - Incidentes técnicos na exploração
  - Restrições à circulação dos comboios por influências externas (condições meteorológicas, terceiros, etc.)
  - Ultrapassagem do tempo de paragem, nomeadamente por forte afluência de passageiros
  - Atrasos sequenciais ou provocados por outros comboios

- Margens suplementares - acréscimos de tempo de percurso, durante a realização de trabalhos de modernização ou conservação pesada de longa duração, ou ainda para contemplar as interações na circulação dos comboios causadas nomeadamente pela configuração da infraestrutura
- Indicações especiais, nomeadamente ultrapassagens e cruzamentos

4.2.4 TIPOS DE PROCESSO DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

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

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

4.2.4.1 Horário técnico anual

O Horário técnico anual de 2021 compreende o período entre as 0h00 de 13 de dezembro de 2020 e as 24h00 de 11 de dezembro de 2021.

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

a) O mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual, a IP assegura o estabelecimento de canais horários internacionais a incluir no Horário técnico anual em cooperação com outros organismos de repartição competentes, nomeadamente ao nível do Atlantic Corridor;
b) Os Candidatos devem apresentar os seus pedidos à IP até 8 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual;
c) O mais tardar 4 meses após a data limite para apresentação de propostas por parte dos Candidatos, a IP prepara um Projeto de Horário técnico anual dando início ao processo de Consulta;
d) 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;
e) A IP adotará as medidas adequadas para atender às observações apresentadas e assegurará através de coordenação dos pedidos, o melhor ajustamento possível.

4.2.4.2 Pedidos tardios

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

Para os pedidos tardios aplicam-se as seguintes fases:

a) 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;
b) 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;
c) 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 respectiva proposta.

4.2.4.3 Pedidos durante a vigência do horário

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

4.2.4.3.1 Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário

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

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

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

4.2.4.3.2 Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário

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

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

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

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

4.2.4.4 Pedidos pontuais

É permitido aos Candidatos, em conformidade com o artigo 48º do Decreto Lei nº 2017/2015, apresentarem pedidos pontuais de canais horários, que serão decididos pela IP no prazo de 5 dias úteis.

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

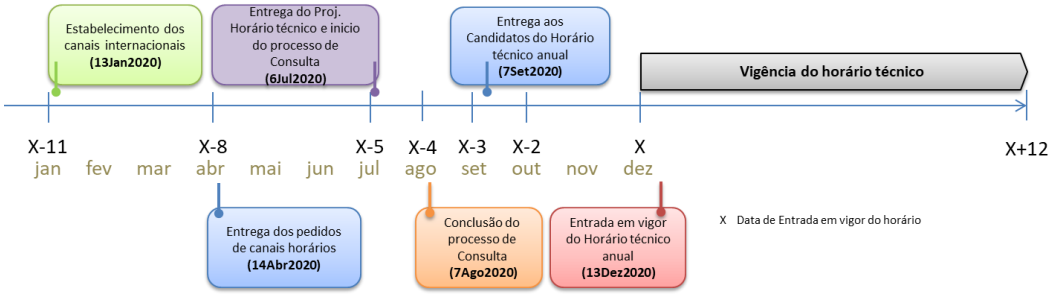
4.2.4.5 Pedidos respeitantes ao Atlantic Corridor

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).

4.3 *CALENDARIZAÇÃO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE*

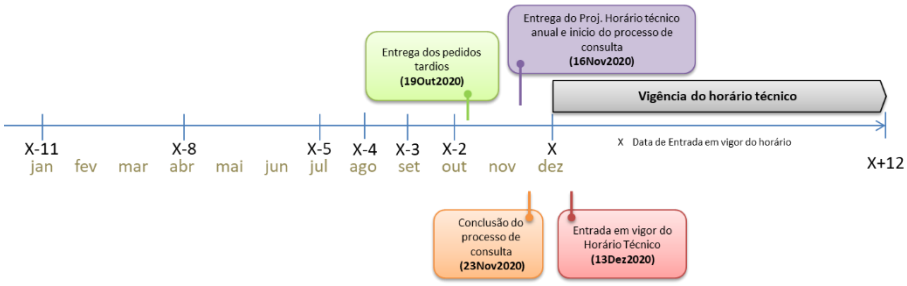
4.3.1 HORÁRIO TÉCNICO ANUAL

Entidade	Fase	Datas Limite
IP	Estabelecimento dos canais internacionais	13-Jan-2020
Candidatos	Entrega dos pedidos de canais horários	14-Abr-2020
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico anual e início do processo de Consulta	6-Jul-2020
Candidatos	Conclusão do processo de consulta	7-Ago-2020
IP	Entrega aos Candidatos do Horário técnico anual	7-Set-2020
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico anual	13-Dez-2020



4.3.2 PEDIDOS TARDIOS

Entidade	Fase	Datas Limite
Candidatos	Entrega dos pedidos tardios	19-Out-2020
IP	Entrega do Projeto de Horário técnico anual	16-Nov-2020
Candidatos	Resposta ao Projeto de Horário técnico anual	23-Nov-2020
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico anual	13-Dez-2020



4.3.3 PEDIDOS DURANTE A VIGÊNCIA DO HORÁRIO

4.3.3.1 Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário

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

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

4.3.3.2 Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário

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

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

4.3.3.3 Pedidos pontuais

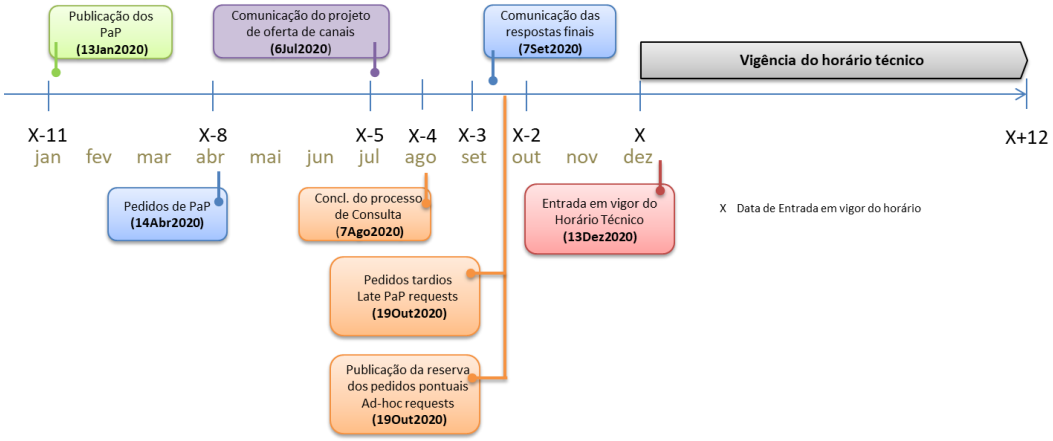
Os pedidos pontuais são decididos pela IP no prazo de 5 dias úteis.

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

4.3.4 PEDIDOS RESPEITANTES AO ATLANTIC CORRIDOR

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

Entidade	Fase	Datas Limite
C-OSS	Publicação dos Canais Horários Preestabelecidos (PaP)	13-Jan-2020
Candidatos	Pedidos de canais horários (PaP)	14-Abr-2020
C-OSS	Comunicação do projeto de oferta de canais	6-Jul-2020
Candidatos	Conclusão do processo de Consulta	7-Ago-2020
C-OSS	Comunicação das respostas finais	07-Set-2020
Candidatos	Pedidos tardios (Late Path requests) de canais horários	19-Out-2020
C-OSS	Publicação da Reserva da Capacidade para os pedidos pontuais (Ad-hoc requests)	19-Out-2020
C-OSS e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico	13-Dez-2020



4.4 *PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE*

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

Os pedidos de canais horários realizados após o estabelecimento do Horário técnico anual 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.

4.4.1 PROCESSO DE COORDENAÇÃO

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 não seja possível a resolução de incompatibilidades pela via da coordenação, a IP aplica os princípios de resolução de incompatibilidades definidos no Diretório da Rede, salvo tratando-se de um troço de infraestrutura congestionada, em que se aplicam regras específicas.

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

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

4.4.2 PRINCÍPIOS DE RESOLUÇÃO DE INCOMPATIBILIDADES

Durante o processo de coordenação, a resolução de incompatibilidades, que subsistam após o processo de consultas aos Candidatos, é efetuada pela IP com base nos seguintes fatores apresentados de forma hierarquizada:

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

4.4.3 ZONAS CONGESTIONADAS

4.4.3.1 Definição

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

4.4.3.2 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.

4.4.3.3 Regras de prioridade a aplicar em zonas congestionadas

Se houver necessidade de proceder a ajustamentos dos pedidos de canais horários que obriguem 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 saturem a capacidade da infraestrutura, impedindo a satisfação de outros pedidos.

1º Nível de Seleção

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

2º Nível de Seleção

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

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

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

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

Em que:

Sub1 - Serviços suburbanos de passageiros com uma frequência igual ou superior a seis comboios por hora nas horas de ponta
Sub2 - Serviços suburbanos de passageiros com uma frequência inferior a seis comboios por hora nas horas de ponta
LC - Serviços nacionais regulares de alta qualidade, intercidades e internacionais de passageiros
OSP - Outros serviços de passageiros de médio e longo curso

MI - Serviços de mercadorias internacionais ou tipo expresso
MN - Serviços de mercadorias nacionais
MV - Marchas em vazio
Outros - Outros serviços, nomeadamente marchas de ensaio e para formação de pessoal ou comboios de empreiteiros

3º Nível de Seleção

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

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

4.4.4 IMPACTO DOS ACORDOS-QUADRO

A IP não dispõe atualmente de Acordos-Quadro. Em todo o caso, a IP assegurará a capacidade atribuída no âmbito de um Acordo-Quadro.

4.4.5 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 designam-se por "eclipses".

Com a entrega do Horário Técnico, a IP apresenta a lista atualizada das estações em eclipse, que só pode ser alterada no âmbito de uma alteração ao Horário Técnico ou de um pedido pontual decidido favoravelmente pela IP, nos termos do ponto 4.3.4. 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.

4.4.6 FERIADOS

Feriado	Dia
Dia de Natal	25-Dez-2020
Dia de Ano Novo	1-Jan-2021
Carnaval	16-Fev-2021
Sexta-feira Santa	2-Abr-2021
Dia de Páscoa	4-Abr-2021
Dia da Liberdade	25-Abr-2021
Dia do Trabalhador	1-Mai-2021
Dia de Portugal	10-Jun-2021
Dia Corpo de Deus	3-Jun-2021
Dia de Assunção de Nossa Senhora	15-Ago-2021
Dia da Implantação da República	5-Out-2021
Dia de Todos os Santos	1-Nov-2021
Dia da Restauração da Independência	1-Dez-2021
Dia da Imaculada Conceição	8-Dez-2021

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.

4.5 *AFETAÇÃO DE CAPACIDADE PARA TRABALHOS NA INFRAESTRUTURA*

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 impactes nos canais horários. São definidos para cada secção de linha, períodos de 4 (quatro) horas contínuas, designados por "Zonas Azuis". Estes períodos, encontram-se indicados na Tabela de Zonas Azuis, disponível no website da IP através da aplicação eViriato.

Nos casos de intervenções de maior impacto na infraestrutura, a IP pode necessitar de afetar períodos de tempo maiores que os definidos nas “Zonas Azuis”. Para o efeito aplicar-se-ão as disposições constantes do Anexo VII Decreto-Lei nº 217/2015.

4.5.1 AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS EM “ZONAS AZUIS”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.2 AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS FORA DAS "ZONAS AZUIS"

A IP tem em curso diversos programas de manutenção e modernização da rede ferroviária cuja execução não é possível realizar utilizando apenas os períodos das "zonas azuis", com importantes implicações em termos da capacidade disponível.

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

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

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

Associado a cada tipologia da restrição temporária de capacidade (TCR) serão, de acordo com o Anexo VII do Decreto-Lei nº 217/2015, 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 do sistema ferroviário, conforme quadro seguinte:

<table>
<tr><th colspan="4">Impacto das Restrições de Capacidade TCR´s</th><th rowspan="2">(meses)
Cronograma das atividades</th></tr>
<tr><th>Menor</th><th>Médio</th><th>Elevado</th><th>Muito Elevado</th></tr>
<tr><td rowspan="15">Consulta Preliminar</td><td rowspan="7">Consulta</td><td colspan="2">Primeira consulta aos Candidatos e coordenação com o GI vizinho</td><td>Antes de X-24</td></tr>
<tr><td colspan="2">Primeira publicação das TCR´s</td><td>X-24</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Consulta</td><td rowspan="4">Finalização da disponibilização de alternativas; consulta e coordenação</td><td>X-23</td></tr>
<tr><td>X-22</td></tr>
<tr><td>X-21</td></tr>
<tr><td>X-20</td></tr>
<tr><td></td><td>X-19</td></tr>
<tr><td></td><td>X-18</td></tr>
<tr><td rowspan="5"></td><td rowspan="5">Consulta Final</td><td>X-17</td></tr>
<tr><td>X-16</td></tr>
<tr><td>X-15</td></tr>
<tr><td>X-14</td></tr>
<tr><td>Consulta Final</td><td>X-13</td></tr>
<tr><td></td><td>Publicação das TCR´s</td><td>Segunda publicação das TCR´s</td><td>X-12</td></tr>
<tr><td rowspan="8"></td><td rowspan="8"></td><td rowspan="8"></td><td>X-11</td></tr>
<tr><td></td><td>X-10</td></tr>
<tr><td></td><td>X-9</td></tr>
<tr><td></td><td>X-8</td></tr>
<tr><td></td><td>X-7</td></tr>
<tr><td>Primeira Informação</td><td></td><td></td><td>X-6</td></tr>
<tr><td>Consulta</td><td></td><td></td><td>X-5</td></tr>
<tr><td>Publicação das TCR´s</td><td></td><td></td><td>X-4</td></tr>
</table>

Sendo X a Data de Entrada em vigor no horário

A IP irá disponibilizar a informação relativa aos trabalhos na infraestrutura, conforme tipologia das restrições temporárias de capacidade para consulta aos Candidatos de acordo com o quadro anterior.

Para o Horário Técnico de 2021, será garantido o processo a partir de X-12, ou seja, a partir de dezembro de 2019.

O Anexo 4.5.2 A apresenta um quadro com os principais trabalhos na infraestrutura que se encontram planeados durante o período de vigência do presente Diretório da Rede conforme informação a disponibilizar em X-12.

Considerando as intervenções previstas no Anexo 4.5.2 A, apresentam-se no Anexo 4.5.2 B as margens suplementares a considerar na elaboração do Horário.

Potenciais situações críticas que se verifiquem na evolução dos trabalhos constantes no Anexo 4.5.2 A, serão objeto de comunicação pela IP com antecedência não inferior a 4,5 meses.

Nos casos em que a IP necessite de utilizar os canais que interfiram com os trabalhos na infraestrutura, os Candidatos terão direito a compensação nos termos do ponto 4.5.3.

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.

4.5.3 CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS

Nas situações de supressão de comboios por imposição da realização de trabalhos na infraestrutura, nos casos previstos no ponto 4.5.1, 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 previstos no ponto 4.5.2, os Candidatos têm direito a compensação financeira pelos custos associados aos transportes alternativos, nos seguintes termos e condições:

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

4.6 *DISPOSIÇÕES A APLICAR EM CASO DE NÃO UTILIZAÇÃO DA CAPACIDADE*

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

4.7 *TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS*

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

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

4.8 *MEDIDAS ESPECIAIS A ADOTAR EM CASO DE PERTURBAÇÃO*

4.8.1 PRINCÍPIOS

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

4.8.2 REGULAÇÃO OPERACIONAL

Para a gestão de todos os processos operacionais relacionados com a exploração ferroviária e a gestão de tráfego na sua área de abrangência, os Centros de Comando Operacional (CCO) asseguram as seguintes funções:

- Responsável do Centro de Comando Operacional
  Assume a gestão global das atividades e processos em curso ou a planear no CCO.
- Chefe do Centro de Comando Operacional
  Assegura o comando funcional único, ao qual se subordinam os vários agentes que coabitam na sala de comando do CCO.
- Gestão da Circulação (Supervisão)
  Coordena, supervisiona, assegura e orienta as ações de gestão e comando da circulação na sua área de atuação.
- Controlo e Comando da Circulação (Mesas de Operação)
  Garante as operações de gestão e controlo da circulação.
- Recolha de incidências
  Monitoriza os sistemas de registo de ocorrências e a qualidade e rigor da informação registada.
- Permanente de Infraestruturas
  Centraliza toda a informação sobre incidentes e acidentes na infraestrutura e desencadeia os contactos necessários para que se proceda à rápida reposição da normalidade da circulação.
- Sistema de Informação ao Público
  Gere o Sistema de Informação ao Público visual (teleindicação) e sonoro (difusores de som), com a difusão de informação de chegadas e partidas dos comboios, bem como das incidências na exploração e suas repercussões.
- Videovigilância
  Gere a informação procedente da vigilância efetuada através de câmaras de vídeo, quer associada à exploração ferroviária (circulação de comboios e acessos nas estações, plataformas e atravessamentos entre plataformas), quer a relativa à segurança de pessoas e bens no domínio ferroviário.
- Posto Regional de Telecomando
  Telecontrola e telecomanda os equipamentos de catenária e energia, monitorizando o seu funcionamento.
- Monitorização de Desempenho da Circulação
  Regista e avalia todas as perturbações no normal funcionamento ou exploração da infraestrutura e da circulação, apurando as respetivas causas e responsabilidades, tendo em vista a sua mitigação.
- Sala de Crise do CCO
  Nos CCO existe uma Sala de Crise, na qual reunem os responsáveis das Empresas ferroviárias com os responsáveis da circulação da IP, sempre que ocorram situações com forte impacto na circulação ferroviária ou entre a IP e as Empresas ferroviárias, em caso de declaração de emergência, de acordo com os procedimentos da IET 96 (Plano de Emergência Geral).

4.8.3 PROBLEMAS 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 das Empresas ferroviárias não aceitarem os canais alternativos indicados pela IP, os canais em causa serão cancelados.

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

4.8.4 PROBLEMAS 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.

4.9 *AFETAÇÃO DE CAPACIDADE PARA INSTALAÇÕES DE SERVIÇO*

Os pedidos de capacidade respeitantes aos Terminais geridos pela IP, deverão processar-se através dos contactos indicados no Anexo 5.3.1.2.

5 Serviços

5.1 *INTRODUÇÃO*

Os serviços descritos neste capítulo respeitam ao disposto no Decreto-Lei 217/2015, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 124-A/2018.

5.2 *PACOTE MÍNIMO DE ACESSO*

O pacote mínimo de acesso inclui:

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

5.2.1 MEIOS DE SOCORRO

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

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

5.2.1.1 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.

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 6.3.1.

5.2.1.2 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.

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, conforme a tabela do ponto 6.3.1, serão imputados à(s) entidade(s) responsável(eis) pela falha técnica ou acidente, após o apuramento final das responsabilidades.

5.3 *ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS E AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS*

Neste ponto, a IP apresenta as instalações de serviços por si geridas, nas quais podem ser prestados serviços a todas as empresas de transporte ferroviário que o solicitem, respeitando sempre o princípio da não discriminação.

No ponto 3.6 com ligação aos anexos 3.6.A e 3.6.B são identificadas estas instalações de serviços.

5.3.1 ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

5.3.1.1 Estações de passageiros

A IP disponibiliza os seguintes serviços nas estações de passageiros, que não se encontram contemplados no Pacote Mínimo de Acesso:

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.

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.

O Anexo 5.3.1.1 apresenta as estações e apeadeiros, a sua classificação e onde, à data de publicação do presente Diretório da Rede, é prestado apoio aos passageiros , bem como a visualização de informações de viagem. Neste anexo é ainda feita uma identificação das instalações operacionais ocupadas.

5.3.1.1.1 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.

5.3.1.1.2 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 qualquer 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.

5.3.1.1.3 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.

5.3.1.1.4 Fornecimento de Informações de Natureza Comercial

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

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

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

No Anexo 5.5.2 são indicados os locais em que a IP está em condições de prestar este serviço.

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

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

5.3.1.2 Terminais de mercadorias

A IP pode disponibilizar serviços nos Terminais por si geridos, conforme informação disponibilizada no Anexo 5.3.1.2.

5.3.1.3 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, independentemente de prestar este tipo de serviços em diversos pontos da rede, mediante solicitação.

5.3.1.4 Feixes de resguardo

A IP não dispõe de nenhuma instalação dedicada ao resguardo. A IP disponibiliza feixes de resguardo, por via do serviço adicional de estacionamento definido no ponto 5.4.5 deste Diretório da Rede.

5.3.1.5 Instalações de manutenção

A IP não dispõe deste tipo de instalações e não presta serviços de manutenção nas suas instalações.

5.3.1.6 Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem

A IP não dispõe deste tipo de instalações.

5.3.1.7 Instalações portuárias, marítimas e fluviais

A IP não dispõe deste tipo de instalações.

5.3.1.8 Meios de socorro

Os serviços de socorro ferroviário da IP realizam-se nos termos definidos na ICET 296 – Anexo 1, na qual constam os procedimentos de emergência específicos.

5.3.1.9 Instalações de reabastecimento de combustíveis

A IP não dispõe deste tipo de instalações.

5.3.1.10 Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água

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.

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

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

5.3.2 FORNECIMENTO DE SERVIÇOS NAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS

5.3.2.1 Manobras

A IP não presta atualmente serviços de manobras nas suas instalações de serviços.

5.4 *SERVIÇOS ADICIONAIS*

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 de transporte ferroviário, 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 6.3.4.1 deste Diretório da Rede.

A energia elétrica é disponibilizada na rede ferroviária através das subestações identificadas no Anexo 3.3.2.6 B.

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 em 2.5), 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:

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

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.

5.4.5 ESTACIONAMENTO DE MATERIAL CIRCULANTE

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

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

No Anexo 3.3.1.3 indicam-se as linhas de circulação nas estações da rede ferroviária.

5.5 *SERVIÇOS AUXILIARES*

Os serviços auxiliares a prestar pela IP são expressamente requeridos pelas Empresas ferroviárias. Embora a IP não tenha obrigação de prestar estes serviços, é política da Empresa prestá-los, de forma não discriminatória, sempre que sejam solicitados por qualquer Empresa erroviária, 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.

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 PESADOS 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.

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

A IP pode apoiar as empresas de transporte ferroviário nos processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional, a emitir pelo IMT.

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.

6 Tarifação

6.1 *PRINCÍPIOS TARIFÁRIOS*

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

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

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

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

Para além do ajuste já realizado, do sistema tarifário ao Regulamento de Execução UE 2015/909, a IP promoveu a realização de um estudo de revisão do tarifário com o envolvimento das Empresas ferroviárias, concluído no primeiro trimestre de 2019.

6.2 *SISTEMA TARIFÁRIO*

No Anexo 6.2 são apresentadas as regras que determinam as tarifas respeitantes aos serviços abrangidos pelo pacote mínimo de acesso.

6.3 *TARIFAS*

6.3.1 TARIFAS RESPEITANTES AO PACOTE MÍNIMO DE ACESSO

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:

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

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.

CK_i – 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 e utilização de plataformas, ao segmento de mercado, ao horário de partida programado e procura da linha, sendo o seu montante determinado pelo somatório do produto da distância percorrida em cada linha pela tarifa aplicável.

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

As tarifas para os serviços incluídos no pacote mínimo de acesso, por comboio.quilómetro (CK), em aplicação durante a vigência do Horário de 2021, são as indicadas no quadro seguinte:

€/ck		Passageiros												Mercadorias		Marchas	
		Urbanos		Regional		Longo Curso Normal		Longo Curso Alta Qualidade		Internacional		Especial					
Horário	Linhas	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
Peak	A	2,27	2,00	1,82	1,60	2,27	2,00	2,36	2,08	1,82	1,60	2,27	2,00	1,48	1,30	1,48	1,30
	B	2,04	1,80	1,64	1,44	2,04	1,80	2,13	1,87	1,64	1,44	2,04	1,80	1,33	1,17	1,33	1,17
	C	1,93	1,70	1,54	1,36	1,93	1,70	2,01	1,76	1,54	1,36	1,93	1,70	1,25	1,11	1,25	1,11
Regular	A	2,27	2,00	1,82	1,60	2,27	2,00	2,36	2,08	1,82	1,60	2,27	2,00	1,48	1,30	1,48	1,30
	B	2,04	1,80	1,64	1,44	2,04	1,80	2,13	1,87	1,64	1,44	2,04	1,80	1,33	1,17	1,33	1,17
	C	1,93	1,70	1,54	1,36	1,93	1,70	2,01	1,76	1,54	1,36	1,93	1,70	1,25	1,11	1,25	1,11
Low	A	1,93	1,70	1,54	1,36	1,93	1,70	2,01	1,76	1,54	1,36	1,93	1,70	1,25	1,11	1,25	1,11
	B	1,74	1,53	1,39	1,22	1,74	1,53	1,81	1,59	1,39	1,22	1,74	1,53	1,13	1,00	1,13	1,00
	C	1,64	1,44	1,31	1,15	1,64	1,44	1,71	1,50	1,31	1,15	1,64	1,44	1,07	0,94	1,07	0,94

Legenda:

E – Tração elétrica.

NE – Tração não elétrica.

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

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

6.3.1.1 Tarifa para pedidos pontuais de capacidade

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

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

A contagem de dias é realizada da seguinte forma:

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

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

6.3.2 TARIFAS RELATIVAS AO ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO REFERIDAS EM 5.3.1

6.3.2.1 Estações de passageiros

6.3.2.1.1 Utilização de Estações e Apeadeiros

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

Tipo de Estação	Tarifa / Paragem comercial (€)
A	0,75
B	0,53
C	0,23
D	0,06

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

6.3.2.1.2 Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações

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

Tipo de Estação	Tarifa mensal / m2 (€)
A	2,23
B	1,58
C	0,86
D	0,24

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

6.3.2.1.3 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.

6.3.2.1.4 Fornecimento de informações de natureza comercial

Mensagens difundidas por teleindicação

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

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço é de 19,75€, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado. Por solicitação entende-se todo e qualquer pedido que implique a introdução de nova mensagem, ainda que de igual conteúdo, mas em idioma diferente, ou a alteração de mensagens já existentes no sistema.

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

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

Anúncios de voz

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

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço por anúncio é de 0,74€, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

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

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

6.3.2.2 Terminais de mercadorias

As tarifas dos Terminais geridos pela IP constam da informação disponibilizada no Anexo 5.3.1.2.

6.3.2.3 Estações de triagem e instalações de formação das composições incluindo instalações de manobra

Não aplicável.

6.3.2.4 Feixes de resguardo

Não aplicável.

6.3.2.5 Instalações de manutenção

Não aplicável.

6.3.2.6 Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem

Não aplicável.

6.3.2.7 Instalações portuárias, marítimas e fluviais

Não aplicável.

6.3.2.8 Meios de socorro

O valor aplicável à mobilização e operacionalização dos meios de socorro que não estão incluídos no pacote mínimo de acesso, depende de atividades de natureza variável cujo valor só pode ser determinado após a conclusão do incidente.

6.3.2.9 Instalações de reabastecimento de combustíveis

Não aplicável.

6.3.2.10 Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água

O valor unitário para a utilização dos equipamentos específicos do comboio histórico é de 33,47€ 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.

6.3.3 TARIFAS RELATIVAS AOS SERVIÇOS REFERIDOS EM 5.3.2

Não aplicável.

6.3.4 TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ADICIONAIS

6.3.4.1 Energia elétrica para tração

As regras relativas a esta matéria, incluindo as tarifárias, são as constantes do Anexo 6.3.4.1.

6.3.4.2 Serviços aos comboios

Não aplicável.

6.3.4.3 Transportes excecionais e de matérias perigosas

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.

6.3.4.4 Manobras

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

Tipo de Manobra	Duração (minutos)	Valor (€)
Curta duração	Até 30 inclusive	5,80
Longa duração	Mais do que 30	26,19

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.

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

6.3.4.5 Estacionamento de material circulante

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:

$$Te = 0{,}0265 \times \mathrm{M}$$

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.

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.

6.3.5 TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS AUXILIARES

6.3.5.1 Disponibilização de acesso a serviços de telecomunicações

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.

6.3.5.2 Inspeção técnica do material circulante

Não aplicável.

6.3.5.3 Serviços de bilhética nas estações de passageiros

Não aplicável.

6.3.5.4 Serviços pesados de manutenção de material circulante

Não aplicável.

6.3.5.5 Fornecimento de mão-de-obra para atividades operacionais das Empresas ferroviárias

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

Natureza do serviço	Tarifa/prestação (€)
Abastecimento de água	7,81
Abastecimento de gasóleo	6,72
Tratamento comercial de mercadorias	9,26
Pesagem	10,84
Outras atividades	15,99

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.

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

6.3.5.6 Instrução de processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional

Estes serviços são faturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 6.3.4.

6.3.5.7 Realização de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta

Estes serviços são faturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 6.3.4.

6.4 *PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS*

6.4.1 TARIFAÇÃO DA CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA

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

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

A contagem de dias é realizada da seguinte forma:

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

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

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

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

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

6.4.2 TARIFAÇÃO POR CANCELAMENTO

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

6.4.3 DESCONTOS DECORRENTES DA CELEBRAÇÃO DE ACORDOS QUADRO

A IP não aplica este tipo de descontos.

6.4.4 DESCONTOS DECORRENTES DA IMPLEMENTAÇÃO DE ERTMS

A IP não aplica este tipo de descontos.

6.5 *REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO*

6.5.1 OBJETIVO

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.

6.5.2 MONITORIZAÇÃO

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.

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

6.5.3 PROCESSO DE CONTRADITÓRIO DA MONITORIZAÇÃO

A identificação e imputação dos atrasos serão efetuadas nos seguintes termos:

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

6.5.4 IMPUTAÇÃO

A imputação de responsabilidades é suportada pela aplicação informática eSisMod 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.

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

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

Em que:

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

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

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

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

ACRÉSCIMOATRASOi,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 Operadores) 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.

Estes valores poderão ser ajustados por decisão do CORMED.

6.5.5 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:

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

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);

Oi – 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. O melhor ano é aquele com menor impacto financeiro global (minutos de atraso multiplicados pelo custo de cada minuto para cada segmento de mercado). Tendo em consideração o carácter excecional do ano 2020, o mesmo não será considerado para efeitos da fixação do objetivo;

Ai – 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.quilómetro realizados pela empresa no ano referente ao Objetivo;

CK (Ano A): - Número de comboios.quilómetro 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.

6.5.6 VALORIZAÇÃO

Os valores de referência a considerar para efeitos de valorização de atrasos em 2021 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.

6.5.7 TETO FINANCEIRO

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.

6.5.8 APLICAÇÃO GRADUAL DO RMD

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

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

6.5.9 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.

6.5.10 MECANISMO DE FATURAÇÃO

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

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

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

6.5.11 RELATÓRIO DO RMD

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).

6.5.12 ACOMPANHAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO RMD

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

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

O CORMED tem a seguinte composição:

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

O CORMED realizará no mínimo as seguintes reuniões:

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

6.5.13 ARBITRAGEM

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.

6.6 *EVOLUÇÃO DAS TARIFAS*

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

6.7 *PROCESSO DE FATURAÇÃO*

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

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

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

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

MÁRIO JOÃO ALVES FERNANDES

Assinado de forma digital por MÁRIO JOÃO ALVES FERNANDES
Dados: 2021.07.30 10:13:47 +01'00'

© Acervo Infraestruturas de Portugal - Dário Silva

DIRETÓRIO DA REDE

2021

ANEXOS

Anexo 1.3 – Legislação Relevante

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

Decretos-Lei 80/73, de 2 de Março, 104/73, de 13 de Março (alterado pelos Decretos-Leis 287/73, de 5 de Junho, e 485/88, de 30 de Dezembro), e 63/83, de 3 de Fevereiro, todos relativos à exploração do transporte ferroviário pelos Caminhos de Ferro Portugueses, E.P., e Decreto-Lei nº 109/77, de 25 de Março (alterado pelos Decretos-Leis 406/78, de 15 de Dezembro, 116/92, de 20 de Junho, 394-A/98, de 15 de Dezembro, 10/2002, de 24 de Janeiro), que aprova os Estatutos dos Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.

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

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

Lei 88-A/97, de 25 de Julho, que veda o acesso da iniciativa económica privada a algumas atividades económicas, incluindo o transporte ferroviário explorado em regime de serviço público, salvo concessão pelo Estado ou por municípios ou associações de municípios.

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

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

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

Regulamento de Passagens de Nível, aprovado pelo Decreto-Lei nº 568/99, de 23 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 24/2005, de 26 de Janeiro.

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

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

Decreto-Lei nº270/2003, de 28 de Outubro (retificado pela Declaração de Retificação 26/2003, de 27 de Dezembro e alterado pelo Decreto-Lei nº146/2004, de 17 de Junho), que transpõe as Diretivas Comunitárias 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, definindo as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário por caminho-de-ferro e de gestão da infraestrutura ferroviária.

Decreto-Lei nº276/2003, de 4 de Novembro, relativo ao domínio público ferroviário.

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

Decreto-Lei nº78/2005, de 13 de Abri, que estabelece as novas bases da concessão do eixo ferroviário norte-sul, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 138-B/2010, de 28 de Dezembro.

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

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

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

Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro, o qual 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, o qual estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens.

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

Instrução 1/URF/08, de 6 de Novembro de 2008, relativa ao serviço de manobras e à regulamentação técnica.

Decreto-Lei n.º 114/2009, de 18 de Maio, o qual procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro, relativo à investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários, clarificando que o conceito de transporte ferroviário presente no respetivo âmbito de aplicação abrange outros sistemas guiados, para além do caminho-de-ferro pesado.

Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de Junho, o qual 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.

Recomendação da URF/IMTT relativa aos contratos entre o gestor de infraestrutura e os operadores de transporte ferroviários, de 10 de Dezembro de 2009.

Recomendação da URF/IMTT relativa ao acesso aos terminais de mercadorias, de 17 de Dezembro de 2009.

Recomendação da URF/IMTT relativa ao financiamento e contratualização do serviço público de transporte ferroviário de passageiros, de 31 de Dezembro de 2009.

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

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

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

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

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

Regulamento 473/2010, de 20 de Maio, que estabelece o regime de melhoria de desempenho para a rede ferroviária nacional.

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

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

Instrução nº1/URF/2010, de 15 de Junho de 2010, que fixa para 2010 a valorização do tempo a aplicar no regime de melhoria de desempenho.

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

Despacho nº12772/2010, de 9 de Agosto, que fixa da taxa a aplicar pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., no exercício de 2010, sobre as receitas das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária nacional fixadas pela REFER, E. P. E.

Decreto-Lei nº27/2011, de 17 de Fevereiro, que estabelece as condições técnicas que contribuem para o aumento da segurança do sistema ferroviário e de circulação segura e sem interrupção de comboios, transpõe as Diretivas n.ºs 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho, 2008/110/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, e 2009/131/CE, da Comissão, de 16 de Outubro, e altera o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

Lei nº16/2011 de 3 de Maio Lei n.º 16/2011, de 3 de Maio que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, alterada pelo Decreto-*Lei* nº 138/2015, de 30 de julho e pelo Decreto-*Lei* nº 24/2017, de 1 de março.

Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto que transpõe a Diretiva 2011/18/EU, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, procedendo à primeira alteração do Decreto-Lei nº 27/2011.

Decreto-Lei n.º 206-A/2012, de 31 de agosto, relativo ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, que vem introduzir diversas alterações ao Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de Abril.

Decisão n.º 1/2012, de 14 de setembro de 2012, relativa a matérias decorrentes da cessação de vigência do Contrato de Concessão de Gestão de Estações.

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

Regulamento de execução (EU) Nº869/2014 da Comissão, de 11 agosto de 2014, relativo aos novos serviços de transporte ferroviário de passageiros.

Regulamento de execução (EU) Nº870/2014 da Comissão, de 11 agosto de 2014, relativo aos critérios aplicáveis aos Candidatos a capacidade de infraestrutura ferroviária.

Decreto-Lei n.º 41/2014, de 18 de março que transpõe a Diretiva 2013/9/EU, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, procedendo à segunda alteração Decreto-Lei nº 27/2011.

Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

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

Decreto-Lei n.º 179/2014, de 18 de dezembro, que procede à alteração do Decreto-Lei nº27/2011, transpondo as Diretiva Nº 2014/38/EU, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, no que respeita à poluição sonora.

Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, que altera a Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, e, parcialmente, a Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade. Altera e republica o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

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) nº 62/2006

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

Decreto-Lei nº 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.

Decreto-Lei nº 138/2015, de 30 de junho que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º2014/82/EU, a qual respeita aos conhecimentos profissionais gerais, aos requisitos médicos e aos requisitos relativos à carta de maquinista.

Decreto-Lei nº 216/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/106/UE, da Comissão, de 5 de dezembro de 2014, que altera os anexos V e VI da Diretiva n.º 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa às condições a cumprir para se realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário, transposta para o direito interno pelo Decreto -Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelos Decretos -Leis n.ºs 182/2012, de 6 de agosto, 41/2014, de 18 de março, e 179/2014, de 18 de dezembro.

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

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

Regulamento (EU) 2015/924, da Comissão, de 8 de junho de 2015 que altera o Regulamento (EU) nº 321/2013 da Comissão relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema " material circulante – vagões de mercadorias" do sistema ferroviário da União Europeia.

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

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

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

Decreto-Lei nº 36/2017, de 28 de março: – Cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF) e define a respetiva missão, atribuições e organização interna.

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

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

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

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

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

Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro de 2020, que transpõe parcialmente a Diretiva (EU) 2016/798, relativa à segurança ferroviária. Revoga parcialmente o Decreto-Lei nº270/2003, de 28 de outubro.

Anexo 3.1 – Quadro Resumo das Características da Infraestrutura

Rede de Via Larga																																				
Linhas, Ramais e Concordâncias	Extensão (kms)	Tipologia das Vias			Gabaritos				Cargas Máximas								Regimes de Exploração							Sistemas Controlo Velocidade		Comunicações Solo-Comboio				Eletrificação		Patamares de velocidade				
		Via única	Via dupla	Via múltipla	PTb+ (CPB+)	PTb (CP B)	CRC- Linha de cascais	Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Cantonamento Automático Puro (RCAP)	Cantonamento Automático Puro (RCAP)*	Cantonamento Interpostos (RCI)	Cantonamento Automático c/Sinais Avançados (RCASA)	Cantonamento Telefónico (RCT)	Manobras	Regime de Exploração Simplificado (RES)	Tipo Ericab	Frenagem aut.	RSC c/tr. dados	GSM-R	GSM-P	RSC s/tr. dados	25 Kv / 50 Hz	1 500 V	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
Minho	133,6	92,4	38,7	2,4	131,0	2,6			128,7		4,9						41,1				92,4			83,8		41,1				133,6			4,5	6,2	122,9	
S. Gemil	3,8	3,8			3,8				3,8								3,8							3,8		3,8				3,8		3,8				
Braga	15,5		15,5		15,5				15,5								15,5							15,5		15,5				15,5					15,5	
Leixões	18,9	18,9			18,9				18,9										18,9					18,9		18,9				18,9			18,9			
Douro	164,4	126,9	37,6		164,4				37,6		57,3				69,6		37,6				126,9			37,6		37,6				51,5			127,6	36,8		
Norte	336,1		305,6	30,5	336,1				336,1								281,8	54,2						336,1		336,1				336,1				3,7	118,2	214,2
Guimarães	30,5	30,5			30,5				30,5										17,1	13,4				30,5		30,5				30,5				30,5		
Beira Alta	201,9	194,6	7,3		201,9				201,9								8,0		50,2	143,6				201,9		201,9				201,9					201,9	
Lousã	1,7	1,7							1,7								1,7							1,7		1,7				1,7			1,7			
Alfarelos	14,7	14,7				14,7					14,7								7,5		7,1			7,5		14,7				14,7				14,7		
Oeste	197,4	194,9	2,5		46,3	151,1			189,4		8,0						2,5				194,9			2,5		10,5				25,8				197,4		
Tomar	14,8	14,8				14,8			14,8										14,8					14,8		14,8				14,8			14,8			
Beira Baixa	239,1	239,1			160,7	78,4			43,4		195,7								193,3	45,9				239,1		126,2		112,949***		239,1				239,1		
Beiras	1,6	1,6			1,6				1,6										1,6					1,6		1,6				1,6				1,6		
Leste	140,7	140,7				140,7			140,7												140,7													140,7		
Sintra	27,5		16,4	11,1	24,4	3,1			27,5								27,508**							27,5		27,5				27,5			17,3	10,2		
Cintura	11,3	2,4	5,2	3,7	11,3				11,3								8,9		1,4			1,0		10,3		10,3				10,3		1,0	10,3			
Cascais	25,5		25,5			25,5	25,5		25,5									25,5							25,5		25,5				25,5		25,5			
Vendas Novas	69,4	69,4			69,4				69,4								5,7		63,6					69,4		69,4				69,4			69,4			
Alentejo	166,3	135,9	30,4		75,0	91,3			166,3								30,4		16,5	54,8	64,6			101,7		68,2	33,6			101,7					91,2	75,1
Funcheira	2,4	2,4				2,4			2,4								2,4							2,4		2,4				2,4			2,4			
Sul	272,5	202,8	69,7		243,5	29,1			272,5								66,6		185,8	20,1				272,5		272,5				272,5				12,0	121,4	139,1
V. Acácer	28,8	28,8			28,8				28,8											28,8				28,8		28,8				28,8						28,8
L. Sines	50,7	50,7			50,7				50,7										50,7					50,7		50,7				50,7				50,7		
Évora	36,3	36,3			26,0	10,2			26,0							10,2			5,4	20,6	10,2			26,0			26,0			26,0						36,3
Algarve	139,9	139,9			38,1	101,8			69,2					45,3	25,3				139,9					139,9		38,1	139,9			38,1			46,0	45,9	48,0	
Poceirão	8,2	2,8	5,4		8,2				8,2								8,2							8,2		8,2				8,2						8,2
Ermidas	0,9	0,9			0,9				0,9										0,9					0,9		0,9				0,9		0,9				
Verride	2,8	2,8				2,8			2,8												2,8									2,8				2,8		
Agualva	2,0	2,0			2,0				2,0								2,0							2,0		2,0				2,0			2,0			
Aguas Moura	3,7	3,7			3,7				3,7								3,7							3,7		3,7				3,7				3,7		
Bombel	3,1	3,1			3,1				3,1										3,1					3,1		3,1				3,1			3,1			
Xabregas	1,7	1,7				1,7					1,7						1,7							1,7		1,7				1,7		1,7				
Sete Rios	3,1		3,1		3,1				3,1								3,1							3,1		3,1				3,1			3,1			
Louriçal	5,5	5,5				5,5			5,5												5,5									5,5		5,5				
Figueira Foz	1,9	1,9				1,9										1,9					1,9											1,9				
Matinha	2,8	2,8				2,8			2,8													2,8								0,5		2,8				
Norte Setil	1,0	1,0			1,0				1,0										1,0					1,0		1,0				1,0		1,0				
Neves Corvo	31,2	31,2				31,2			31,2														31,2			31,2							31,2			
Petrogal/Asf.	3,5	3,5							3,5										3,5											3,5			3,5			
EDP-Cinzas	1,7	1,7							1,7													1,7								1,7		1,7				
Sado-Sapec	1,3	1,3																				1,3								1,3		1,3				
Siderurgia N.	3,7	3,7							3,7								2,6					1,2		2,6		3,7				3,6			3,7			
T.M. Fundão	0,6	0,6									0,6						0,6													0,6		0,6				
Plataf. Cacia	1,6	1,6							1,6													1,6								1,6		1,6				
Porto Aveiro	8,8	8,8			8,8				8,8										8,8					8,8		8,8				8,8		8,8				
Colpor	0,6	0,6			0,6				0,6													0,6								0,6		0,6				
Celbi	0,5	0,5																				0,5										0,5				
Soporcel	1,4	1,4																				1,4										1,4				
Lisconte	0,8	0,8																				0,8										0,8				
R. P. -Valouro	0,3	0,3				0,3																0,3										0,3				
TOTAL	2437,7	1827,2	562,8	47,7	1709,1	711,8	25,5	0,0	1998,2	0,0	282,8	0,0	0,0	45,3	94,9	12,2	555,4	79,7	784,1	327,2	647,0	13,1	31,2	1759,4	25,5	1490,0	225,0	155,6	0,0	1770,8	25,5	36,2	385,0	796,0	719,1	501,7

*Sem Bloco Orientável

** Nas Linhas A e D Internas no troço entre Benfica e Monte Abraão o Bloco Não é Orientavel

*** Troco Cast. Branco a Barracão-Sabugal transitóriamente equipado com GSM-P

Rede de Via Estreita																																				
Linhas, Ramais e Concordâncias	Extensão (kms)	Tipologia das Vias			Gabaritos											Tipos de Cantonamento							Sistemas Controlo Velocidade		Radio Solo-Comboio				Eletrificação		Patamares de velocidade				
		Via Única	Via Dupla	Va múltipla	PTb+ (CPB+)	PTb (CP B)		Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Cantonamento Automático Puro (RCAP)	Cantonamento Automático Puro (RCAP)*	Cantonamento Interpostos (RCI)	Cantonamento Automático c/Sinais Avançados (RCASA)	Cantonamento Telefónico (RCT)	Regime de Exploração Simplificado (RES)	Sistema Informatizado Simplificado de	Tipo Ericab	Frenagem aut	RSC c/fr.dados	GSM-R	GSM-P	RSC s/fr.dados	25 5000 V	1500 V	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
Vouga	95,9	95,9						95,9															95,9									95,9				
TOTAL	95,9	95,9						95,9															95,9									95,9				

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

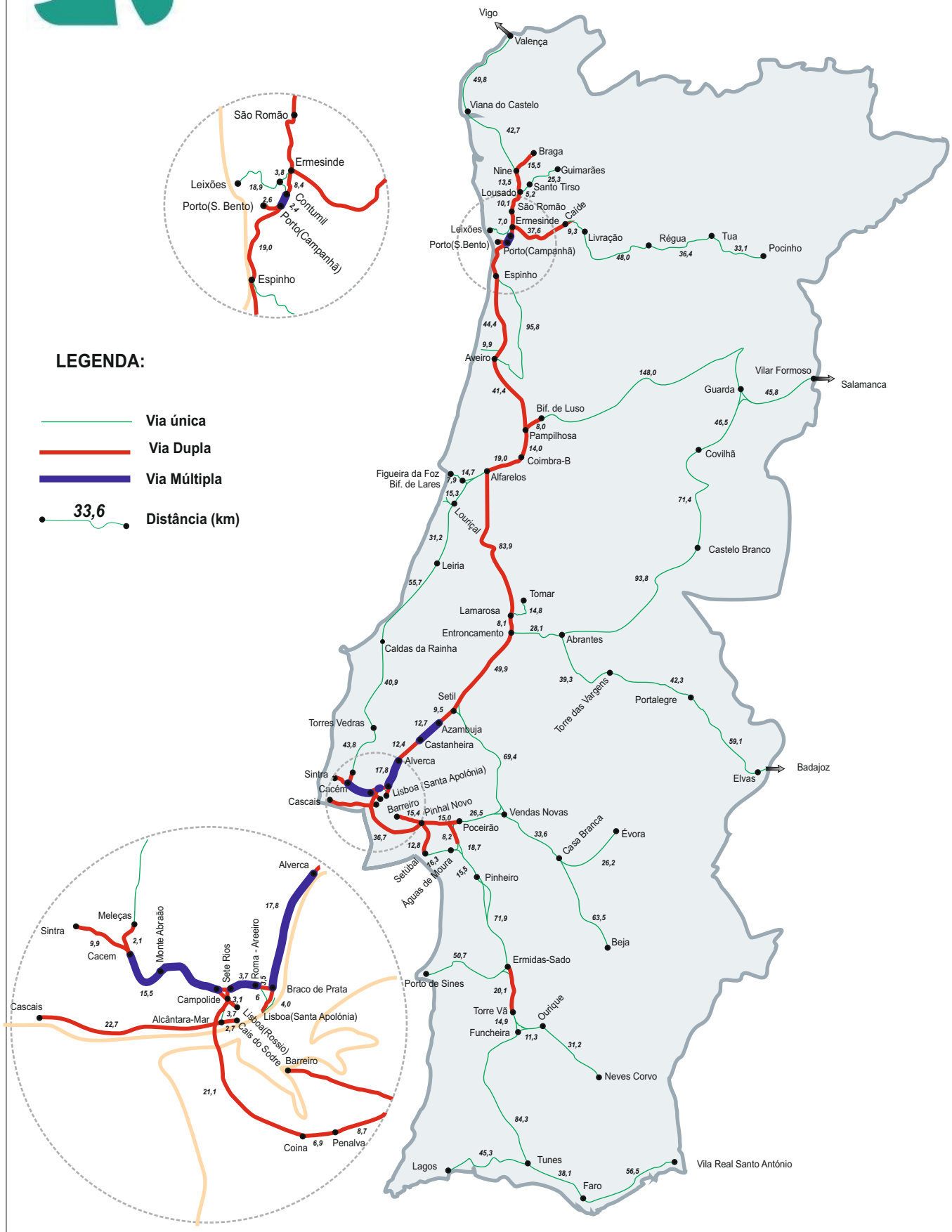
Linhas e Ramais com Tráfego Ferroviário

LEGENDA:

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

Anexo 3.3.1.1

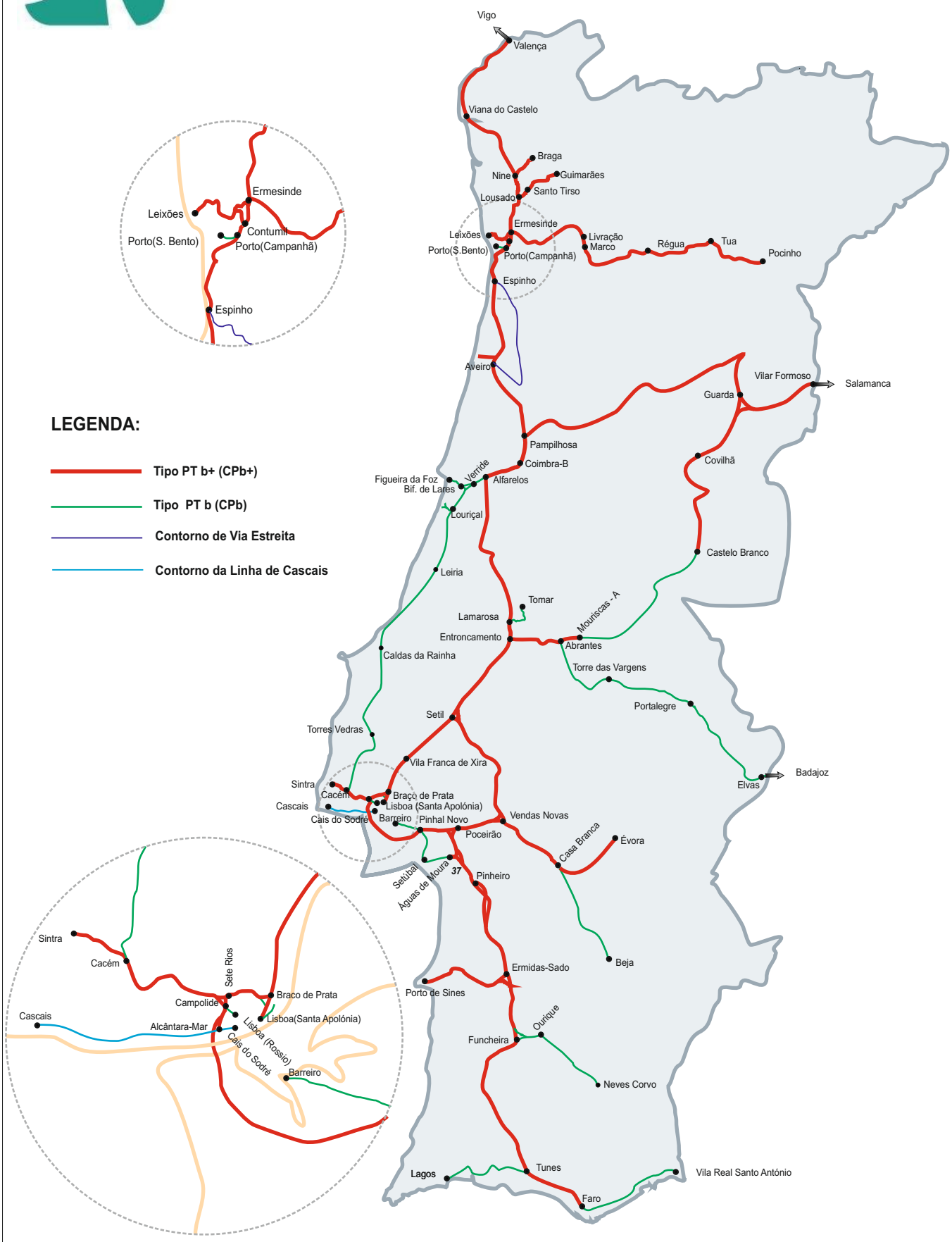
Tipologia das Vias e Distâncias



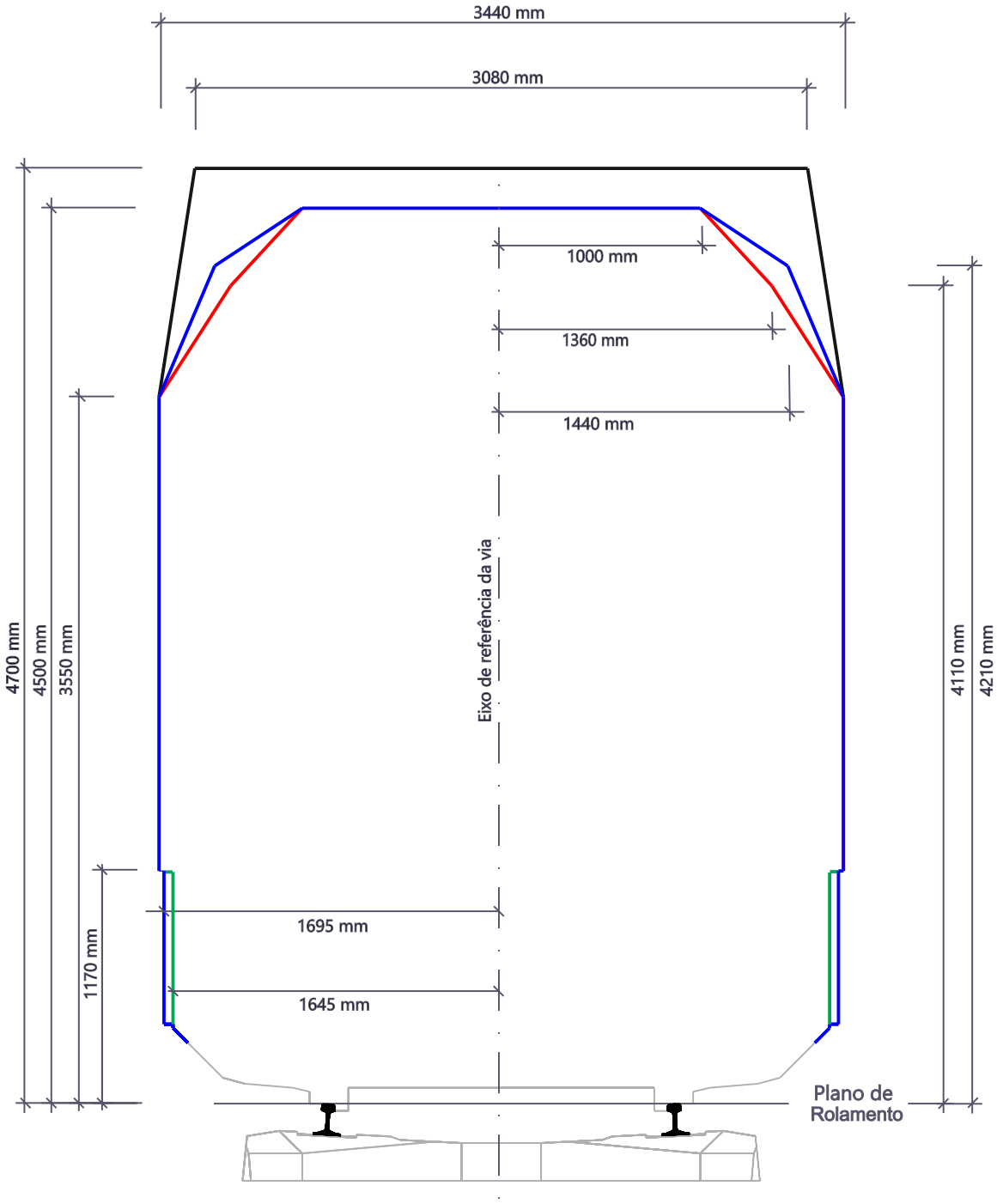
Anexo 3.3.1.3 – Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

O Anexo 3.3.1.3 é parte integrante do Diretório da Rede encontrando-se disponível em http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/diretorio-da-rede para melhor qualidade de leitura.

Contorno de Referência Cinemático



Contornos de Referência



LEGENDA:

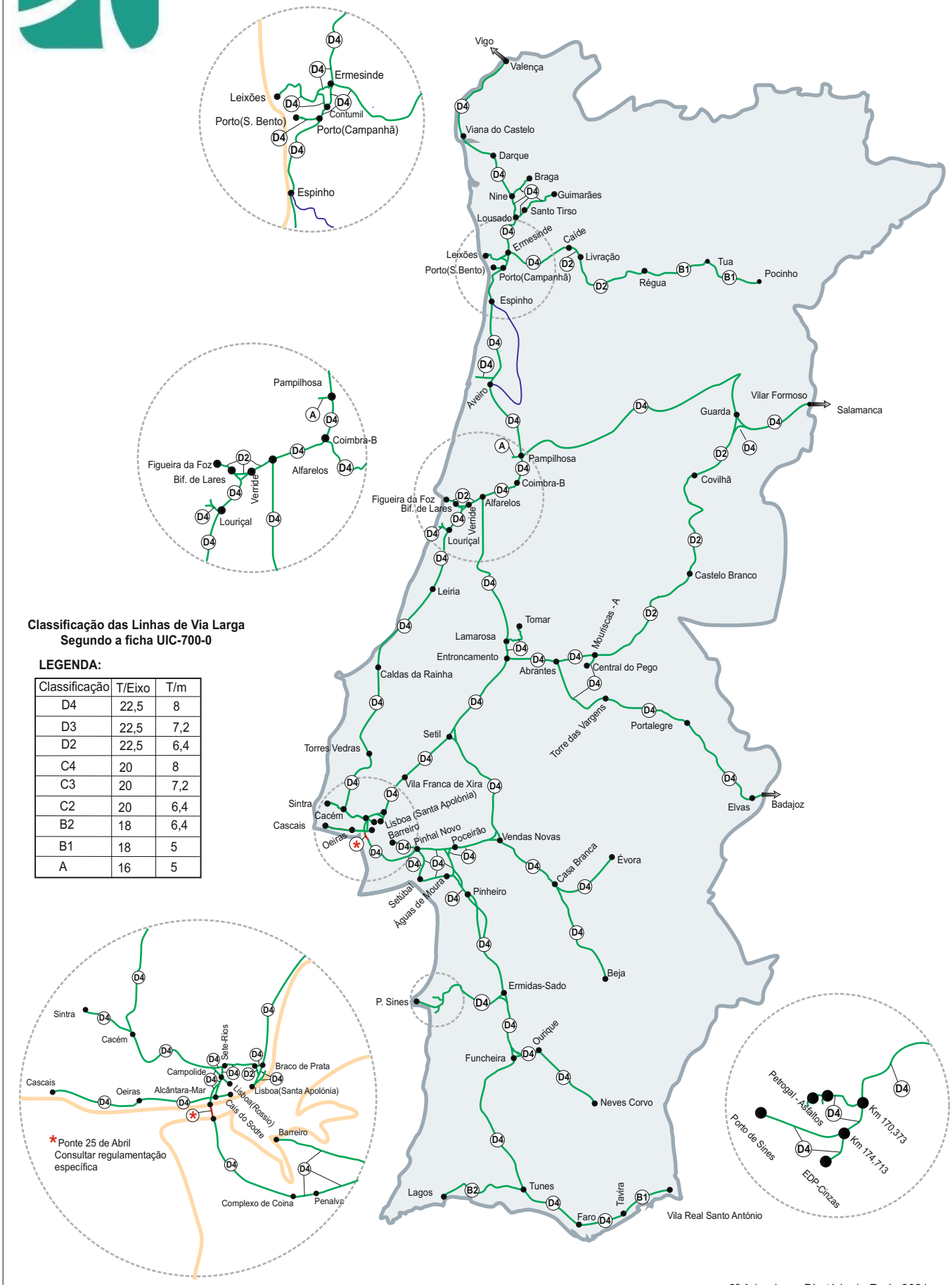
- Gabarito PT b (CPb)
- Gabarito PT b+ (CPb+)
- Gabarito PT c

Ref. No EN 15273: 2013: E

- Gabarito Cascais

Ref. DMS 10002054476

Cargas Máximas



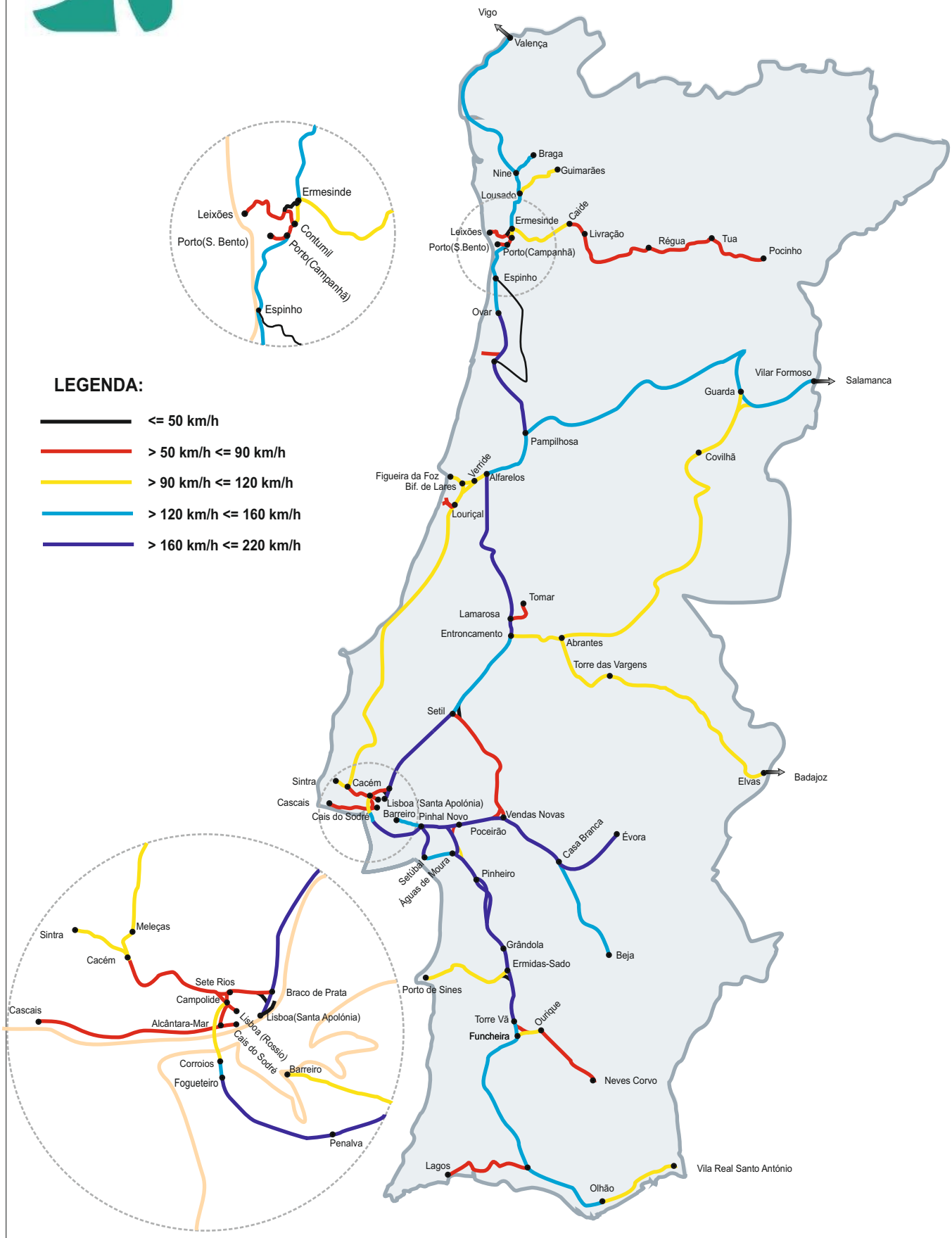
Classificação das Linhas de Via Larga
Segundo a ficha UIC-700-0

LEGENDA:

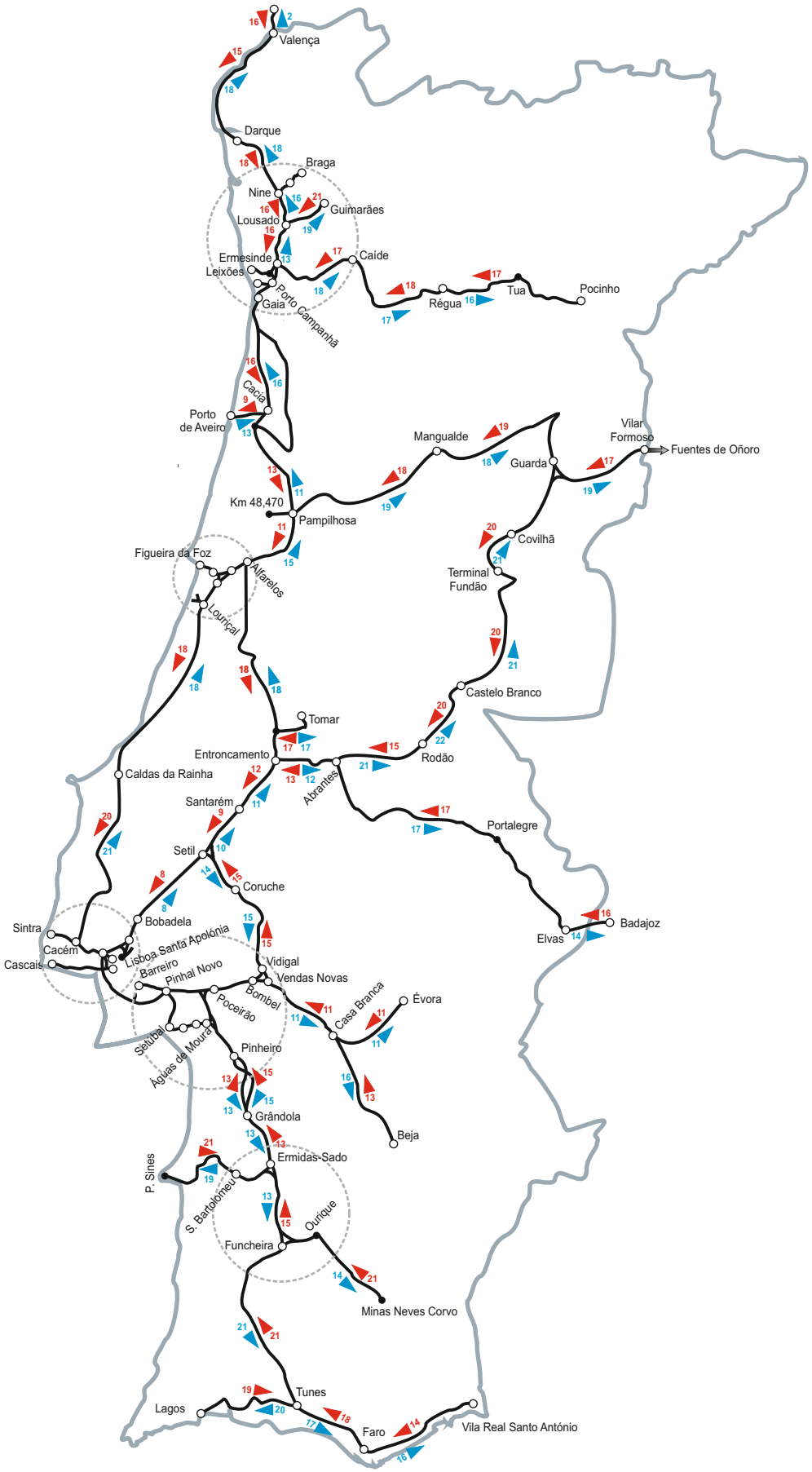
Classificação	T/Eixo	T/m
D4	22,5	8
D3	22,5	7,2
D2	22,5	6,4
C4	20	8
C3	20	7,2
C2	20	6,4
B2	18	6,4
B1	18	5
A	16	5

Anexo 3.3.2.4

Patamares de Velocidade mais Elevados



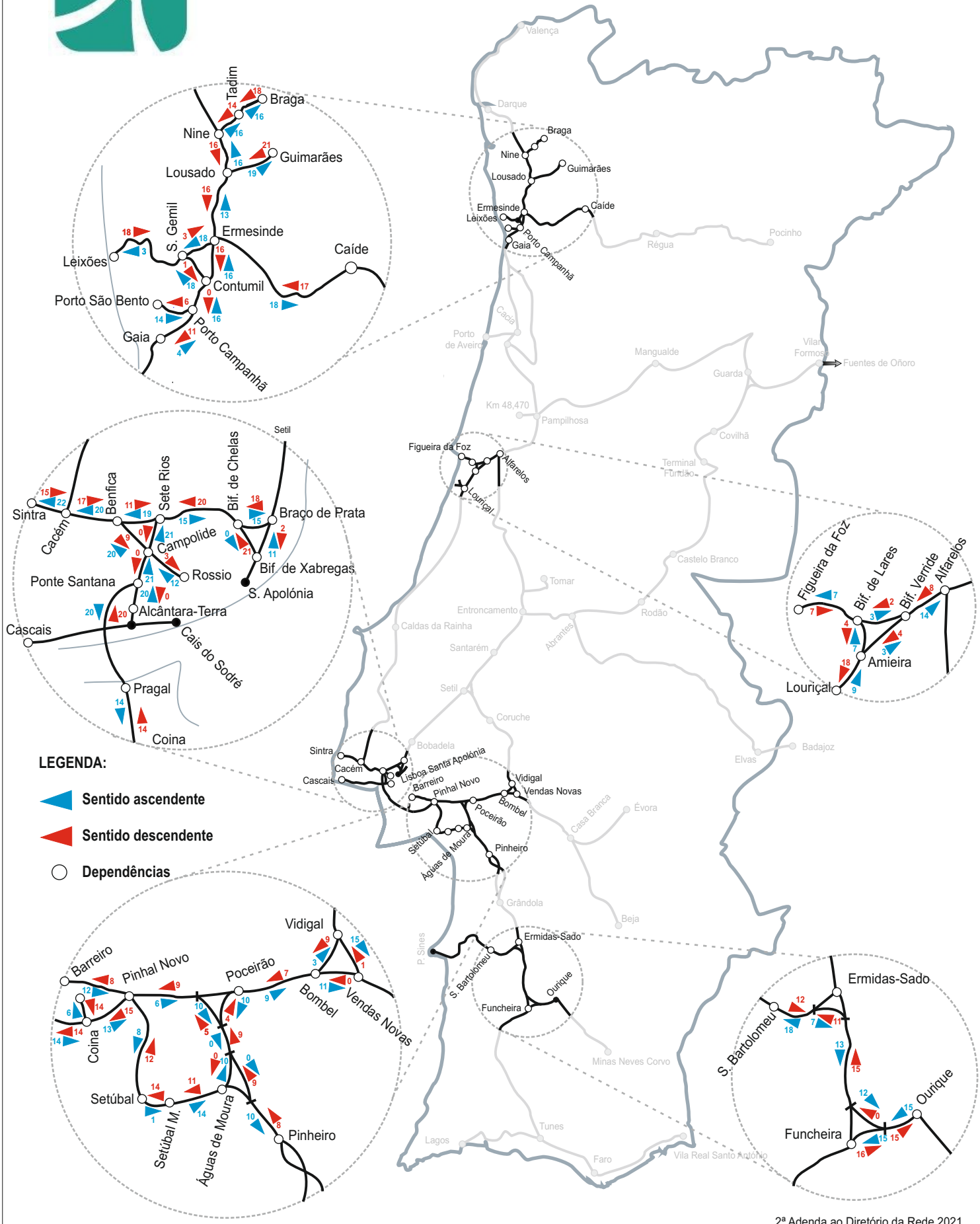
Rampas Características (permilagem)



LEGENDA:

- Sentido ascendente
- Sentido descendente
- Dependências

Rampas Características (permilagem)



Anexo 3.3.2.5 – Comprimentos máximos dos comboios de mercadorias

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

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

- **Comprimento básico**: É o comprimento que permite o cruzamento do comboio em todas as estações do troço
- **Comprimento máximo:** É o comprimento compatível com a capacidade da infraestrutura
- **Comprimento 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.

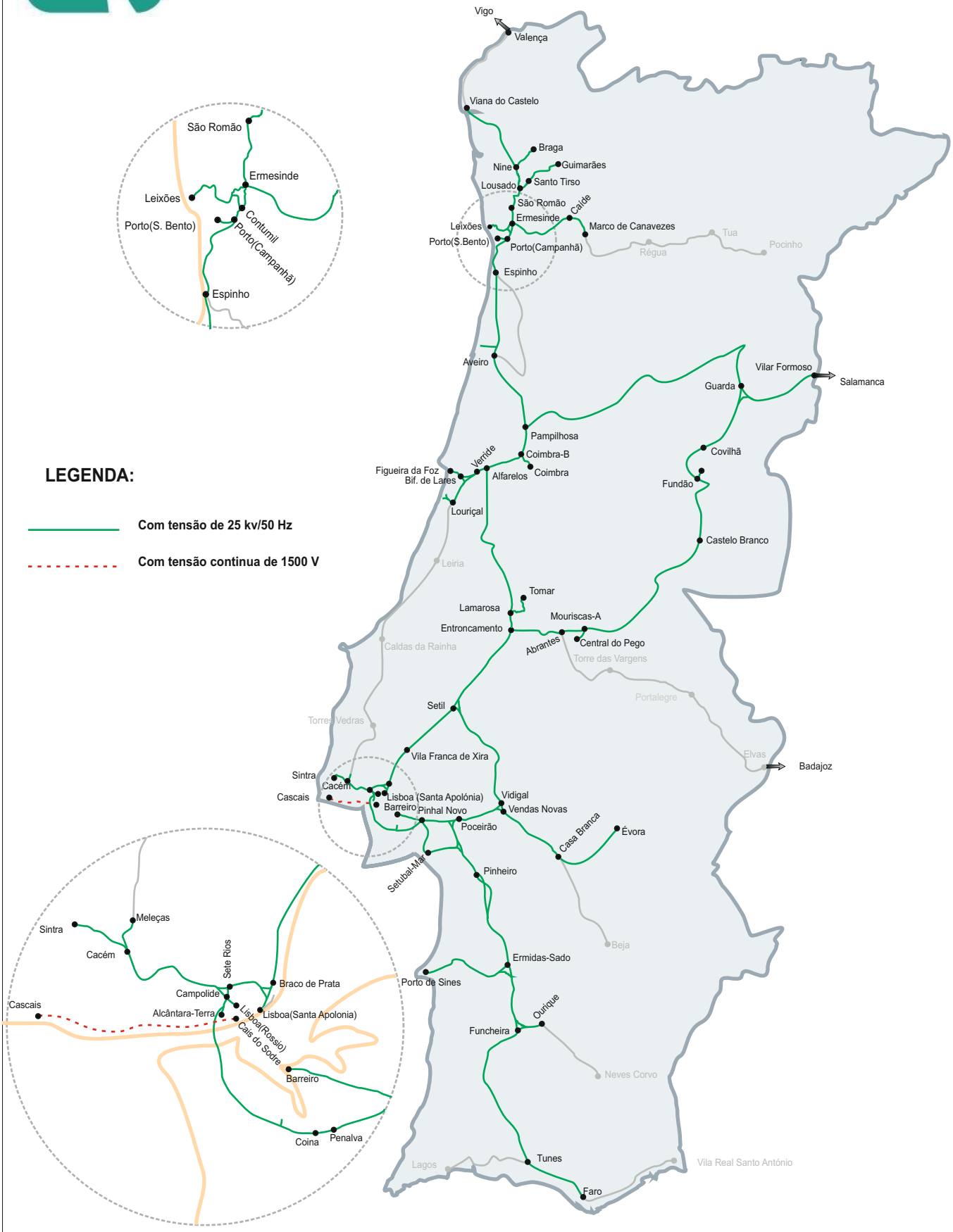
COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
Linha / Ramal	**Troço**	**Comprimentos**	
		Básico (m)	**Máximo (m)**
Linha do Minho	Porto Campanhã - Nine	210	520
	Nine - V. Castelo		750
	V. Castelo - Valença		300
Ramal de Braga	Nine - Tadim	415	520
Linha de Leixões	Contumil - Leixões	355	550
Linha do Douro	Ermesinde - Caíde	297	520
	Caíde - Pocinho		335
Linha do Norte	Lisboa Sta Apolónia - Entroncamento	340	550
	Entroncamento - Pombal		630
	Pombal - Pampilhosa		500
	Pampilhosa - Cacia		750
	Cacia - Porto Campanhã		450
Linha da Beira Alta	Pampilhosa - Vilar Formoso	260	515
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Lares - Alfarelos	450	500
Linha do Oeste	Agualva-Cacém - Torres Vedras	295	385
	Torres Vedras - Fig. da Foz		500
Linha da Beira Baixa	Entroncamento - Abrantes	390	600
	Abrantes - Fundão		525
	Fundão - Guarda		600
Linha do Leste	Abrantes - Elvas	355	600
Linha de Sintra	Campolide - Agualva-Cacém	230	330

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

Nota: Os comprimentos apresentados não têm em consideração as características dos terminais de mercadorias e/ou ramais particulares.

Anexo 3.3.2.6 A

Troços de Linha Eletrificada

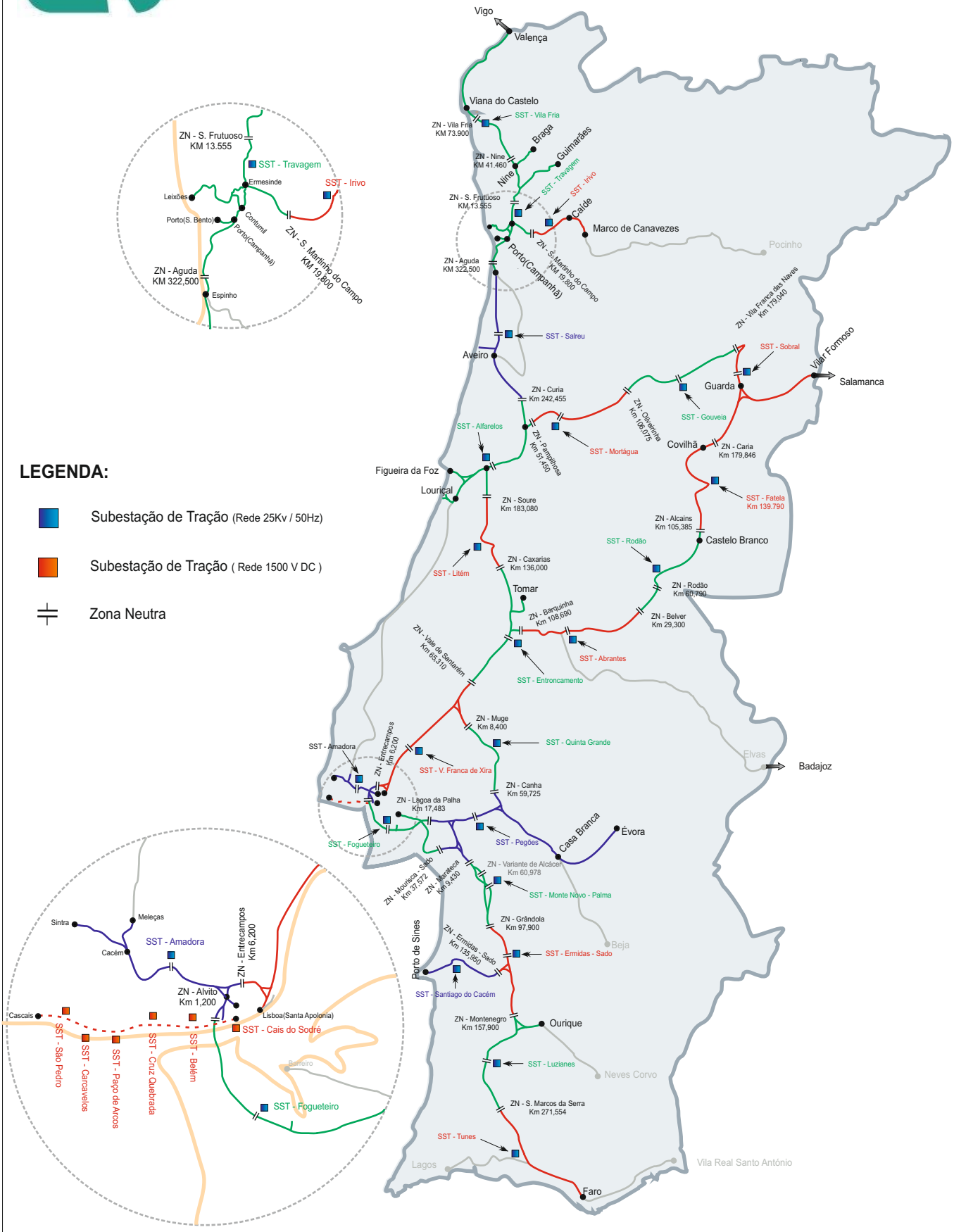


2ª Adenda ao Diretório da Rede 2021

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

Anexo 3.3.2.6 B

Subestações de Tração

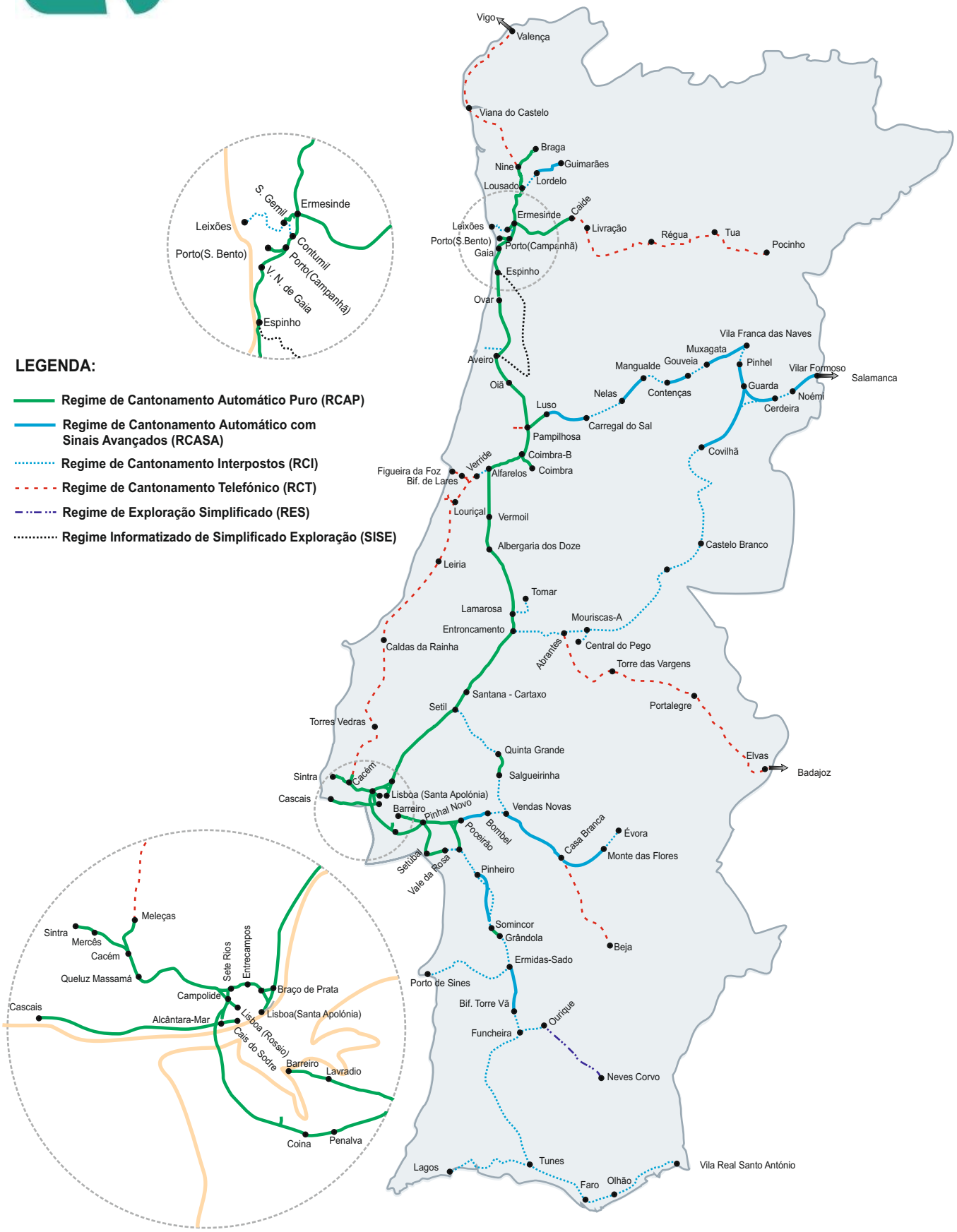


2ª Adenda ao Diretório da Rede 2021

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

Anexo 3.3.3.1

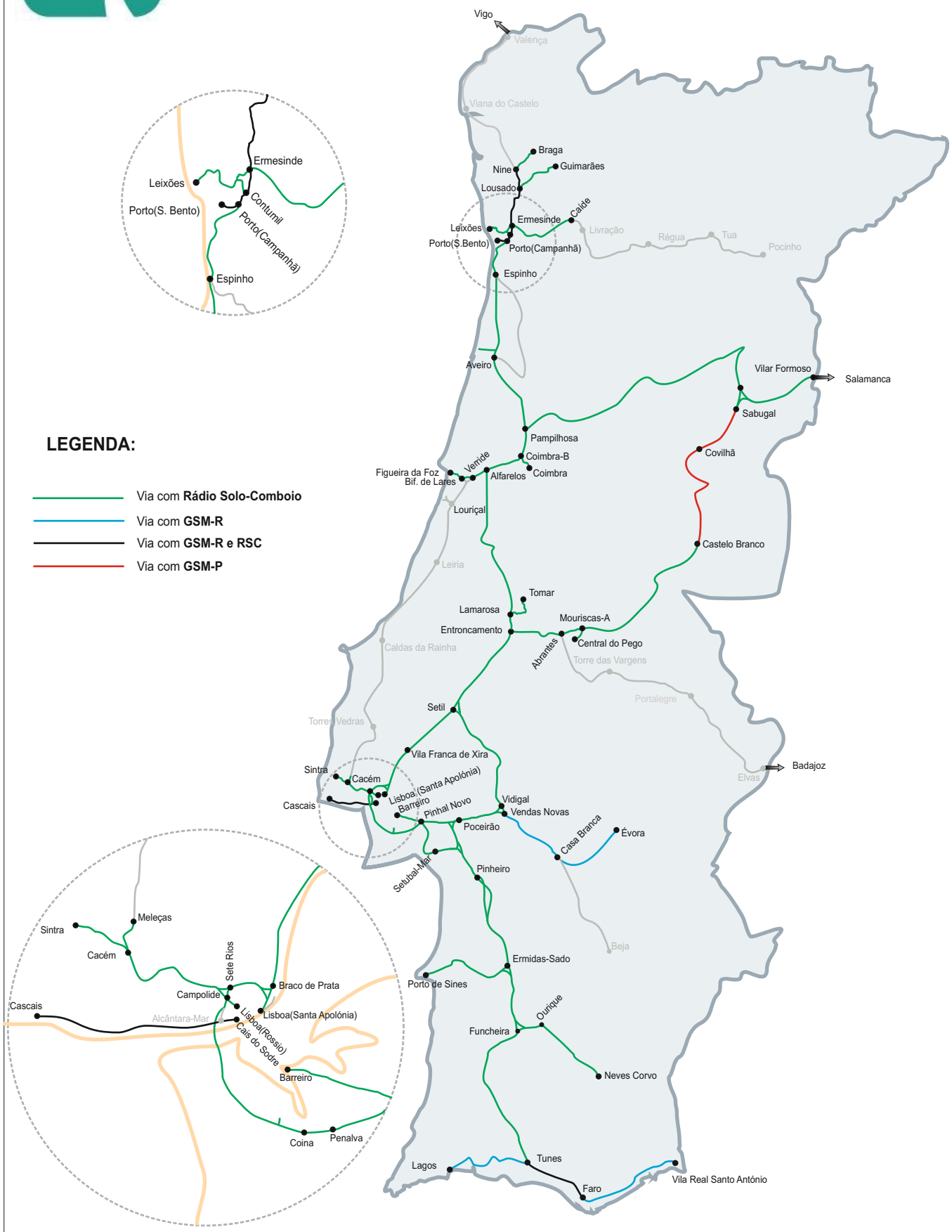
Regimes de Exploração



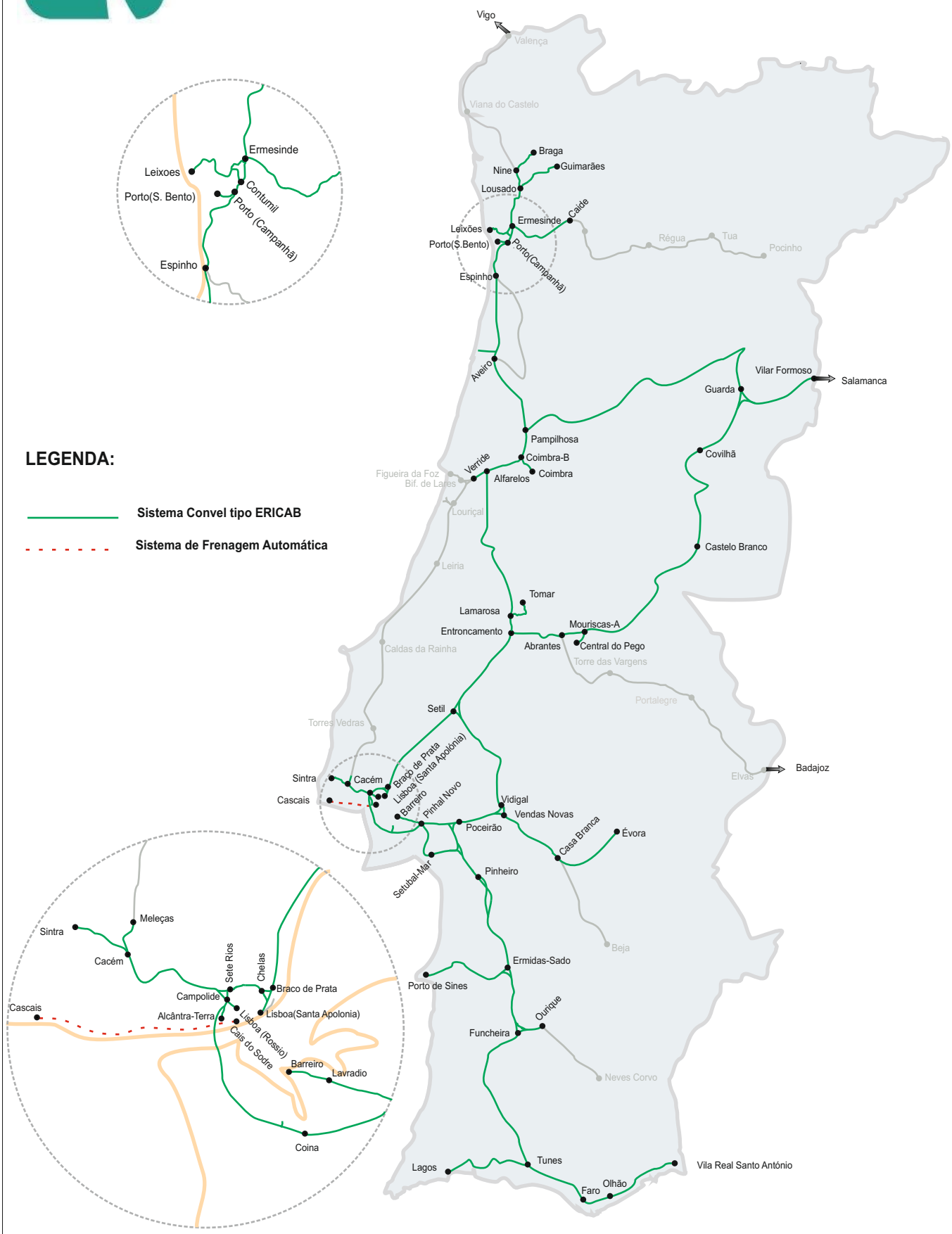
Anexo 3.3.3.2

Comando e Controlo da Circulação

Comunicações Solo Comboio

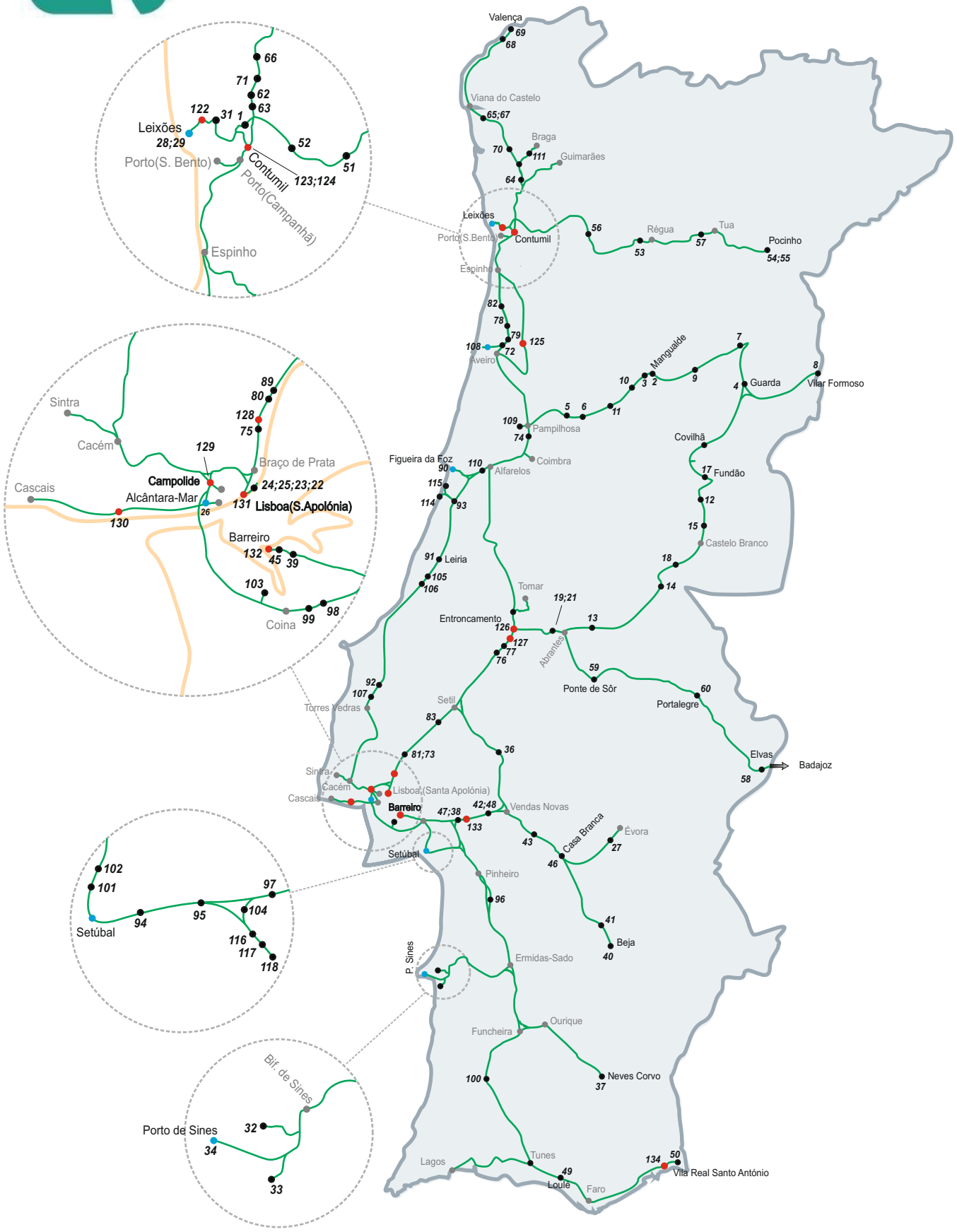


Sistemas de Controlo de Velocidade



Anexo 3.6A

Instalações com Ligação à RFN



Anexo 3.6.B – Instalações com Ligação à RFN

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

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

Nº	Designação	Linha de Referência	pk	Entidade Gestora	Tipologia
69	Estação de Valença	Linha do Minho	129,77	IP	Instalação a Concessionar
70	Quimigal - (Ramal Barcelos)	Linha do Minho	51,61	ADP Fertilizantes	Terminal de Mercadorias
71	Ucanorte	Linha do Minho	12,96	Ucanorte XXI-União Agricola do Norte, CRL	Instalação de Uso Privativo
72	Plataforma de Cacia	Linha do Norte	275,47	APA	Terminal de Mercadorias
73	Alhandra - (Ramal Cimpor)	Linha do Norte	25,17	Cimpor	Instalação de Uso Privativo
74	Cimpor - (Ramal Souselas)	Linha do Norte	225,18	Cimpor	Instalação de Uso Privativo
75	IP - (Complexo de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	IP	Terminal de Mercadorias
	SPC - (Complexo de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	SPC	Terminal de Mercadorias
	Conteparque - (Complexo Terminal de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	Conteparque	Terminal de Mercadorias
	Alcont - (Complexo de Mercadorias da Bobadela)	Linha do Norte	12,14	Alcont	Terminal de Mercadorias
76	Terminal de Mercadorias da MSC	Linha do Norte	104,56	MSC	Terminal de Mercadorias
77	Terminal Vale do Tejo (TVT)	Linha do Norte	106,15	TVT	Terminal de Mercadorias
78	Amoníaco - (Ramal Estarreja)	Linha do Norte	290,62	CUF - Quimicos Industriais	Instalação de Uso Privativo
79	Portucel - (Ramal Cacia)	Linha do Norte	279,09	Portucel	Instalação de Uso Privativo
80	Nitratos	Linha do Norte	20,51	ADP Fertilizantes	Instalação de Uso Privativo
81	Iberol 3	Linha do Norte	25,59	Iberol - Sociedade Ibérica de Biocombustiveis e Oleaginosas	Instalação de Uso Privativo
82	Estação de Ovar	Linha do Norte	300,78	IP	Instalação a Concessionar
83	Ramal da Azambuja	Linha do Norte	42,39	IP	Instalação a Concessionar
89	TER-TIR	Linha do Norte	20,84	TERTIR, Concessões Portuárias	Instalação de Uso Privativo
90	Porto da Figueira da Foz	Linha do Oeste	212,35	APFF	Instalação Portuária
91	Estação de Leiria	Linha do Oeste	160,69	IP	Instalação a Concessionar
92	Estação do Outeiro	Linha do Oeste	78,17	IP	Instalação a Concessionar
93	Estação do Louriçal	Linha do Oeste	191,80	IP	Instalação a Concessionar
94	Porto de Setúbal	Linha do Sul	31,34	APSS	Instalação de Uso Privativo
95	Somincor - (Ramal Praias do Sado)	Linha do Sul	32,96	Somincor	Instalação de Uso Privativo
96	Vale do Guizo - (Ramal Somincor)	Linha do Sul	92,09	Somincor	Instalação de Uso Privativo
97	Vale da Rosa - (Ramal Renault)	Linha do Sul	35,25	IP	Instalação a Concessionar
98	Autoeuropa	Linha do Sul	27,85	Volkswagen	Instalação de Uso Privativo
99	Palmetal	Linha do Sul	27,37	Palmetal	Instalação de Uso Privativo
100	Estação de Santa Clara Sabóia	Linha do Sul	254,77	IP	Instalação a Concessionar
101	Megaço - (Ramal Palmela)	Linha do Sul	22,95	Megaço-Produtos Siderúrgicos	Instalação de Uso Privativo

Nº	Designação	Linha de Referência	pk	Entidade Gestora	Tipologia
102	Slem - (Ramal Palmela)	Linha do Sul	22,18	SLEM-Sociedade Luso Espanhola de Metais	Instalação de Uso Privativo
103	Siderurgia Nacional - Seixal	Linha do Sul	22,60	SN Seixal – Siderurgia nacional SA	Instalação de Uso Privativo
104	Ramal Praias do Sado Concordância*	Linha do Sul	33,56	IP	Instalação a Concessionar
105	Secil - (Ramal Maceira)	Linha Oeste	144,80	Secil	Instalação de Uso Privativo
106	Secil - (Ramal Pataias)	Linha Oeste	139,08	Secil	Instalação de Uso Privativo
107	Valouro - (Ramal Ramalhal)	Linha Oeste	71,19	Valouro	Instalação de Uso Privativo
108	Porto de Aveiro*	Plataforma de Cacia/Linha do Norte	274,87	APA	Instalação Portuária
109	Valouro - (Ramal Pampilhosa)	Ramal da Figueira da Foz	48,87	Valouro	Instalação de Uso Privativo
110	Terminal TMI	Ramal de Alfarelos	220,72	TMI	Terminal de Mercadorias
111	Terminal de Mercadorias de Tadim	Ramal de Braga	48,11	Agremor	Terminal de Mercadorias
112	Metalsines	Ramal de Sines	170,98	Metalsines	Instalação de Uso Privativo
113	Petroquímica	Ramal de Sines	171,31	Repsol	Instalação de Uso Privativo
114	Ramal Celbi	Ramal do Louriçal	5,51	Grupo Altri, SA	Instalação de Uso Privativo
115	Ramal Soporcel	Ramal do Louriçal	5,51	Soporcel	Instalação de Uso Privativo
116	EDP - (Ramal Praias Sado)	Ramal Sado - Sapec	33,79	EDP	Instalação de Uso Privativo
117	Terminal SPC Setúbal	Ramal Sado - Sapec	34,26	SPC	Terminal de Mercadorias
118	Portucel - (Ramal Praias Sado)	Ramal Sado - Sapec	34,26	Portucel	Instalação de Uso Privativo
122	Parque Oficinal Norte - Guifões	Linha de Leixões	16,65	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
123	Parque Oficinal Norte - Contumil	Linha do Minho	2,24	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
124	Unidade de Manutenção de Alta velocidade	Linha Minho/Douro	3,10	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
125	ParqueOficinal Norte - Sernada	Linha do Vouga	61,65	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
126	Parque Oficinal Centro - Entrocamento	Linha do Norte	106,30	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
127	Oficina TVT	Linha do Norte	106,14	GMF - Gestión de Maquinaria Ferroviaria	Instalação de Manutenção
128	Oficina Bobadela	Linha do Norte	12,14	GMF - Gestión de Maquinaria Ferroviaria	Instalação de Manutenção
129	Parque Oficinal Sul - Campolide	Linha de Sintra	2,90	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
130	Parque Oficinal Sul - Oeiras	Linha de Cascais	16,30	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
131	Parque Oficinal Sul - Santa Apolónia	Linha do Norte	1,20	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção

Nº	Designação	Linha de Referência	pk	Entidade Gestora	Tipologia
132	Parque Oficinal Sul - Barreiro	Linha do Alentejo	0,60	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
133	Parque Oficinal Sul -Poceirão	Linha do Alentejo	31,00	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção
134	Parque Oficinal Sul -Vila Real de Santo António	Linha do Algarve	395,00	EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário	Instalação de Manutenção

Anexo 3.7 – 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	

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 verifiquem 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 *link* para um website que contenha toda a informação relevante • O X designa o número de serviços providenciados na instalação	

3. Descrição da Instalação de Serviços			
3.1	Listagem de Instalações	• 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
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 (*Reachstacker*, empilhadoras, rampas) • Equipamento técnico de manutenção e de limpeza • Capacidade de armazenamento disponível (m^2)

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 Tarifação	• 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)*	
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)*	
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)*	

Anexo 3.8 – Desenvolvimento da infraestrutura

De acordo com o Plano de Investimentos Ferroviários (Ferrovia 2020 – F2020) são previstos os investimentos na infraestrutura ferroviária indicados no quadro seguinte.

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

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
Corredor Internacional Norte – Linha da Beira Alta	O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Serão desenvolvidas intervenções para: • Assegurar a interoperabilidade ferroviária do Corredor ao nível nacional, ibérico e europeu; • Eliminar constrangimentos ao nível da infraestrutura da linha da Beira Alta; • Permitir a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m.	Obras a concluir em 2023.
Corredor Norte/Sul - Linha do Norte	O projeto visa melhorar a ligação ferroviária do eixo Atlântico de Portugal com a Europa. Este projeto de investimento compreende as seguintes intervenções na Linha do Norte: Instalação/modernização da sinalização, supressão de Passagens de Níveis e construção de desnivelamentos, aumento da capacidade para comboios de mercadorias de modo a permitir a circulação de comboios de mercadorias de comprimento até 750m, construção de novos resguardos para estacionamento/ultrapassagem nomeadamente nas estações de Francelos, Ovar-Mercadorias, Entroncamento, Mato de Miranda e Bobadela, renovar o ciclo de vida da infraestrutura e aumentar a segurança e flexibilidade da exploração, com a Instalação de novo sistema de sinalização nos seguintes troços: Ovar-Gaia, e Santarém-Entroncamento	Troço Ovar/Gaia a concluir em 2022. Espinho/Gaia021 Ovar/Espinho: 2022 Bobadela 2021 Feixe receção/expedição Entroncamento: 2021.
Corredores complementares - Linha do Douro	O projeto compreende a eletrificação, a instalação de sinalização eletrónica, controlo de velocidade e telecomunicações do troço Marco - Régua.	Obra a concluir até 2022.
Corredores complementares - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos	O projeto permitirá melhorar de forma significativa a mobilidade de mercadorias e pessoas ao longo da região do Oeste reforçando a sua integração na rede ferroviária nacional e consequentemente a melhoria das ligações ao restante território nacional e a Espanha, aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às principais indústrias e à região da Grande Lisboa. ▪ O projeto compreende a eletrificação entre Meleças e Caldas, para além de intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações; ▪ Criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento para comboios de 750 m. ▪ Remodelação do layout da estação do Louriçal e duplicação do ramal de Alfarelos no troço Verride – Marujal.	Meleças/Caldas Raínha: Obra a concluir em 2021 Ramal de Alfarelos: Empreendimento extra F2020, cujo desenvolvimento dependerá da capacidade de captura de fundos comunitários.
Corredores complementares - Linha do Algarve	A Linha do Algarve assume-se como um eixo estruturante para a mobilidade da principal região turística de Portugal e desta com o restante território nacional, ibérico e europeu. A sua modernização visa dinamizar a economia regional e nacional, dando resposta às crescentes necessidades de mobilidade de pessoas e bens geradas em toda esta região, designadamente num sector de atividade estratégico e gerador receitas muito significativas para a economia portuguesa. O projeto compreende a eletrificação nos troços entre Faro e Vila Real de Santo António e entre Tunes e Lagos de modo a permitir a utilização de tração elétrica pelos serviços regionais entre Faro e Vila Real de Sto. António e entre Faro e Lagos.	Obra a concluir em 2021.

Anexo 4.2.3.1 - Formato dos Pedidos de Canais Horários

Data do pedido:_____ Referência do pedido: _____

Empresa de transporte ferroviário: _____ Tipo de pedido: _____

Tipo de material circulante: _____

Número de série: _____

Número de unidades por série: _____

Comprimento total do comboio: _____

Tipo de velocidade: _____

Tonelagem rebocada: _____

Regime de frequência: _____

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

Anexo 4.5.2 A - Principais Intervenções Programadas

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Minho	Contumil	Ermesinde	5,050	7,750	Reabilitação da superestrutura de via	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	4º T 2021	30	500	3	66	5	VA
Minho	Nine	Valença Fronteira	39,003	131,449	Instalação da Sinalização (Nine - Valença)	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2018	1º T 2022				800	5	
Minho	Nine	Viana do Castelo	39,003	83,840	Colocação em Serviço da Sinalização (Nine - Viana)	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2021	2º T 2021				10 1	4 (semana) 12 (fds)	Colocação em Serviço da Sinalização
Minho	Nine	Barcelos	49,450	49,590	Reforço/proteção de fundações da Ponte do Cávado	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	3º T 2021	60	140,000	2			
Minho	Darque	Viana do Castelo	79,718	80,396	Substituição integral de travessas na ponte sobre o Rio Lima	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	1º T 2022	30	678	6	120	4	
Douro	Ermesinde	Valongo	11,905	11,905	Estabilização de taludes - LD	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2020	1º T 2021				270	5	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Douro	Régua	Pinhão	103,900	117,300	Conclusão Estabilização de 10 taludes de escavação entre os km 103,900 e 117,300 (Lote 3 Taludes Douro)	Menor ou Médio	Renovação	1º T 2021	1º T 2022	30	2 x 200	14	260	8	Taludes a intervencionar: • 100,900-104,100 (LE) • 110,800-110,970 (LE) • 113,120-113,300 (LE) • 113,640-113,940 (LE) • 114,410-114,760 (LE) • 115,380-115,650 (LE) • 116,450-116,650 (LE) • 117,130-117,350 (LE) • 117,400-117,650 (LE) • 117,750-117,93
Douro	Vargelas	Pocinho	163,500	169,700	Estabilização de 3 taludes de escavação	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2020	2º T 2021	30	1000	8	240	6	A extensão da limitação de velocidade inclui o comprimento do Túnel do Saião (752 metros)
Norte	Lisboa Santa Apolónia	Lisboa Santa Apolónia	0,000	1,600	Instalação de equipamentos de sinalização em Lx Sta Apolónia	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2020	2º T 2022				540	4	Interdições na estação de Lisboa Santa Apolónia incluindo Parques
Norte	Santa Apolónia	Braço de Prata	1,580	1,620	Reabilitação da PI de Xabregas e Marquês de Nisa	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	4º T 2021	60	40,000	3			Afrouxamento numa obra de cada vez.
Norte	Lisboa Santa Apolónia	Lisboa Oriente	2,040	3,900	Beneficiação da Superestrutura e Infraestrutura de Via	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2020	2º T 2021	30	800	9	270	4 A ou D + 2 A+D(semana) 4 A ou D + 3,5 A+D (sábado) 4 A ou D + 4 vA+D (domingo)	
Norte	Bobadela Sul	Bobadela norte	12,540	13,750	Reabilitação do Flyover da Póvoa e Flyover da Bobadela	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	60	150	3			Afrouxamento numa obra de cada vez.

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Norte	Bobadela norte	Alverca	18,480	19,820	Reabilitação do Flyover da Póvoa e Flyover da Bobadela	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	60	150	3			Afrouxamento numa obra de cada vez.
Norte	Bobadela Sul	Bobadela Norte	10,746	14,000	Modernização do layout do Terminal da Bobadela	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2022				365	5,5 (semana) 8 (sábado) 24 (domingo)	
Norte	Setil	Entroncamento	56,400	106,302	Colocação em Serviço da Sinalização (Vale de Santarém - Entroncamento)	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2021				5 1	4 int. geral (semana) 12 int. geral (fds)	Colocação em Serviço da Sinalização
Norte	Setil	Entroncamento	56,400	106,302	Instalação de equipamentos de sinalização (Vale de Santarém - Entroncamento)	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2019	4º T 2021				381 52 52 5	4 (semana) 6 (sábado) 6 (domingo) 4 int. geral	
Norte	Mato Miranda	Entroncamento	93,661	107,400	Instalação de Sinalização Eletrónica na Estação do Entroncamento	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	4º T 2023				900	4 6	VA ou VD LMR, Oficinas e Outras
Norte	Mato Miranda	Riachos - Torres Novas - Golegã	98,580	98,650	Reparação de alvenarias e construção de muros de contenção da PH ao pk 98,613	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	4º T 2021	30	70,000	1,5			
Norte	Caxarias	Albergaria dos Doze	147,100	147,400	Estabilização de taludes de escavação (LE+LD)	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2020	1º T 2021	80	300	9	270	4	
Norte	Coimbra - B	Coimbra - B	216,600	218,500	Reformulação do layout da estação de Coimbra-B para instalação do SMM	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2021	4º T 2023	30	600	30	Variável	6 (semana) 20 (fds)	
Norte	Souselas	Mealhada Norte	224,971	236,086	Modernização da Estação da Pampilhosa	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023	80	100 + 100	6	730	6 (semana) 8 (fds)	Colocação fora de serviço das linhas III e IV
Norte	Souselas	Pampilhosa	227,350	227,500	Tratamento de talude e drenagens	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2021	4º T 2021	120	100	5	120	4	VA

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Norte	Souselas	Mealhada Norte	230,800	231,100	Substituição TJD 5I/5II na Pampilhosa	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2020	1º T 2021				10 1	4 (semana) 8 (fds)	Cdt nas linhas da Beira
Norte	Pampilhosa	Mealhada Norte	231,300	236,086	Construção da Concordância da Mealhada	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2020	1º T 2023	60	100	1	4 1	8 (fds) 8 int. geral (fds)	(indicado também na Linha da Beira Alta)
Norte	Pampilhosa	Válega	232,500	296,700	Substituição de travessas monobloco VA e VD - FASE 2	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2020	1º T 2021	30 80	180 1000	6	132	5	
Norte	Válega	Esmoriz	296,973	311,900	Instalação de equipamentos de sinalização (Ovar - Esmoriz)	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2020	4º T 2021				4 160	4 int. geral (fds) 5 (semana)	Períodos de interdição não coincidentes com RIV Espinho / Gaia
Norte	Válega	Esmoriz	296,973	311,900	Colocação em Serviço da Sinalização (Ovar - Esmoriz)	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2021				5 1	4 int. geral (semana) 12 int. geral (fds)	
Norte	Espinho	Gaia	318,700	332,780	RIV no Troço Espinho / Gaia	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2020	3º T 2022	30 60 80	1000 2000 1000	22	660	6 (semana) 5 int. geral (fds) ou 2VUT+8 int.geral+2VUT (fds)	
Norte	Granja	Gaia	331,750	331,850	Tratamento de erosão superficial em taludes	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2020	1º T 2021	60	100	6	100	4	VA
Beira Alta	Pampilhosa	Bifurcação do Luso	50,400	58,389	Modernização da Estação da Pampilhosa	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023	80	100 + 100	6	730	6 (semana) 8 (fds)	Colocação fora de serviço das linhas III e IV (indicado também na Linha do Norte)
Beira Alta	Pampilhosa	Bifurcação do Luso	50,400	58,389	Construção da Concordância da Mealhada	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2020	1º T 2023	60	100	1	2	8 (fds)	(indicado também na Linha do Norte)

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Beira Alta	Pampilhosa	Santa Comba	51,120	84,848	Modernização da Linha da Beira Alta	Muito Elevado	Modernização	4º T 2020	2º T 2023	30 50 80	100 500 1000	18	570	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 4ºT2021 ao 1ºS 2022
Beira Alta	Santa Comba	Mangualde	84,848	123,900	Modernização da Linha da Beira Alta	Muito Elevado	Modernização	2º T 2021	2º T 2023	30 50 80	100 500 1000	15	460	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 4ºT2021 ao 1ºS 2022
Beira Alta	Mangualde	Celorico da Beira	123,900	163,400	Modernização da Linha da Beira Alta	Muito Elevado	Modernização	2º T 2021	2º T 2023	30 50 80	100 500 1000	15	460	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 4ºT2021 ao 1ºS 2022
Beira Alta	Celorico da Beira	Guarda	163,400	209,425	Modernização da Linha da Beira Alta	Muito Elevado	Modernização	2º T 2021	2º T 2023	30 50 80	100 500 1000	15	460	8 (sem) 48 (fds)	Encerramento do troço Pampilhosa / Guarda 4ºT2021 ao 1ºS 2022
Beira Alta	Cerdeira	Vilar Formoso	209,425	252,000	Modernização da Linha da Beira Alta	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	1º T 2023	30 80	300 1000	11	730	8 (semana) 13 (sábado) 13 (domingo)	
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Lares	Alfarelos	207,342	221,380	Instalação da sinalização (Oeste e R. de Alfarelos)	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	3º T 2022				560	4	(indicado também na Linha do Oeste)
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Lares	Alfarelos	216,800	218,100	Drenagens e estabilização de talude - PK 216,800 ao 218,100	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2020	1º T 2021	60	100	5	80	4	
Oeste	Mira Sintra - Meleças	Caldas da Rainha	20,320	105,011	Instalação da Sinalização (Mira Sintra/Meleças - Caldas da Rainha)	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2020	1º T 2022				730	8	
Oeste	Mira Sintra - Meleças	Torres Vedras	20,320	63,500	Eletrificação e Modernização do troço Meleças / Torres Vedras	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	1º T 2023	80 30 30 30	1000 100 100 100	24	732	8	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
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 2021	3º T 2023	30 80 30	100 1000 100	22	670 8	8 57 (fds)	
Oeste	Louriçal	Figueira da Foz	191,918	215,185	Instalação da sinalização (Oeste e R. de Alfarelos)	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	3º T 2022				560	4	(indicado também no Ramal de Alfarelos)
Ramal de Tomar	Lamarosa	Tomar	0,000	1,800	Substituição de TM por TBB e transformação de BC em BLS – Fase 3	Menor ou Médio	Renovação	4º T 2020	2º T 2021	30	648	3	90	6 (semana) 6 (sábado) 6,5 (domingo)	
Ramal de Tomar	Lamarosa	Tomar	8,730	9,985	Substituição de TM por TBB e transformação de BC em BLS – Fase 4	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2021	3º T 2021	30	648	3	90	6 (semana) 6 (sábado) 6,5 (domingo)	-
Beira Baixa	Entroncamento	Abrantes	107,000	135,000	Instalação do sistema de Retorno da Corrente de Tração e Terras de Proteção (RCT+TP)	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	3º T 2021	60	150	12	210	4	
Beira Baixa	Praia do Ribatejo	Santa Margarida	118,611	119,109	Reforço dos Pilares P4 e P5 da Ponte da Praia	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2019	2º T 2021	10 30	520 520	2 15	4	6	A LV não ocorre em simultâneo com a da Pte do Tejo
Beira Baixa	Abrantes	Mouriscas-A	0,000	16,500	Instalação do sistema de Retorno da Corrente de Tração e Terras de Proteção (RCT+TP)	Menor ou Médio	Modernização	2º T 2020	4º T 2021	60	150	12	90	4	
Beira Baixa	Abrantes	Alferrarede	2,731	3,150	Proteção de Fundações da Ponte do Tejo	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2021	3º T 2023	10 30	450	3 15	60	4	A LV não ocorre em simultâneo com a da Pte da Praia

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Beira Baixa	Barca da Amieira -Envendos	Fratel	52,018	52,070	Proteção Anticorrosiva de Pontes Metálicas - Fase 3: Ponte da Foz do Açucar	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2021	4º T 2021	60	112	4	25	4	L. Beira Baixa Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Beira Baixa	Barca da Amieira -Envendos	Fratel	55,635	55,675	Proteção Anticorrosiva de Pontes Metálicas - Fase 3: Ponte da Nave das Oliveiras	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2021	4º T 2021	60	100	4	25	4	L. Beira Baixa Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Beira Baixa	Fratel	Ródão	57,612	57,666	Proteção Anticorrosiva de Pontes Metálicas - Fase 3: Ponte da Ribeira das Oliveiras/Ulmeiros	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2021	4º T 2021	60	114	4	25	4	L. Beira Baixa Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Beira Baixa	Fratel	Ródão	59,963	60,013	Proteção Anticorrosiva de Pontes Metálicas - Fase 3: Ponte da Vila da Ruiva	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2021	4º T 2021	60	110	4	25	4	L. Beira Baixa Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Beira Baixa	Covilhã	Guarda	165,194	211,694	Modernização da Linha da Beira Baixa - Troço Covilhã - Guarda	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2018	1º T 2021				30	7	Estação da Covilhã
Leste	Torre	Portalegre	197,000	199,850	Migração de travessas de madeira por betão e passagem de BC para BLS	Menor ou Médio	Renovação	3º T 2021	4º T 2021	30	648	4	120	4	
Sintra	Mercês	Sintra	21,312	27,265	Substituição de fio de contacto	Menor ou Médio	Renovação	2º T 2021	2º T 2021				2	6 (fds)	
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Modernização da Linha de Cascais	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023	30	500	24	730	6 int. geral (semana) 14 int. geral (sáb./dom.) 9 int. geral (dom./seg.)	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação Inicio	Estação Fim	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Cascais	Cais do Sodré	Cascais	0,000	25,450	Instalação da Sinalização & ETCS	Menor ou Médio	Modernização	1º T 2021	3º T 2023				990	4 (semana) 5 (sábado) 5 (domingo)	
Cascais	Carcavelos	Cascais	24,900	25,450	Renovação de catenária na estação de Cascais	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2020	1º T 2021				270	5 (semana) 4 int. geral (fds)	
Vendas Novas	Setil	Vidigal	0,000	65,000	Modernização da Linha da Vendas Novas	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	3º T 2024	30+30	500+500	24	1080 154 43	8 (semana) 12 (fds) 48 (fds)	
Alentejo	Barreiro	Pinhal Novo	0,000	15,439	Manutenção da infraestrutura de catenária	Menor ou Médio	Manutenção	4º T 2021	4º T 2021				10	4 int. geral (domingo)	
Sul	Alvito	Pragal	2,300	5,500	Ponte 25 de Abril – Trabalhos de reparação e conservação	Menor ou Médio	Manutenção	1º T 2019	4º T 2021	60	150	20	400 80 80	2,5 A ou D+2,5 A+D(semana) 3,5 A ou D+3,5 A+D (sábado) 2,5 A ou D+4,5 A+D (domingo)	
Sul	Vale da Rosa	Águas de Moura	38,348	38,418	Proteção Anticorrosiva de Ptes Metálicas - Fase 2 – PH do Montinho	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	30	70	1	20	4	L. Sul Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Sul	Vale da Rosa	Águas de Moura	38,852	38,922	Proteção Anticorrosiva de Ptes Metálicas - Fase 2 – PH do bem Gordo	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	30	70	1	20	4	L. Sul Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Sul	Monte Novo - Palma	Alcácer	64,683	64,761	Proteção Anticorrosiva de Ptes Metálicas - Fase 2 – Ponte da Ribeira de São Martinho	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	30	78	1,5	30	4	L. Sul Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Sul	Monte Novo - Palma	Alcácer	64,899	64,975	Proteção Anticorrosiva de Ptes Metálicas - Fase 2 – Ponte da vala de São Martinho	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	30	76	1	25	4	L. Sul Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Sul	Alcácer	Vale do Guizo	78,605	78,675	Proteção Anticorrosiva de Ptes Metálicas - Fase 2 – PI de Alcácer	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	30	70	1,5	25	4	L. Sul Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Inicio	Fim								(km/h)	(m)	(meses)			
Sul	Alcácer do Sal	Alcácer do Sal	77,643	78,504	Substituição de TM por TB e transformação de BC em BLS na estação de Alcácer do Sal	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2020	1º T 2021	30	900	3	180	8	LV na Linha I
Sul	Vale do Guizo	Vale do Guizo	87,456	88,162	Substituição de TM por TB e transformação de BC em BLS na estação de Vale do Guizo	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2020	1º T 2021	30	700	3	180	8	LV na Linha II
Sul	Canal Caveira	Azinheira dos Barros	112,273	112,377	Proteção Anticorrosiva de Ptes Metálicas - Fase 2 – Ponte de Padrões	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	30	104	2	40	4	L. Sul Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Sul	Canal Caveira	Lousal	113,500	116,002	Blocos Técnicos e Aterros	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	2º T 2022	30	750	8	32	11 (sábado) 11 (domingo)	
Sul	Ermidas - Sado	Bifurcação de Torre Vã	139,993	149,760	Manutenção da infraestrutura de catenária	Menor ou Médio	Manutenção	4º T 2021	4º T 2021				30	4 int. geral	
Sul	Bifurcação de Torre Vã	Bifurcação da Funcheira Sul	160,769	160,861	Proteção Anticorrosiva de Ptes Metálicas - Fase 2 – Ponte do Garvão I	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	30	92	3	25	4	L. Sul Ptes Metálicas - máx. 2 frentes de trabalho em simultâneo
Sul	Messines-Alte	Tunes	301,600	301,600	Execução de uma PSP ao pk 301,600 (L. Sul), para a supressão das PN aos pk 302,145 (L. Algarve) e 301,619 (L. Sul)	Menor ou Médio	Modernização	3º T 2021	1º T 2022	30	100	3	2	6 int. geral (fds)	
Sines	Ermidas - Sado	Raquete	129,631	170,047	Modernização da Linha de Sines	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023	30 + 30	500 + 500	24	708 12 12	8 (semana) 12 (dom) 48 (fds)	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	TIPOLOGIA DE RTC*	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Inicio	PK Fim				Início	Concl..	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Inicio	Fim								(km/h)	(m)	(meses)			
Algarve	Tunes	Lagos	301,889	347,210	Eletrificação do troço Tunes / Lagos	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023	30	500	23	700 2	7 (semana) 54 (fds)	
Algarve	Faro	Vila Real de Sto António	340,008	396,050	Eletrificação do troço Faro / V. R. S.to António	Menor ou Médio	Modernização	4º T 2021	4º T 2023	30 + 30	500 + 500	23	610 90 1	7 (semana) 8 (semana) 53 (fds)	
Vouga	Espinho	Feira	0,600	19,400	Reabilitação da superestrutura de Via	Menor ou Médio	Manutenção	3º T 2021	2º T 2022	10 30	300 800	6	132	7	
Vouga	Feira	Oliveira de Azeméis	19,400	32,800	Reabilitação da superestrutura de Via	Menor ou Médio	Manutenção	2º T 2021	4º T 2021	10 30	300 800	6	132	7	

*RTC – Restrição Temporária de Capacidade

Anexo 4.5.2 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 Douro	Régua Pocinho	Intervenção em taludes	3	3
Linha do Norte	Coimbra B	Remodelação Layout	1	1
	Pampilhosa	Remodelação Layout	1	1
	Pampilhosa Válega	Substituição de travessas	3	3
	Esmoriz Gaia	Renovação Integral da Via	14	14
Linha da Beira Alta	Pampilhosa Stª Comba Dão	Modernização	3	3
	Stª Comba Dão Mangualde	Modernização	7	7
	Mangualde Celorico da Beira	Modernização	5	5
	Celorico da Beira Guarda	Modernização	5	5
	Guarda Vilar Formoso	Modernização	5	5
Linha da Beira Baixa	Praia do Ribatejo Alferrarede	Intervenção em pontes	2	2
Linha do Oeste	Mira Sintra/Meleças Torres Vedras	Eletrificação e modernização	4	4
	Torres Vedras Caldas da Rainha	Eletrificação e modernização	2	2
Linha do Sul	Canal Caveira Lousal	Blocos técnicos e aterros	2,5	2,5
Linha de Sines	Ermidas-Sado Raquete	Modernização	2	2

Anexo 5.3.1.1 – Tipologia de Estações e Apeadeiros

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

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

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

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

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

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

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

Anexo 5.3.1.2 – Terminais de Mercadorias da IP

Terminais	Tipologia	Linha de Inserção	Serviços disponibilizados pela IP	Contato	Morada	Telefone	email	Link para serviços
Bobadela	Terminal de mercadorias Intermodal / Entreposto	Linha do Norte	Os serviços disponibilizados são os que constam no Regulamento de acesso e Tarifa de unidadades de transporte intermodal, disponível em http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/terminais-de-mercadorias	Carlos Lameira	Rua Estação de Mercadorias, 2695-038 Bobadela	211 028 812	tm.bobadela@infraestruturasdeportugal.pt	http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/terminais-de-mercadorias
Leixões	Terminal de mercadorias Intermodal / Entreposto	Linha de Leixões	Os serviços disponibilizados são os que constam no Regulamento de acesso e Tarifa de unidadades de transporte intermodal, disponível em http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/terminais-de-mercadorias	Paula Rocha	Av. Eng. Duarte Pacheco, 4450-110 Matosinhos	221 052 978	tm.leixoes@infraestruturasdeportugal.pt	http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/terminais-de-mercadorias
Poceirão	Instalação a concessionar	Linha do Alentejo	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	Carlos Lameira	Largo da Estação do Poceirão, 2965-308 Poceirão	212879784	carlos.lameira@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável
Vale da Rosa	Instalação a concessionar	Linha do Sul	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	João Silva	Pinhal Novo - Bifurcação Águas de Moura	212 879 434	joao.rsilva@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável
Fundão	Instalação a concessionar	Linha da Beira Baixa	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	Paula Rocha	Estação do Fundão, Linha da Beira Baixa, pk 147,300	221 052 978	paula.rocha@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável
Mangualde	Instalação a concessionar	Linha da Beira Alta	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	Paula Rocha	Estação de Mangualde, Linha da Beira Alta, PK128,500	221 052 978	paula.rocha@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável
Guarda	Instalação a concessionar	Linha da Beira Alta	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	Paula Rocha	Estação da Guarda, Linha da Beira Alta PK 206,300	221 052 978	paula.rocha@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável
Darque	Instalação a concessionar	Linha do Minho	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	Paula Rocha	Estação de Darque, Linha do Minho, PK76,800	221 052 978	paula.rocha@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável
Leiria	Instalação a concessionar	Linha do Oeste	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	Carlos Lameira	Largo da Estação, 2425-625 Leiria	212879784	carlos.lameira@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável
Praias do Sado	Instalação a concessionar	Linha do Sul	Disponibilidade de serviços sujeita a análise prévia.	Carlos Lameira	Estação de Praias do Sado - Rua Principal 2910-857 Setúbal	212879784	carlos.lameira@infraestruturasdeportugal.pt	Não aplicável

Anexo 5.5.2 – Fornecimento de informações de natureza comercial

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

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

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

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

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

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

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

a) Apenas em situações de perturbação na circulação, todas as estações e apeadeiros da Linha de Cascais dispõem de informação sonora de reconforto

Anexo 6.2 – Regras de Determinação das Tarifas do Pacote Mínimo de Acesso

1. Princípios regulamentares

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

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

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

2. Princípios gerais de cálculo das tarifas

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

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:

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

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, 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
P_1 – Componente de Modulação de Custos 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 capacidade utilizada do exercício referência, com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD é igual a 1,77 €/ck.

A componente – Utilização das infraestruturas de catenária e plataformas (P_1) – traduz a diferenciação de alocação dos custos aos cks efetuados por comboios com ou sem tração elétrica, utilizando ou não as plataformas das estações. Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio:

P_1	Diferenciação
Tração Elétrica com utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas
Tração Elétrica sem utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização de plataformas
Tração Diesel com utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária
Tração Diesel sem utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas

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

Categorias	Linhas
Linhas A - linhas estruturantes da RFN de maior procura/valor	Linha do Minho, Ramal de Braga, Linha do Norte, Linha de Guimarães, Ramal da Lousã, Ramal de Alfarelos, Ramal de Tomar, Linha de Sintra, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha do Sul, Concordância de Agualva, Concordância de Bombel, Concordância de Sete Rios, Variante de Alcácer
Linhas B - linhas de consumo misto entre passageiros e mercadorias com tráfego complementar às linhas do tipo A	Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Concordância do Poceirão, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil
Linhas C -linhas de consumo residual maioritariamente utilizadas por Empresas ferroviárias de 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 4.4.3.3. Para efeitos de tarifação, o horário de contabilização é o horário programado de partida.

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

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

Segmento de Mercado	Definição para efeitos de tarifação
Regional	Os comboios regionais constituem todos os serviços regulares de passageiros. Não serão considerados comboios regionais, os comboios que cumpram as características enunciadas para os seguintes tipos de serviço: ▪ Urbanos e suburbanos, ▪ Longo Curso Normal, ▪ Longo Curso Alta Qualidade
Urbano	Os comboios urbanos constituem todos os serviços regulares que servem fluxos pendulares de passageiros em centros urbanos e destes de/para os respetivos subúrbios. Adicionalmente, os comboios urbanos cumprem trajetos até 80 km com uma distância média entre paragens de até 10 km, exclusive. A distância média entre paragens avalia o número de km percorridos em média entre paragens para um dado comboio e trajeto.
Longo Curso Normal	Os comboios longo curso normal são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado.
Longo Curto Alta Qualidade	Os comboios longo curso de alta qualidade são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado. Adicionalmente, os comboios longo curso de alta qualidade cumprem trajetos com distâncias superiores a 300 km e com distâncias médias entre paragens superiores a 30km.
Internacional	Os comboios de passageiros de serviço regular que atravessem pelo menos uma fronteira e circulem além da primeira estação da rede vizinha.
Especial	Os comboios especiais são serviços de passageiros que pretendem dar resposta à solicitação de capacidade adicional para eventos ou associada a serviços de 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 Parametro
Custo Unitário Direto	CUD	Valor único	1,77
Utilização infraestruturas catenária e plataformas	P_1	Tração Elétrica com Plataformas	1,03
		Tração Elétrica sem Plataformas	1,02
		Tração Diesel com Plataformas	0,90
		Tração Diesel sem Plataformas	0,89
Procura da Linha	C_{2i}	Linhas Tipo A	1,00
		Linhas Tipo B	0,90
		Linhas Tipo C	0,85
Horário do Comboio	C_3	Horário Peak	1,00
		Horário Regular	1,00
		Horário Low	0,85

Componentes da Tarifa		Parâmetros de afetação	Valor do Parametro
Segmento de Mercado*	C_4	Marchas	1,00
		Mercadorias	1,00
		Urbanos	1,25
		Regional	1,00
		Longo Curso Normal	1,25
		Longo Curso Alta Qualidade	1,30
		Internacional	1,00
		Especial	1,25
Fator de Implementação	F	Aplicável ao segmento de mercado mercadorias e marchas	Tabela abaixo

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

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

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

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

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

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

4. Custos diretamente imputáveis

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

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 6.3.4 – Tarifas de Mão-de-Obra

Categoria Profissional	Tarifas de mão-de-obra [€/hora]
Operador de Manobras	23,13
Operador de Circulação	25,10
Controlador de Circulação	29,62
Inspetor de Circulação	36,47
Operador de Comando Ferroviário	29,86
Supervisor de Comando Ferroviário	40,49
Operador de Infraestruturas	20,31
Encarregado de Infraestruturas	22,90
Supervisor de Infraestruturas	32,83
Operador de Apoio Geral	17,39
Técnico Operacional	19,70
Técnico de Exploração e Infraestruturas	30,65
Assistente de Gestão	20,76
Técnico de Suporte de Gestão	28,07
Técnico Superior I	21,06
Técnico Superior II	36,33
Técnico Superior III	52,50

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

Anexo 6.3.4.1 – Metodologia da repartição de consumos de energia para tração

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

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

1. Âmbito e regras gerais

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

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

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

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

2. Indemnizações por falha de fornecimento de energia

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

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

2.2. Da responsabilidade de Empresas Ferroviárias

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

2.3. Da responsabilidade do fornecedor ou distribuidor de energia

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

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

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

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

4. Aquisição de energia elétrica para tração

4.1. Aquisição à IP

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

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

4.2. Aquisição a terceiros

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

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

5. Acesso à infraestrutura elétrica

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

6. Serviços administrativos

6.1. Tipologia de serviços administrativos

Existem dois níveis de serviços administrativos, decorrentes da utilização de cada 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 subestações em que é o TCE.

b) mensalmente o apuramento dos cálculos de repartição de consumos e custos.

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

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

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

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

6.2. Tarifas dos serviços administrativos

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

Serviço Simples – 150,00€ por instalação e por EF;

Serviço Complexo – 450,00€ por instalação e por EF;

Aos valores apurados acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

7. Contadores e fornecimento de dados

7.1. Características dos contadores

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

a) Função de medição da energia (FME);

b) Sistema de gestão de dados (SGD);

c) Função de localização;

d) Relógio interno;

e) Sistema de comunicação.

7.2. Comunicação de dados

7.2.1. Material motor equipado com SMEC

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

a) Data e hora gerados por um relógio interno, com a estrutura de ano, mês, dia, hora, minuto e segundo. A resolução deve ser 1s;

b) Dados energéticos: Devem ser subdivididos em energia ativa consumida e gerada (Wh) e energia reativa consumida e gerada (vArh), podendo serem enviados nos seguintes formatos:

- Valores totais de energia;
- Variações da energia entre cada envio de dados;
- Ambos.

c) Posição geográfica da unidade motora expressa em latitude e longitude;

d) Código de identificação de cada contador certificado (CPID);

e) Códigos de qualidade (Quality Code). Os códigos são gerados conforme a confiança na certeza dos dados energéticos, geográficos e temporais apurados;

f) Código do sistema de tração (Traction System Code). É atribuído um código relativo á natureza do sistema de eletrificação onde a unidade motora circula.

7.2.2. Material motor não equipado com SMEC

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

a) Dados energéticos:

- Relativamente às unidades motoras não equipadas com contadores, o consumo específico estimado;
- Relativamente às unidades motoras equipadas com contadores totalizadores de energia e distância, o consumo mensal e a distância percorrida;
- Relativamente às unidades motoras equipadas com contadores parciais de energia e distância, os consumos parciais e distância percorrida por período de integração;

b) Para a separação de consumos por SST:

- Lista mensal de todos os comboios realizados em formato csv, constituída pelos seguintes dados:
  - Número de comboio;
  - Data;

- Identificação do(s) número(s) da(s) unidade(s) de tração elétrica utilizada(s);
  - Caso seja alterada a tração durante a marcha, a dependência de alteração e a nova tração utilizada.
- Para comboios de mercadorias a tonelada x km bruta rebocada (TKBR);
  - Caso seja alterada a carga durante a marcha, a dependência de alteração e a nova carga rebocada.

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

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

7.2.3. Comunicação de dados provenientes de um SRD

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

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

b) O formato dos ficheiros deve ser *csv*.

8. Processo de Repartição de Consumos

8.1. Subestações com utilização por uma única Empresa Ferroviária

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

8.2. Subestações com utilização por várias Empresas Ferroviárias

8.2.1. Método Simplificado

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

Os restantes TCE procederão de igual forma.

8.2.2. Método Completo

Nas SST onde existam várias EF e onde não se aplique o ponto 8.2.1, será adotado o seguinte procedimento:

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

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

8.2.3. Chaves de Repartição

As chaves de repartição mencionadas nos pontos 6.1 e 8.2.1 em vigor à data da edição do presente Diretório da Rede para as SST cujo TCE é a IP, são as seguintes:

	Operador	
Subestação	**Medway**	**CP**
Ermidas - Sado	61%	39%
Fatela	2%	98%
Fogueteiro	8%	92%
Irivo	2%	98%
Luzianes	5%	95%
Monte Novo - Palma	77%	23%
Ródão	13%	87%
Santiago do Cacém	100%	0%
Tunes	4%	96%

Sempre que as EF intervenientes as alterarem, essas alterações deverão ser comunicadas por escrito à IP.

9. Pagamento

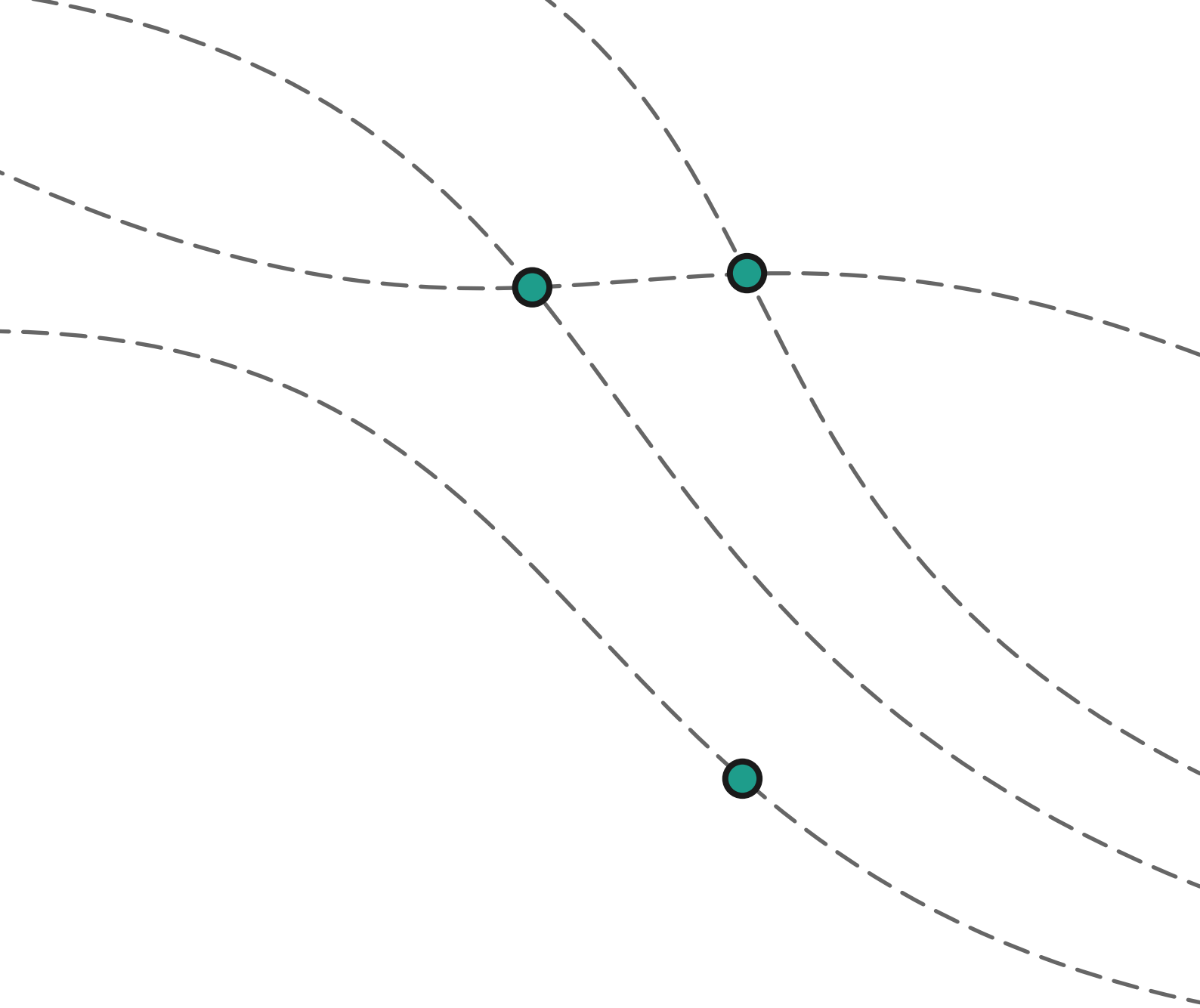
9.1. Pagamento dos serviços administrativos

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

9.2. Pagamento dos consumos de energia elétrica para tração

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

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



Infraestruturas de Portugal

Infraestruturas de Portugal, SA
Campus do Pragal · Praça da Portagem
2809-013 ALMADA · Portugal

T +(351) 212 879 000
ip@infraestruturasdeportugal.pt
Capital Social 8 673 215 000,00 €
NIF 503 933 813

www.infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal, SA
Direção de Planeamento Estratégico
Campus do Pragal · Praça da Portagem
2809-013 ALMADA · Portugal

T +(351) 212 879 250
diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt