



# 2016 DIRETÓRIO DA REDE

1<sup>ª</sup> Adenda

24 de setembro de 2015

## CONTROLO DE VERSÕES

VERSÃO	ALTERAÇÕES	DATA
--------	------------	------

Diretório da Rede 2015		2013-12-13
------------------------	--	------------

Projeto de Diretório da Rede 2016	<p><u>Alterados os pontos:</u> 1.1; 1.2; 1.4.2; 1.4.3; 1.6.1; 1.9; 1.10.2; 2.2.1; 2.2.4; 2.6; 3.1; 3.4.5.2; 4.2.4; 4.2.4.1; 4.3.1; 4.3.2; 4.4; 4.4.5; 4.8.1 a 4.8.4; 5.3; 6.1; 6.3.1; 6.3.1.2 passa a 6.4.1; 6.3.1.3 passa a 6.4.2; 6.3.4.2 (anterior 6.3.2.2); 6.3.4.3 (anterior 6.3.2.3); 6.3.5.1 (anterior 6.3.3.1); 6.3.5.2 (anterior 6.3.3.2); 6.3.5.4 (anterior 6.3.3.4).</p> <p><u>Novos pontos:</u> 2.3.3; 3.3.2.1 a 3.3.2.6; 3.3.3.1 a 3.3.3.4; 3.7; 6.3.2 e 6.3.3 (fazendo avançar os anteriores 6.3.2, 6.3.3 e 6.3.4); 6.4 (fazendo avançar os anteriores 6.4, 6.5 e 6.6).</p> <p><u>Alterados os anexos:</u> 1.3; 3.1; 3.3.1.1; 3.3.1.2; renumerados anteriores 3.3.2 A a G (passam a 3.3.2.1 a 3.3.2.6); 3.3.2.6 A (anterior 3.3.2 D); renumerados anteriores 3.3.2 A a C; 3.3.3.1; 3.3.3.3 (anterior 3.3.3 C); 3.6; 4.5.2 A e B; 5.5.1; 5.5.2; 6.2; 6.3.2.2.</p> <p><u>Novos anexos:</u> 3.3.2.5; 3.3.3.2; 3.7.</p>	2014-10-15
Diretório da Rede 2016	<p><u>Alterados os pontos:</u> 1.9; 5.2.4.2; 6.3.1</p> <p><u>Alterados os anexos:</u> 3.3.1.3; 3.3.1.3; 3.3.2.5</p>	2014-12-12
Projeto da 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016	<p><u>Alterados os pontos:</u> 1.1; 1.7; 1.8; 2.2.4; 3.6; 4.5.2; 4.5.3; 5.5; 6.3.1; 6.3.4.4.</p> <p><u>Novos pontos:</u> 5.5.4 (fazendo avançar o anterior 5.5.4); 6.3.5.5</p> <p><u>Alterados os anexos:</u> 1.3; 3.3.1.3; 3.6; 3.7; 4.5.2 A; 4.5.2 B; 5.5.2; 6.3.2.1</p>	2015-07-23
1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016	<p><u>Alterados os pontos:</u> 4.5.3; 5.5.4.2</p> <p><u>Alterados os anexos:</u> 3.3.3.2; 3.6</p>	2015-09-24

## ÍNDICE

<b>1 INFORMAÇÕES GERAIS .....</b>	<b>7</b>
1.1 INTRODUÇÃO .....	7
1.2 OBJETIVO .....	8
1.3 ENQUADRAMENTO LEGAL .....	8
1.4 ESTATUTO LEGAL .....	9
1.4.1 ASPETOS GERAIS .....	9
1.4.2 RESPONSABILIDADE .....	9
1.4.3 DIREITOS DE RECURSO E DE QUEIXA .....	9
1.5 ESTRUTURA .....	10
1.6 VALIDADE E PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO .....	10
1.6.1 PERÍODO DE APLICAÇÃO .....	10
1.6.2 PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO .....	10
1.7 PUBLICAÇÃO .....	10
1.8 CONTACTOS .....	11
1.9 CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS .....	12
1.10 RAILNETEUROPE - COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS .....	13
1.10.1 ONE-STOP-SHOP .....	14
1.10.2 APLICAÇÕES INFORMÁTICAS RNE .....	14
1.11 GLOSSÁRIO .....	15
<b>2 CONDIÇÕES DE ACESSO .....</b>	<b>16</b>
2.1 INTRODUÇÃO .....	16
2.2 CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSO .....	16
2.2.1 REQUISITOS PARA APRESENTAÇÃO DE PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS .....	16
2.2.2 ENTIDADES COM DIREITO DE ACESSO .....	16
2.2.3 LICENÇAS .....	16
2.2.4 CERTIFICADO DE SEGURANÇA .....	16
2.2.5 SEGURO .....	17
2.3 CONDIÇÕES COMERCIAIS GERAIS .....	17
2.3.1 ACORDOS-QUADRO .....	17
2.3.2 CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO .....	18
2.3.3 CONTRATOS COM CANDIDATOS .....	18
2.4 REGRAS OPERACIONAIS .....	18
2.5 TRANSPORTES EXCECIONAIS .....	18
2.6 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS .....	18
2.7 PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE .....	19
2.8 PROCEDIMENTOS DE ACEITAÇÃO DE PESSOAL DE SEGURANÇA .....	19
<b>3 A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA .....</b>	<b>20</b>
3.1 INTRODUÇÃO .....	20
3.2 REDE ABRANGIDA .....	20
3.2.1 ABRANGÊNCIA .....	20
3.2.2 LIGAÇÕES A OUTRAS REDES FERROVIÁRIAS .....	20
3.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA .....	20
3.3.1 IDENTIFICAÇÃO GEOGRÁFICA .....	20
3.3.1.1 Tipologias de Via .....	20
3.3.1.2 Bitola da Via .....	21
3.3.1.3 Estações .....	21
3.3.2 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS .....	21
3.3.2.1 Contornos cinemáticos .....	21
3.3.2.2 Cargas máximas admissíveis .....	21
3.3.2.3 Cargas máximas rebocáveis .....	21
3.3.2.4 Velocidades máximas .....	21
3.3.2.5 Comprimentos máximos dos comboios de mercadorias .....	21
3.3.2.6 Rede eletrificada .....	21
3.3.3 controlo de tráfego e sistemas de segurança .....	21

3.3.3.1	Regimes de exploração .....	21
3.3.3.2	Comando e Controlo da Circulação.....	22
3.3.3.3	Sistemas de comunicação .....	22
3.3.3.4	Sistemas de controlo de velocidade.....	22
3.4	RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO .....	22
3.4.1	<i>INFRAESTRUTURA ESPECIALIZADA</i> .....	22
3.4.2	<i>RESTRIÇÕES AMBIENTAIS</i> .....	22
3.4.2.1	Ruído .....	22
3.4.3	<i>TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS</i> .....	22
3.4.4	<i>RESTRIÇÕES EM TÚNEIS</i> .....	22
3.4.5	<i>RESTRIÇÕES EM PONTES</i> .....	22
3.4.5.1	Ponte 25 de Abril.....	22
3.4.5.2	Ponte de Viana do Castelo .....	23
3.5	DISPONIBILIDADE DA INFRAESTRUTURA .....	23
3.6	INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS .....	23
3.7	DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA .....	23
<b>4</b>	<b>REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE.....</b>	<b>24</b>
4.1	INTRODUÇÃO .....	24
4.2	DESCRÍÇÃO DO PROCESSO .....	24
4.2.1	<i>ENTIDADES RELEVANTES</i> .....	24
4.2.2	<i>CONTACTOS</i> .....	24
4.2.3	<i>FORMATO DOS DOCUMENTOS</i> .....	24
4.2.3.1	Pedidos de Canais Horários.....	24
4.2.3.2	Horário Técnico .....	25
4.2.4	<i>TIPOS DE PROCESSO DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE</i> .....	25
4.2.4.1	Horário Técnico de 2016 .....	25
4.2.4.2	Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário .....	26
4.2.4.3	Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário .....	26
4.2.4.4	Pedidos Pontuais.....	26
4.2.4.5	Pedidos respeitantes ao Atlantic Corridor .....	27
4.3	CALENDARIZAÇÃO DOS PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS E DO PROCESSO DE AFETAÇÃO .....	27
4.3.1	<i>HORÁRIO TÉCNICO DE 2016</i> .....	27
4.3.2	<i>Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário</i> .....	27
4.3.3	<i>Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário</i> .....	28
4.3.4	<i>PEDIDOS PONTUAIS</i> .....	28
4.3.5	<i>PEDIDOS RESPEITANTES AO ATLANTIC CORRIDOR</i> .....	28
4.4	PROCESSO DE AFETAÇÃO .....	28
4.4.1	<i>PROCESSO DE COORDENAÇÃO</i> .....	29
4.4.2	<i>PRINCIPIOS DE RESOLUÇÃO DE INCOMPATIBILIDADES</i> .....	29
4.4.3	<i>ZONAS CONGESTIONADAS</i> .....	29
4.4.3.1	Definição .....	29
4.4.3.2	Afetação de Capacidade em Zonas Congestionadas .....	30
4.4.3.3	Regras de Prioridade a aplicar em Zonas Congestionadas .....	30
4.4.4	<i>CONDICIONAMENTOS DEVIDO A "ECLIPSES" DE ESTAÇÕES</i> .....	31
4.4.5	<i>FERIADOS</i> .....	32
4.5	AFETAÇÃO DE CAPACIDADE PARA TRABALHOS NA INFRAESTRUTURA .....	32
4.5.1	<i>AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS EM "ZONAS AZUIS"</i> .....	32
4.5.2	<i>AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS FORA DAS "ZONAS AZUIS"</i> .....	33
4.5.3	<i>CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS</i> .....	34
4.6	DISPOSIÇÕES A APLICAR EM CASO DE NÃO UTILIZAÇÃO DA CAPACIDADE.....	34
4.7	TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS .....	34
4.8	MEDIDAS ESPECIAIS A ADOTAR EM CASO DE PERTURBAÇÃO .....	35
4.8.1	<i>PRINCIPIOS</i> .....	35
4.8.2	<i>REGULAÇÃO OPERACIONAL</i> .....	35
4.8.3	<i>PROBLEMAS IMPREVISTOS QUE REQUEIRAM AÇÃO IMEDIATA</i> .....	35
4.8.4	<i>PROBLEMAS IMPREVISTOS QUE REQUEIRAM AÇÃO PROGRAMADA</i> .....	36
<b>5</b>	<b>SERVIÇOS .....</b>	<b>37</b>

5.1	INTRODUÇÃO .....	37
5.2	SERVIÇOS ESSENCIAIS.....	37
5.2.1	<i>PACOTE MÍNIMO DE ACESSO.....</i>	37
5.2.2	<i>ACESSO POR VIA FÉRREA ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO E AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS</i>	37
5.2.3	<i>UTILIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS DE FORNECIMENTO, TRANSFORMAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉCTRICA PARA TRAÇÃO .....</i>	38
5.2.4	<i>PRESTAÇÃO DE SOCORRO FERROVIÁRIO .....</i>	38
5.2.4.1	Meios ferroviários ou rodoviários de socorro da IP .....	38
5.2.4.2	Meios de operadores ferroviários .....	38
5.3	FORNECIMENTO DE SERVIÇOS NAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS .....	38
5.4	SERVIÇOS ADICIONAIS.....	38
5.5	SERVIÇOS AUXILIARES .....	39
5.5.1	<i>FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES DE NATUREZA COMERCIAL.....</i>	39
5.5.2	<i>DISPONIBILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES OPERACIONAIS EM ESTAÇÕES .....</i>	39
5.5.2.1	Objeto .....	39
5.5.2.2	Obrigações dos Operadores .....	40
5.5.2.3	Celebração de Contratos .....	40
5.5.2.4	Regime transitório aplicável às ocupações pendentes de contratualização .....	40
5.5.3	<i>DISPONIBILIZAÇÃO DE ESPAÇOS PARA INSTALAÇÕES DE EQUIPAMENTOS EM ESTAÇÕES ...</i>	41
5.5.4	<i>DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSO AOS SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES.....</i>	41
5.5.4.1	Disponibilização de rádios de cabina GSM-R, para comunicações rádio solo-comboio .....	41
5.5.4.2	Disponibilização de serviços e funcionalidades GSM-R .....	41
5.5.4.3	Outros serviços de telecomunicações e telemática .....	42
5.5.5	<i>ESTUDOS DE OTIMIZAÇÃO DE MARCHAS FERROVIÁRIAS AO NÍVEL DA ENERGIA DE TRAÇÃO</i>	42
<b>6</b>	<b>TARIFAÇÃO .....</b>	<b>43</b>
6.1	PRINCIPIOS TARIFÁRIOS .....	43
6.2	SISTEMA DE TARIFAÇÃO.....	43
6.3	TARIFAS .....	43
6.3.1	<i>TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ESSENCIAIS.....</i>	43
6.3.2	<i>ACESSO POR VIA FÉRREA ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS .....</i>	48
6.3.3	<i>TARIFAS RESPEITANTES AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS NAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS ...</i>	48
6.3.4	<i>TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ADICIONAIS.....</i>	48
6.3.4.1	Energia de tração .....	48
6.3.4.2	Manobras .....	48
6.3.4.3	Estacionamento de material circulante .....	48
6.3.4.4	Contratos especiais relativos a transportes excepcionais .....	49
6.3.5	<i>TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS AUXILIARES .....</i>	50
6.3.5.1	Fornecimento de informações de natureza comercial.....	50
6.3.5.2	Disponibilização de instalações operacionais em estações.....	50
6.3.5.3	Disponibilização de espaços para instalação de equipamentos em áreas comuns das estações .....	50
6.3.5.4	Fornecimento de mão-de-obra para abastecimento de gasóleo .....	50
6.3.5.5	Disponibilização de acesso aos serviços de telecomunicações .....	51
6.3.5.5.1	Disponibilização de rádios de cabina GSM-R, para comunicações rádio solo-comboio .....	51
6.3.5.5.2	Disponibilização de serviços e funcionalidades GSM-R .....	51
6.3.5.5.3	Outros serviços de telecomunicações e telemática .....	51
6.3.5.6	Restantes serviços auxiliares.....	51
6.3.6	<i>OUTRAS TARIFAS.....</i>	51
6.4	PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS .....	51
6.4.1	<i>TARIFAÇÃO DA CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA .....</i>	51
6.4.2	<i>TAXA PARA PEDIDOS PONTUAIS DE CAPACIDADE .....</i>	52
6.5	REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO .....	52
6.5.1	<i>OBJETIVO.....</i>	52
6.5.2	<i>MONITORIZAÇÃO E REGISTO .....</i>	52
6.5.3	<i>IMPUTAÇÃO .....</i>	53
6.5.4	<i>VALORIZAÇÃO .....</i>	54
6.5.5	<i>PRÉMIOS DE DESEMPENHO .....</i>	54
6.5.6	<i>PROCESSAMENTO DOS CRÉDITOS E DÉBITOS DO SISTEMA .....</i>	54
6.6	EVOLUÇÃO DAS TARIFAS.....	55
6.7	PROCESSO DE FATURAÇÃO .....	55

<b>ANEXOS .....</b>	<b>56</b>
Anexo 1.3 – Legislação relevante.....	57
Anexo 1.10 – Glossário .....	61
Anexo 3.1 – Quadro resumo das características da infraestrutura.....	63
Anexo 3.2.1 - Linhas e Ramais em Exploração .....	64
Anexo 3.3.1.1 - Tipologia das Vias e Distâncias .....	65
Anexo 3.3.1.3 – Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque .....	66
Anexo 3.3.2.1 A – Contornos de Referência .....	77
Anexo 3.3.2.1 B - Contornos de Referência .....	78
Anexo 3.3.2.2 - Cargas Máximas .....	79
Anexo 3.3.2.4 A - Patamares de Velocidade Mais Elevados .....	80
Anexo 3.3.2.4 B – Alterações à Tabela de Velocidades Máximas .....	81
Anexo 3.3.2.5 – Comprimentos máximos dos Comboios de Mercadorias.....	82
Anexo 3.3.2.6 A – Troços de Linha Eletrificados .....	84
Anexo 3.3.2.6 B – Subestações de Tração .....	85
Anexo 3.3.3.1 – Regimes de Exploração .....	86
Anexo 3.3.3.2 - Comando e Controlo da Circulação .....	87
Anexo 3.3.3.3 – Comunicações Solo Comboio .....	88
Anexo 3.3.3.4 – Sistemas de Controlo de Velocidade.....	89
Anexo 3.6 – Portos e Terminais de Mercadorias .....	90
Anexo 3.7 – Desenvolvimento da Infraestrutura .....	91
Anexo 4.5.2 A - Principais intervenções programadas.....	96
Anexo 4.5.2 B – Margens Suplementares .....	112
Anexo 4.2.3.1 - Formato dos Pedidos de Canais Horários .....	113
Anexo 5.5.1 – Fornecimento de informações de natureza comercial .....	114
Anexo 5.5.2 – Disponibilização de instalações operacionais em estações .....	121
Anexo 6.2 – Regras de determinação das tarifas dos serviços essenciais .....	123
Anexo 6.3.2.1 – Metodologia da repartição de consumos de energia para tração .....	127
Anexo 6.3.2.2 – Tarifas de mão-de-obra.....	133

## 1 Informações Gerais

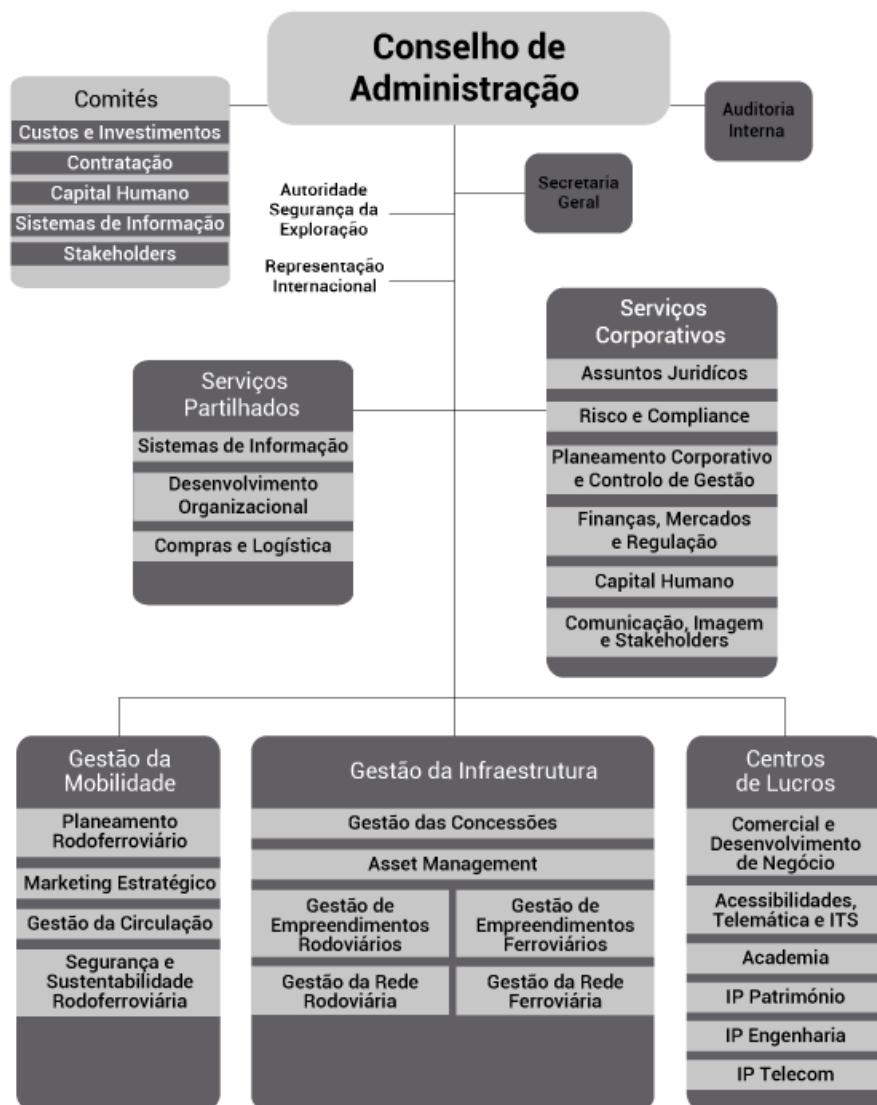
## 1.1 *INTRODUÇÃO*

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, em conformidade com o Decreto-Lei nº91/2015 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.

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

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



A condução do relacionamento com as empresas de transporte ferroviário e o mercado em geral é da responsabilidade da Direção de Marketing Estratégico, cuja missão é a de promoção da perspetiva do mercado, potenciar a geração de receita e a promoção da satisfação dos clientes, de acordo com critérios imparciais e transparentes.

Na estrutura organizacional da IP é missão da Direção de Gestão da Circulação 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** dedicada à consultoria e à engenharia de transportes especializada no setor ferroviário. Detém uma longa e consolidada experiência em consultoria de engenharia ferroviária, com recursos próprios especializados, desde a conceção e desenvolvimento detalhado de soluções até à gestão integrada da construção e fiscalização, incluindo as componentes de segurança, qualidade e ambiente.

**A IP Telecom** operador de telecomunicações e de serviços especializados em sistemas, tecnologias de informação e telecomunicações. Reconhecida como referência no setor em que desempenha atividade, dispõe de uma equipa qualificada capaz de desenhar soluções de valor à medida das necessidades de cada Cliente e de garantir a sua implementação “chave na mão”.

**A IP Património** gestora do património imobiliário, com experiência na exploração comercial da rede de estações e interfaces de transporte, garantindo a sua eficiente utilização, valorização e rentabilização.

## 1.2 **OBJETIVO**

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

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

Em cumprimento das disposições do Decreto-Lei nº270/2003, republicado pelo Decreto-Lei nº151/2014, o Diretório visa, portanto, fornecer às empresas de transporte ferroviário e outros candidatos a informação essencial de que necessitam para o acesso e utilização da infraestrutura ferroviária nacional, gerida pela IP e aberta ao transporte ferroviário.

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

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

## 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 a legislação que procedeu à transposição da Diretiva 2001/14, 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.

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

Salienta-se que as empresas de transporte ferroviário são obrigadas a cumprir a regulamentação técnica do caminho-de-ferro, cuja listagem se encontra publicada na Instrução de Exploração Técnica (IET) nº2, homologada pelo IMT. O IMT procede ao envio regular da regulamentação e documentação técnica às empresas de transporte ferroviário.

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

## 1.4 ESTATUTO LEGAL

### 1.4.1 ASPETOS GERAIS

O Diretório da Rede é produzido em consonância com o Decreto-Lei nº270/2003, republicado pelo Decreto-Lei nº151/2014, em particular com o disposto nos artigos 30 a 32.

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

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.

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

### 1.4.2 RESPONSABILIDADE

A informação acerca da infraestrutura, contida nesta 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016, baseia-se no conhecimento na data de publicação deste documento, relativamente à situação prevista para o período de duração do Horário Técnico de 2016.

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 REFER não assume responsabilidade quanto a informações relativas a instalações de serviço que não sejam por si geridas.

A IP também não assume responsabilidade relativa a erros que manifestamente resultem de impressão, procedendo à sua correção logo que detetados.

### 1.4.3 DIREITOS DE RECURSO E DE QUEIXA

Qualquer discordância fundada relativa ao Diretório da Rede ou aos critérios nele incluído pode ser objeto de recurso pelos interessados, para a AMT.

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

Os recursos são entregues na IP, com conhecimento à AMT.

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

Os candidatos ou partes interessadas que considerem ter-lhes sido recusado o acesso a serviços ou instalações, impostas condições não equitativas ou discriminatórias, ou ter sido lesados de qualquer outra forma por atos ou omissões da IP ou de terceiros, em matéria objeto do Diretório da Rede, têm o direito de apresentar queixa à AMT. As queixas são entregues diretamente nessa entidade.

## 1.5 ESTRUTURA

A estrutura do 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.

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

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

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

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

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

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

**Capítulo 6: Tarificação** – 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 estudar ou realizar serviços ferroviários internacionais, designadamente pela utilização de uma sistemática de matérias uniforme.

## 1.6 VALIDADE E PROCESSO DE ATUALIZAÇÃO

### 1.6.1 PERÍODO DE APLICAÇÃO

O Diretório da Rede 2016 aplica-se durante o período de vigência do Horário 2016, definido no ponto 4.2.4.1

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

### 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, em versões nas línguas portuguesa e inglesa, pode ser solicitado à IP em formato eletrónico, encontrando-se também disponível no website da IP:

[www.infraestruturasdeportugal.pt/](http://www.infraestruturasdeportugal.pt/) versão portuguesa

[www.infraestruturasdeportugal.pt/](http://www.infraestruturasdeportugal.pt/) versão inglesa

Em caso de divergência entre as versões portuguesa e inglesa do Diretório, prevalece a primeira.

## 1.8 CONTACTOS

Tema	Contacto
Matérias do Diretório da Rede	<p><b>Infraestruturas de Portugal, S.A.</b></p> <p>Direção de Marketing Estratégico Departamento de Contratualização e Parcerias Núcleo de Regulação e Monitorização Rua de Santa Apolónia nº 53 1100-468 Lisboa   Portugal</p> <p>Telefones: +351 211 022 389; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 723 Correio eletrónico: <a href="mailto:diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt">diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt</a> Website: <a href="http://www.infraestruturasdeportugal.pt">www.infraestruturasdeportugal.pt</a></p>
Repartição da Capacidade	<p><b>Infraestruturas de Portugal, S.A.</b></p> <p>Direção de Gestão da Circulação Departamento de Planeamento da Capacidade Estação de Santa Apolónia 1149-093 Lisboa   Portugal</p> <p>Telefones: +351 211 022 155; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 846 Correio eletrónico: <a href="mailto:planeamentohorario@infraestruturasdeportugal.pt">planeamentohorario@infraestruturasdeportugal.pt</a> Website: <a href="http://www.infraestruturasdeportugal.pt">www.infraestruturasdeportugal.pt</a></p>
OSS da IP	<p><b>Infraestruturas de Portugal, S.A.</b></p> <p>Direção de Gestão da Circulação Departamento de Planeamento da Capacidade Estação de Santa Apolónia 1149-093 Lisboa   Portugal</p> <p>Telefones: +351 211 022 211; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 846 Correio eletrónico: <a href="mailto:oss@infraestruturasdeportugal.pt">oss@infraestruturasdeportugal.pt</a> Website: <a href="http://www.infraestruturasdeportugal.pt">www.infraestruturasdeportugal.pt</a></p>
C-OSS do Atlantic Corridor	<p><b>OSS.corridor4</b></p> <p>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) Dirección de Planificación y Gestión de Red C/. Hiedra, s/nº, Estación de Chamartín, Edificio 23, 28036 MADRID</p> <p>Telefones: + 34 (91) 7744774 Correio eletrónico: <a href="mailto:cfm4-oss@corridor4.eu">cfm4-oss@corridor4.eu</a> Website: <a href="http://www.corridor4.eu">www.corridor4.eu</a></p>

Tema	Contacto
Processos de autorização de circulação do material circulante das Empresas de Transporte Ferroviário	<b>Infraestruturas de Portugal, S.A.</b> Direção de Segurança e Sustentabilidade Rodoviária Departamento de Segurança Rodoviária Unidade de Segurança Ferroviária Rua de Santa Apolónia nº 51-A 1100-468 Lisboa   Portugal  Telefones: +351 211 022 916; +351 211 022 000 (Geral) Fax: +351 211 021 736 Correio eletrónico: <a href="mailto:1_Segurança_Ferroviaria@infraestruturasdeportugal.pt">1_Segurança_Ferroviaria@infraestruturasdeportugal.pt</a> Website: <a href="http://www.infraestruturasdeportugal.pt">www.infraestruturasdeportugal.pt</a>

### 1.9 CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS

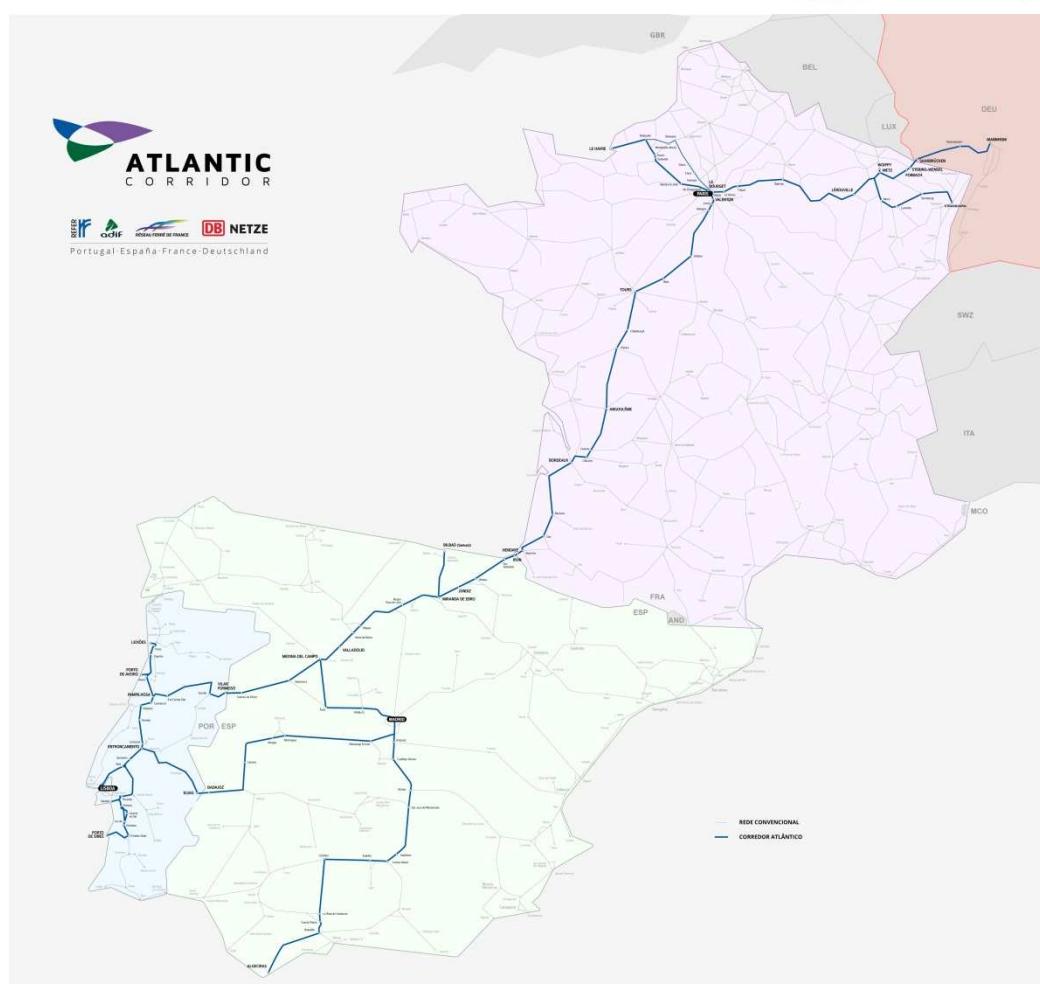
A IP integra o Atlantic Corridor, originalmente designado como Corredor Ferroviário de Mercadorias nº4 (CFM4), constituído pelos troços da infraestrutura ferroviária existente e planeada entre Sines/Setúbal/ Lisboa/ Aveiro/Leixões – Algeciras/Madrid/ Bilbao – Bordéus/Paris/Le Havre/ Metz, atravessando as fronteiras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/ Badajoz e Irún/Hendaya. No CFM4 estão também incluídos os principais terminais ferroviários, portuários e logísticos destes itinerários.

Está prevista a extensão do Atlantic Corridor até Mannheim (Alemanha) e Strasbourg (fronteira franco-alemã). A extensão até à Alemanha deverá estar operacional até Novembro de 2016.

A extensão do corredor até à Alemanha resulta do Regulamento (EU) N.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que revê o Regulamento (EU) N.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010.e no qual foram definidas as regras que regem a criação e a organização de corredores ferroviários internacionais; estabelece regras de seleção, organização, gestão e planeamento indicativo dos investimentos dos corredores de transporte de mercadorias. Este Regulamento é obrigatório e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

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

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



Toda a informação do Corredor está disponível em <http://www.corridor4.eu> .

### **1.10 RAILNETEUROPE - COOPERAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE GESTORES DE INFRAESTRUTURAS**

A RailNetEurope (RNE) foi criada em 2004, sendo uma associação sem fins lucrativos constituída por Gestores de Infraestruturas e Organismos de Repartição da Capacidade Europeus, tendo por fim a promoção do tráfego internacional na Infraestrutura Ferroviária Europeia.

Os objetivos centrais da RNE são o fornecimento de apoio aos Operadores nas suas atividades internacionais (tanto para serviços de mercadorias como de passageiros) e a melhoria de eficiência dos processos dos Gestores de Infraestrutura. No seu conjunto, os membros da RNE têm vindo a harmonizar as condições do transporte ferroviário internacional e a introduzir uma abordagem corporativa na promoção do negócio ferroviário para benefício de toda a indústria ferroviária europeia.

As atividades da RNE são realizadas por via de quatro grupos de trabalho permanentes e por grupos de trabalho *ad hoc* coordenados pelo escritório central sediado em Viena (Áustria). No final de 2010, a RNE recebeu o mandato adicional de se tornar o fornecedor de serviços preferencial para as organizações dos corredores ferroviários internacionais, nos domínios de desenvolvimento e operações.

Presentemente, a RNE conta com o envolvimento de 35 Gestores de Infraestruturas e Organismos de Repartição da Capacidade, que possuem o estatuto de pleno membro, membro associado ou de candidatos. No total, as suas redes ferroviárias totalizam mais de 230.000 km.

Na sua atividade diária, a RNE dedica-se a simplificar, harmonizar e otimizar os processos ferroviários internacionais, tais como: construção de horários de âmbito europeu; desenvolvimento

de abordagens comuns de marketing e vendas (incluindo os Diretórios da Rede); cooperação entre gestores de infraestrutura no domínio das operações, troca de informação sobre a circulação de comboios nas fronteiras em tempo real, e serviços de pós-venda.

#### 1.10.1 ONE-STOP-SHOP

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

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

A listagem integral de contactos OSS encontra-se disponível em [www.rne.eu/oss\\_network.html](http://www.rne.eu/oss_network.html).

#### 1.10.2 APLICAÇÕES INFORMÁTICAS RNE

##### Path Coordination System (PCS)

O PCS é uma ferramenta disponibilizada online a todos os Gestores de Infraestruturas, Organismos de Repartição da Capacidade, OSS dos Corredores Internacionais e a todos os Candidatos à 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. O PCS reflete integralmente o processo internacional de preparação e de operação de horários. Esta ferramenta permite ainda aos Operadores a submissão de estudos de horários que permitam preparar os seus futuros pedidos de canais internacionais.

No que respeita à gestão dos pedidos de canais internacionais, o PCS suporta as funções das *One-Stop-Shop*. Desde novembro de 2013, o PCS é a ferramenta base para o tratamento dos Canais Pré-estabelecidos definidos em conformidade com o Regulamento nº 913/2010.

O PCS encontra-se disponível em <http://pcs.rne.eu>. O helpdesk pode ser contactado através de: [support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu).

##### Charging information System (CIS)

O CIS é a ferramenta RNE relativa a tarifação, concebida para fornecer aos clientes informação sobre estimativas de preços. Constitui-se como um chapéu para os vários sistemas nacionais de tarifação, podendo calcular o preço para a utilização de canais horários em poucos segundos, encontrando-se disponível 24 horas por dia. Inclui tarifas para canais horários, acesso a estações e manobras.

O atual objetivo de desenvolvimento do CIS consiste no alinhamento da sua informação com o conteúdo dos Network Statements.

O CIS encontra-se disponível em <http://cis.rne.eu/>. O helpdesk pode ser contactado através de: [support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu).

##### Train Information System (TIS)

O TIS é a aplicação da RNE que permite a visualização dos comboios internacionais de passageiros e de mercadorias ao longo do seu itinerário fornecendo dados, em tempo real.

O TIS encontra-se disponível em <http://tis.rne.eu>. O helpdesk pode ser contactado através de: [support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu).

A IP não dispõe ainda de interface com o TIS.

## 1.11 GLOSSÁRIO

No Anexo 1.10 apresenta-se o Glossário de termos técnicos utilizado neste Diretório da Rede.

A RNE criou um Glossário de termos ingleses associados aos Diretórios da Rede, o qual pode ser consultado em [www.rne.eu/ns\\_glossary.html](http://www.rne.eu/ns_glossary.html)

## 2 Condições de Acesso

### 2.1 INTRODUÇÃO

O Decreto-Lei nº270/2003, republicado pelo Decreto-Lei nº151/2014, estabelece o enquadramento legal do acesso à infraestrutura.

### 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 (CEE) 1191/69, do Conselho;
- c) Carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário.

#### 2.2.2 ENTIDADES COM DIREITO DE ACESSO

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 2.3.2 infra.

#### 2.2.3 LICENÇAS

As empresas estabelecidas em Portugal, que pretendam explorar serviços de transporte ferroviário, devem ser titulares de uma licença de acesso à atividade, emitida pelo IMT, nos termos do Regulamento nº42/2005.

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

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.

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 ao Departamento de Gestão da 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](mailto:biblioteca@imtt.pt) ;
- Instrução Técnica IT.GER.009 – Compatibilidade do material circulante com a infraestrutura de via larga, cujas condições de acesso estão indicadas no site da IP no separador Engenharia/Documentos Normativos.

## 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 seguro da apólice não pode, em qualquer caso, ser inferior a (euro) 10.000.000 (dez milhões), sendo as demais condições, incluindo as relativas à atualização dos capitais seguros, as que em cada momento tiverem sido fixadas por portaria, nos termos do n.º 2 do artigo 12 do Decreto-Lei nº270/2003.

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

## 2.3 CONDIÇÕES COMERCIAIS GERAIS

### 2.3.1 ACORDOS-QUADRO

Pode ser estabelecido um Acordo-Quadro entre a IP e um Candidato, onde se especificam as características da capacidade da infraestrutura solicitada, nos termos do qual esta lhe seja fornecida para um período superior ao período de vigência do Horário Técnico.

Em princípio, um Acordo-Quadro tem a duração de cinco anos.

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

### 2.3.2 CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO

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

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

O Contrato de Utilização inclui as prestações de serviços essenciais e pode incluir prestações de serviços adicionais ou auxiliares.

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

### 2.3.3 CONTRATOS COM CANDIDATOS

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.

Os Candidatos poderão solicitar capacidade sem obrigação de comunicar previamente o Operador ferroviário que fornecerá a respetiva tração, devendo contudo comunicar à IP a identificação do Operador ferroviário, acompanhada da sua aceitação formal para a realização do serviço, com uma antecedência mínima de 5 dias úteis 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, o Operador ferroviário 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:

- Sempre que decida cancelar canais horários já atribuídos pela IP, antes da identificação formal do Operador ferroviário;
- Sempre que ultrapasse o prazo de 5 dias úteis de antecedência na identificação do Operador ferroviário, conduzindo a IP a cancelar o canal.

## 2.4 REGRAS OPERACIONAIS

Conforme enunciado no ponto 1.3, as empresas de transporte ferroviário são obrigadas a cumprir as obrigações decorrentes da regulamentação técnica do caminho-de-ferro, cuja listagem se encontra publicada na Instrução de Exploração Técnica (IET) nº2, homologada pelo IMT.

## 2.5 TRANSPORTES EXCECIONAIS

Um transporte excepcional corresponde a uma situação em que pelo menos 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.

## 2.6 TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

O transporte nacional ferroviário de mercadorias perigosas é regulado pelo Decreto-Lei n.º 206-A/2012, de 31 de agosto, do qual faz parte o Anexo II que corresponde à "Regulamentação do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho-de-ferro".

Este anexo II estabelece quais as mercadorias perigosas que podem ser transportadas por Caminho-de-ferro e os termos em que esse transporte poderá ser efetuado.

As disposições do Anexo II têm a mesma redação que as correspondentes disposições do Regulamento Relativo ao Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias Perigosas (RID), anexo ao Contrato de Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias, que constitui o Apêndice C da Convenção Relativa aos Transportes Internacionais por Caminho-de-ferro (COTIF).

O IMT é uma das entidades nacionais competentes para efeitos de execução do Decreto-Lei n.º 206-A/2012, de 31 de agosto e do RID.

#### Conselheiros de Segurança

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

Os requisitos a que devem obedecer as entidades formadoras, os cursos de formação, a avaliação de conhecimentos e a certificação de conselheiros de segurança, encontram-se definidos na Deliberação n.º 1551/2012, de 18 de outubro (DR 2.ª Série, de 5 de novembro).

#### **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, de 17 de fevereiro, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade.

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 certificação deve ser solicitada pela entidade empregadora. 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 ultrapasse com êxito um processo composto pelas seguintes fases eliminatórias: Exames Médicos; Avaliação Psicológica; Ações de Formação; Exames Profissionais; Estágio Profissional.

### 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 ABRANGÊNCIA

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	2,705
Linha do Leste *	Elvas	10,715	Badajoz	5,322

\* Estas Ligações integram o Atlantic Corridor, cuja informação se pode consultar em [www.corridor4.eu](http://www.corridor4.eu)

Informações sobre a infraestrutura ferroviária espanhola encontram-se disponíveis em [www.adif.es](http://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 das linhas do Vouga e do Tua em que essa distância é de 1000 mm.

### 3.3.1.3 Estações

No Anexo 3.3.1.3, indicam-se as linhas de circulação nas estações da rede ferroviária, incluindo o comprimento útil (comprimento máximo de um comboio) a respeitar em cada uma; 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.

## 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 ficha UIC 506 e as especificações particulares da rede de via larga.

### 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

As cargas máximas rebocáveis pelas locomotivas encontram-se descritas na IET 51 – Tabela de Cargas das Locomotivas, e as restrições do Material Circulante em Função das Categorias das Linhas encontram-se descritas na IET 52 – Condições de Circulação de Material Circulante em Função das categorias das linhas (Via Larga).

### 3.3.2.4 Velocidades máximas

No Anexo 3.3.2.4 A, 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 2016 são os resultantes das Tabelas de Velocidades Máximas (TVM) em vigor à data de publicação do presente Diretório da Rede, com as alterações que sejam introduzidas até à data limite de entrega dos pedidos de canais para o Horário anual, conforme as informações do Anexo 3.3.2.4 B. As TVM encontram-se disponíveis no sítio da IP através da aplicação eViriato.

### 3.3.2.5 Comprimentos máximos dos comboios de mercadorias

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, nas condições definidas no ponto 6.3.4.

### **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 que têm cobertura pelo sistema de Rádio Solo-Comboio.

### **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 50º do Decreto-Lei n.º 270/2003.

### **3.4.2 RESTRIÇÕES AMBIENTAIS**

#### **3.4.2.1 Ruído**

Aplicam-se as disposições do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, Regulamento Geral do Ruído, e a Decisão da Comissão de 23/12/2005, relativa à especificação técnica de interoperabilidade respeitante ao subsistema «material circulante-ruído» do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

### **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 vagões abertos, sem cobertura, com carga de areia, obriga ao condicionamento da velocidade na aproximação e no atravessamento de Túneis, sendo obrigatório observar, salvo condicionamento específico mais exigente que seja comunicado, a velocidade máxima de 45 km/h.

### **3.4.5 RESTRIÇÕES EM PONTES**

#### **3.4.5.1 Ponte 25 de Abril**

A Ponte 25 de Abril apresenta restrições específicas de circulação, de carga e de comprimento dos comboios, as quais se encontram enunciadas na IET 52.

### 3.4.5.2 Ponte de Viana do Castelo

O troço entre Darque e Viana do Castelo é transitoriamente equiparado a D2, estando a velocidade máxima limitada a 60 km/h para comboios efetuados por Automotoras, Unidades Automotoras e Locomotivas isoladas, a 30Km/h para Comboios com Locomotiva e material rebocado com peso igual ou inferior a 1200 toneladas e a 10 km/h para os com peso superior.

## 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

No Anexo 3.6 são identificados os portos com ligação ferroviária e os principais terminais de mercadorias, indicando-se a sua localização e entidade gestora.

## 3.7 DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA

De acordo com o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI 3+) são previstos diversos investimentos na infraestrutura ferroviária, apresentando-se no Anexo 3.7 uma síntese dos mesmos.

## 4 Repartição de Capacidade

### 4.1 INTRODUÇÃO

O processo de repartição descrito neste capítulo respeita o disposto no Decreto-Lei nº 270/2003, republicado pelo Decreto-Lei nº151/2014, e em particular a Secção V do Capítulo IV.

### 4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO

#### 4.2.1 ENTIDADES RELEVANTES

Entidades que participam no Processo de Repartição de Capacidade:

- A 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 CFM4.
- A Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) do Corredor Ferroviário de Mercadorias nº4 (CFM4), a quem compete a receção e tratamento dos pedidos de canais horários internacionais de mercadorias que se situem no seu domínio;
- Os Candidatos a quem compete a apresentação dos pedidos de canais horários e a participação no processo de afetação de capacidade podendo, eventualmente, apresentar recurso sobre a proposta de Horário Técnico. É da responsabilidade exclusiva dos Candidatos, ou das empresas de transporte ferroviário em que aqueles se façam substituir no exercício do acesso ou trânsito, a publicação dos Horários Comerciais.

#### 4.2.2 CONTACTOS

Os contactos do departamento da IP responsável pelo Processo de Repartição de Capacidade, da OSS da IP e da C-OSS do CFM 4, 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
- 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 o gráfico de rotação do material circulante.

No Anexo 4.2.3.1 apresenta-se o modelo sugerido para apresentação dos pedidos de canais horários, que devem receberos 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

O projeto de Horário Técnico 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 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 dos Operadores, os Candidatos devem apresentar, no âmbito deste processo, pedidos de canais horários tão completos quanto possível, que permitam minimizar posteriores necessidades de alterações durante a vigência do Horário.

##### 4.2.4.1 Horário Técnico de 2016

O Horário Técnico de 2016 comprehende o período entre as 0h00 de 13 de dezembro de 2015 e as 24h00 de 10 de dezembro de 2016.

O Horário Técnico é fixado uma vez por ano civil, sendo o processo descrito no Diretório da Rede elaborado em conformidade com o disposto na Secção V do Decreto-Lei nº 270/2003. Nesses termos, aplicam-se as seguintes fases fundamentais:

- a) Antes de iniciar o processo de audição sobre o Projeto de Horário Técnico e o mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do Horário Técnico, a IP estabelece os canais horários internacionais a incluir no Horário Técnico em cooperação com outros organismos de repartição competentes, nomeadamente ao nível do Corredor Atlântico;
- b) Os Candidatos devem apresentar os seus pedidos à IP até 8 meses antes da entrada em vigor do Horário Técnico;

- c) A IP prepara um Projeto de Horário Técnico até 5 meses antes da entrada em vigor do Horário Técnico, dando início ao processo de Audição;
- d) Todas as partes interessadas (todas as que tenham apresentado pedidos de capacidade, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do Horário Técnico na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do Horário Técnico) podem pronunciar-se por escrito, no prazo de 30 dias a contar da divulgação do Projeto de Horário Técnico;
- e) A IP adotará as medidas adequadas para atender às observações apresentadas na fase de Audição, procedendo consequentemente à aprovação do Horário Técnico e sua entrega aos Candidatos até 3 meses antes da respetiva entrada em vigor.

#### **4.2.4.2 Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário**

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

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

Por “impacte significativo na estrutura do Horário” entende-se um pedido ou conjunto de pedidos de um Candidato que impliquem alterações que 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, 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 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 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), exceto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

#### 4.2.4.5 Pedidos respeitantes ao Atlantic Corridor

Os Candidatos que pretendam apresentar pedidos de capacidade respeitantes ao CFM 4, deverão observar as condições definidas no documento “Corridor Information Document”, disponível em [www.corridor4.eu](http://www.corridor4.eu).

### 4.3 CALENDARIZAÇÃO DOS PEDIDOS DE CANAIS HORÁRIOS E DO PROCESSO DE AFETAÇÃO

#### 4.3.1 HORÁRIO TÉCNICO DE 2016

A elaboração do Horário Técnico de 2016 tem as seguintes fases fundamentais:

Entidade	Fase	Datas Limite
IP	Estabelecimento dos Canais Internacionais	12-Jan-2015
Candidatos	Entrega dos pedidos de canais horários	13-Abr-2015
IP	Entrega do Projeto de Horário Técnico e início do processo de Audição	7-Jul-2015
Candidatos	Conclusão do processo de Audição	24-Ago-2015
IP	Entrega aos Candidatos do Horário Técnico	14-Set-2015
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário Técnico	13-Dez-2015



#### 4.3.2 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:

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

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

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

#### 4.3.3 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 e início do processo de Audição	20 dias
Candidatos	Conclusão do processo de Audição	12 dias
IP	Entrega aos Candidatos do Horário Técnico	7 dias
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário Técnico	Dia 0

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

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

#### 4.3.4 PEDIDOS PONTUAIS

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

#### 4.3.5 PEDIDOS RESPEITANTES AO ATLANTIC CORRIDOR

O processo de repartição da capacidade respeitante ao Atlantic Corridor encontra-se definido no documento “Corridor Information Document”, disponível em [www.corridor4.eu](http://www.corridor4.eu).

### 4.4 PROCESSO DE AFETAÇÃO

O Processo de Afetação 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), 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, 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, 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 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.

#### 4.4.2 PRINCIPIOS 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
- Esquece

#### 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 ao IMT.

#### **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 a 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

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

##### 2º Nível de 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	IC	OSP	MI	MN	MV	Outros
2ª a 6ª	00:00-06:00	5	6	2	4	1	3	7	8
	06:00-10:00	1	3	2	4	5	6	7	8
	10:00-16:30	5	6	1	2	3	4	7	8
	16:30-20:45	1	3	2	4	5	6	7	8
	20:45-24:00	5	6	1	2	3	4	7	8
Sábado	00:00-06:00	5	6	2	4	1	3	7	8
	06:00-10:00	1	3	2	4	5	6	7	8
	10:00-14:00	5	6	1	2	3	4	7	8
	14:00-24:00	5	6	1	2	3	4	7	8
Dom. e FO	00:00-24:00	5	6	1	2	3	4	7	8

Em que:

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

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

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

OSP - Outros serviços de passageiros de médio e longo curso

MI - Serviços de mercadorias internacionais ou tipo expresso

MN - Serviços de mercadorias nacionais

MV - Marchas em vazio

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

### 3º Nível de 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 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 garnecimento 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 eViriauto.

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

#### 4.4.5 FERIADOS

Para o Horário 2016 serão considerados como feriado os seguintes dias:

Feriado	Dia
Dia de Natal	25-Dez-2015
Dia de Ano Novo	1-Jan-2016
Carnaval	09-Fev-2016
Sexta-feira Santa	25-Mar-2016
Dia de Páscoa	27-Mar-2016
Dia da Liberdade	25-Abr-2016
Dia do Trabalhador	1-Mai-2016
Dia de Portugal	10-Jun-2016
Dia de Assunção de Nossa Senhora	15-Ago-2016
Dia da Imaculada Conceição	8-Dez-2016

Nos casos em que um dia é simultaneamente véspera e 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 impactos nos canais horários. São definidos para cada secção de linha, períodos de 4 (quatro) horas contínuas, designados por "Zonas Azuis". Estes períodos, encontram-se indicados na Tabela de Zonas Azuis, disponível no website da IP através da aplicação eViriato.

#### 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 excepcional, 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.

No Anexo 4.5.2 A apresenta-se um quadro com os principais trabalhos na infraestrutura que se encontram planeados durante o período de vigência do presente Diretório.

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 3 meses.

A realização de obras na infraestrutura, nos troços que se encontram abertos à exploração, implica normalmente a existência de restrições de capacidade, quer na forma de Interdições, quer na forma de Limitações de Velocidade temporárias.

No Anexo 4.5.2 B apresenta-se um quadro com as margens suplementares a considerar na elaboração do Horário.

Nos elementos do Planeamento Anual, que podem ser solicitados pelos interessados à IP, encontram-se estabelecidos os respetivos condicionamentos impostos pela infraestrutura.

Os Pedidos de Canais Horários que interfiram com o Planeamento Anual, e ainda assim sejam aceites pela IP, podem vir a sofrer ajustamentos ou mesmo supressões, em função das necessidades de intervenção da IP. Estas necessidades são comunicadas aos Candidatos a quem tenham sido atribuídos os respetivos canais, com antecedência não inferior a 3 meses, e confirmadas até 6 semanas (42 dias) antes da sua aplicação.

Nos casos em que a IP necessite de utilizar os canais que interfiram com o Planeamento Anual os Candidatos terão direito a compensação nos termos do ponto 4.5.3.

O processo acima referido contempla as seguintes fases fundamentais:

Entidade	Fase	Prazo *
IP	Confirmação das necessidades de intervenção por parte da IP	42 dias
IP	Comunicação da proposta de atualização do horário	30 dias
Candidatos	Comunicação da aceitação da proposta de atualização ou apresentação de solução alternativa	20 dias
IP	Entrega aos Candidatos do Horário Técnico	7 dias
IP e Candidatos	Entrada em vigor do Horário Técnico	Dia 0

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

#### 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:

- No caso de recurso a serviços alternativos rodoviários, a IP compensará os custos de contratação incorridos em território português.
- No caso de serem necessárias marchas ferroviárias suplementares para viabilizar o serviço de transporte alternativo estabelecido, a IP isentará o valor da tarifa de utilização suportada e compensará o valor de energia consumida em território português.
- No caso de alterações aos itinerários ferroviários, a IP compensará o diferencial de tarifa de utilização suportada e de energia consumida em território português.
- Constitui obrigação do Candidato a fundamentação dos custos acima referidos, os quais serão verificados pela IP, podendo esta solicitar o seu esclarecimento ou revisão, sem os quais não será aceite o seu pagamento.
- Nos casos de intervenções que requeiram o recurso a serviços de transporte alternativos com maior impacte nos clientes, a IP analisará a possibilidade de se associar ao Candidato na promoção de campanhas conjuntas de informação ao público.
- Não são elegíveis quaisquer outros custos adicionais suportados pelos Operadores (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 IP tem o direito de determinar a retrocessão dos canais horários que, durante um período de um mês, tenham tido utilização inferior à quota limiar de 25%, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas fora do controlo dos operadores de transporte ferroviário, que por estes sejam alegadas e demonstradas.

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

#### 4.7 TRANSPORTES 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, em virtude da necessária análise e resolução de incompatibilidades que a IP tem de efetuar.

## 4.8 MEDIDAS ESPECIAIS A ADOTAR EM CASO DE PERTURBAÇÃO

### 4.8.1 PRINCIPIOS

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 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 (RI)  
Monitoriza os sistemas de registo de ocorrências e a qualidade e rigor da informação registada.
- Permanente de Infraestruturas (PI)  
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 (SIP)  
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 (CCTV)  
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 (PRT)  
Telecontrola e telecomanda os equipamentos de catenária e energia, monitorizando o seu funcionamento.
- Monitorização de Desempenho da Circulação (MON)  
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 dos Operadores Ferroviários com os responsáveis da circulação da IP, sempre que ocorram situações com forte impacto na circulação ferroviária.

### 4.8.3 PROBLEMAS IMPREVISTOS 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 de transporte ferroviário 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 de transporte ferroviário que coloquem à disposição tais recursos para resolução de situações de obstrução causadas por terceiros terão o direito de ser resarcidas dos custos dessa disponibilização, em termos a acordar casuisticamente e com intervenção da entidade causadora da obstrução, a qual suportará tais custos.

#### **4.8.4 PROBLEMAS IMPREVISTOS QUE REQUEIRAM AÇÃO PROGRAMADA**

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

A IP presta às empresas de transporte ferroviário, 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

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

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

## 5 Serviços

### 5.1 INTRODUÇÃO

Os serviços descritos neste capítulo respeitam o disposto no Decreto-Lei nº 270/2003, republicado pelo Decreto-Lei nº151/2014, e em particular a Secção III do Capítulo IV, que subdivide em três tipos os serviços prestados pela IP:

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

### 5.2 SERVIÇOS ESSENCIAIS

Os serviços essenciais prestados pela IP compreendem todas as prestações necessárias ao efetivo exercício do direito de acesso à infraestrutura, designadamente:

- a) O pacote mínimo de acesso, desenvolvido em 5.2.1;
- b) O acesso por via-férrea às instalações de serviços e ao fornecimento de serviços, desenvolvido em 5.2.2;
- c) A utilização das infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia elétrica para tração, desenvolvido em 5.2.3;
- d) A prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, desenvolvido em 5.2.4.

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

#### 5.2.1 PACOTE MÍNIMO DE ACESSO

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

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

#### 5.2.2 ACESSO POR VIA FÉRREA ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO E AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS

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

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

### **5.2.3 UTILIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS DE FORNECIMENTO, TRANSFORMAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉCTRICA PARA TRAÇÃO**

Sempre que disponíveis, encontram-se englobadas na tarifa dos serviços essenciais, as utilizações das subestações de catenária, dos postos de catenária, dos transformadores e da catenária.

Este serviço não compreende a disponibilização de energia elétrica, a qual é tratada no âmbito dos serviços adicionais.

### **5.2.4 PRESTAÇÃO DE SOCORRO FERROVIÁRIO**

Para a prestação de socorro ferroviário em caso de perturbação da circulação resultante de falha técnica ou acidente, realizada nos termos previstos no artigo 51º do Decreto-Lei nº 270/2003, a IP tomará todas as medidas e disponibilizar os meios necessários para restabelecer a situação normal, podendo para o efeito utilizar os seguintes recursos:

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

#### **5.2.4.1 Meios ferroviários ou rodoviários de socorro da IP**

A disponibilidade em regime de contingência e prontidão dos meios de socorro da IP, encontra-se integrada nos serviços essenciais.

A mobilização e operacionalização destes meios, implica atividades de natureza variável, que não se encontram abrangidas pelos serviços essenciais, 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 estabelecida no ponto 6.3.1.1.

#### **5.2.4.2 Meios de operadores ferroviários**

Sempre que a IP exigir aos operadores ferroviários 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 estabelecida no ponto 6.3.1.1, serão imputados à(s) entidade(s) responsável(eis) pela falha técnica ou acidente, após o apuramento final das responsabilidades.

## **5.3 FORNECIMENTO DE SERVIÇOS NAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS**

Os serviços prestados nas instalações de serviços são definidos pela entidade gestora dos mesmos.

## **5.4 SERVIÇOS ADICIONAIS**

Os serviços adicionais que podem ser prestados pela IP, são os seguintes:

- a) Disponibilização de energia elétrica para tração nos termos previstos na legislação aplicável;
- b) Manobras (encontram-se excluídas do âmbito deste serviço adicional, as manobras abrangidas pelos Serviços Essenciais);
- c) Estacionamento de material circulante;
- d) Contratos especiais relativos a transportes excepcionais

Os serviços adicionais a prestar pela IP são expressamente requeridos pelas Empresas de Transporte Ferroviário. 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.

## 5.5 SERVIÇOS AUXILIARES

Os serviços auxiliares que a IP pode prestar, são os seguintes:

- a) Fornecimento de informações de natureza comercial, desenvolvido em 5.5.1;
- b) Disponibilização de instalações operacionais em estações, desenvolvido em 5.5.2;
- c) Disponibilização de espaços para instalação de equipamentos em áreas comuns das estações, desenvolvido em 5.5.3;
- d) Fornecimento de mão-de-obra para atividades operacionais dos Operadores, nomeadamente abastecimento de gasóleo;
- e) Disponibilização de acesso a serviços de telecomunicações, desenvolvido em 5.5.4;
- f) Instrução de processos de autorização de circulação na Rede Ferroviária Nacional;
- g) Realização de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta;
- h) Estudos de otimização de marchas ferroviárias ao nível da energia de tração, desenvolvido em 5.5.5.

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

### 5.5.1 FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES DE NATUREZA COMERCIAL

Mediante solicitação dos Operadores, 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 5.5.1 são indicados os locais em que a IP está em condições de prestar este serviço.

### 5.5.2 DISPONIBILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES OPERACIONAIS EM ESTAÇÕES

#### 5.5.2.1 Objeto

Este serviço auxiliar comprehende a disponibilização de instalações das estações de passageiros aos Operadores, que estes podem ocupar exclusivamente para:

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

Estas instalações são disponibilizadas aos Operadores livres de qualquer mobiliário ou equipamento.

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

No Anexo 5.5.2 é apresentada uma caracterização das instalações disponíveis.

### 5.5.2.2 Obrigações dos Operadores

Constituem obrigações dos Operadores:

- a) O respeito pelas regras de acesso e de utilização da instalação que lhe sejam notificadas pela IP.
- b) Facultar o acesso da IP, ou de quem esta designar, à instalação, para efeitos de vistoria.
- c) Manter a instalação em bom estado de manutenção e de conservação, devendo reparar prontamente as deteriorações ou avarias nelas verificadas, suportando os respetivos custos.
- d) Suportar os custos com a realização de benfeitorias, de obras de reparação, renovação e adaptação, bem como os respetivos projetos, que devem ser previamente aprovados pela IP. As obras serão acompanhadas pela IP, quando da sua execução, pelo modo que esta entender adequado.
- e) Todas as obras ou benfeitorias efetuadas pelo Operador na instalação ocupada, excetuadas as que desta possam ser retiradas sem a danificar, poderão ingressar, gratuitamente, no domínio público ferroviário à medida da sua execução, não tendo o Operador 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) São de conta do Operador todas as despesas com, designadamente, licenças, contribuições, impostos, taxas e multas quer recaiam sobre o exercício da atividade do Operador no local ocupado, ainda que liquidados à IP, bem como qualquer outras despesas ligadas à sua exploração.
- h) São da exclusiva conta e responsabilidade do Operador 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 o Operador e a IP, caso em que a IP definirá a repartição dos encargos.
- i) São ainda de conta do Operador todos os encargos com a limpeza e segurança do espaço ocupado.
- j) Celebrar e manter válidas apólices de seguros Multirriscos e de Responsabilidade Civil relativas à ocupação das instalações, entregando cópia das mesmas à IP.

### 5.5.2.3 Celebração de Contratos

A ocupação das instalações será regulada por Contrato a celebrar entre a IP e o Operador, 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.

### 5.5.2.4 Regime transitório aplicável às ocupações pendentes de contratualização

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

Entidade	Fase	Prazo limite *
Operadores	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 decidir rejeitar a requisição da ocupação das instalações, nos termos acima referidos, não advém aos Operadores o direito a qualquer indemnização.

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

### **5.5.3 DISPONIBILIZAÇÃO DE ESPAÇOS PARA INSTALAÇÕES DE EQUIPAMENTOS EM ESTAÇÕES**

A IP pode disponibilizar espaços nas áreas comuns das estações para instalação de equipamentos de apoio à atividade comercial dos Operadores, nomeadamente:

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

Os Operadores devem requerer por escrito 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.

### **5.5.4 DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSO AOS SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES**

A IP poderá disponibilizar o acesso a um conjunto de serviços de telecomunicações de exploração, de telemática e de gestão da operação que a seguir se indicam.

#### **5.5.4.1 Disponibilização de rádios de cabina GSM-R, para comunicações rádio solo-comboio**

A IP poderá prestar um serviço global que inclui a disponibilização de equipamentos de comunicações rádio solo-comboio para montagem nos comboios e respetivos serviços de gestão, supervisão e manutenção.

Os equipamentos a fornecer e instalar poderão ser do seguinte tipo:

- Rádio de cabina para comunicações GSM-R;
- Rádio de cabina do tipo “dual mode” para comunicações no novo sistema GSM-R ou no sistema rádio solo-comboio analógico (sistema legacy);
- Terminais de comunicações de dados GPRS/GSM-R.

Para além do fornecimento dos equipamentos, poderão ser igualmente considerados os seguintes serviços:

- Projeto de instalação do equipamento por cada série de material motor;
- Manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos com tempos de reposição de serviço a definir;
- Operação, supervisão e gestão dos terminais.

Os operadores interessados poderão requerer o fornecimento dos equipamentos e serviços à IP, o qual será regulado por contrato a celebrar entre as partes.

#### **5.5.4.2 Disponibilização de serviços e funcionalidades GSM-R**

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 pelos Serviços Essenciais, a IP poderá prestar os seguintes serviços auxiliares:

- Comunicações de voz relativas às atividades de manutenção e gestão do operador. Este serviço permite estabelecer comunicações entre os centros de operação e manutenção do operador 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;
- Serviço de envio de mensagens SMS. Serviço de envio/recepção de mensagens SMS de e para qualquer terminal GSM-R da rede.
- Serviço de transmissão de dados GPRS entre equipamentos embarcados e servidores de aplicações de gestão do operador.

Trata-se de um serviço de transmissão de dados entre equipamentos embarcados e servidores de aplicações em terra. São exemplos, as aplicações de monitorização, telemanutenção, informação ao público, etc.

- Serviços de geolocalização de comboios.  
A IP poderá prestar serviços de informação de localização geográfica de comboios. A disponibilização deste serviço pressupõe que os rádios de cabina ou terminais embarcados, tenham a capacidade de transmissão via GPRS a sua localização (recetor GPS).

#### 5.5.4.3 Outros serviços de telecomunicações e telemática

A IP poderá prestar ainda outros serviços de telecomunicações e de telemática desenhados à medida das necessidades concretas apresentadas pelos operadores.

#### 5.5.5 ESTUDOS DE OTIMIZAÇÃO DE MARCHAS FERROVIÁRIAS AO NÍVEL DA ENERGIA DE TRAÇÃO

A IP tem vindo a desenvolver ferramentas de otimização de marchas ferroviárias envolvendo algoritmos que permitem conciliar os aspetos técnicos associados às características geométricas da infraestrutura com as especificações do material circulante.

A utilização desta ferramenta possibilita a elaboração de múltiplos estudos no domínio das marchas ferroviárias tendo em vista a obtenção, por esta via, de reduções expressivas no consumo de energia, com consequente otimização do planeamento e condução do material.

A IP está assim em condições de prestar serviços neste âmbito, cujos termos serão necessariamente definidos em função do serviço pretendido, seja no domínio do tráfego de mercadorias ou de passageiros.

## 6 Tarifação

### 6.1 PRINCIPIOS TARIFÁRIOS

A IP determina o valor das tarifas em respeito da metodologia estabelecida pelo Regulador, a qual se encontra consubstanciada na Secção VI do Capítulo IV do Decreto-Lei nº 270/2003, republicado pelo Decreto-Lei nº151/2014, e no Regulamento nº 630/2011.

### 6.2 SISTEMA DE TARIFAÇÃO

As regras de determinação das tarifas dos serviços essenciais são descritas no Anexo 6.2.

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

### 6.3 TARIFAS

#### 6.3.1 TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ESSENCIAIS

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

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

Sendo:

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

i – Troço de Exploração

$T_i$  – Tarifa-Base definida no Diretório da Rede para cada troço de exploração, consoante o tipo de serviço e tipo de tração utilizada

$CK_i$  – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada um dos troços de exploração.

A cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços essenciais é realizada conforme descrito em 6.6, tendo em consideração toda a capacidade efetivamente utilizada por cada um dos operadores no período a que se reporta a fatura.

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

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

As Tarifas para os serviços essenciais, por comboio.quilómetro (CK), em aplicação durante a vigência do Horário de 2016, são as indicadas no quadro seguinte.

Linha	Desde	Até	Mercadorias		Urbano e Suburbano		Regional e Inter-Regional		Longo Curso e Internacional		Marchas		Marchas Mercadorias	
			CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE
Linha do Minho	Porto S.Bento	Lousado	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Lousado	Nine	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	Nine	Valença	-	0,67 €	-	0,99 €	-	0,88 €	-	0,99 €	-	0,88 €	-	0,45 €
	Valença	Valença Fronteira	-	0,63 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,42 €
Concordância de S.Gemil	Ermesinde	S.Gemil	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Ramal de Braga	Nine	Braga	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
Linha de Leixões	Contumil	Leixões	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Linha do Douro	Ermesinde	Caíde	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	Caíde	Régua	-	0,67 €	-	0,99 €	-	0,88 €	-	0,99 €	-	0,88 €	-	0,45 €
	Régua	Pocinho	-	0,63 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,42 €
Linha do Norte	Lisboa Sta Apolónia	Setil	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Setil	Entroncamento	1,03 €	0,93 €	1,54 €	1,39 €	1,37 €	1,24 €	1,54 €	1,39 €	1,37 €	1,24 €	0,69 €	0,62 €
	Entroncamento	Lamarosa	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Lamarosa	Alfarelos	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	Alfarelos	Pampilhosa	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Pampilhosa	Aveiro	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Aveiro	Ovar	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Ovar	Gaia	1,03 €	0,93 €	1,54 €	1,39 €	1,37 €	1,24 €	1,54 €	1,39 €	1,37 €	1,24 €	0,69 €	0,62 €
	Gaia	Porto Campanhã	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Lousado	Guimarães	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
Linha do Tua	Cachão	Mirandela	-	-	-	-	-	0,84 €	-	-	0,84 €	-	-	-
Linha do Vouga	Espinho-Vouga	Aveiro-Vouga	-	-	-	-	-	0,84 €	-	-	0,84 €	-	-	-
Linha da Beira Alta	Pampilhosa	V.Formoso Fronteira	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Ramal da Lousã	Coimbra B	Coimbra	0,77 €	0,69 €	1,14 €	1,03 €	1,02 €	0,92 €	1,14 €	1,03 €	1,02 €	0,92 €	0,51 €	0,46 €
Ramal de Alfarelos	Bif. de Lares	Alfarelos (Norte)	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
Linha do Oeste	Agualva-Cacém	Mira Sintra-Meleças	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €

Linha	Desde	Até	Mercadorias		Urbano e Suburbano		Regional e Inter-Regional		Longo Curso e Internacional		Marchas		Marchas Mercadorias	
			CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE
	Mira Sintra-Meleças	Louriçal	-	0,63 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,42 €
	Louriçal	Bif. Lares	0,70 €	0,63 €	1,04 €	0,94 €	0,93 €	0,84 €	1,04 €	0,94 €	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
	Bif. Lares	Figueira Foz	0,74 €	0,67 €	1,10 €	0,99 €	0,98 €	0,88 €	1,10 €	0,99 €	0,98 €	0,88 €	0,49 €	0,45 €
Ramal de Tomar	Lamarosa	Tomar	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
Linha da Beira Baixa	Entroncamento	Mouriscas-A	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
	Mouriscas-A	Covilhã	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Linha do Leste	Abrantes	Elvas Fronteira (Badajoz)	-	0,63 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,42 €
Linha de Sintra	Lisboa Rossio	Sintra	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
Linha de Cintura	Alcântara Mar	Alcântara Terra	-	0,63 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,42 €
	Alcântara Terra	Campolide A	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	Campolide A	Braço Prata	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
Linha de Cascais	Cais Sodré	Cascais	1,03 €	0,93 €	1,54 €	1,39 €	1,37 €	1,24 €	1,54 €	1,39 €	1,37 €	1,24 €	0,69 €	0,62 €
Linha de Vendas Novas	Setil	Vidigal	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
	Vidigal	Vendas Novas	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Linha do Alentejo	Barreiro	Pinhal Novo	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	Pinhal Novo	Bombel	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
	Bombel	Casa Branca	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
	Casa Branca	Beja	-	0,63 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,94 €	-	0,84 €	-	0,42 €
	Ourique	Funcheira	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Linha do Sul	Campolide A	Coina	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Coina	Pinhal Novo	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	Pinhal Novo	Setúbal	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
	Setúbal	Águas de Moura	1,46 €	1,32 €	2,20 €	1,98 €	1,95 €	1,76 €	2,18 €	1,97 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	Águas de Moura	Ermidas Sado	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
	Ermidas Sado	Tunes	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Variante de Alcácer	Pinheiro	Grândola Norte	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €

Linha	Desde	Até	Mercadorias		Urbano e Suburbano		Regional e Inter-Regional		Longo Curso e Internacional		Marchas		Marchas Mercadorias	
			CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE
Linha de Sines	Ermidas Sado	Porto Sines	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Linha de Évora	Casa Branca	Évora	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Linha do Algarve	Lagos	Tunes	-	1,20 €	-	1,81 €	-	1,61 €	-	1,80 €	-	1,61 €	-	0,80 €
	Tunes	Faro	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
	Faro	Vila Real Sto António	-	1,27 €	-	1,91 €	-	1,70 €	-	1,90 €	-	1,70 €	-	0,84 €
Concordância do Poceirão	Bif. Poceirão Desc.	Bif. Águas de Moura Sul	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
Concordância da Funcheira	Bif. Funcheira Sul	Bif. Funcheira Alentejo	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Concordância de Ermidas	Bif. de Ermidas Sines	Bif. Ermidas Sul	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Concordância de Verride	Amieira	Bif. de Verride	0,70 €	0,63 €	1,04 €	0,94 €	0,93 €	0,84 €	1,04 €	0,94 €	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Concordância de Agualva	Poceirão	Bifurcação de Agualva	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
Concordância Águas de Moura	Águas de Moura	Bif. Águas de Moura Norte	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Concordância de Bombel	Bombel	Vidigal	1,41 €	1,27 €	2,12 €	1,91 €	1,88 €	1,70 €	2,10 €	1,90 €	1,88 €	1,70 €	0,93 €	0,84 €
Concordância de Xabregas	Bifurcação de Chelas	Bifurcação de Xabregas	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Concordância de Sete Rios	Sete Rios	Benfica	1,58 €	1,43 €	2,36 €	2,14 €	2,11 €	1,91 €	2,36 €	2,13 €	2,11 €	1,90 €	1,05 €	0,95 €
Concordância Norte Setil	Bifurcação Norte-Setil	Bif. Setil - Vendas Novas	1,33 €	1,20 €	2,01 €	1,81 €	1,78 €	1,61 €	1,99 €	1,80 €	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Ramal Ramalhal Valouro	Pampilhosa	Ramalhal-Valouro	-	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,84 €	-	0,42 €	
Ramal do Louriçal	R Louriçal	Celbi/Soporcel (Bifurcação)	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal de Sines	Bif. Sines	R.Petroquimica	-	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,84 €	-	0,42 €	
Ramal Praias Sado - Sapec	R P Sado - Sapec (Inserção)	Praias Sado - Sapec	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal Petrogal-Asfaltos	PK 170,669SI	Ramal Petrogal-Asfaltos	1,33 €	1,20 €	-	-	-	-	-	-	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Ramal EDP - Cinzas	Inserção R.EDP/Cinzas	EDP/Cinzas	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal Neves Corvo	Ourique	Minas Neves Corvo	-	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,84 €	-	0,42 €	
Terminal Mercadorias Tadim	T M Tadim (Inserção)	T M Tadim	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal da Siderurgia Nacional	R Sid Nacional (Inserção)	Triagem Sid. Nac.	1,33 €	1,20 €	-	-	-	-	-	-	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Terminal Mercadorias Fundão	T M Fundão (Inserção)	T M Fundão	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Plataforma de Cacia	P Cacia (Inserção)	P Cacia	1,33 €	1,20 €	-	-	-	-	-	-	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €

Linha	Desde	Até	Mercadorias		Urbano e Suburbano		Regional e Inter-Regional		Longo Curso e Internacional		Marchas		Marchas Mercadorias	
			CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE	CKs E	CKs NE
Terminal Mercadorias Bobadela	Bobadela Sul	Bobadela Norte	1,33 €	1,20 €	-	-	-	-	-	-	1,78 €	1,61 €	0,89 €	0,80 €
Ramal Celbi	R Celbi (Inserção)	R Celbi	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal Soporcel	R Soporcel (Inserção)	R Soporcel	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal Porto de Aveiro	R P Aveiro (Inserção)	Porto de Aveiro	1,33 €	1,20 €	-	-	-	-	-	-	1,78-	1,61 €	0,89-	0,80 €
Ramal Colpor	R Colpor	Triagem Colpor	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal Liscont	R. Liscont (Inserção)	Liscont	-	0,63 €	-	-	-	-	-	-	-	0,84 €	-	0,42 €
Ramal Metalsines	Inserção Bif Sines	Inserção Petroquímica	-	0,63 €	-	-	-	-	-	-	-	0,84 €	-	0,42 €

### 6.3.2 ACESSO POR VIA FÉRREA ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS

A tarifa dos serviços essenciais contempla o acesso por via férrea às instalações de serviços.

### 6.3.3 TARIFAS RESPEITANTES AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS NAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS

As tarifas respeitantes ao fornecimento de serviços nas instalações de serviços são publicadas pela entidade gestora dos mesmos.

### 6.3.4 TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ADICIONAIS

#### 6.3.4.1 Energia de tração

Considerando que o acesso à energia elétrica de tração que os Operadores necessitam apenas pode ser feito através de infraestruturas sob gestão da IP, esta facilita aos Operadores o acesso aos meios sob sua gestão.

As regras relativas a esta matéria, incluindo as tarifárias, são as constantes do Anexo 6.3.2.1.

Caso se encontre acordado em contratos vigentes o pagamento à IP de qualquer valor a título de remuneração de serviços relativos a conferência, faturação e ou repartição de consumos, é levado em conta, até à concorrência daquele valor, o que se apurar em função das regras tarifárias do Anexo 6.3.2.1.

#### 6.3.4.2 Manobras

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

Na contagem dos “minutos efetivos” 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.

A prestação do serviço adicional de Manobras às empresas de transporte ferroviário, 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 guarneccimento 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 guarneccida.

As tarifas de mão-de-obra indicadas no Anexo 6.3.2.2, correspondem a um preço médio de categoria, determinado com base no custo anual, a aplicar independentemente do período horário em que os serviços são prestados.

#### 6.3.4.3 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:

$$Te = 1,49 \times H$$

Sendo:

T<sub>e</sub> – a tarifa, em Euros, relativa ao estacionamento de material circulante, de cada tipologia de serviço, numa determinada linha de uma estação. A este valor acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

H – número de horas, arredondadas por defeito, de ocupação de uma linha por material circulante estacionado, de cada tipologia de serviço.

Nas situações em que ocorra estacionamento de material circulante de mais de uma tipologia de serviço, numa mesma linha, em períodos de tempo total ou parcialmente coincidentes, as tarifas serão plenamente aplicadas a cada tipologia de serviço, não havendo lugar a repartição dos valores.

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.

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

Nos casos em que excepcionalmente a 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.

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.

#### **6.3.4.4 Contratos especiais relativos a transportes excepcionais**

No caso dos transportes excepcionais (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 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 15 (quinze) dias úteis contados a partir da formalização do pedido pelo Candidato.

Pela realização deste estudo de viabilidade 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.

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

### 6.3.5 TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS AUXILIARES

#### 6.3.5.1 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 Controlador de Circulação.

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço é de 14,33 €, 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.

##### Anúncios de voz

A prestação de serviço corresponde a 90 segundos, por anúncio/mensagem e por paragem na estação, a qual será cobrada de acordo com o valor de mão-de-obra de um Controlador de Circulação.

A tarifa aplicável a cada solicitação de prestação de serviço por anúncio é de 0,54 €, 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.

#### 6.3.5.2 Disponibilização de instalações operacionais em estações

A disponibilização das instalações operacionais em cada uma das estações é tarifada em função das áreas ocupadas de acordo com a tipologia de estação, independentemente do tipo de ocupação.

Tipo de Estação	Tarifa mensal / m <sup>2</sup> (€)
A	3,49
B	2,46
C	1,29
D	0,29

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.

#### 6.3.5.3 Disponibilização de espaços para instalação de equipamentos em áreas comuns das estações

A tarifa aplicável à disponibilização de espaços para instalação de equipamentos em áreas comuns das estações, é calculada com base nos consumos de energia estimados para cada um dos equipamentos, a definir pela IP.

#### 6.3.5.4 Fornecimento de mão-de-obra para abastecimento de gasóleo

A prestação do serviço auxiliar de Abastecimento de Gasóleo será efetivada após a apresentação das correspondentes requisições (nomeadamente através da aplicação eServiços), sendo

condicionada à capacidade de mão-de-obra disponível e aos locais onde as empresas de transporte ferroviário tenham as instalações para o efeito.

#### **6.3.5.5 Disponibilização de acesso aos serviços de telecomunicações**

##### **6.3.5.5.1 Disponibilização de rádios de cabina GSM-R, para comunicações rádio solo-comboio**

As tarifas aplicáveis a estes serviços são calculadas com base no tipo de equipamento a disponibilizar, nos tempos de reposição de serviço a contratar, nas quantidades de equipamentos, na dispersão geográfica dos pontos de manutenção preventiva e corretiva, no prazo de duração do contrato, entre outros fatores.

Para cada pedido será feita uma análise dos requisitos dos equipamentos e condições de prestação do serviço, sendo encontradas com o operador as condições mais adequados aos objetivos pretendidos.

##### **6.3.5.5.2 Disponibilização de serviços e funcionalidades GSM-R**

Estas tarifas 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.

##### **6.3.5.5.3 Outros serviços de telecomunicações e telemática**

Dada a diversidade do tipo e requisitos dos serviços a prestar, as correspondentes tarifas serão determinadas após avaliação das solicitações dos operadores.

#### **6.3.5.6 Restantes serviços auxiliares**

Os serviços que envolvam utilização de mão-de-obra da IP são faturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 6.3.2.2.

### **6.3.6 OUTRAS TARIFAS**

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

## **6.4 PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS**

### **6.4.1 TARIFAÇÃO DA CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA**

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

- 100% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada entre a data para a qual a capacidade tinha sido pedida e três dias (inclusive) antes dessa data;
- 10% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada entre três dias (exclusive) e catorze dias (inclusive) antes da data para a qual a capacidade tinha sido pedida;
- 5% do valor da tarifa aplicável se a não utilização for comunicada num prazo superior a catorze dias (exclusive) relativamente à data para a qual a capacidade tinha sido pedida.

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.

Não se aplica a tarifação da capacidade pedida e não utilizada às situações de substituição de um canal horário por outro, desde que seja comprovado que o novo canal tem a mesma origem e destino e uma translação do tempo de partida até 24 horas relativamente ao canal de origem no caso do transporte de passageiros ou a sete dias no caso do transporte de mercadorias.

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

Nos casos de supressão de canal horário a pedido dos operadores, ainda que parcial, a disponibilização de canal substituto, pelo gestor da infraestrutura, está sujeita à existência de capacidade disponível.

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

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

#### **6.4.2 TAXA PARA PEDIDOS PONTUAIS DE CAPACIDADE**

Os pedidos pontuais de capacidade (todos os pedidos de capacidade apresentados após a data de início do Horário Técnico anual) ficam sujeitos a uma taxa de reserva de capacidade no valor de:

<b>Taxa de Reserva</b>	<b>Antecedência do pedido de capacidade pontual relativamente à data de realização do comboio</b>	
<b>Passageiros/Marchas</b>	<b>Mercadorias</b>	
0,05 €/CK	0,03 €/CK	com prazo igual ou superior a 30 dias
0,08 €/CK	0,04 €/CK	Entre 10 dias (inclusive) e 30 dias (exclusive)
0,10 €/CK	0,05 €/CK	Entre 5 dias (inclusive) e 10 dias (exclusive)
0,15 €/CK	0,08 €/CK	com prazo inferior a cinco dias

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

### **6.5 REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO**

#### **6.5.1 OBJETIVO**

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

O regime de melhoria de desempenho disponibilizado pela IP e descrito neste capítulo, é de adesão obrigatória pelos operadores, encontrando-se em conformidade com o previsto no artigo 60.º do Decreto-lei n.º 270/2003, e nos termos do Regulamento nº473/2010.

#### **6.5.2 MONITORIZAÇÃO E REGISTO**

O regime de melhoria de desempenho assenta num sistema de monitorização e registo do desempenho, de acordo com o artigo 6º do Regulamento 473/2010.

O sistema de registo contém os seguintes elementos:

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

Os operadores selecionarão os pontos de controlo que mais lhes convenham para cada tipo de serviço, com base no universo de pontos de monitorização disponibilizados pela IP. Nos casos em que não haja definição específica dos pontos de controlo, o sistema atribuirá de forma automática a esses comboios os seguintes pontos de controlo: a) Origem do comboio com critério de tempo à partida; b) Destino do comboio com critério de tempo à chegada.

Em caso de perturbação da circulação que obrigue à supressão de comboios, a valorização é traduzida em 30 minutos de valor de atraso nos pontos de controlo afetados.

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

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

Nos serviços de transporte de mercadorias, os atrasos nos pontos de formação de comboios, com responsabilidade atribuída ao operador proprietário, são valorizados nos termos definidos pelo Artº 9º do Regulamento nº 473/2010 do IMT.

### 6.5.3 IMPUTAÇÃO

No Manual de Justificação de Atrasos, Supressões e Ocorrências do Regime de Melhoria de Desempenho, que se encontra disponível no website da IP, é apresentada a tabela de motivos de atraso.

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

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

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.

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

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

- a) A IP envia aos operadores, até ao 1.º dia útil seguinte ao dia operacional, um termo de identificação de atrasos diário (TIAD);
- 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 dos operadores pelos atrasos até ao 4.º dia útil após o dia operacional, notificando no mesmo prazo os interessados;
- d) Em caso de desacordo sobre os valores e motivos dos atrasos ou a sua imputação, os Operadores podem reclamar, no prazo de 5 dias úteis, para a Unidade de Regulação Ferroviária;
- e) A Unidade de Regulação Ferroviária decidirá, no prazo de 10 dias úteis a contar da receção de toda a informação relevante, confirmando ou determinando a alteração do TIAD pela IP.

#### 6.5.4 VALORIZAÇÃO

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

- 3,00 € para Comboios suburbanos de passageiros
- 1,80 € para Comboios de médio e longo curso de passageiros
- 0,15 € para Comboios de mercadorias

Estes valores poderão ser revistos por via de Instrução do Regulador.

#### 6.5.5 PRÉMIOS DE DESEMPENHO

A IP reserva do saldo positivo apurado anualmente no sistema de registo de desempenho, um valor de 25 % para atribuição de prémios de desempenho.

Os prémios de desempenho serão distribuídos no final de cada ano às partes que verifiquem uma evolução positiva do desempenho, obtida em relação a dois anos consecutivos e apurada com base nos registos do sistema de melhoria de desempenho.

No caso de num determinado ano, não se verificar qualquer evolução positiva, não haverá distribuição da parcela reservada, a qual acumulará para o ano seguinte.

#### 6.5.6 PROCESSAMENTO DOS CRÉDITOS E DÉBITOS DO SISTEMA

A IP elaborará mensalmente um relatório com a determinação dos créditos e débitos a atribuir a cada entidade participante do Regime de Melhoria de Desempenho.

O relatório de cada mês m será produzido até ao final do mês m+1 e abrangerá os seguintes comboios:

- a) Comboios com data de realização no mês m e com data de conclusão do seu registo até 20 dias após o término do mês m.
- b) Comboios com data de realização anterior ao mês m (resultantes de situações “Por Atribuir” ou outros registos ainda não concluídos) e com data de conclusão do seu registo entre 20 dias após o término do mês m-1 e 20 dias após o término do mês m.

Será elaborado um quadro de créditos e débitos por Operador e um quadro totalizador que integrará os resultados de todos os Operadores. Será com base no quadro totalizador que os créditos e débitos serão apurados.

Os quadros de créditos e débitos por Operador, conterão:

1. Os Atrasos Ponderados Totais que foram determinados no Relatório Mensal de Atrasos;
2. Os Bónus, que respeitam a seguinte lógica:
  - a. Para o Operador “dono” das famílias de comboios, o bónus corresponde ao somatório dos atrasos ponderados provocados pela IP e por todos os outros Operadores;
  - b. Para a IP, o bónus corresponde aos atrasos ponderados provocados pelo Operador “dono” das famílias de comboios;

- c. Para os restantes Operadores, o bónus é igual a zero;
- 3. Os Malus, que respeitam a seguinte lógica:
  - a. Para todos os responsáveis, os Malus correspondem ao valor dos Atrasos Ponderados por si provocados;
- 4. Os Saldos de Desempenho correspondentes à diferença entre os Bónus e os Malus, traduzido em segundos.
- 5. Os Saldos Financeiros correspondentes à multiplicação dos Saldos de Desempenho pelo valor do tempo atribuído às famílias desse Operador.

Com o apuramento dos Saldos Financeiros a atribuir a cada uma das entidades, depois de subtraída a parcela para efeitos de pagamento de Prémios de Desempenho, a IP determinará o processamento de créditos e débitos do sistema, na forma de notas de crédito ou débito submetidas pela IP às entidades.

## 6.6 EVOLUÇÃO DAS TARIFAS

Para as tarifas dos serviços essenciais, encontra-se previsto um referencial de estabilidade que limita o seu crescimento a 90% do valor da inflação anual, durante o período entre 2015 e 2017.

## 6.7 PROCESSO DE FATURAÇÃO

Os valores correspondentes à prestação dos serviços essenciais 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 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 60 dias a contar da sua data de receção.



**2016**  
**DIRETÓRIO DA REDE**  
**1<sup>ª</sup> Adenda**

**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-Leis 80/73, de 2 de Março, 104/73, de 13 de Março (alterado pelos Decretos-Leis 287/73, de 5 de Junho, e 485/88, de 30 de Dezembro), e 63/83, de 3 de Fevereiro, todos relativos à exploração do transporte ferroviário pelos Caminhos de Ferro Portugueses, E.P., e Decreto-Lei 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, de que é gestora a REFER.

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.

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».

Decreto-Lei nº 322/2000, de 19 de Dezembro (alterado pelo Decreto-Lei nº189/2006, de 22 de Setembro), sobre o regime jurídico relativo aos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho-de-ferro ou via navegável.

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

Decreto-Lei nº75/2003, de 16 de Abril, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

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.

Portaria 168/2004, de 18 de Fevereiro, relativa aos modelos de licença de prestação de serviços de transporte nacional e internacional e ainda do modelo relativo ao seguro de responsabilidade civil.

Decreto-Lei nº78/2005, de 13 de Abril, que estabelece as novas bases da concessão do eixo ferroviário norte-sul e revoga o Decreto-Lei nº189-B/99, de 2 de Junho, que estabelecia as anteriores bases da concessão.

Regulamento 42/2005, de 3 de Junho, relativo aos procedimentos para obtenção de licenças para o exercício da atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário, bem como às metodologias de avaliação do cumprimento dos requisitos do artigo 8.º do Decreto-Lei nº270/2003.

Decreto-Lei n.º 189/2006, que constitui a primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 322/2000, que institui o regime jurídico relativo à designação e à qualificação profissional dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho-de-ferro ou via naveável.

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 391-B/2007, de 24 de Dezembro, o qual regulamenta o transporte ferroviário de mercadorias perigosas, transpondo para a ordem jurídica interna as Diretivas 2004/89/CE e 2004/110/CE da Comissão.

Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro, o qual transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a 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 395/2007, de 31 de Dezembro, o qual estabelece a lei orgânica do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF).

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 141/2008, de 22 de Julho, o qual adapta os Estatutos da REFER, E. P. E., em função da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, que alterou o regime jurídico do sector empresarial do Estado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro.

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, transpõndo 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 n.º 1/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 n.º 12772/2010, 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 n.º 27/2011, de 17 de Fevereiro, que estabelece as condições técnicas que contribuem para o aumento da segurança do sistema ferroviário e de circulação segura e sem interrupção de comboios, transpõe as Diretivas n.ºs 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho, 2008/110/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, e 2009/131/CE, da Comissão, de 16 de Outubro, e altera o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de Outubro.

Lei n.º 16/2011 de 3 de Maio Lei n.º 16/2011, de 3 de Maio que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, transpõe a Diretiva 2007/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro.

Regulamento 630/2011, de 12 de Dezembro de 2011, que estabelece o regime de tarificação para a rede ferroviária nacional.

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.

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 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 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.

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.

## Anexo 1.10 – 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 num período superior ao período de vigência de um horário técnico
Admissão técnica	o procedimento pelo qual é permitida a circulação de material circulante ferroviário, depois de avaliada a sua conformidade com requisitos previamente estabelecidos
Agrupamento internacional	qualquer associação de pelo menos duas empresas de transporte ferroviário estabelecidas em diferentes Estados membros da União Europeia, com vista a fornecer serviços de transporte internacional entre Estados membros
Canal horário	a capacidade da infraestrutura necessária para a circulação e manobras de um comboio, entre dois pontos, num determinado período de tempo
Capacidade teórica	a capacidade máxima de um dado grupo homogéneo, considerando o tipo de infraestrutura em causa e o sistema de controlo e comando da circulação existente, presumindo-se uma alocação o mais eficiente possível da mesma
Capacidade utilizável	a capacidade que resulta da diminuição da capacidade teórica nos termos resultantes da aplicação dos fatores de correção admitidos nos termos do regulamento nº21/2005
Canais horários incompatíveis	a situação verificada quando a circulação simultânea de dois comboios se torne impossível, segundo o sistema de comando e controlo da circulação existente, podendo a incompatibilidade dever-se ao espaçamento insuficiente entre comboios no mesmo sentido, a comboios que circulem em sentidos opostos ou à necessidade de atravessamentos de vias que estejam sendo utilizadas por outras circulações
Candidato	uma empresa de transporte ferroviário detentora de licença ou um agrupamento internacional de empresas de transporte ferroviário e outras pessoas singulares ou coletivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infraestrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 1191/69, do Conselho, bem como carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário nos respetivos territórios
Capacidade da infraestrutura	a possibilidade de programação de canais horários num determinado elemento da infraestrutura, por unidade de tempo
Certificado de segurança	o documento que atesta a capacidade específica da empresa de transporte ferroviário para operar cumprindo todas as regras de segurança num determinado itinerário e para um determinado tipo de serviço
Coordenação	o processo através do qual o gestor da infraestrutura e os candidatos procurarão resolver situações de incompatibilidade entre pedidos de canais horários
Custos de exploração da infraestrutura	os custos diretamente associados às atividades de gestão, manutenção, conservação e disponibilização da infraestrutura
Diretório da rede	o documento onde se enunciam as características da infraestrutura e as condições de acesso à mesma, os princípios de tarificação e o tarifário e a especificação dos princípios e critérios de repartição e utilização da capacidade da infraestrutura
Direito de acesso	o direito de uma empresa de transporte ferroviário a aceder a e a prestar serviço em uma dada infraestrutura
Direito de trânsito	o direito de uma empresa de transporte ferroviário a fazer uso de uma dada infraestrutura para prestação de serviços de transporte internacional ferroviário que impliquem atravessamento do território português
Empresa de transporte ferroviário	uma empresa detentora de licença cuja atividade principal consiste na prestação de serviços de transporte de mercadorias e ou de passageiros por caminho-de-ferro, assegurando obrigatoriamente a tração, aí se compreendendo empresas que prestem apenas serviços de tração
Especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)	as especificações de que são objeto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, conforme definido na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei nº93/2000, de 23 de Maio, e na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei nº75/2003, de 16 de Abril
Gestor infraestrutura	a entidade responsável por assegurar a disponibilização da infraestrutura e gerir a respetiva capacidade, assegurando a gestão dos sistemas de comando, controlo de circulação e segurança e assegurando ainda a renovação e manutenção da infraestrutura e também a construção, instalação e readaptação desta

Termo	Definição
Horário comercial	o conjunto de dados que define todos os serviços de transporte ferroviário oferecidos por cada operador de transporte ferroviário ao público
Horário Técnico	o conjunto de dados que define todos os movimentos programados dos comboios necessários à prestação de serviço e dos inerentes à organização do mesmo na infraestrutura, durante o seu período de vigência
Informação ao Público	o Serviço de Informação ao Público consiste na prestação, aos passageiros e utilizadores em geral das instalações ferroviárias, de informação de carácter variável e atualizada sobre a circulação de comboios, nomeadamente horas e linhas de partida e chegada, origem, destino e paragens das circulações e atrasos
Infraestrutura ferroviária	o conjunto de todas as instalações fixas respeitantes às vias principais e de serviço e às estações necessárias à realização da circulação ferroviária, incluindo edifícios afetos ao serviço das infraestruturas, bem como o conjunto dos elementos referidos na parte A do Anexo I no Regulamento n.º 1108/70/CE
Infraestrutura congestionada	uma secção da infraestrutura relativamente à qual a procura de capacidade não pode ser integralmente satisfeita, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de canais horários
Licença	a autorização concedida a uma empresa, mediante a qual esta fica habilitada para o exercício da atividade de prestação de serviços de transporte ferroviário
Manobra	movimento de veículo(s) ferroviário(s) levado a efeito dentro de uma dependência, quer numa determinada linha, quer de uma para outra(s) linha(s), podendo ser um movimento de avanço ou um movimento de recuo. A Instrução Geral nº4 do IMT, procede à caracterização técnica do serviço de manobras
Margens	os tempos concedidos numa marcha destinados à recuperação de atrasos
Operador de Transporte Ferroviário	qualquer empresa de transporte ferroviário habilitada com certificado de segurança
Pedido pontual	um pedido de canal horário que, devido ao facto de não ser conhecida com antecedência suficiente a necessidade que o motiva, não tenha podido ser considerado no processo normal de elaboração do horário técnico
Quota limiar	valor de referência de nível de utilização dos canais horários atribuídos a um dado Operador de Transporte Ferroviário, abaixo do qual pode ocorrer a retrocessão dos canais horários
Ramal privado	a infraestrutura ferroviária de uso privativo do seu detentor, com ligação a uma rede
Rede	a infraestrutura ferroviária explorada por um gestor de infraestrutura e ou por ele gerida
Repartição	a afetação da capacidade da infraestrutura ferroviária pelo gestor da infraestrutura
Serviços concessionados	os serviços que só podem ser efetuados ao abrigo de concessão ou delegação, nos termos da lei
Serviços liberalizados	os serviços que podem ser efetuados por qualquer empresa, desde que reúna as condições enunciadas no Decreto-lei nº270/2003
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
Transporte ferroviário internacional de mercadorias	o transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado membro, podendo a composição ser aumentada e ou diminuída e as diversas secções da mesma ter diferentes origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira
Transporte ferroviário internacional	o transporte por caminho-de-ferro que, implicando o atravessamento de fronteiras de toda a composição, se desenvolva parcialmente em território português
Transporte combinado	o transporte no qual o camião, o reboque, o semirreboque, com ou sem trator, a caixa móvel ou o contentor, sendo este de, pelo menos, 20 pés, utilizem sucessivamente dois ou mais modos de transporte, um dos quais o ferroviário
Transporte regional	o transporte destinado a dar resposta às necessidades de uma região
Transporte urbano e suburbano	o transporte destinado a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios

### Anexo 3.1 – Quadro resumo das características da infraestrutura

Unids. Rodoviá e Concorrências		Extensão (km)	Rede de Via Larga																												
			Tipologia das Vias		Gabaritos		Cargas Máximas						Regimes de Exploração		Sistemas Controlo Velocidade		Comunicações Solo-Comboio		Linhas Electrificadas												
Via única	Via dupla	Via múltipla	P1b+ (CPB+)	P1b (CPB)	P1b (CPB B)	Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Contornoamento Autonómico Puro (RCAp)	Contornoamento Autonómico Puro (RCAp) *	Contornoamento Interposta (RCI)	Contornoamento Autonómico c/Sínoas Avançadas (RCAAA)	Contornoamento Telefónico (RCT)	Monobóias	Regime de Exploração Simplificado (RES)	Tipo Ericab	Frenagem aut.	RSC c/freios/dados	GSM-R	GSM-P	RSC s/freios/dados	25/500 V	1 500 V		
Minho	133,6	92,5	38,7	2,4	81,2	52,4	128,7		4,9						41,1			41,1	41,1						41,1						
S. Geral	3,8	3,8			3,8		3,8								3,8			3,8	3,8							3,8					
Braga	15,5		15,5		15,5		15,5								15,5			15,5	15,5							15,5					
Leixões	18,9	18,9			18,9		18,9								18,9			18,9	18,9							18,9					
Douro	164,4	126,8	37,6		164,4		37,6								37,6			37,6	37,6							37,6					
Norte	336,1		305,6	30,5	336,1		336,1								261,5	74,6		126,8	37,6							336,1					
Centro	300,5		300,5		300,5		300,5								17,1	13,4		336,1	336,1							336,1					
Centro	201,9	194,4	7,3		201,9		201,9								8,0	50,2	143,6	201,9	201,9							201,9					
Loulé	1,7	1,7					1,7								1,7			1,7	1,7							1,7					
Algarve	14,7	14,7			14,7		14,7								7,6	7,1		7,6	14,7							14,7					
Oeste	197,3	194,8	2,5		46,3	151,0	189,4		7,9						2,5			194,8	2,5						257						
Tomar	14,8	14,8			14,8		14,8								14,8			193,3	46,5							14,8					
Beira Baixa	239,8	239,8			114,8	125,0	43,4		149,9						46,5			193,8	122,4							193,3					
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								27,5**			27,5	27,5							27,5					
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					
Coimbra	25,4		25,4		25,4		25,4								25,4			25,4	25,4							25,4					
Vendas Novas	69,4	69,4			69,4		69,4								5,7	63,6		69,4	69,4							69,4					
Alentejo	164,3	135,9	30,4		75,0	91,3	164,3								30,4	16,5	54,8	64,6	101,7	68,2							101,7				
Funchal	2,4	2,4			2,4		2,4								2,4			2,4	2,4							2,4					
Sul	272,5	202,8	69,7		243,4	29,1	272,5								66,6	185,8	20,1	272,5	272,5							272,5					
V. Areeiro	28,8	28,8			28,8		28,8								2,0			28,8	28,8							28,8					
L. Sines	50,7	50,7			50,7		50,7								50,7			50,7	50,7							50,7					
Évora	36,3	36,3			24,1	10,2	26,1								5,4	20,6	10,2	26,1								26,0					
R. Sines	3,2	3,2														3,2															
Algarve	139,9	139,9			38,1	101,8	69,3								45,3	25,3		139,9								38,1					
Pocerão	8,2	2,8	5,4		8,2		8,2								8,2			8,2	8,2							8,2					
Ervidas	0,9	0,9			0,9		0,9									0,9			0,9	0,9							0,9				
Verdeia	2,8	2,8			2,8		2,8											2,8								2,8					
Ajuda	2,0	2,0			2,0		2,0																								
Aquas Moura	3,7	3,7			3,7		3,7																								
Bombeir	3,1	3,1			3,1		3,1																								
Xabregas	1,7	1,7			1,7		1,7																								
Sete Rios	3,1		3,1	3,1																											
Lourical	5,5	5,5			5,5	5,5																									
Figueira da Foz	1,9	1,9			1,9		1,9								1,9			1,9													
Molheira	2,8	2,8			2,8		2,8																								
Norte Sefil	1,0	1,0			1,0		1,0																								
Neves Corvo	31,2	31,2			31,2		31,2																								
Pêdroglar/Ast.	3,5	3,5			3,5		3,5																								
EDP-Cinras	1,7	1,7			1,7		1,7																								
Codex Sines	1,3	1,3																													
Sesimbra N.	3,7	3,7			3,7		3,7																								
T.M. Fundão	0,6	0,6			0,6		0,6																								
Porto Covo	1,6	1,6			1,6		1,6																								
Porto Aveiro	8,8	8,8			8,8		8,8																								
Colpor	0,6	0,6			0,6		0,6																								
Celhão	0,5	0,5																													
Soparel	1,4	1,4																													
Lisconde	0,8	0,8																													
R.P.-Volvou	0,3	0,3			0,3																										
<b>TOTAL</b>	2440,1	1829,6	562,8	47,7	1612,0	808,1	1996,3	237,0							45,3	94,8	58,6	535,1	100,0	782,7	281,3	693,4	16,3	31,2	1670,2	25,4	1484,7	165,3	41,2	1617,3	25,4

\* Sem Bloco Orientável

\*\* Nas Linhas A e D Internas no troço entre Benfica e Monte Abraão a Bloco Não Orientável

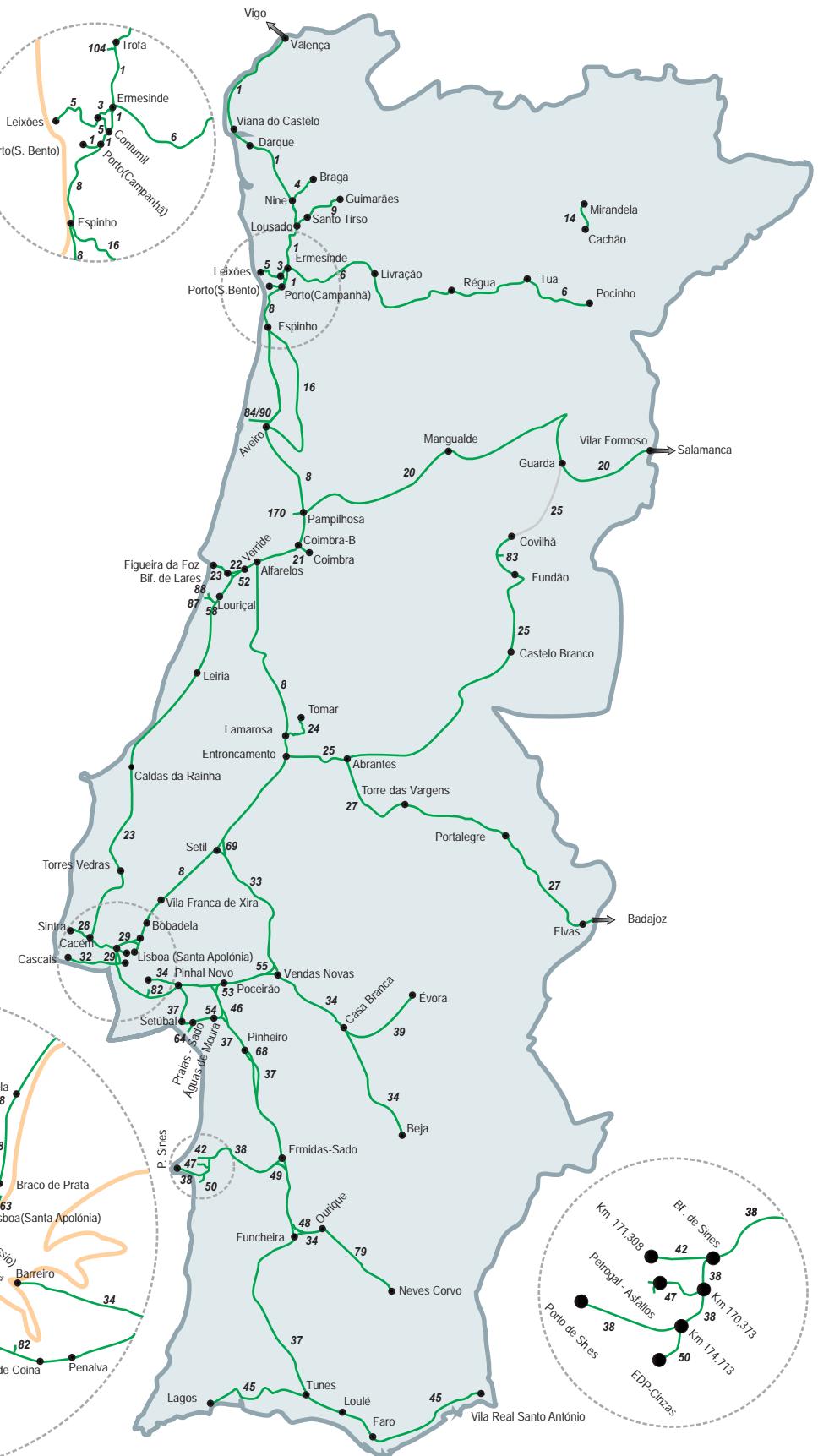
Unids. Rodoviá e Concorrências		Extensão (km)	Rede de Via Estreita																							
			Tipologia das Vias		Gabaritos		C																			



## Linhos e Ramais com Tráfego Ferroviário

### LEGENDA:

- 1 Linha do Minho
- 3 Concessão de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 14 Linha do Tua
- 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
- 42 Ramal de Sines
- 45 Linha do Algarve
- 46 Concessão de Poceirão
- 47 Ramal Petrogal/Asfaltos
- 48 Concessão da Funcheira
- 49 Concessão de Ermidas
- 50 Ramal da EDP-Cinzas
- 52 Concessão de Verride
- 53 Concessão de Agualva
- 54 Concessão de Águas de Moura
- 55 Concessão de Bombel
- 56 Concessão de Xabregas
- 57 Concessão de Sete Rios
- 58 Ramal do Louriçal
- 63 Linha da Matinha
- 64 Ramal Sado-Sapec
- 68 Variante de Alcácer
- 69 Concessão de 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

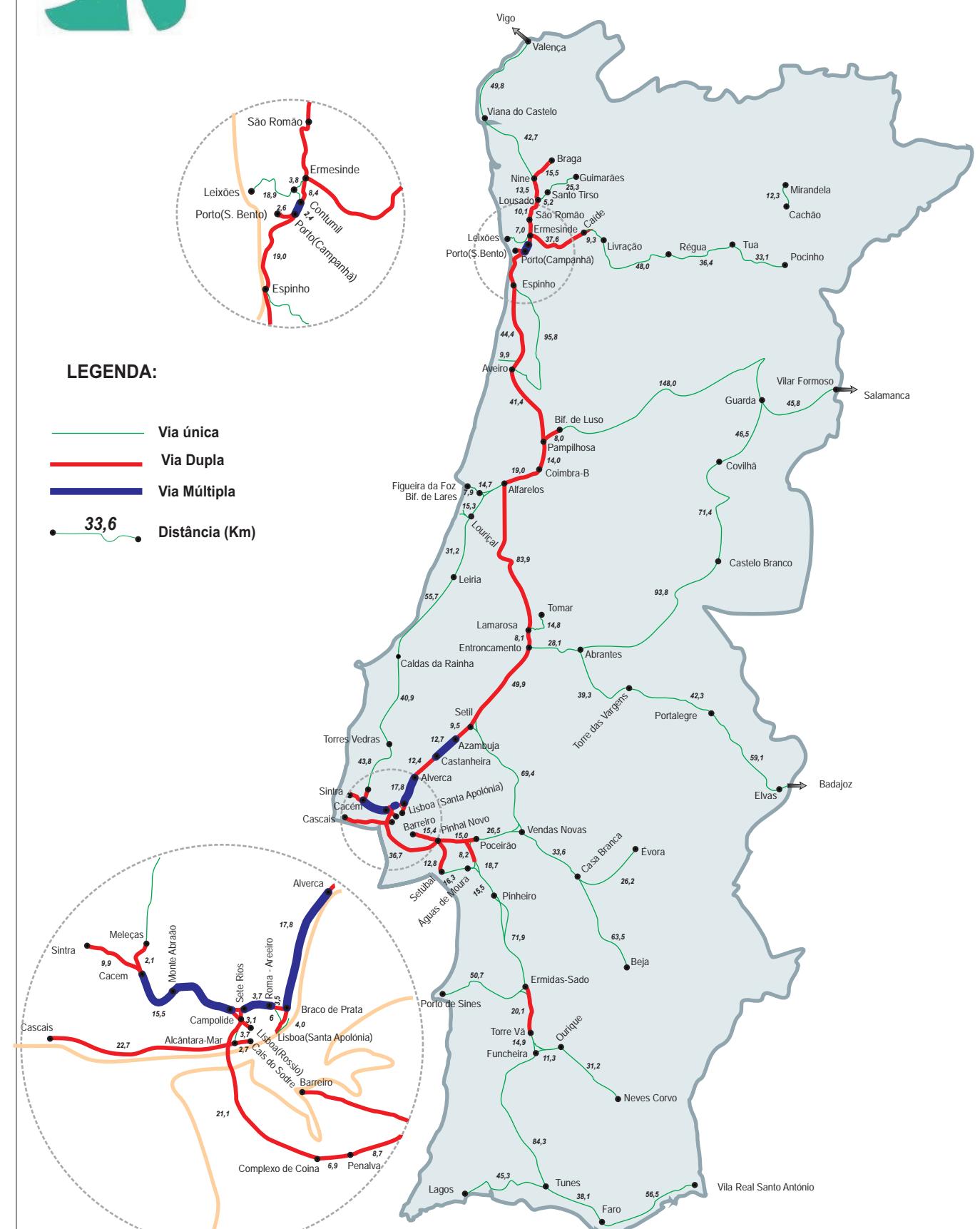




## Tipologia das Vias e Distâncias

### LEGENDA:

- Via única
- Via Dupla
- Via Múltipla
- 33,6 • Distância (Km)



**Anexo 3.3.1.3 – Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque**

Linha do Minho	Porto (São Bento)	Linhos de Circulação	I	II	III	IV	V	VI				
		Comprimentos Úteis (m)	189	125	125	119	126	175				
Porto (Campanhã)		Extensão das Plataformas (m)	155	145	--	179	154	154				
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	--	90	90	90				
Contumil		Linhos de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
		Comprimentos Úteis (m)	490	535	535	555	555	415	425	425	425	415
Ermesinde		Extensão das Plataformas (m)	474	524	523	525	525	402	402	406	406	--
		Altura das Plataformas (cm)	70	90	90	90	90	90	90	90	90	--
Leandro		Linhos de Circulação	XII	XIII	XIV	XV	XVI					
		Comprimentos Úteis (m)	192	212	213	196	205					
S. Frutuoso		Extensão das Plataformas (m)	222	222	222	222	222					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	90					
S. Romão		Linhos de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	I-L
		Comprimentos Úteis (m)	331	331	350	330	198	63	108	173	118	481
Sra. Dores		Extensão das Plataformas (m)	256	256	256	256	--	180	180	--	--	481
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	--	90	90	--	--	--
Lousado		Linhos de Circulação	A5	D2								
		Comprimentos Úteis (m)	271	316								
Famalicão		Extensão das Plataformas (m)	223	227								
		Altura das Plataformas (cm)	70	70								
Nine		Linhos de Circulação	I	II	III	III+IIA	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	444	639	240	638	641					
Barcelos		Extensão das Plataformas (m)	242	225	242	--	--					
		Altura das Plataformas (cm)	70	70	70	--	--					
Tamel		Linhos de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	273	273								
Barroselas		Extensão das Plataformas (m)	183	183								
		Altura das Plataformas (cm)	40	40								
Darque		Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	314	268								
Viana do Castelo		Extensão das Plataformas (m)	157	151								
		Altura das Plataformas (cm)	40	50								
Caminha		Linhos de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	297	297	422							
Vila Nova de Cerveira		Extensão das Plataformas (m)	407	285	285							
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40							
S. Pedro da Torre		Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	253	253								
Valença		Extensão das Plataformas (m)	121	101								
		Altura das Plataformas (cm)	100	68								
		Linhos de Circulação	I	II	III	III+topo						
		Comprimentos Úteis (m)	450	325	325	417						
		Extensão das Plataformas (m)	159	146	101	--						
		Altura das Plataformas (cm)	25	25	25	--						

RAMAL DE BIRAGA	Arentim/Ruivhe	Linhas de Circulação	I	II+IA	II	II+IIA						
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	781	1551	783	1579			
Tadim		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	301	301	221	-			
Braga		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V		VI			
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	400	267	267	230	230		
S. Geraldo		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI				
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	379	204	538	496	295	295	
S. Mamede de Infesta		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	551	551					
Leça do Balio		Linhas de Circulação	I	II+IIA	IIA	IIIA						
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	189	351	139	357			
Leirões		Linhas de Circulação	I									
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	481						
Valongo		Linhas de Circulação	I	II	III							
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	292	262	229				
Recarei-Sobreira		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	409	409					
Cête		Linhas de Circulação	I	II	III							
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	409	426	347				
Penafiel		Linhas de Circulação	I	II	III							
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	341	341	328				
Cade		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	I+A	II+A	III+A			
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	248	241	209	209	580	209	209
Vila Meã		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	346	346					
Livraria		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	237	236					
Marco de Canavezes		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	311	311					
Juncal		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	359	359					
Mosteiro		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	338	338					
Aregos		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	238	238					
Ermida		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	258	258					
Piede		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	292	292					
Godim		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	264	265					
Régua (*)		Linhas de Circulação	I	II	III	IV						
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	378	378	319	320			
Covelinhas		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	271	80					
Pinhão		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	280	280					
Tua		Linhas de Circulação	I	II	III							
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	365	271	363				
Vargelas		Linhas de Circulação	I	II								
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	189	189					
Pocinho		Linhas de Circulação	I	II	III							
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Altura das Plataformas (cm)	352	354	802	802			

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

LINHA DO NORTE	Lisboa (Sta. Apolónia)	Linhos de Circulação	I	II	III	V	VI	VII				
		Comprimentos Úteis (m)	193	192	343	257	156	156				
		Extensão das Plataformas (m)	263	227	350	172	164	164				
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40	40	90	90				
	Oriente	Linhos de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII		
		Comprimentos Úteis (m)	754	562	521	563	692	523	543	603		
		Extensão das Plataformas (m)	297	297	297	297	297	297	297	297		
		Altura das Plataformas (cm)	70	70	70	70	70	70	70	70		
	Bobadela Sul	Linhos de Circulação	I	II	III	IV						
		Comprimentos Úteis (m)	641	641	712	747						
		Extensão das Plataformas (m)										
		Altura das Plataformas (cm)										
	Bobadela Norte	Linhos de Circulação	I	II	III	IV						
		Comprimentos Úteis (m)	340	340	330	340						
		Extensão das Plataformas (m)										
		Altura das Plataformas (cm)										
	Alverca	Linhos de Circulação	I	II	III	IV	V					
		Comprimentos Úteis (m)	522	336	273	399	335					
		Extensão das Plataformas (m)	223	223	223	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	-	-					
	Alhandra	Linhos de Circulação	I-IA	II	III	IIA+D2+D3	IV	V	R1+R2+R3			
		Comprimentos Úteis (m)	588	264	319	1135	322	291	864			
		Extensão das Plataformas (m)	136	188	-	-	-	-	-			
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	-	-	-	-	-			
	Castanheira do Ribatejo	Linhos de Circulação	I	II	III	IV	V					
		Comprimentos Úteis (m)	255	190	447	758	267					
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-	-					
	Carregado Norte	Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	760	760								
		Extensão das Plataformas (m)	-	-								
		Altura das Plataformas (cm)	-	-								
	Azambuja	Linhos de Circulação(m)	I	II	III	IV	V	I	I-IA	IIA	II-IIA	
		Comprimentos Úteis (m)	403	504	590	744	512	409	1175	505	1175	
		Extensão das Plataformas (m)	240	221	223	223						
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90						
	Setil	Linhos de Circulação	I	II	IV	V	VI	VII-1	VII-2	VII-1+VII-2		
		Comprimentos Úteis (m)	504	715	351	346	435	448	415	878		
		Extensão das Plataformas (m)	220	208	236	-	270	-	-			
		Altura das Plataformas (cm)	60	60	60	-	40	-	-			
	Santana Cartao Resguardo	Linhos de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	642	636	636							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-							
	Santarém (*)	Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	1294	1303								
		Extensão das Plataformas (m)	283	264								
		Altura das Plataformas (cm) (*)	68,5 (em 102 m)	68,5 (em 153 m)								
			47 (em 53 m)	38 (em 106 m)								
	Vale de Figueira (*)	Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	1084	1080								
		Extensão das Plataformas (m)	162	140								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 81 m)	68,5 (em 81 m)								
		Altura das Plataformas (cm)	30 (em 81m)	20 (em 59m)								
	Mato de Miranda	Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	1060	1305								
		Extensão das Plataformas (m)	140	146								
		Altura das Plataformas (cm)	40	70								
	Riachos-Torres Novas-Golegã	Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	1084	1080								
		Extensão das Plataformas (m)	203	203								
		Altura das Plataformas (cm)	40	40								
	Entroncamento	Linhos de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	363	383	443	558	613	82	536	536	576	
		Extensão das Plataformas (m)	294	294	294	294	62	62	294	294	294	
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
	Lamarosa	Linhos de Circulação	I	II	III	IV	III-A	III-III-A				
		Comprimentos Úteis (m)	815	651	154	154	526	1062				
		Extensão das Plataformas (m)	221	220	145	145						
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90						
	Fugalvaz-Resguardo	Linhos de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	849	710	710							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-							
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-							
	Chão de Maçãs-Fátima	Linhos de Circulação	I	II	III	IV						
		Comprimentos Úteis (m)	275	343	274	274						
		Extensão das Plataformas (m)	221	221	221	-						
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	-						
	Cararias	Linhos de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	679	679	711							
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90							
	Albergaria Dos Doze	Linhos de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	754	735	630							
		Extensão das Plataformas (m)	254	234	255							
		Altura das Plataformas (cm)	55	55	55							

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

Linha do Norte (Cont.)	Caminhão	Linha de Circulação	I		II		III		IV		V		VI		VII		VIII		IX	
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)
	Vermoil	Linha de Circulação	690	690	231	231	55	60												
	Pombal Resguardo	Linha de Circulação	962	962	-	-	-	-	313											
	Pombal	Linha de Circulação	504	557	504	504	323	305	339											
	Soure	Linha de Circulação	365	452	365	365	271	238	271											
	Alfarelos	Linha de Circulação	385	460	380	656	490	450	151	173							374	309		
	Taveiro	Linha de Circulação	168	110																
	Coimbra-B	Linha de Circulação	319	359	207	177			260											
	Souselas	Linha de Circulação	225	232	225															
	Pampilhosa	Linha de Circulação	583	526	737	289	205	203		502										
	Mogafões	Linha de Circulação	1510	696	780															
	Oliveira do Bairro	Linha de Circulação	584	705	594															
	Oiã	Linha de Circulação	1232	1088																
	Aveiro	Linha de Circulação	760	595	440	440	321	321	321	321										
	Cacela	Linha de Circulação	744	399	219	685														
	Estarreja	Linha de Circulação	431	662	339	585	560	560												
	Válega	Linha de Circulação	170	173																
	Ovar	Linha de Circulação	811	338	245															
	Esmoriz	Linha de Circulação	533	360	461															
	Granja	Linha de Circulação	569	470	191															
	Gaia	Linha de Circulação	379	379	372															
	General Torres	Linha de Circulação	216	217	216	217	232	232	235											
			100	100	100	100														

Linha de Guinardões	Santo Tirso	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	232	232									
Caniços	Caniços	Extensão das Plataformas (m)	156	156									
		Altura das Plataformas (cm)	70	70									
V. Aves	V. Aves	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	230	230									
Lordelo	Lordelo	Extensão das Plataformas (m)	151	151									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
Vizela	Vizela	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	234	234									
Guimarães	Guimarães	Extensão das Plataformas (m)	150	150									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90									
Linha da Beira Alta	Mortágua	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	515	405									
Santa Comba Dão	Santa Comba Dão	Extensão das Plataformas (m)	375	351									
		Altura das Plataformas (cm)	50	50									
Carregal do Sal	Carregal do Sal	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	499	472									
Oliveirinha-Cabanas	Oliveirinha-Cabanas	Extensão das Plataformas (m)	277	241									
		Altura das Plataformas (cm)	50	50									
Canas-Felgueira	Canas-Felgueira	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	639	681									
Nelas	Nelas	Extensão das Plataformas (m)	219	219									
		Altura das Plataformas (cm)	45	45									
Mangualde	Mangualde	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	376	372	III	IV	A3-I	IIA-II	III A-III				
Contenças	Contenças	Extensão das Plataformas (m)	335	366	366	258	845	718	610				
		Altura das Plataformas (cm)	70	40	40	-							
Gouveia	Gouveia	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	319	306									
Fornos de Algodres	Fornos de Algodres	Extensão das Plataformas (m)	203	155									
		Altura das Plataformas (cm)	45	35									
Muzagata	Muzagata	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	545	545									
Celorico da Beira	Celorico da Beira	Extensão das Plataformas (m)	-	-									
		Altura das Plataformas (cm)	-	-									
Guarda	Guarda	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	386	636	621	536	710	122	202				
Cerdeira	Cerdeira	Extensão das Plataformas (m)	400	400	400	-							
		Altura das Plataformas (cm)	70	70	70	-							
Noémia	Noémia	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	746	746									
Vilar Formoso	Vilar Formoso	Extensão das Plataformas (m)	40	20									
		Altura das Plataformas (cm)	50	45									
Coimbra	Coimbra	Linhas de Circulação	I	II									
		Comprimentos Úteis (m)	223	160	161	163							
R. Lousã		Extensão das Plataformas (m)	205	152	-	152							
		Altura das Plataformas (cm)	80	84	-	80							

ALFARELOS	Verride	Linhas de Circulação									
			I	II	IIA	II+IA					
		Comprimentos Úteis (m)	521	407	94	501					
		Extensão das Plataformas (m)	195	195							
		Altura das Plataformas (cm)	60	80							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV					
	Mira Sintra-Meleças	Comprimentos Úteis (m)	315	255	239	330					
		Extensão das Plataformas (m)	315	250	234	325					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90					
		Linhas de Circulação	I	II							
	Sabugo	Comprimentos Úteis (m)	320	320							
		Extensão das Plataformas (m)	150	150							
		Altura das Plataformas (cm)	25	30							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Malra	Comprimentos Úteis (m)	272	272							
		Extensão das Plataformas (m)	110	72							
		Altura das Plataformas (cm)	70	65							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Malveira	Comprimentos Úteis (m)	387	380							
		Extensão das Plataformas (m)	154	127							
		Altura das Plataformas (cm)	70	70							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Pero Negro	Comprimentos Úteis (m)	297	298							
		Extensão das Plataformas (m)	121	112							
		Altura das Plataformas (cm)	70	70							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Dois Portos	Comprimentos Úteis (m)	307	309							
		Extensão das Plataformas (m)	114	112							
		Altura das Plataformas (cm)	70	70							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Torres Vedras	Comprimentos Úteis (m)	543	495	389						
		Extensão das Plataformas (m)	149	115	115						
		Altura das Plataformas (cm)	70	70							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Ramalhal	Comprimentos Úteis (m)	531	428							
		Extensão das Plataformas (m)	120	57							
		Altura das Plataformas (cm)	40	40							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Outeiro	Comprimentos Úteis (m)	332	332							
		Extensão das Plataformas (m)	121	108							
		Altura das Plataformas (cm)	35	30							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Bombarral	Comprimentos Úteis (m)	408	408							
		Extensão das Plataformas (m)	153	84							
		Altura das Plataformas (cm)	35	50							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Caldas da Rainha	Comprimentos Úteis (m)	558	558	310						
		Extensão das Plataformas (m)	196	196	196						
		Altura das Plataformas (cm)	45	45	40						
		Linhas de Circulação	I	II							
	S. Martinho do Porto	Comprimentos Úteis (m)	498	493	276						
		Extensão das Plataformas (m)	214	203	197						
		Altura das Plataformas (cm)	40	50	45						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Valado	Comprimentos Úteis (m)	490	486	246						
		Extensão das Plataformas (m)	220	200	200						
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Pataias	Comprimentos Úteis (m)	502	502	416						
		Extensão das Plataformas (m)	220	210	220						
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Martingança	Comprimentos Úteis (m)	473	473	300						
		Extensão das Plataformas (m)	190	182	182						
		Altura das Plataformas (cm)	55	55	55						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Marinha Grande	Comprimentos Úteis (m)	509	509	295						
		Extensão das Plataformas (m)	212	207	207						
		Altura das Plataformas (cm)	35	40	40						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Leiria	Comprimentos Úteis (m)	534	534	427						
		Extensão das Plataformas (m)	206	206	206						
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	45						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Monte Real	Comprimentos Úteis (m)	539	539	402						
		Extensão das Plataformas (m)	146	135	135						
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Louriçal	Comprimentos Úteis (m)	472	472	600						
		Extensão das Plataformas (m)	125	137	137						
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Amieira	Comprimentos Úteis (m)	674	370	330						
		Extensão das Plataformas (m)	114	226	226						
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45						
		Linhas de Circulação	I	II							
	Bil. de Lares	Comprimentos Úteis (m)	500	421							
		Extensão das Plataformas (m)	190	190							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Fontela	Comprimentos Úteis (m)	270	270							
		Extensão das Plataformas (m)	193	160							
		Altura das Plataformas (cm)	35	35							
		Linhas de Circulação	I	II							
	Figueira da Foz	Comprimentos Úteis (m)	323	260	265	295	265	217	VII		
		Extensão das Plataformas (m)	264	245	215	268	215	215			
		Altura das Plataformas (cm)	60	60	60	60	60	60			

RAMAL DE TOMAR	Santa Cita	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	I	II								
			241	206								
Tomar	Tomar		164	150								
			50	68,5								
			207	210	230	215						
LINHA DA BEIRA BAIXA	Barquinha	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	I	II	III	IV						
			417	401	507	573						
	Almourol		229	223								
			45	45								
			493	502								
	Praia do Ribatejo	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	183	183								
			45	45								
			487	572								
	Santa Margarida	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	246	246								
			45	45								
			684	679								
	Tramagal	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	455	222								
			4595	45								
			506	523								
	Abrantes	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	254	254								
			70	40								
			508	311	271	207						
	Alferrarede	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	199	199								
			40	45								
			507	567								
	Mouriscas	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	76	209								
			35	35								
			472	466								
	Mouriscas A	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	76	209								
			40	40								
			670	684								
	Belver	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	76	209								
			70	40								
			466	466	649	649						
	B. Amieira- Envendos	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	150	150	-	-						
			70	70	-	-						
			394	394								
	Fratel	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	184	184								
			70	70								
			607	576	302	302						
	Sarnadas	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	187	201	-	-						
			90	45								
			525	538								
	Castelo Branco	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	149	165								
			65	65								
			489	400	306	640	571					
	Alcains	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	236	236	236	-	-					
			40	70	70	-	-					
			177	177	655	590						
	Lardosa	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	150	150	-	-						
			70	70	-	-						
			527	446								
	Castelo Novo	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	150	150								
			70	70								
			287	189	189	605						
	Vale de Prazeres	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	150	150								
			70	70								
			632	632								
	Fundão	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	220	220								
			70	70								
			597	597								
	Tortosendo	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	112	112								
			70	70								
			470	468								
	Covilhã	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	220	220	322	220						
			70	70	70	-						
			488	288								
LINHA DO LESTE	Ponte de Sor	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	159	120								
			45	35								
			460	460								
	Torre das Vargens	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	128	153								
			25	40	40	40						
	Portalegre	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	112	112	112	112						
			35	35	35	35						
	Elvas	Linhas de Circulação Comprimentos Úteis (m) Extensão das Plataformas (m) Altura das Plataformas (cm)	100	100								
			45	45								

Linha	Localização	Linha de Circulação	I		II		III		IV		V											
			Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)	Comprimentos Úteis (m)	Extensão das Plataformas (m)		
Linha de Sintra	Lisboa-Póvoa	Linhas de Circulação	I		II		III		IV		V											
		Comprimentos Úteis (m)	85	193	193		194		196													
		Extensão das Plataformas (m)	134	158	193		194		208													
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90		90		90													
	Benfica	Linhas de Circulação	I		II		III		IV													
		Comprimentos Úteis (m)	222	215	225		236															
		Extensão das Plataformas (m)	221	220	220		220															
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90		90															
	Campolide	Linhas de Circulação	I		II		III		IV									VII	IIA	IIIA		
		Comprimentos Úteis (m)	206	152	231		220		324		316		53						220			
Linha de Sintra	Amadora	Linhas de Circulação	I		II		III		IV													
		Comprimentos Úteis (m)	215	227	210		240															
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220		220															
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90		90															
	Monte Abraão	Linhas de Circulação	I		II		III		IV													
		Comprimentos Úteis (m)	230	235	225		225															
		Extensão das Plataformas (m)	219	219	220		220															
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90		90															
	Aguaviva-Cacém	Linhas de Circulação	I		II		III		IV													
		Comprimentos Úteis (m)	321	300	270		247															
Linha de Cintura	Meroês	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	230	224	230																	
		Extensão das Plataformas (m)	221	221	221																	
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90																	
	Algueirão-Parque	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	365	1120	280		1005															
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-		-															
	Sintra	Linhas de Circulação	I		II		III		IV													
		Comprimentos Úteis (m)	208	194	178																	
		Extensão das Plataformas (m)	221	221	221																	
Linha de Cascais	Roma-Areeiro	Linhas de Circulação	I		II		III		IV													
		Comprimentos Úteis (m)	310	346	356		356															
		Extensão das Plataformas (m)	191	234	234		218															
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90		90															
	Entrecampos	Linhas de Circulação	I		II		III		IV													
		Comprimentos Úteis (m)	325	325	320		320															
		Extensão das Plataformas (m)	310	310	310		310															
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90		90															
	Entrecampos Poente	Linhas de Circulação	V		VI		VII		VIII		IX		X		XI		XII					
		Comprimentos Úteis (m)	322	322	304		305		305		305		324		324		324					
Linha de Cascais	Sete Rios	Linhas de Circulação	I-S		II-S		III-S		IV-S													
		Comprimentos Úteis (m)	249	322	403		553															
		Extensão das Plataformas (m)	239	260	260		239															
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90		90															
	Alcântara-Terra	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	216	264	291		-															
		Extensão das Plataformas (m)	100	210	210		-															
		Altura das Plataformas (cm)	40	90	90		-															
	Cais do Sodré	Linhas de Circulação	1		2		3		4		5		6									
		Comprimentos Úteis (m)	287	298	296		287		287		287		287									
Linha de Cascais	Alcântara-Mar	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	228	228	206																	
		Extensão das Plataformas (m)	217	110	110																	
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110																	
	Algés	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	261	239	233																	
		Extensão das Plataformas (m)	200	200	200																	
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110																	
	Caxias	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	254	265																		
Linha de Cascais	Oeiras	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	191	213	170																	
		Extensão das Plataformas (m)	142	142	142																	
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110																	
	Carcavelos	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	215	309	254																	
		Extensão das Plataformas (m)	201	200	-																	
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	-																	
	S. Pedro do Estoril	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	233	263	220																	
Linha de Cascais	Estoril	Linhas de Circulação	I		II		III															
		Comprimentos Úteis (m)	244	219																		
		Extensão das Plataformas (m)	200	200																		
		Altura das Plataformas (cm)	110	110																		
	Cascais	Linhas de Circulação	I		II		III		IV		V											
		Comprimentos Úteis (m)	87	104	124		124		124													
		Extensão das Plataformas (m)	106	119	142		142		142													
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110		110		110													

Linha de Vendas Novas	Muge	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	512	512								
Marinhais		Extensão das Plataformas (m)	70	41								
		Altura das Plataformas (cm)	80	60								
Desvio (Quil. 19,5)		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	707	707								
Agolada		Extensão das Plataformas (m)	70	50								
		Altura das Plataformas (cm)	30	50								
Coruche		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	497	454								
Quinta Grande		Extensão das Plataformas (m)	77	41								
		Altura das Plataformas (cm)	80	40								
Salgueirinha		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	688	688								
São Torcato		Extensão das Plataformas (m)	58	40								
		Altura das Plataformas (cm)	45	50								
Lavre		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	653	685								
Canha		Extensão das Plataformas (m)	45	40								
		Altura das Plataformas (cm)	35	30								
Vidigal		Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Úteis (m)	615	570								
Barreiro		Extensão das Plataformas (m)	49	-								
		Altura das Plataformas (cm)	45	-								
Lavrado		Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	312	302	312							
Moita		Extensão das Plataformas (m)	115	115	114							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90							
Pooeirão		Linhas de Circulação	I	II	III	IA	IIA	II+IIIB	IIIA	III+IIIB	IV	VA
		Comprimentos Úteis (m)	453	134	91	796	796	453	735	635	717	
Pegões		Extensão das Plataformas (m)	135	103	103							
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40							
Bombel		Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	595	503	503							
Vendas Novas		Extensão das Plataformas (m)	90	90	90							
		Altura das Plataformas (cm)	40	35	40							
Torre da Gadanhã		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	IA	IIA	IIIA	IB	PI	
		Comprimentos Úteis (m)	751	689	466							
Casa Branca		Extensão das Plataformas (m)	170	129	129							
		Altura das Plataformas (cm)	55	40	40							
Vila Nova da Baronia		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	IIIA	III+IIIA				
		Comprimentos Úteis (m)	531	531								
Cuba		Extensão das Plataformas (m)	161	42								
		Altura das Plataformas (cm)	35	30								
Beja		Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Úteis (m)	658	658								
Ourique		Extensão das Plataformas (m)	331	37								
		Altura das Plataformas (cm)	50	60								

Linha do Sul	Alvito A	Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	320	320	320	320					
Pragal		Extensão das Plataformas (m)	229	229	229	229					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90					
Corroios		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	389	323	323	460					
Fogueteiro		Extensão das Plataformas (m)	306	226	226	306					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90					
Coiça		Linhos de Circulação	I	II	III						
		Comprimentos Úteis (m)	340	310	335						
Penalva		Extensão das Plataformas (m)	232	232	232						
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90						
Pinhal Novo		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	504	390	301	328					
Palmela		Extensão das Plataformas (m)	300	343							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90							
Setúbal		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	422	248	248	390					
Setúbal-Mar		Extensão das Plataformas (m)	323	221	221	322					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90					
Praias-Sado		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	445	349	257	285					
Vale da Riosa		Extensão das Plataformas (m)	151	127							
		Altura das Plataformas (cm)	55	80							
Águas de Moura		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	575	575	730						
Pinheiro		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-						
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-						
Monte Novo-Palma		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	536	536							
Alcácer do Sal		Extensão das Plataformas (m)	62	50							
		Altura das Plataformas (cm)	40	40							
Vale do Guizo		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	491	491							
Somincor		Extensão das Plataformas (m)	78	78							
		Altura das Plataformas (cm)	45	40							
Grândola Norte		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	727	690	260	1110					
Grândola		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-					
Canal-Caveira		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	401	401							
Lousal		Extensão das Plataformas (m)	70	-							
		Altura das Plataformas (cm)	70	-							
Ermidas-Sado		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	668	603	605	605					
Funcheira		Extensão das Plataformas (m)	140	-	-	z12					
		Altura das Plataformas (cm)	35	-	-	70					
Amor. Odemira		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	609	609							
Luzianes		Extensão das Plataformas (m)	120	87							
		Altura das Plataformas (cm)	60	60							
Sta. Clara-Sabóia		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	491	472							
São Marcos		Extensão das Plataformas (m)	134	87							
		Altura das Plataformas (cm)	30	50							
Messines-Alte		Linhos de Circulação	I	II	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	552	552							
		Extensão das Plataformas (m)	148	248							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90							

LINHA DE ÉVORA	Monte das Flores	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	738	746								
		Extensão das Plataformas (m)	35	-								
		Altura das Plataformas (cm)	70	-								
	Évora	Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Utéis (m)	859	362	362							
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220							
		Altura das Plataformas (cm)	70	70	70							
	São Bartolomeu da Serra	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	620	620								
LINHA DE SINES	Raquete	Linhas de Circulação	I	II	III	IV						
		Comprimentos Utéis (m)	782	718	768	768						
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-						
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-						
	Porto de Sines	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	G2					
		Comprimentos Utéis (m)	641	593	612	659	52					
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-	-					
	Lagos	Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Utéis (m)	220	220	220							
LINHA DO ALGARVE	Meiaiah. Grande	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	218	218								
		Extensão das Plataformas (m)	174	111								
		Altura das Plataformas (cm)	50	75								
	Portimão	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	352	352								
		Extensão das Plataformas (m)	110	110								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5								
	Estômbar-Lagoa	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	140	140								
LINHA DO ALGARVE	Silves	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	203	203								
		Extensão das Plataformas (m)	110	110								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5								
	Alcantarilha	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	240	240								
		Extensão das Plataformas (m)	178	105								
		Altura das Plataformas (cm)	40	40								
	Tunes	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V					
		Comprimentos Utéis (m)	247	247	380	398	185					
LINHA DO ALGARVE	Albufeira-Ferreirinha	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	460	460								
		Extensão das Plataformas (m)	301	301								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90								
	Boliqueime	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	407	407								
		Extensão das Plataformas (m)	106	62								
		Altura das Plataformas (cm)	50	50								
	Loulé	Linhas de Circulação	I	II	III	IV						
		Comprimentos Utéis (m)	510	385	407	230						
LINHA DO ALGARVE	Parque das Cidades	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	401	401								
		Extensão das Plataformas (m)	151	151								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90								
	Faro	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII		
		Comprimentos Utéis (m)	388	268	228	333	285	285	135	135		
		Extensão das Plataformas (m)	328	194	327	288	288	288	-	-		
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	90	90	-	-		
	Olhão	Linhas de Circulação	I	II	III							
		Comprimentos Utéis (m)	195	134	140							
LINHA DO ALGARVE	Fuseta	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	134	134								
		Extensão das Plataformas (m)	110	110								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5								
	Tavira (*)	Linhas de Circulação	I	II								
		Comprimentos Utéis (m)	171	204								
		Extensão das Plataformas (m)	97	100								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5 (em 58m)	68,5								
		Altura das Plataformas (cm)	45 (em 29m)									
	Cacela	Linhas de Circulação	I	II								
V. R. Sto. António		Comprimentos Utéis (m)	205	205								
		Extensão das Plataformas (m)	110	110								
V. R. Sto. António		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5								
		Altura das Plataformas (cm)	68,5	68,5								

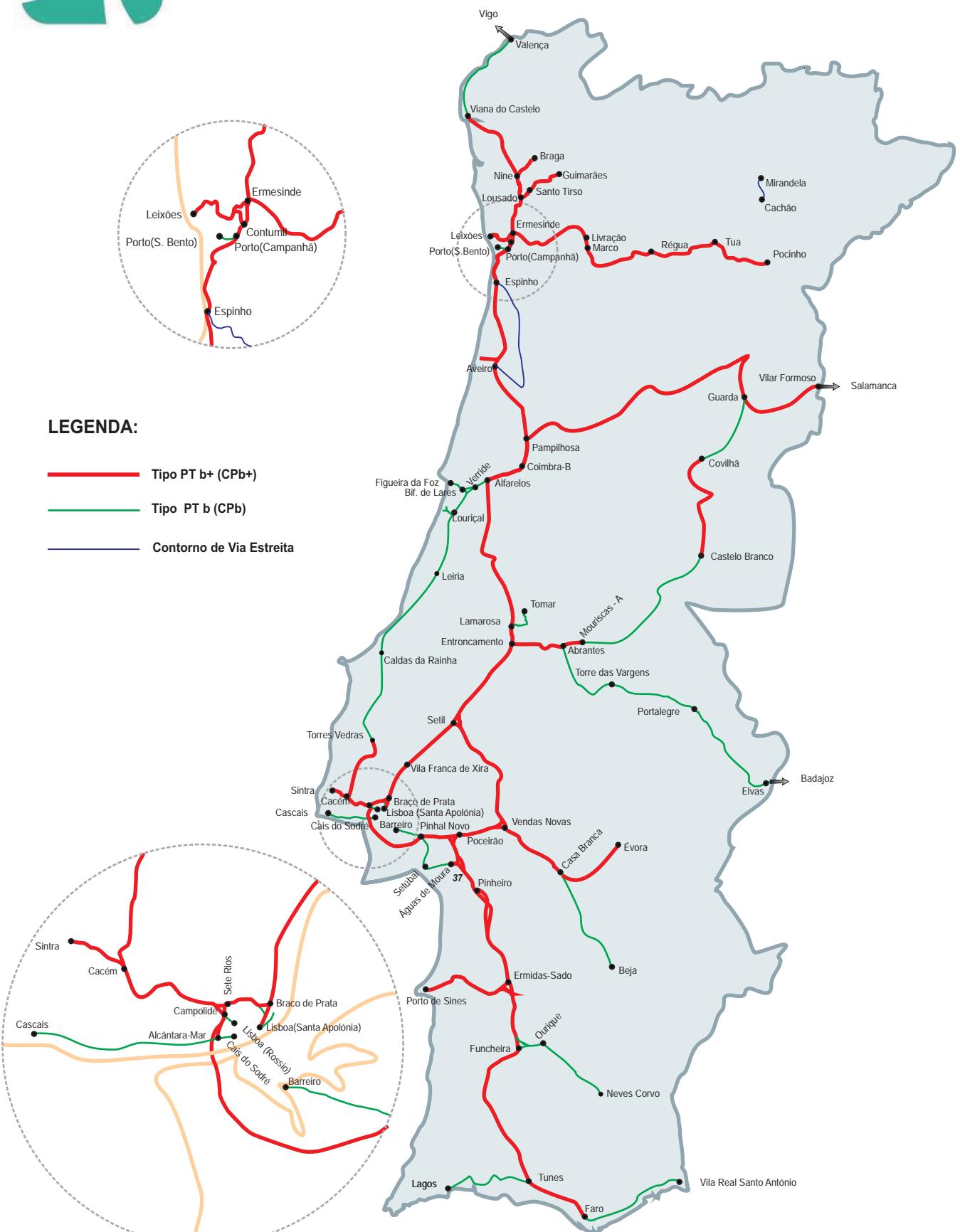
(\*) - Estação com plataformas de altura variável ao longo da sua extensão



## Contornos de Referência

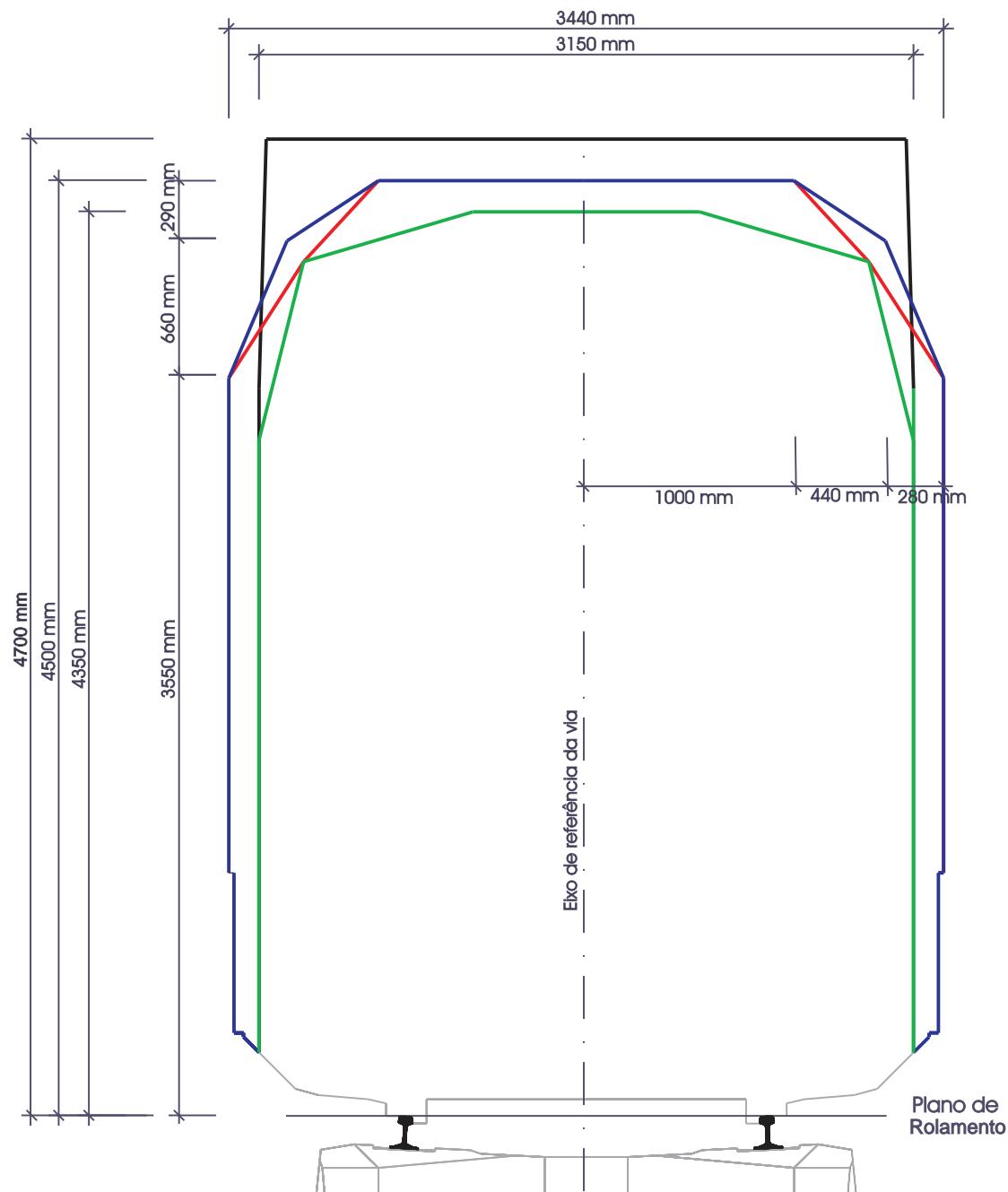
### LEGENDA:

- **Tipo PT b+ (CPb+)**
- **Tipo PT b (CPb)**
- **Contorno de Via Estreita**





## Contornos de Referência



### LEGENDA:

- |                                      |                       |                 |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| <span style="color: green;">—</span> | Gabarito GB           | } Ficha UIC 506 |
| <span style="color: black;">—</span> | Gabarito GC           |                 |
| <span style="color: red;">—</span>   | Gabarito PT b (CPb)   |                 |
| <span style="color: blue;">—</span>  | Gabarito PT b+ (CPb+) |                 |

# Cargas Máximas



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

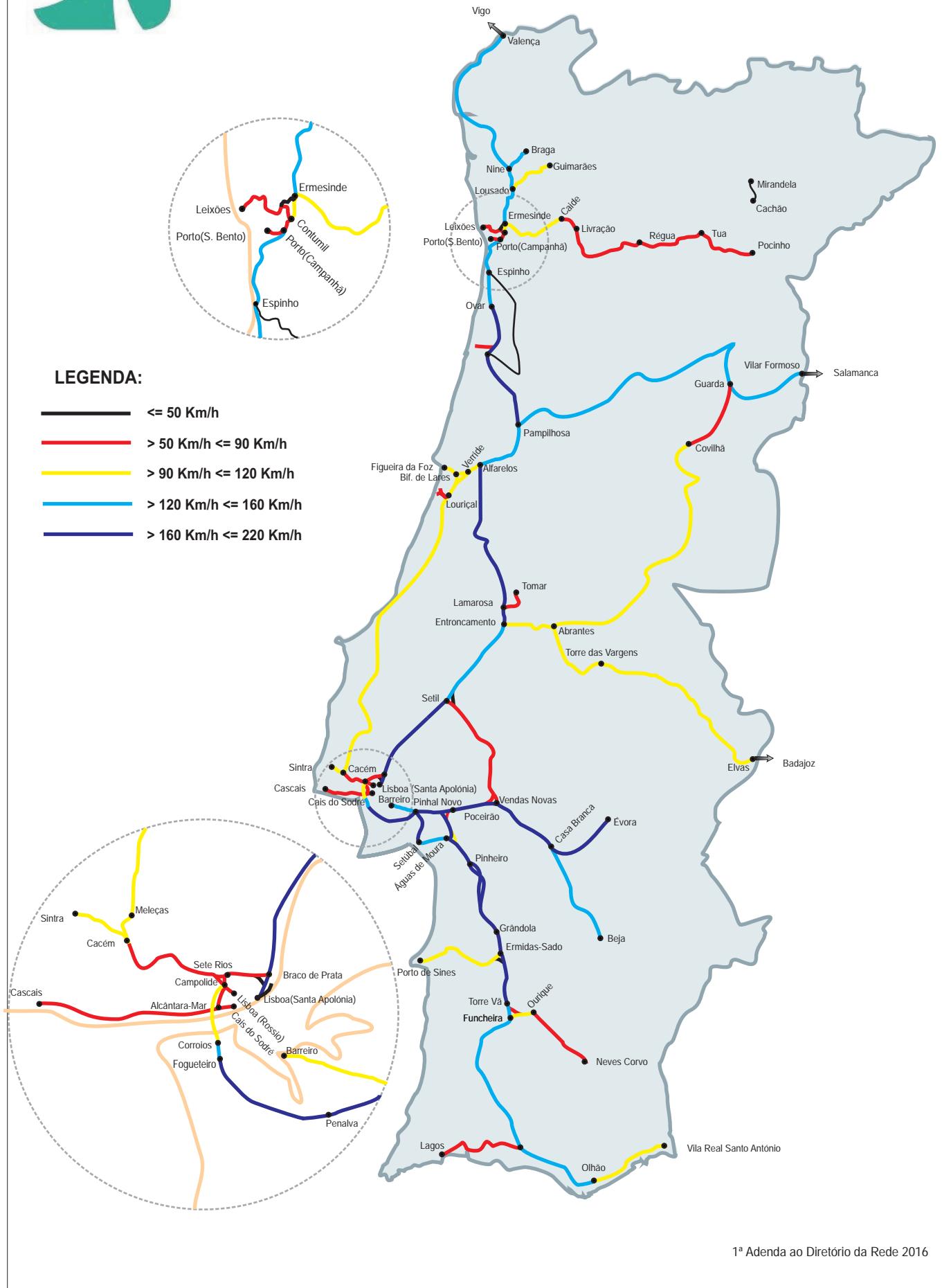
### LEGENDA:

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

\* Ponte 25 de Abril  
Consultar regulamentação  
específica



## Patamares de Velocidade mais Elevados



### **Anexo 3.3.2.4 B – Alterações à Tabela de Velocidades Máximas**

À data de entrada em vigor da 1<sup>a</sup> Adenda ao Diretório da Rede 2016, não se preveem alterações significativas à Tabela de Velocidades Máximas, que tenham implicação no processo de conceção de horários.

### 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:

- i. **Comprimento básico:** comprimento do comboio para o qual a infraestrutura dispõe de condições para a realização de ultrapassagens ou cruzamentos em qualquer estação do seu percurso que disponha de linhas secundárias;
- ii. **Comprimento máximo:** comprimento do comboio para o qual a infraestrutura dispõe de condições para a realização de ultrapassagens ou cruzamentos em estações do seu percurso, em número suficiente para a compatibilização do respetivo canal horário com o tráfego esperável.

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

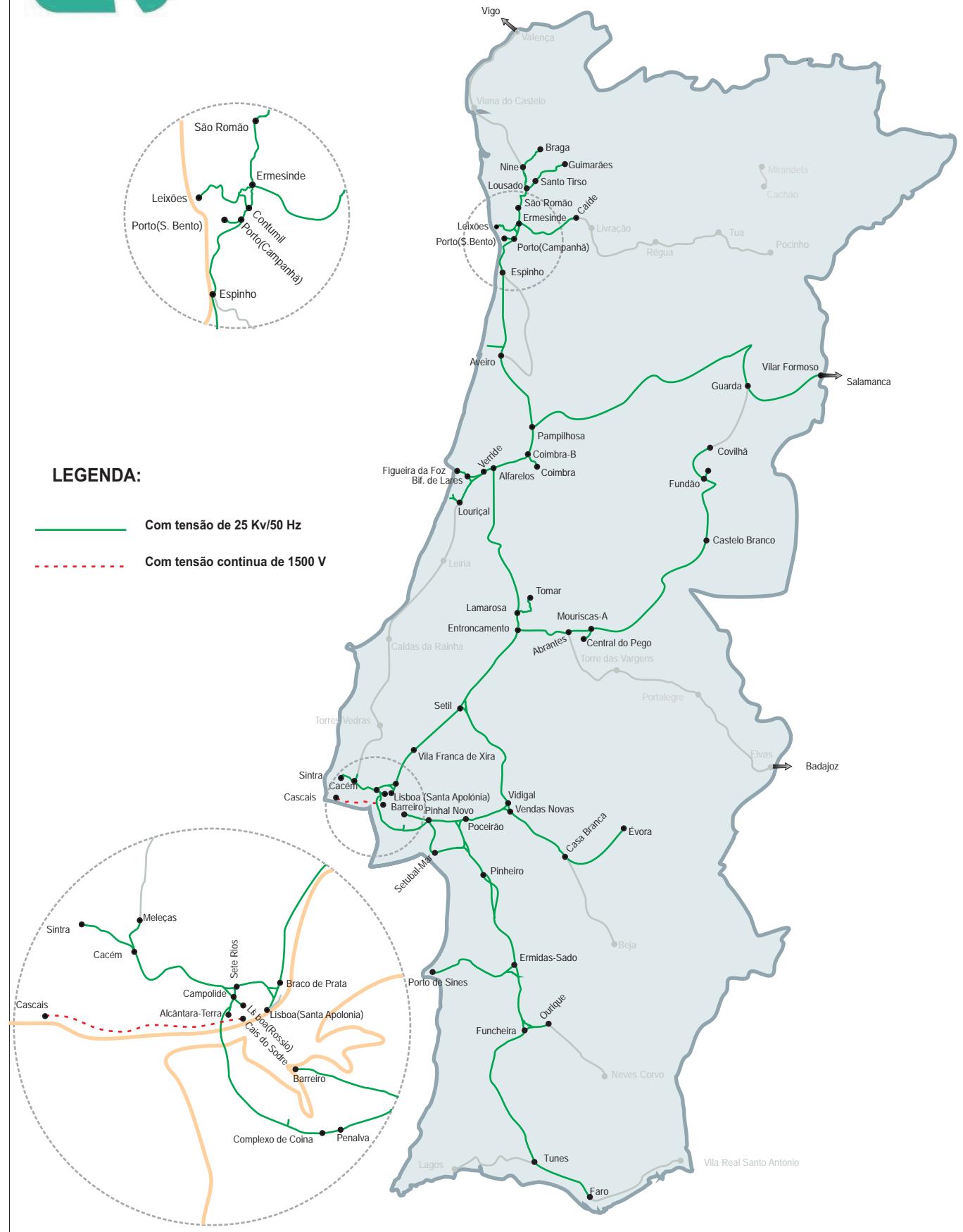
COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
Linha / Ramal	Troço	Comprimentos	
		Básico (m)	Máximo (m)
Linha do Minho	Porto Campanhã - Nine	210	520
	Nine - V. Castelo		405
	V. Castelo - Valença		300
Ramal de Braga	Nine - Tadim	415	520
Linha de Leixões	Contumil - Leixões	355	550
Linha do Douro	Ermesinde - Caíde	235	520
	Caíde - Pocinho		290
Linha do Norte	Lisboa Sta Apolónia - Entroncamento	340	550
	Entroncamento - Pombal		630
	Pombal - Pampilhosa		500
	Pampilhosa - Cacia		680
	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

COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
Linha / Ramal	Troço	Comprimentos	
		Básico (m)	Máximo (m)
Linha da Beira Baixa	Entroncamento - Abrantes	390	570
	Abrantes - Fundão		525
	Fundão - Covilhã		480
Linha do Leste	Abrantes - Elvas	355	385
Linha de Sintra	Campolide - Agualva-Cacém	230	330
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.



## Troços de Linha Electrificada

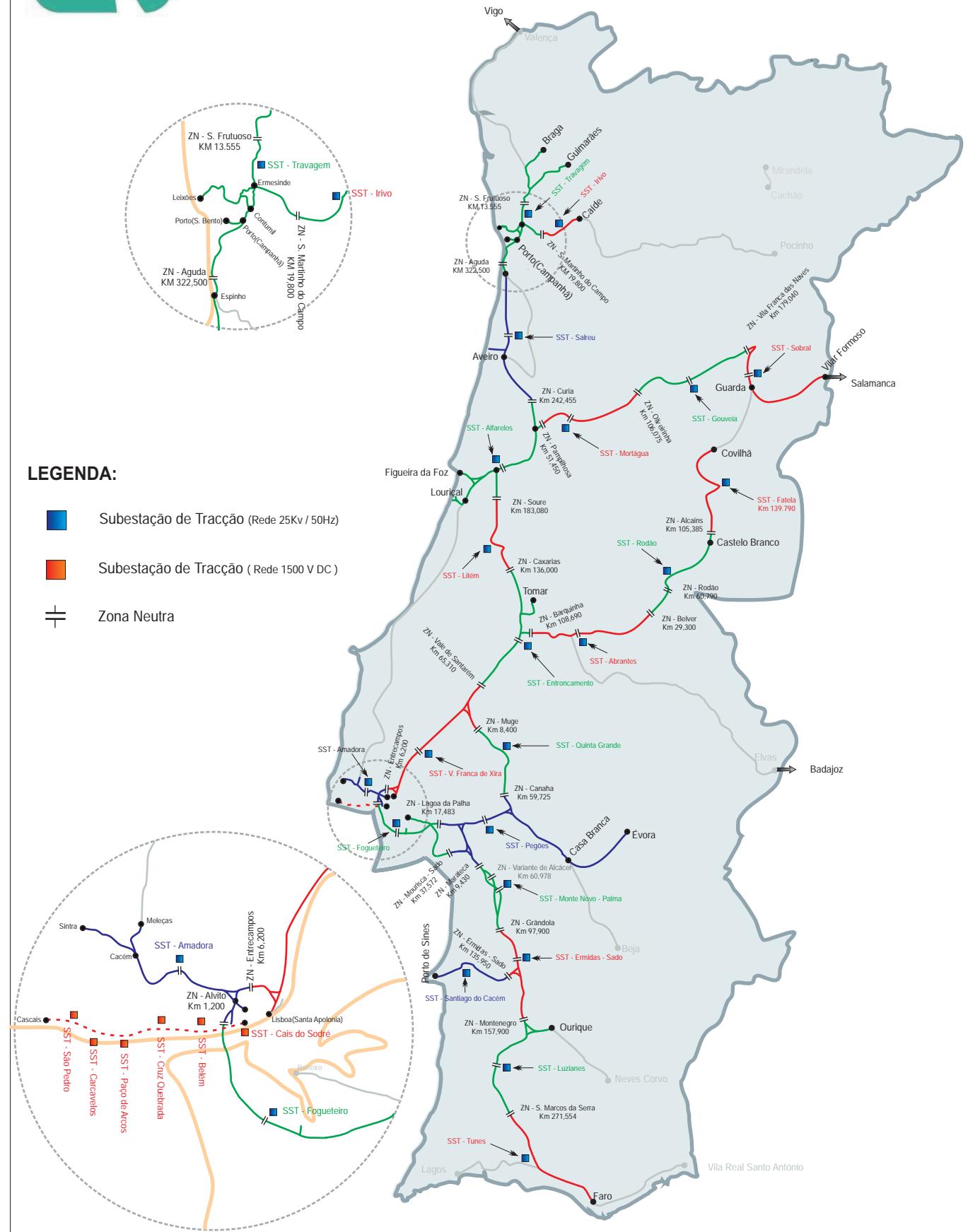


## 1<sup>a</sup> Adenda ao Diretório da Rede 2016

Nota: a)Troço Bombel - Casa Branca - Évora com limitação de potência disponível (exclusivo a comboios de passageiros).  
b) Ramal do Porto de Aveiro eletrificado até final de 2015.



# Subestações de Tracção



1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016

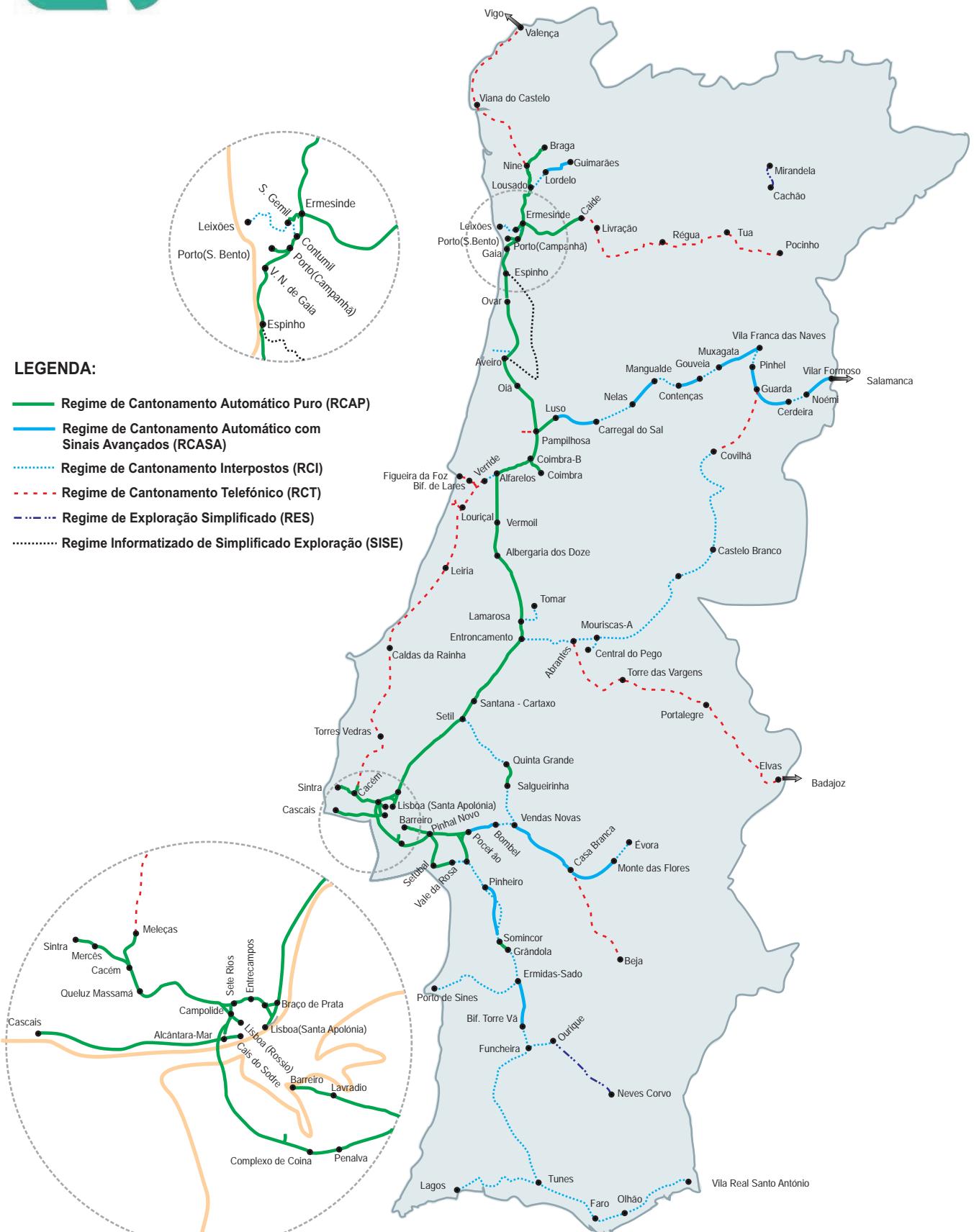
Nota: a) Troço Bombel - Casa Branca - Évora com limitação de potência disponível (exclusivo a comboios de passageiros).  
b) Ramal do Porto de Aveiro eletrificado até final de 2015.



# Regimes de Exploração

## LEGENDA:

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





## Comando e Controlo da Circulação

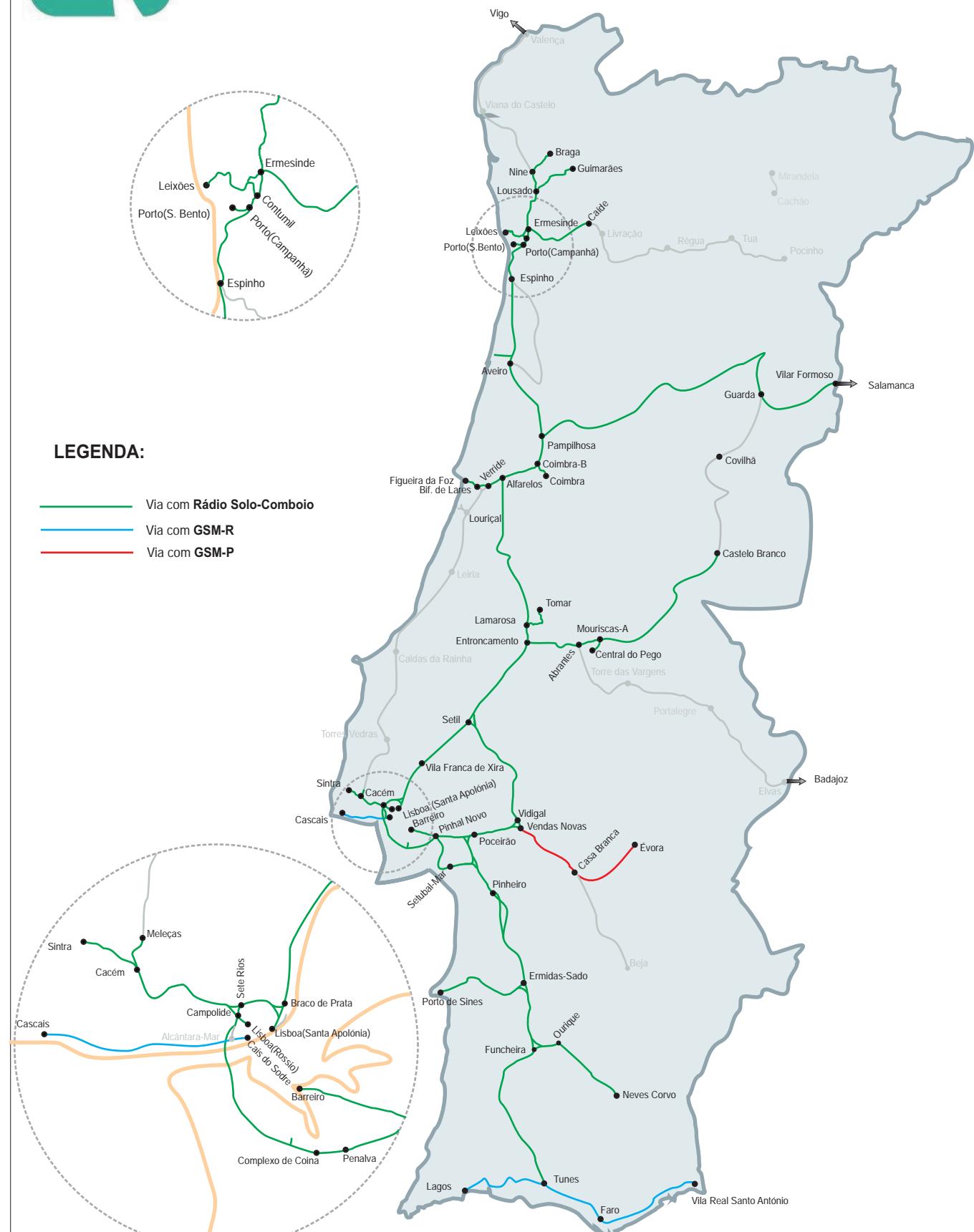




## Comunicações Solo Comboio

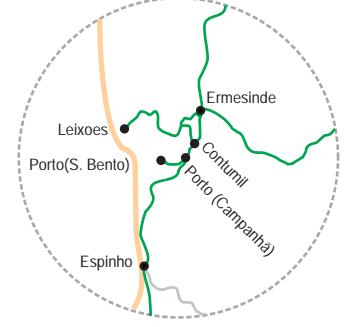
### LEGENDA:

- Via com **Rádio Solo-Comboio**
- Via com **GSM-R**
- Via com **GSM-P**





## Sistemas de Controlo de Velocidade

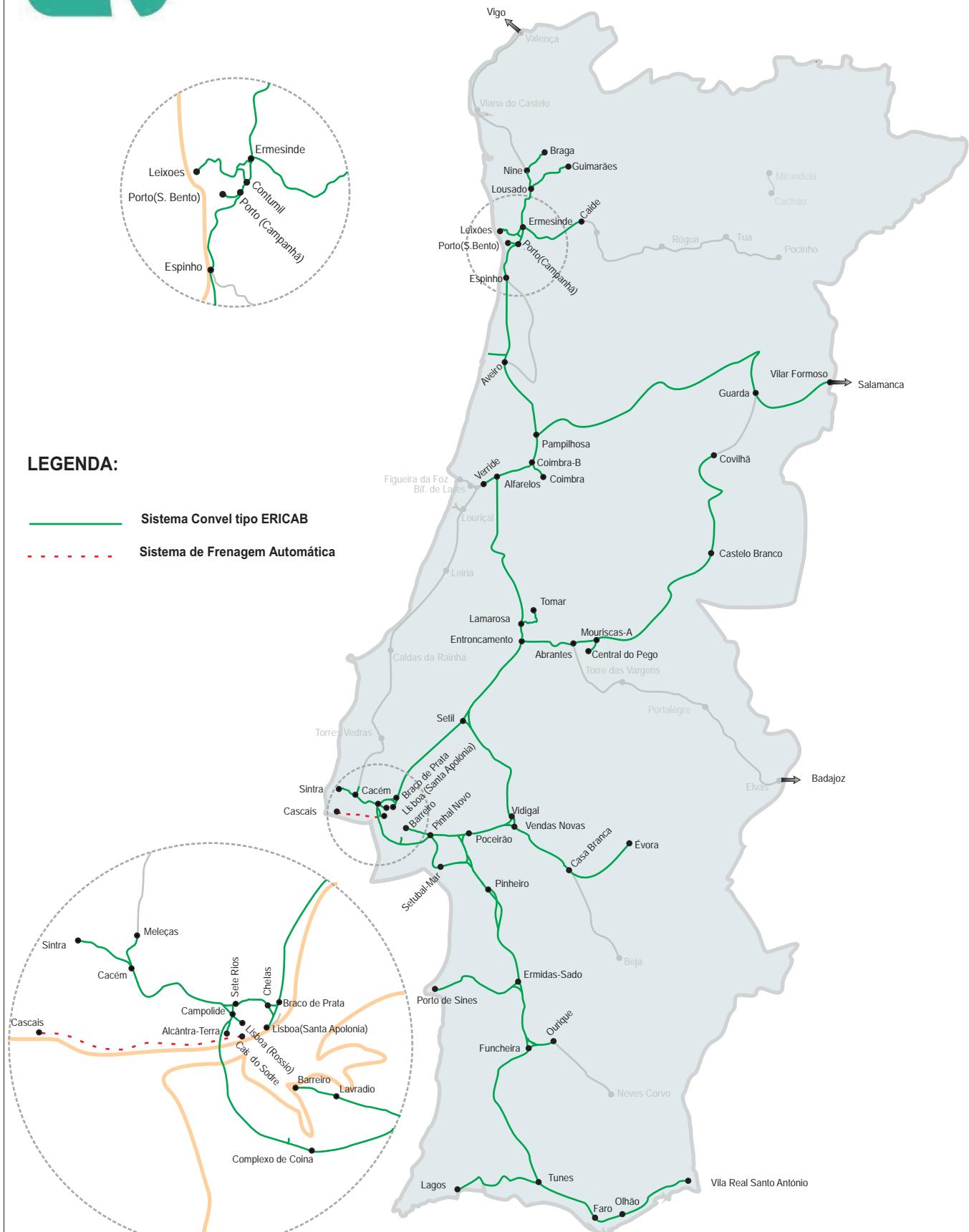


## LEGENDA:

Page 10

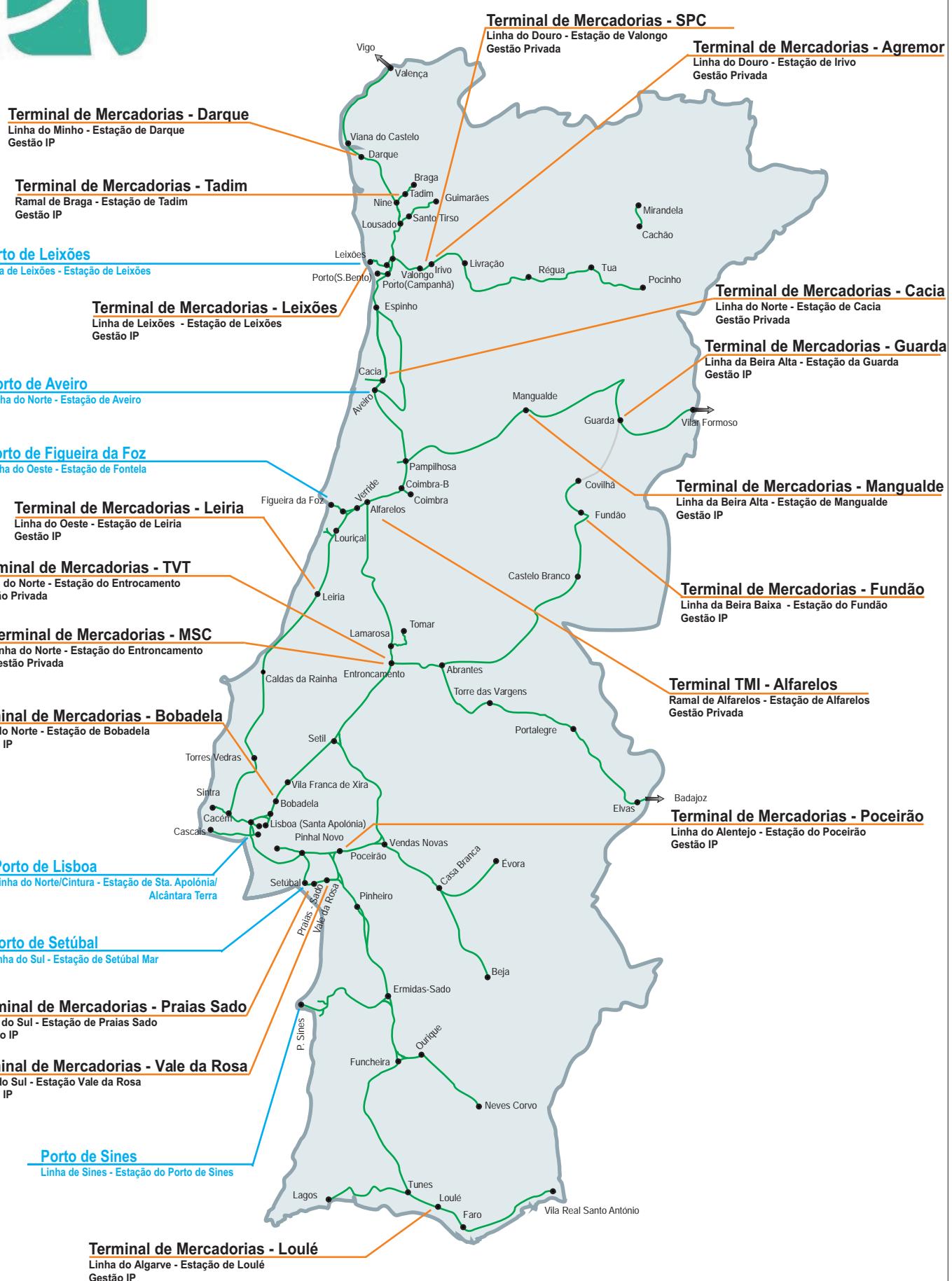
## Sistema Convel tipo ERICAB

Sistema de Frenagem Automática





## Portos e Terminais de Mercadorias



### **Anexo 3.7 – Desenvolvimento da Infraestrutura**

De acordo com o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI 3+) são previstos os investimentos na infraestrutura ferroviária indicados no quadro seguinte.

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
Modernização da Linha do Minho	<p>Visa reforçar a mobilidade de pessoas e bens nas regiões do Grande Porto e do Alto Minho de Portugal e destas com a região espanhola da Galiza.</p> <p>Esta intervenção compreende a modernização do troço Nine/Valença da Linha do Minho, com cerca de 92 km de extensão, incluindo a eletrificação, a instalação de sistemas de sinalização eletrónica, telecomunicações e controlo de velocidade e a supressão de passagens de nível, bem como intervenções nas estações de modo a permitir o cruzamento de comboios de mercadorias com 750 metros.</p> <p>O projeto compreende igualmente a quadruplicação do troço Contumil - Ermesinde, o aumento do comprimento útil para receção/expedição de comboios no Terminal Darque e as eletrificações dos Ramais Particulares SN Longos Maia e Secil na Trofa.</p>	<p>Obra do Troço Nine/Valença a concluir em 2019.</p> <p>Obra do Troço Contumil/Ermesinde a concluir em 2021.</p>
Modernização da Linha do Douro	<p>Compreende a eletrificação entre Caíde e Marco e a introdução de sinalização eletrónica, controlo de velocidade e telecomunicações até à Régua.</p> <p>Este projeto prevê a eletrificação da linha do Douro entre Régua e Pocinho numa extensão de cerca de 70 km, para permitindo a afetação de material de tração elétrica e a consequente integração da exploração deste troço no modelo de oferta da restante linha do Douro, permitindo otimizar a gestão do parque de material e dos recursos humanos.</p>	<p>Eletrificação do Troço Caíde/Marco a concluir em 2016.</p> <p>Estabilização de taludes troço Marco/Régua/ Ferrão a concluir no 4º trimestre de 2015.</p> <p>Restantes troços a concluir até 2021.</p>
Linha de Leixões	<p>O projeto compreende a renovação da infraestrutura existente no atual terminal de Leixões (linha do pórtico e linha de manobra), a construção de uma nova ligação ferroviária à prevista Plataforma logística portuária de Gatões/Guifões e ainda as intervenções para assegurar a formação de comboios com 750 metros de comprimento.</p>	Obra a concluir em 2019.
Linha do Vouga	<p>Este projeto visa melhorar os níveis de segurança da exploração ferroviária, elevando os níveis de fiabilidade e qualidade de serviço.</p> <p>O projeto compreende a requalificação da via e a automatização de Passagens de Nível.</p>	Obra a concluir em 2017.

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
Modernização da Linha do Norte	<p>O projeto de reabilitação da linha do Norte, espinha dorsal da Rede Ferroviária Nacional, integrado numa estratégia de desenvolvimento assente em princípios de aumento da eficiência, competitividade e sustentabilidade do sistema de transportes, dinamização do crescimento económico e aumento da coesão social e territorial, traduz-se numa intervenção fundamental para o desenvolvimento do sistema ferroviário.</p> <p>Este projeto de investimento comprehende a RIV do troço Alfarelos/Pampilhosa e Ovar/Gaia, a supressão de passagens de nível, a alteração do layout das estações de Souselas, Alfarelos e Alhandra e a instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações nos troços Santana-Cartaxo/Entroncamento e Ovar/Gaia. O projeto comprehende ainda a instalação de via tripla no troço Alverca/Castanheira do Ribatejo e a ligação à Plataforma Logística de Lisboa Norte.</p>	<p>Troço Alfarelos/Pampilhosa a concluir em 2017.</p> <p>Troço Ovar/Gaia a concluir em 2021.</p> <p>Troço Santana Cartaxo/ Entroncamento a concluir em 2018.</p> <p>Restantes intervenções a concluir em 2021.</p>
Corredor Aveiro/Vilar Formoso	<p>O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Serão desenvolvidas intervenções para: Assegurar a interoperabilidade ferroviária do Corredor ao nível nacional, ibérico e europeu – dotando-o de bi-bitola (1668 mm + 1435 mm); Eliminar constrangimentos ao nível da infraestrutura da linha da Beira Alta; Permitir a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. O projeto comprehende ainda a eletrificação do Ramal do Porto Aveiro, incluindo as linhas de triagem e o aumento do comprimento da linha de expedição / receção do Ramal Privado da Portucel Cacia.</p>	<p>Empreitada de eletrificação do Ramal de acesso ao Porto de Aveiro a concluir no 3º trimestre de 2015.</p> <p>Restantes obras a concluir em 2022.</p>
Modernização da Linha da Beira Baixa	<p>A conclusão do projeto de modernização da linha da Beira Baixa, permitirá o fecho de malha e a redundância de rede, contribuindo não só para descongestionar a linha do Norte e a linha da Beira Alta bem como permitir canais alternativos ao tráfego internacional de mercadorias a partir das regiões da Grande Lisboa e Sul de Portugal, aumentando significativamente a capacidade de ligação à fronteira de Vilar Formoso.</p> <p>O projeto comprehende a eletrificação e instalação de sinalização, controlo de velocidade e telecomunicações e a construção da concordância com a linha da Beira Alta.</p>	<p>Obra a concluir em 2018.</p>

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos	<p>O projeto permitirá melhorar de forma significativa a mobilidade de mercadorias e pessoas ao longo da região do Oeste reforçando a sua integração na rede ferroviária nacional e consequentemente a melhoria das ligações ao restante território nacional e a Espanha, aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às principais indústrias e à região da Grande Lisboa.</p> <p>O projeto compreende a eletrificação entre Meleças e o Louriçal, a instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações até à Figueira da Foz e a criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento na linha do Oeste e no ramal de Alfarelos de forma a assegurar a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. Compreende ainda a eletrificação dos Ramais Privados da Secil (Pataias e Martingança) e do Ramalhal - Valouro.</p>	Obra a concluir em 2022.
Linha de Cascais	<p>O projeto de modernização da linha de Cascais compreende a intervenção ao nível da infraestrutura - reformulação dos sistemas de catenária, sinalização e controlo de velocidade, telecomunicações e a reformulação de estações e plataformas – e a reformulação da frota de material circulante afeta a esta linha.</p>	Obra a concluir em 2021.
Corredor Sines/Setúbal/Lisboa-Caia	<p>Visa reforçar a ligação ferroviária ao porto de Sines, tendo em vista o aumento da sua atratividade, como porta de entrada na Europa, em especial na Península Ibérica, alargando o seu hinterland e articulando com outras ligações aos portos de Lisboa e Setúbal.</p> <p>O objetivo da realização desta ligação ferroviária internacional passa por disponibilizar uma solução de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, seja entre uma origem e um destino final ou integrado numa cadeia logística intermodal, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Será ainda potenciada a mobilidade de pessoas entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo e o reforço da conectividade externa do território.</p> <p>O projeto compreende a construção de novos troços, nomeadamente a ligação de Sines a Grândola Norte e a ligação Évora/Caia, bem como a modernização de troços já existentes, num corredor que deverá assegurar condições de interoperabilidade ferroviária a nível nacional, ibérico e europeu.</p>	Obra a concluir em 2021.

Empreendimento	Descrição	Calendário previsto
Linha do Sul (Porto Setúbal + Praias do Sado)	<p>O projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao Porto de Setúbal e aos ramais existentes de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional.</p> <p>O projeto comprehende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto, a eletrificação do feixe de receção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a eletrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.</p>	Obra a concluir em 2018.
Modernização da Linha do Algarve	<p>A Linha do Algarve assume-se como um eixo estruturante para a mobilidade da principal região turística de Portugal e desta com o restante território nacional, ibérico e europeu. A sua modernização visa dinamizar a economia regional e nacional, dando resposta às crescentes necessidades de mobilidade de pessoas e bens geradas em toda esta região, designadamente num sector de atividade estratégico e gerador de receitas muito significativas para a economia portuguesa.</p> <p>O projeto comprehende a eletrificação dos troços ainda não eletrificados, a intervenção nos sistemas de regulação de tráfego e a construção da ligação ao aeroporto de Faro.</p>	Obra a concluir em 2019.

Os investimentos em cima referidos deverão permitir a seguinte evolução da Rede Ferroviária Nacional:

Rede Ferroviária Nacional	2013		2020/2022	
	Ext. (km)	(%)	Ext. (km)	(%)
Rede Ferroviária Nacional	2.429	100	2.582	100
Rede Eletrificada	1.629	67	2.370	92
Rede com sistema de sinalização eletrónica e elétrica	1.740	72	2.288	89
Rede com sistema de sinalização mecânica	689	28	294	11
Rede com sistema de controlo de velocidade (convel)	1.516	62	1.431	55
Rede com sistema ETCS emulado com sistema nacional (convel)	147	6	704	27
Rede com sistema ETCS	0	0	377	15
Rede com sistema de telecomunicações rádio solo-comboio	1.506	62	1.506	58
Rede com sistema GSM-R	0	0	486	19

**Anexo 4.5.2 A - Principais intervenções programadas**

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Inicio	Fim														
	Porto S. Bento	Porto Campanhã	0,000	2,200	L. Minho – Campanhã – S. Bento - Substituição de travessas de madeira	Conservação	Manter a segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	1º T 2016	4º T 2016	30	180	2			
Minho	Contumil	Ermesinde	5,050	7,600	Linha do Minho – PK 5,050 a 7,600 – Reabilitação da VIA na VD	Substituição de travessas e carril na VD	Melhoria dos parâmetros geométricos de via com significativo incremento das condições de segurança de exploração. Melhorar o nível de serviço  Aumentar a segurança e fiabilidade da infraestrutura	Manutenção	1º T 2016	4º T 2016	30+80	180+1000	3	--	--	LV máximos cumulativos
Minho	Contumil	Ermesinde	5,050	7,600	Linha do Minho – PK 5,050 a 7,600 – Reabilitação da VIA na VA	Substituição de travessas e carril na VA	Melhoria dos parâmetros geométricos de via com significativo incremento das condições de segurança de exploração. Melhorar o nível de serviço  Aumentar a segurança e fiabilidade da infraestrutura	Manutenção	3º T 2016	4º T 2016	30+80	180+1000	3	--	--	

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Contumil	Ermesinde	7,300	7,350	Execução de uma PSP ao KM 7,324, para a supressão da PN (X) ao KM 7,559	Encerramento de PN	Melhoria das condições de segurança e operação	Desnívelamento	1º T 2016	3º T 2016	80 30	50 50	3 0,5	90 8	4h INT/CT VA ou VD; 3h30 INT/CGT (FDS);	Montagem de tabuleiro da PSP; remoção de PN existente
Minho	Ermesinde	Trofa	9,271	9,299	Empreitada p/ construção de contenção de balastro na Ponte do Leça	Conservação	Contenção de balastro	Conservação	1º T 2016	2º T 2016	30	30	3			
	Nine	Midões	45,721	45,821	Construção da PIR ao km 45,771	Encerramento de PN	Melhoria das condições de segurança e operação	Desnívelamento	1º T 2016	3º T 2016	80 30	100 100	3 0,5	10 2	4h INT; 5h00 INT (FDS)	Montagem e desmontagem da suspensão de via e remoção de estrado de PN a suprimir
	Darque	Viana do Castelo	79,700	80,300	Ponte do Lima - Reforço da ponte para as acções de frenagem	Reforço	Segurança	Reabilitação	3º T 2016	3º T 2017	30	440	7	12	6h30 ao FDS	
Guimarães	Vizela	Guimarães	54,150	55,300	LG - Substituição de travessas de madeira nas juntas do km 54,150 a Guimarães	Conservação	Manter a segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	1º T 2016	4º T 2016	30	300	1			
Douro	Caíde	Marco	46,000	59,954	Eletrificação do troço Caíde- Marco, que inclui a reabilitação dos túneis de Caíde e Gaviarra.	Eletrificação, rebaixamento de via e reabilitação estrutural	Melhoria das condições de segurança e operação	Modernização / Reabilitação	3º T 2015	4º T 2016	60 30 60 60 30 60	1000 1000 1000 450 450 450	1 6 1 1 2 1	365	6h (semana) / 7,5h (FDS)	Rebaixamento da plataforma de via no interior dos tuneis e incluindo rampas de transição.
	Caíde	Vila Meã	46,300	51,100	LD - Reabilitação da superestrutura de via entre Caíde e Vila Meã	Conservação	Manter a segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	1º T 2016	4º T 2016	30+80	180+1000	3			

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Douro	Vila Meã	Livração	51,100	55,584	LD - Reabilitação da superestrutura de via entre Vila Meã e Livração	Conservação	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	3º T 2016	4º T 2016	30+80	180+1000	3			
	Covelinhas	Vargelas	119,300	150,600	Estabilização de taludes de entre os km 119,300 e 150,600 (Lote 4 Taludes Douro)	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança	Reabilitação	1º T 2016	3º T 2017	30	2 x 200	18	250	6h	Taludes a intervençinar: •128,970-129,185 (LE) •136,210-136,360 (LE) •136,650-136,890 (LE) •140,800-140,870 (LE) 141,800-142,220 (LE) •143,800-143,890 (LE) •145,332-145,628 (LE)
	Pinhão	Tua	127,054	139,041	LD - Reabilitação da superestrutura de via entre Pinhão e Tua	Conservação	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	1º T 2016	4º T 2016	30+80	180+1000	3			
	Pinhão	Tua	127,600	129,700	CMP.VIA.OE.14.018 : LD - PK 127,600 ao 129,700 - Substituição de travessas de madeira por betão	Conservação	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	1º T 2016	4º T 2016	30	250	4			A localização da LV varia em função da frente de trabalhos
	Tua	Pocinho	140,200	150,200	LD - Reabilitação da superestrutura de via entre Tua e 150,200	Conservação	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	2º T 2016	3º T 2016	30+80	180+1000	3			
	Tua	Vargelas	149,800	150,247	Reabilitação da Ponte da Ferradosa	Reabilitação	Segurança	Reabilitação	2º T 2016	1º T 2017	10	400	5			Interdições em período azul

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK	PK Fim					Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Inicio	Fim														
Douro	Tua	Pocinho	150,200	160,200	LD - Reabilitação da superestrutura de via entre 150,200 e 160,200	Conservação	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	2º T 2016	1º T 2017	30+80	180+1000	3			
	Tua	Vargelas	151,050	151,429	Reabilitação da Ponte da Ferradosa	Reabilitação	Segurança	Reabilitação	2º T 2016	1º T 2017	30	450	9			Interdições em período azul
	Vargelas	Pocinho	155,865	169,830	Estabilização de 15 taludes de escavação entre os km 155,865 e 169,830 (Lote 5 Taludes Douro)	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança	Reabilitação	4º T 2016	3º T 2018	30	2 x 200	22	300	6h	---
Norte	Lisboa Santa Apolónia	Santarém	1,595	68,031	Empreitada de Pinturas Anticorrosivas das pontes metálicas - Lote 3	Conservação	Conservação	Conservação	2º T 2016	4º T 2016	60 + 60	200 + 200	7			
	Alverca	Alhandra	22,700	25,600	Linha do Norte - Substituição de carril 54 E1 no troço Alverca-Castanheira (Fase 3)	MPC LP	Aumentar os níveis de qualidade da infraestrutura e redução dos custos de manutenção	Reabilitação	1º T 2016	2º T 2016	80	300	2			
	Castanheira	Azambuja	37,380	41,160	Linha do Norte - Substituição de TM por TBB na VAO	MPC LP	Aumentar os níveis de qualidade da infraestrutura e redução dos custos de manutenção	Reabilitação	1º T 2016	1º T 2016				90	6	VAO

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR	
	Estação	Estação	PK	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia		
	Inicio	Fim														
Norte	Setil	Santana Cartaxo Resguardo	60,040	60,140	Viaduto de Acesso da EN3-3 ao Apeadeiro de Santana/Cartaxo (Protocolo CM Cartaxo / EP / REFER) para supressão da PN ao km 60,090	Encerramento de PN	Melhoria das condições de segurança e operação	Desnívelamento	3º T 2015	1º T 2016	80 30	100 25	3 0,5	90 8	4h INT/CT VA ou VD; 3,5 INT/CGT, FDS	---
	Santana Cartaxo Resguardo	Santarém	72,200	72,300	Estabilização de talude entre o km 72,200 e o km 72,300 e reposição de caminho de acesso aos muros instrumentados na Encosta das Quebradas	Intervenção geotécnica	Aumentar a segurança	Reabilitação	3º T 2016	4º T 2016	80	100	5	150	4h INT/CT VA ou VD; 3h30 INT/CGT, FDS	---
	Setil	Entroncamento	73,000	73,600	Intervenção nas palicadas das encostas da Porta do Sol	Intervenção geotécnica	Aumentar a segurança	Reabilitação	2º T 2016	4º T 2016	60	600	6	---	---	---
	Santarém	Vale de Figueira	81,000	84,000	Substituição de isoladores e transversais de pórticos na estação de Vale de Figueira	MPC LP	Garantir o bom funcionamento dos equipamentos de Energia de Tração	Manutenção	1º T 2016	2º T 2016				15	3	VA+VD simultâneo
	Entroncamento	Entroncamento	104,500	107,500	Alteração da compensação da catenária e substituição de AT - Est. Entronc. Execução	MPC LP	Garantir o bom funcionamento dos equipamentos de Energia de Tração	Manutenção	1º T 2016	2º T 2016				15+15	6h	VA+VD intercaladas

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Norte	Fungalvaz	Fátima	124,510	124,520	Estabilização de talude de escavação entre os Km 124,510-124,520 LD	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança <sup>a</sup>	Reabilitação	1º T 2016	4º T 2016	80	100	4	---	---	Não decorre em simultâneo com o talude entre os Km 147,100 e 147,400
	Chão de Maçãs - Fátima	Seiça-Ourém	130,100	130,200	Estabilização de taludes ao km 130,150	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	1º T 2016	4º T 2016	60	100	1	30	4	
	Chão de Maçãs - Fátima	Caxarias	133,065	133,430	Estabilização de Taludes do km 133,065 ao 133,430	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	60	200	2			
	Chão de Maçãs - Fátima	Caxarias	133,060	134,450	Estabilização de Taludes do km 133,060 ao 134,450	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	60	200	2			
	Chão de Maçãs - Fátima	Caxarias	135,810	136,050	Estabilização de Taludes do km 135,810 ao 136,050	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	60	200	2			
	Caxarias	Albergaria dos Doze	147,100	147,400	Estabilização do taludes de escavação entre o km 147,100 e o km 147,400, lado direito e esquerdo	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança <sup>a</sup>	Reabilitação	4º T 2016	2º T 2017	80	300	9	270	4h INT/CT VA ou VD; 3,5h INT/CGT, FDS	---
	Pombal	Soure	184,400	185,430	Estabilização de Talude do km 184,400 ao 185,430	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	2º T 2016	3ª T 2016	60	200	2			

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Norte	Soure	Alfarelos	187,282	187,306	Estabilização de Talude do km 187,282 ao 187,306	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	60	200	2			
	Alfarelos	Pampilhosa	194,550	230,630	Renovação Integral da Via (RIV) do subtroço 2,3 da Linha do Norte entre Alfarelos (PK 194,000) e Pampilhosa (PK 230,630) excluindo a Estação de Coimbra - B (216,800 - 218,000)	Reabilitação - Empreitada de Construção Civil, Via e Catenária	Aumentar a fiabilidade da infraestrutura	Reabilitação	3º T 2015	3º T 2017	80 + 30	8000 + 50	25 + 2	750	7h via única 6,5h corte geral FDS	
	Alfarelos	Pampilhosa	201,850	230,830	Troço Alfarelos Pampilhosa. Estabilização de taludes entre Km 195+060 e 230,800 (Execução)	Reabilitação - Empreitada de construção	Aumentar a segurança	Reabilitação	2º T 2016	2º T 2017	80	8000	25	750	7h via única 6,5h corte geral FDS	
	Coimbra B	Souselas	223,489	223,489	Execução de PSR ao km 223,439 (Torre de Vilela)	Encerramento de PN	Melhoria das Condições de Segurança e Operação	Desnívelamento	1º T 2016	4º T 2016	80	100	4	20	5h INT/CT VA ou VD 4h INT/CGT FDS	
	Ovar	Espinho	315,430	315,530	Execução de uma PIR ao Km 315+480, para supressão da PN ao KM 315+616	Encerramento de PN	Aumentar a segurança	Modernização	1º T 2016	3º T 2016	30	100	2	60	4h	Obra a betonar in situ; Montagem e desmontagem da suspensão de via e remoção de estrado de PN a suprimir

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Norte	Esmoriz	Granja	315,720	315,820	PSP ao Km 315,770, para supressão da PN ao KM 315,616	Encerramento de PN	Melhoria condições segurança operação das de e	Desnívelamento	3º T 2016	4º T 2016	80 30	100 100	3 0,5	10	4h INT/CT VA ou VD; 3,5h INT/CGT, FDS	---
	Granja	Valadares	324,510	324,610	Passagem Inferior rodoviária ao km 324+560 Moutadas	Trabalhos de C. civil / Obra de arte	Restabelecimento de acessibilidades	Desnívelamento	2º T 2016	1º T 2018	80 30	100 100	3 0,5	10	4h	---
	Granja	Valadares	325,252	325,419	PSP de Francelos ao KM 325+405	Encerramento de PN atravessamento entre cais	Melhoria Condições Segurança Operação das de e	Desnívelamento	2º T 2016	4º T 2016	80 30	150 25	3 0,5	90 8	4h INT/CT VA ou VD; 3,5h INT/CGT, FDS	---
	Granja	Gaia	327,450	331,750	LN - Reabilitação da superestrutura de via entre Valadares e Gaia Via D	Conservação	Manter a segurança fiabilidade da Infraestrutura	Conservação	2º T 2016	3º T 2016	30+80	180+1000	3			
	Madalena	Madalena	329,259	329,259	Execução de PSP ao Km 329+259 no apeadeiro de Madalena	Encerramento de atravessamento entre cais	Aumentar segurança a	Reabilitação	1º T 2016	2º T 2016	30	50	3	6	4h corte geral FDS	---
	General Torres	General Torres	333,337	333,337	Instalação de Novas Escadas e Elevadores para Melhoria de Acessibilidades na Estação de General Torres	Execução acessos desnívelados	Melhoria Condições Segurança Operação das de e	Modernização	1º T 2016	2º T 2016	80	50	3	75	4h INT/CT VA ou VD; 3,5h INT/CGT, FDS	---

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Inicio	Fim														
Beira Alta	Bifurcação do Luso	Mortágua	58,300	65,050	Fase 1A-2 – Renovação Integral de Via, na especialidade de Via, entre o Pk 58+300 (Bif. Luso) e Pk 65+050 (boca de saída do lado de Mortágua do túnel do Trezói), incluindo drenagem do Túnel do Trezói -	Reabilitação da Superestrutura de via	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Reabilitação	4º T 2015	2º T 2016	30	200	6	135	4h - Semana 17+8h - FDS	
	Bifurcação do Luso	Mortágua	65,050	72,990	Fase 1B – Renovação Integral de Via, na especialidade de Via, entre o Pk 65+050 e Pk 72+990	Reabilitação da Superestrutura de via	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Reabilitação	3º T 2016	4º T 2016	30	200	6	135	4h - Semana 17+8h - FDS	-
	Luso	Tresói	59,920	60,275	Estabilização de taludes entre os Km 59,920 e 82,950	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança	Reabilitação	3º T 2015	1º T 2016	60	350	6	180	4h	Talude 1, 2 e 3
	Bifurcação do Luso	Mortágua	64,498	65,040	Empreitada de Via e Drenagem no Túnel do Trezói	Reabilitação	Manutenção da fiabilidade estrutura	Reabilitação	3º T 2016	3º T 2017	30	550	12	365	4h + 2,5h	
	Mortágua	Santa Comba Dão	82,820	82,950	Estabilização de taludes entre os Km 59,920 e 82,950	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança	Reabilitação	3º T 2015	3º T 2016	60	150	6	180	4h	Talude 4 e 5
	Canas Felgueira	Vila Franca das Naves	111,900	173,154	RIV Urgeiriça/Baraçal	Reabilitação da Superestrutura de via	Manter segurança e fiabilidade da Infraestrutura	Reabilitação	4º T 2016	2º T 2018	30	200	15	450	4h - Semana 17+8h - FDS	
	Mangualde	Contenças	129,250	129,700	Estabilização talude de escavação entre os Kms 129,250 e 129,700 LD e LE	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança	Reabilitação	3º T 2016	2º T 2017	30	500	9	270	4h	

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK	PK Fim					Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Inicio	Fim														
Beira Alta	Mangualde	Contenças	130,729	130,957	Empreitada de reabilitação do túnel de Mourilhe	Reabilitação estrutural e do sistema de drenagem	Segurança	Reabilitação	3º T 2016	3º T 2018	30	240	24	730	4h + 2,5h	LV 30km/h entre a 1ª e 2ª interdição
	Muxagata	Celorico da Beira	162,900	163,200	Estabilização de Talude do km 162,900 ao 163,200	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	1º T 2016	3º T 2016	60	200	2			
Ramal de Alfarelos	Bifurcação de Verride	Verride	207,801	209,773	Migração de via clássica para via modernizada - Ramal de Alfarelos (2ª Fase)	Reabilitação da Superestrutura de via	Manter segurança a e da Infraestrutura	Reabilitação	3º T 2016	4º T 2016	30	800	1	15 4	4h 6h FDS	
Oeste	Malveira	Pero Negro	43,440	43,760	Estabilização do talude de escavação ao km 43,440 - 43,760 da L. Oeste	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança a	Reabilitação	1º T 2016	2º T 2016	30	500	4	5	8h	
	Bombarral	Amieira	87,500	202,420	Pintura Anticorrosiva de pontes metálicas na Linha do Oeste - Lote 2	Conservação	Conservação	Conservação	2º T 2016	4º T 2016	30	450 + 450	7			Pintura em 13 Pontes metálicas da Linha do Oeste e 2 frentes de trabalho em simultâneo.
	Bombarral	Caldas da Rainha	98,400	99,101	Estabilização de talude de escavação - Km 98,400 ao Km 99,101	Estabilização de talude de escavação	Aumentar fiabilidade da infraestrutura; Manter segurança a e da infraestrutura e exploração ferroviária	Reabilitação	1º T 2016	2º T 2016	30	120	1	15	8h	

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR	
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia		
Ramal de Tomar	Lamarosa	Santa Cita	0,000	1,635	Substituição de TM/TBB e passagem de BC a BLS – Fase 3 (PK 0,000 / 1,635)	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	30	700	3	90	4h		
Ramal de Tomar	Lamarosa	Santa Cita	2,556	4,000	Substituição de PM/TBB e Passagem de BC a BLS - Fase 2 PK 2,556 a 4,000	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	3º T 2016	4º T 2016	30	700	3	90	4h		
Ramal de Tomar	Lamarosa	Tomar	4,000	6,275	RT - Substituição de TM/TBB e passagem de BC a BLS – Fase 1	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	1º T 2016	4º T 2016	30	700	3	90	6	0s 700 metros será a extensão máxima permitida.	
Beira Baixa	Praia do Ribatejo	Santa Margarida	118,611	119,109	Empreitada de Reforço dos Pílares P4 e P5 da Ponte da Praia	Reabilitação	Segurança	Reabilitação	2º T 2016	4º T 2016	10	520	1	2	4	6h	Interdição p/ reposicionamento dos aparelhos de apoio
	Belver	Fratel	28,030	53,420	Reabilitação integral da Via: migração de travessas de madeira para travessas de betão bilobô - Fase 2 PK 28,030 a 53,420	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	2º T 2016	2º T 2016	40	2000	2	60	6h		
	Abrantes	Alferrarede	3,530	6,200	Reabilitação integral da Via: migração de travessas de madeira para travessas de betão bilobô - Fase 4 Pk 3,530 a 6,200	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	1º T 2016	4º T 2016	30	500	1,5				

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Belver	Belver	27,163	27,936	L. Beira Baixa - Pk 27,163 ao 27,936 - Migração de travessas de madeira por betão Bibloco e passagem de carril BC para BLs -Estação de Belver	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	1º T 2016	1º T 2016	50	800	1			
Beira Baixa	Belver	Barca da Amieira - Envendos	35,520	35,660	Estabilização de taludes entre os Km 35,520-51,688 e Km 57,680-69,600	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança a	Reabilitação	1º T 2016	3º T 2017	60	140	5	150	7h	Talude 1 e 2
	Barca da Amieira - Envendos	Fratel	43,350	43,710	Estabilização de taludes entre os Km 35,520-51,688 e Km 57,680-69,602	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança a	Reabilitação	1º T 2016	3º T 2017	60	840+200	12	350	7h	Talude 3, 4, 5 e 6
	Fratel	Ródão	57,680	58,095	Estabilização de taludes entre os Km 35,520-51,688 e Km 57,680-69,606	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança a	Reabilitação	1º T 2016	3º T 2017	60	415	12	360	7h	Talude 7 e 8
	Ródão	Sarnadas	65,080	65,170	Estabilização de taludes entre os Km 35,520-51,688 e Km 57,680-69,608	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança a	Reabilitação	1º T 2016	3º T 2017	60	140	8	240	7h	Talude 9, 10 e 11
Leste	Torre das Vargens	Portalegre	185,750	185,900	Estabilização do talude entre o km 185,750 a 185,900	Intervenção geotécnica	Estabilização do talude entre o km 185,750 a 185,900	Reabilitação	2º T 2016	2º T 2016	60	100	1	----	----	
	Torre das Vargens	Portalegre	191,500	199,000	L. Leste - Pk 191,500 ao 199,000 - Migração de travessas de madeira por betão	Reabilitação da Superestrutura de Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	30	500	2			

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR	
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim				Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia		
	Inicio	Fim														
Leste	Elvas	Elvas/Fronteira	265,200	275,611	Reabilitação de Via - Elvas/fronteira com Espanha	Reabilitação da Superestrutura de Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	1º T 2016	4º T 2017	30	1000	9	270	4h	Os 1000 metros será a extensão máxima permitida.
Cintura	Roma Areeiro	Braço de Prata	8,020	10,380	Linha de Cintura - Substituição de TM por TB e transformação de BC em BLs no troço TT Chelas - B. Prata	Investimento	Aumentar os níveis de qualidade da infraestrutura e redução dos custos de manutenção	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	60	300	4	120	5h (SEM) / 7h (FDS)	
Cascais	Algés	Caxias	9,700	11,970	Superestrutura de via - PK 9,700 a 11,970	Reabilitação da Superestrutura de Via	Melhoria da qualidade de Via com redução dos custos de manutenção	Reabilitação	2º T 2016	4º T 2016	60	300	6			
Vendas Novas	Setil	Coruche	13,000	26,000	INVESTIMENTO MANUTENÇÃO "Linha de Vendas Novas - Substituição de fixações RNP por NABLA e de carris defeituosos - Fase 2"	Substituição de fixações RNP por NABLA e de carris defeituosos	Recuperação da Superestrutura de Via	Manutenção	1º T 2016	2º T 2016	80	1500	3	90	4h	
Alentejo	Barreiro	Lavradio	0,000	2,400	INVESTIMENTO MANUTENÇÃO "Subst. Travessas de madeira por travessas de betão e de carris e constituição de barras longas soldadas entre Barreiro - A e Lavradio, nas vias A e D"	Subst. Travessas de madeira por travessas de betão e de carris e constituição de barras longas soldadas	Recuperação da Superestrutura de Via	Manutenção	1º T 2016	4º T 2016	30+80	180+500	2	40	4	

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Alentejo	Pinhal Novo	Poceirão	16,250	16,300	Construção de PSP para supressão da PN ao Km 16,300	Encerramento de PN	Aumentar segurança a	Desnívelamento	1º T 2016	3º T 2016	30	100	2	1	6h corte geral (FDS)	---
	Poceirão	Pegões	34,950	35,150	Execução de uma PSR Km 35+100 e PSP Km 34+989, para supressão da PN ao KM 37+047	Encerramento de PN	Aumentar segurança a	Desnívelamento	3º T 2016	3º T 2017	30	200	3	2	6h corte geral (FDS)	---
	Pegões	Bombel	44,800	45,100	Execução de uma PSR Km 45+026 e PSP Km 44+861, para supressão da PN ao KM 44+861	Encerramento de PN	Aumentar segurança a	Desnívelamento	3º T 2016	3º T 2017	30	300	3	2	6h corte geral (FDS)	---
Sul	Setúbal	Praias do Sado	29,15	29,250	Execução de uma PSP Km 29+210, para supressão da PN ao KM 29+199	Encerramento de PN	Aumentar segurança a	Desnívelamento	2º T 2016	4º T 2016	30	100	3	2	6h corte geral (FDS)	
	Alcácer do Sal	Alcácer do Sal	77,643	78,504	Sub Trav. de Madeira por Trav. de Betão e de Carris e Constituição de Barras Longas Soldados nas Linhas da Estações de Alcácer	Recuperação da Superestrutura de Via	Melhoria da qualidade de Via	Manutenção	1º T 2016	1º T 2016	30	900	3			LV na Linha I
	Vale do Guizo	Vale do Guizo	87,456	88,162	Sub Trav. de Madeira por Trav. de Betão e de Carris e Constituição de Barras Longas Soldados nas Linhas do Vale do Guizo	Recuperação da Superestrutura de Via	Melhoria da qualidade de Via	Manutenção	1º T 2016	1º T 2016	30	700	3			LV na Linha II

Linha	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
									Fim							
Sul	Ermidas - Sado	Torre Vã	139,993	149,760	Conservação de catenária	Manutenção	Manter fiabilidade da infraestrutura	Manutenção	3º T 2016	4º T 2016	-	-	-	30	4h corte geral	VA+VD
	Amoreiras- Odemira	Santa Clara- Sabóia	236,710	242,830	Empreitada de estabilização de taludes aos Km 236,710 e 242,830	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança a	Reabilitação	2º T 2016	4º T 2017	40	200	6 (2016) + 6 (2017)	---	---	Intervenção em 6 taludes (3 em cada ano), a zona com afrouxamento acompanhará a frente de trabalhos.
	Funcheira	Tunes	242,500	255,150	Substituir fixações	Substituir PRX por NABLA e regularizar BLSS	Aumentar fiabilidade da infraestrutura, melhorar nível do serviço, aumentar segurança	Reabilitação	4º T 2015	1º T 2016	30	250	3	90	4	Lim velocidade variando de ponto para ponto
	Santa Clara- Sabóia	São Marcos	262,800	263,200	Estabilização do talude de aterro entre o Km 262,800 e 263,200	Intervenção geotécnica	Aumentar segurança a	Reabilitação	1º T 2016	2º T 2018	30	400	10	---	---	Interdições a avaliar em função do projeto de execução que vier a ser desenvolvido
	Santa Clara- Sabóia	Tunes	271,995	301,600	Substituição de Fixações RNP por Nabla - Funcheira / Tunes (271,995 - 301,600)	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de via	Manutenção	1º T 2016	2º T 2016	60	700	2	60	4h	

LINHA	TROÇO		QUILOMETRO		DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO	NATUREZA DOS TRABALHOS	OBJETIVOS	TIPO DE TRABALHO	PREVISÃO		LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE			INTERDIÇÕES PREVISTAS		INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR
	Estação	Estação	PK Início	PK Fim					Inicio	Fim	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
Sul	São Marcos	Messines Alto	282,400	286,000	Empreitada de Regularização da ribeira km 282-286	Regularização da ribeira que cruza 5 (cinco) vezes a L. do Sul nos km em questão. Inclui trabalhos nas PH sob a linha.	Aumentar a segurança e evitar subidas anormais dos níveis freáticos no local	Reabilitação	2º T 2016	4º T 2017	60	200	7 (2016)+7 (2017)	---	---	O afrouxamento irá transitar entre 6 (seis) locais da empreitada (nas 5 PH e um entre duas onde os trabalhos decorrerão em zona D mas com risco de invasão da zona B/C). Afrouxamentos a aplicar um de cada vez.
Sines	São Bartolomeu da Serra	Porto de Sines	162,500	179,243	Subs Fixações RNP por NABLA, Subs Carris Defeituosos, Melhoria Sist Drenagem entre PK 162,500 e 179,245+Subs Trav Madeira por Betão-Linhas I-S. Bartolomeu e I, III e IV-Porto Sines	Reabilitação da Sup. Via	Melhoria da qualidade de Via	Reabilitação	1º T 2016	4º T 2016	60	700	5	60	4h	
Algarve	Portimão	Mexilhoeira Grande	336,600	337,720	Tratamento de taludes	Colocação de estruturas de proteção e estabilização de plataforma de via	Aumentar segurança e fiabilidade infraestrutura	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	30	400	3			
	Tavira	Cacela	371,700	371,900	Estabilização Taludes – de Pk 371,400	Intervenção geotécnica	Estabilização dos taludes confinantes com a via-férrea	Reabilitação	1º T 2016	4º T 2016	30	300	2			

## Anexo 4.5.2 B – Margens Suplementares

<b>MARGENS SUPLEMENTARES</b>				
<b>A margem suplementar é atribuída a todos os comboios que percorram o troço em obra ou parte deste</b>				
<b>Linha/ Ramal</b>	<b>Troço</b>	<b>Tipo de Trabalho</b>	<b>Comboios Descendentes (min)</b>	<b>Comboios Ascendentes (min)</b>
Linha do Minho	Contumil Ermesinde	Construção de passagens desniveladas	1	1
Linha do Douro	Caíde Marco	Eletrificação e reabilitação de túneis	2	2
	Régua Pocinho	Intervenção em taludes e pontes	3	3
	Setil Entroncamento	Intervenção em taludes	2	2
Linha do Norte	Alfarelos Pampilhosa	Renovação Integral da Via e intervenções em taludes	3	3
	Válega Gaia	Reabilitação da superestrutura de via	1	1
Linha da Beira Baixa	P. Ribatejo S. Margarida	Intervenção em ponte	2	2
	Belver Sarnadas	Intervenção em taludes	2	2
Linha do Sul	Amoreiras-Odemira Santa Clara-Sabóia	Intervenção em taludes	1	1
	São Marcos Messines Alte	Regularização da ribeira	1	1

Na elaboração dos canais horários, para o período de vigência do Diretório de Rede 2016, na Linha da Beira Alta, serão considerados os tempos suplementares resultantes das restrições de velocidade apresentadas na tabela seguinte

<b>ASCENDENTE</b>			<b>DESCENDENTE</b>		
pk de início (km)	pk de fim (km)	Veloc. Máxima (km/h)	pk de início (km)	pk de fim (km)	Veloc. máxima (km/h)
58.300	58.950	100	173.800	163.950	90
58.950	59.300	60	163.950	163.500	30
59.300	59.630	10	163.500	154.000	90
59.630	62.600	60	154.000	153.900	60
62.600	63.380	10	153.900	151.880	90
63.380	65.050	30	151.880	143.320	90
65.050	66.650	100	143.320	129.620	90
:	:	:	129.620	128.750	30
81.100	85.900	90	128.750	128.520	80
85.900	86.000	60	128.520	118.570	90
86.000	94.850	90	118.570	117.550	60
:	:	:	117.550	117.500	90
114.650	117.500	90	117.500	114.650	60
117.500	117.550	60	114.650	94.850	90
117.550	118.570	90	94.850	86.000	60
:	:	:	86.000	85.900	90
128.520	128.750	80	85.900	81.100	60
128.750	129.620	30	81.100	66.650	90
129.620	143.320	90	66.650	65.050	100
:	:	:	65.050	63.380	30
151.880	153.900	90	63.380	62.600	10
153.900	154.000	60	62.600	59.630	60
154.000	163.500	90	59.630	59.300	10
163.500	163.950	30	59.300	58.950	60
163.950	173.800	90	58.950	58.300	100

**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: \_\_\_\_\_

Tipo de velocidade: \_\_\_\_\_

Tonelagem rebocada: \_\_\_\_\_

Regime de frequência: \_\_\_\_\_

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

**Anexo 5.5.1 – Fornecimento de informações de natureza comercial**

Comando Oper.	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora			Teleindicação							
			Local	Remota	Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação	Obs.		
			Viva Voz	Viva Voz		Manual	Autom.	Automática					
			Microfone Local	Seletivo sonorizado		Temporizada	Seguimento	Temporizada					
CON	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 guarnecidada		
		Barroselas	X		Gab.Circ.						Quando guarnecidada		
		Viâna do Castelo	X		Gab.Circ.						Quando guarnecidada		
		Caminha	X		Gab.Circ						Quando guarnecidada		
		Valença	X		Gab.Circ.								
	Ramal de Braga	Couto Cambeses		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Arentim		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Ruilhe		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Tadim		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Aveleda		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Mazagão		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Ferreiros		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Braga		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
	Linha do Douro	Cabreira		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Suzão		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Valongo		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		São Martinho do Campo		X	CCO Porto			X		CCO Porto			

Comando Oper.	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora			Teleindicação							
			Local	Remota	Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação	Obs.		
			Viva Voz	Viva Voz		Manual	Autom.	Automática					
			Microfone Local	Seletivo sonorizado		Temporizada	Seguimento	Temporizada					
CON	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			
		Livraria	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
		Marco de Canaveses	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
		Mosteirô	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
		Ermida	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
		Régua	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
		Pinhão	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
		Tua	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
		Pocinho	X		Gab.Circ						Quando guarneida		
COL	Linha do Norte	Lisboa Santa Apolónia		X	CCO Lisboa				X	CCO Lisboa			
		Braço de Prata		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Lisboa Oriente		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Moscaide		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			
		Reguengo - Vale da Pedra Pontevel		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			

Comando Oper.	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora			Teleindicação							
			Local	Remota	Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação	Obs.		
			Viva Voz	Viva Voz		Manual	Autom.	Automática					
			Microfone Local	Seletivo sonorizado		Temporizada	Seguimento	Temporizada					
COL	Linha do Norte	Setil		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		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			
		Pelaria		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			
CON		Adémia		X	CCO Lisboa								
		Vilela - Fornos		X	CCO Lisboa								
		Souselas		X	CCO Lisboa								
		Pampilhosa	X		Cab.Sinali								
		Mealhada		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Aguim		X	CCO Porto								
		Curia		X	CCO Porto								
		Mogafões		X	CCO Porto								
		Paraimo		X	CCO Porto								
		Oliveira do Bairro		X	CCO Porto								

Comando Oper.	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora			Teleindicação							
			Local	Remota	Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação	Obs.		
			Viva Voz	Viva Voz		Manual	Autom.	Automática					
			Microfone Local	Seletivo sonorizado		Temporizada	Seguimento	Temporizada					
CON	Linha do Norte	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 guarnecid		
		Espinho							X	CCO Porto			
		Granja	X		Gab.Circ						Quando guarnecid		
		Gaia	X		Cab.Sinal								
	General Torres			X	CCO Porto			X		CCO Porto			
COL	Linha de Guimarães	Santo Tirso		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Canícos		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			
		Pereirinhos		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Vizela		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Nespereira		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Covas		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
		Guimarães		X	CCO Porto			X		CCO Porto			
	L. Vouga	Aveiro - Vouga		X	CCO Porto								
	Linha da Beira Alta	Luso - Buçaco		X	CCO Lisboa								
		Mortágua		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		St.º 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			
		Contenças		X	CCO Lisboa								
		Gouveia		X	CCO Lisboa								
		Fornos de Algodores		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Celorico da Beira		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			

Comando Oper.	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora			Teleindicação							
			Local	Remota	Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação	Obs.		
			Viva Voz	Viva Voz		Manual	Autom.	Automática					
			Microfone Local	Seletivo sonorizado		Temporizada	Seguimento	Temporizada					
COL	Linha da Beira Alta	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								
		R.Lousã	Coimbra	X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		R. Alfarelos	Verride	X	Gab.Circ								
		Mira Sintra - Melcetas		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Maia	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Malveira	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Dois Portos	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Torres Vedras	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
	Linha do Oeste	Bombarral	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Caldas da Rainha	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Pataias	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Leiria	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Bifurcação de Lares	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Figueira da Foz	X		Gab.Circ					Quando guarnecidada			
		Soudos - Vila Nova		X	CCO Lisboa								
		Carrascal-Delongo		X	CCO Lisboa								
		Curvaceiras		X	CCO Lisboa								
		St.ª Cita		X	CCO Lisboa								
	Ramal de Tomar	Carvalhos de Figueiredo		X	CCO Lisboa								
		Tomar		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Barquinha		X	CCO Lisboa								
		Almourol		X	CCO Lisboa								
		Praia do Ribatejo		X	CCO Lisboa								
	Linha da Beira Baixa	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			
		Fundão		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Covilhã		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			

Comando Oper.	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora			Teleindicação							
			Local	Remota	Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação	Obs.		
			Viva Voz	Viva Voz		Manual	Autom.	Automática					
			Microfone Local	Seletivo sonorizado		Temporizada	Seguimento	Temporizada					
COL	Linha de Sintra	Lisboa Rossio		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Campolide		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Benfica		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Santa Cruz/Damai a		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			
	Linha de Cíntura	Alcântara-Terra		X	CCO Lisboa				X	CCO Lisboa			
		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			
	Linha de Cascais	Roma - Areeiro		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Braço de Prata (Norte)		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Cais do Sodré		X	Gab.Circu I. *		X			Gab.Circul. *	*Tmb CCO Lx.		
COL	Linha do Sul	Oeiras	X		Gab.Circulação								
		Cascais		X	Gab.Circu I. *		X			Gab.Circul. *	* Tmb CCO Lx.		
COS		Campolide A (Cíntura)		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Pragal		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Corroios		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Foros de Amora		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Fogueteiro		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Coina		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Penalva		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Pinhal Novo		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Venda do Alcaide		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Palmela		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Setúbal		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Praça do Quebedo		X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa			
		Grândola		X	CCO Setúbal								

Comando Oper.	Linha / Ramal	Estação / Apeadeiro	Informação ao Público										
			Informação Sonora			Teleindicação							
			Local	Remota	Local de Operação	Local		Remota		Local de Operação	Obs.		
			Viva Voz	Viva Voz		Manual	Autom.	Automática					
			Microfone Local	Seletivo sonorizado		Temporizada	Seguimento	Temporizada					
COS	Linha do Sul	Ermidas Sado		X	CCO Setúbal								
		Funcheira		X	CCO Setúbal								
	Linha do Alentejo	Amoreiras - Odemira		X	CCO Setúbal								
		Luzianes		X	CCO Setúbal								
		St.º Clara - Sabóia		X	CCO Setúbal								
		S. Marcos		X	CCO Setúbal								
		Messines - Alte		X	CCO Setúbal								
		Barreiro			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa		
		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							
	L. Évora	Casa Branca	X			Gab.Circu I. *					* Tmb CCO Set..		
		Beja	X			Gab.Circulação							
		Évora		X		CCO Setúbal							
		Lagos		X		CCO Set. (Faro)							
		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)							
		Olhão		X		CCO Set. (Faro)							
		Tavira		X		CCO Set. (Faro)							
		Vila Real de St.º António		X		CCO Set. (Faro)							

**Anexo 5.5.2 – Disponibilização de instalações operacionais em estações**

Linha	Estação	Tipologia	Espaço Disponível	
			Sala de Apoio	Bilheteira
Alentejo	Barreiro Mar	B	X	X
	Beja	C	X	X
Algarve	Faro	B	X	X
	Lagos	C	X	X
	Portimão	C		X
	Silves	C		X
	Albufeira	C		X
	Loulé	C	X	X
	Tunes	C	X	X
	Fuseta-A	C		X
	Olhão	C		X
	Tavira	C		X
Beira Alta	Vila Real de Sto António	C	X	X
	Mangualde	C	X	X
	Nelas	C	X	X
	Santa Comba Dão	C	X	X
	Celorico da Beira	C	X	X
	Guarda	C	X	X
Beira Baixa	Vilar Formoso	C	X	X
	Abrantes	C	X	X
	Castelo Branco	C	X	X
	Fundão	C	X	X
	Covilhã	C	X	X
Braga	Braga	B	X	X
Cascais	Cais do Sodré	A	X	X
	Cascais	A	X	X
	Algés	B	X	X
	Belém	B	X	X
	Caxias	B	X	X
	Oeiras	B		X
	Paço de Arcos	B	X	X
	Santo Amaro	B	X	X
	Santos	B		X
	Carcavelos	B	X	X
	Parede	B	X	X
	São Pedro do Estoril	B	X	X
	Estoril	B	X	X
	São João do Estoril	B	X	X
	Cruz Quebrada	C	X	X
	Monte Estoril	C		X
Cintura	Alcântara - Terra	B	X	
	Sete Rios	A	X	X
	Entrecampos	A	X	X
	Roma Areeiro	B	X	X
Douro	Paredes	B	X	X
	Penafiel	B	X	
	Régua	B	X	X
	Recarei	C	X	X
	Caíde	C		X
	Marco de Canaveses	C		X
	Ermida	C		X
	Mosteirô	C		X
	Pinhão	C		X
	Pocinho	C	X	X
Évora	Tua	C		X
	Évora	C		X
Guimarães	Guimarães	B	X	X
	Santo Tirso	C	X	
Lousã	Coimbra	B	X	X
Minho	Porto - São Bento	A	X	X
	Porto - Campanhã	A	X	X
	Ermesinde	B		X
Minho	Trofa	B	X	X
	Valença	C		X
	Famalicão	B	X	X
	Nine	B	X	X

Linha	Estação	Tipologia	Espaço Disponível	
			Sala de Apoio	Bilheteira
Norte	Viana do Castelo	B	X	X
	Barcelos	C		X
	Lisboa - Santa Apolónia	A	X	X
	Lisboa - Oriente	A	X	X
	Vila Franca de Xira	A	X	X
	Aveiro	A	X	X
	Espinho	A	X	X
	Alverca	B	X	X
	Póvoa	B	X	X
	Alhandra	B	X	X
	Azambuja	B	X	X
	Entroncamento	B	X	X
	Santarém	B		X
	Coimbra B	B	X	X
	Ovar	B	X	X
	Vila Nova de Gaia	B	X	X
	Castanheira do Ribatejo	C	X	
	Riachos	C	X	X
	Caxarias	C	X	X
	Fátima	C	X	X
	Pombal	C	X	X
	Alfarelos	C	X	X
	Pampilhosa	C	X	X
	Mealhada	C	X	X
	Souselas	C	X	
	Estarreja	C	X	X
Oeste	Figueira da Foz	B	X	X
	Mira Sintra - Meleças	C	X	X
	Torres Vedras	C	X	X
	Bombarral	C	X	X
	Leiria	C	X	X
	Louriçal	D	X	
Sintra	Lisboa - Rossio	A	X	X
	Amadora	A	X	X
	Agualva - Cacém	A	X	X
	Campolide	B	X	X
	Benfica	B	X	X
	Reboleira	B	X	X
	Santa Cruz - Damaia	B	X	X
	Monte Abraão	B	X	X
	Queluz - Belas	B		X
	Massamá - Barcarena	B	X	X
	Algueirão - Mem Martins	B	X	X
	Mercês	B	X	X
	Rio de Mouro	B	X	X
	Portela de Sintra	B	X	X
	Sintra	B	X	X
Sul	Pinhal Novo	B	X	X
	Setúbal	B	X	X
	Praça do Quebedo	C	X	X
Tomar	Tomar	C	X	X
Vouga	Sernada do Vouga	D	X	
	Espinho-Vouga		X	

## **Anexo 6.2 – Regras de determinação das tarifas dos serviços essenciais**

### **1 - Princípios Regulamentares**

Pelo Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril, foi delegada na REFER 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 270/2003. O regulamento n.º 630/2011, ao abrigo do disposto no artigo 52.º n.º 2 do Decreto-Lei n.º 270/2003, define os métodos e as regras de cálculo na fixação das tarifas.

Os serviços essenciais oferecidos pelo gestor da infraestrutura compreendem:

- o pacote mínimo de acesso
- o acesso por via-férrea às instalações de serviço e ao fornecimento de serviços
- a utilização de infraestruturas e equipamentos de fornecimento, transformação e distribuição de energia elétrica de tração
- a prestação do socorro ferroviário nos termos previstos no artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 270/2003

### **2 – Princípios Gerais de Cálculo das Tarifas**

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

No primeiro ano de cada Período Regulatório as Tarifas-Base relativas aos serviços essenciais são determinadas atendendo aos custos diretamente imputáveis à prestação do serviço de transporte ferroviário na parte da infraestrutura em que se efetuam. Nesse contexto, o ano de referência para o cálculo dos custos, a preços correntes, e da capacidade utilizável é o do último exercício encerrado.

Nos segundo e terceiro anos de cada Período Regulatório, as Tarifas-Base relativas aos serviços essenciais determinadas para o primeiro ano são atualizadas com base na aplicação de um referencial de estabilidade, que limita o seu crescimento a 90% do valor da inflação anual

### **3 - Fórmula de Cálculo das Tarifas**

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

$$T_i = C_0 \times C_1 \times C_2 \times C_3 \times C_4 \times C_5 \times C_6$$

T<sub>i</sub> – Tarifa do troço i

C<sub>0</sub> – Componente Base da Tarifa

C<sub>1</sub> – Componente Comando da Circulação

C<sub>2</sub> – Componente Instalações Elétricas

C<sub>3</sub> – Componente Valor Operacional dos Troços

C<sub>4</sub> – Componente Instalações de Segurança e Telecomunicações

C<sub>5</sub> – Componente Edifícios das Estações e Custos Afins

C<sub>6</sub> – Componente Tipo de Serviço

Cada uma das componentes C<sub>1</sub> a C<sub>5</sub> da tarifa é determinada pela seguinte fórmula:

$$C_i = [ W_i / ( W_0 * C_U + \sum W_j ) ] + 1$$

para  $i = 1$  a  $5$ ,  $j = 1$  a  $i$ , e onde:

$W_i$  – Custo Diretamente Imputável relativo à componente  $i$  no último exercício encerrado

$W_0$  – Custo associado à componente base da tarifa, fixado regulamentarmente em 0,762 €/CK

$C_U$  - Capacidade Utilizável no último exercício encerrado

Os custos diretamente imputáveis a cada uma das componentes encontram-se descritos no ponto 4 deste anexo.

A capacidade utilizável é avaliada com base no valor calculado para a capacidade teórica por aplicação de fatores de correção que têm em conta as condições de mercado e as condições de exploração, conforme previsto nas disposições regulamentares.

A componente  $C_6$  encontra-se fixada regulamentarmente em 1,0.

Os parâmetros de cada uma das componentes da tarifa, de ajuste às características de cada troço e serviço, são estabelecidos para que a sua média ponderada pela capacidade utilizada seja igual ao valor das respetivas Componentes  $C_1$  a  $C_6$ .

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

Componentes da Tarifa		Custos Diretamente Imputáveis	Parâmetros de afetação
Base da Tarifa	$C_0$		
Comando da Circulação	$C_1$	Estações-Comando da Circulação Postos de Comando Locais Posto de Comando Central Posto Central de Telecomando Gestão da Capacidade	Comando Centralizado Comando Não Centralizado
Instalações Elétricas	$C_2$	Catenária Postos de Catenária Postos de Transformação Subestação	Rede Não Eletrificada Rede Eletrificada
Valor Operacional dos Troços	$C_3$	Via que inclui Plena Via AMV Taludes e Vedações Obras de Arte Túneis	NCA<7.000 7.000 < NCA > 15.000 15.000 < NCA > 35.000 NCA > 35.000 NCA= N.º Circulações Anuais
Instalações de Segurança e Telecomunicações	$C_4$	Sistemas de Sinalização Convel Telecomunicações Conservação de PN Estações-Guarneccimento de PN	Cantonamento Telefónico ou RES Cantonamento Automático
Edifícios das Estações e Custos Afins	$C_5$	Estações-Plataformas e Acessos Estações-Zonas de Apoio Passageiros Estações-Informação e segurança Edifícios Técnicos de Controlo	Mercadorias Urbano e Suburbano Regional e Inter-regional Longo Curso e Internacional Marchas
Tipo de Serviço	$C_6$	-	Mercadorias Urbano e Suburbano Regional e Inter-regional Longo Curso e Internacional Marchas

#### 4 – Custos Directamente Imputáveis

Os custos directamente imputáveis considerados são os relativos à manutenção e conservação das infraestruturas e demais equipamentos e instalações afetos à prestação dos serviços, pessoal, instalações, segurança, limpeza, consumos de água e eletricidade, equipamentos, sistemas e telecomunicações.

Relativamente a todos os custos considerados, existe um nexo de imputação direto entre estes e a prestação dos serviços seguintes:

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

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

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

Relativamente aos custos directamente imputáveis à prestação de informações aos operadores, 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 aos operadores e aos passageiros nas estações, incluindo para tal:

- Sinalética nas partes comuns das estações;
- Tabelas horárias e anúncios sonoros com informação relativa a chegadas e partidas, com indicação dos respetivos cais, plataformas e linhas de embarque e desembarque;

Relativamente aos custos directamente imputáveis ao fornecimento de serviços nas estações de passageiros, apenas são considerados os que sejam directamente emergentes das atividades de gestão e supervisão da manutenção e conservação dos mesmos. Encontram-se assim incluídos:

- cais, plataformas e seus acessos, incluindo coberturas, elevadores e escadas rolantes
- áreas de apoio a passageiros, como salas de espera e instalações sanitárias
- segurança das instalações acima referidas incluindo equipamentos de videovigilância

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

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 que sejam diretamente emergentes das atividades de comando, supervisão e gestão das subestações, da catenária, dos postos de catenária e dos transformadores, da gestão e supervisão da sua manutenção e conservação, bem como da sua manutenção e conservação.

Relativamente aos custos diretamente imputáveis ao socorro ferroviário, apenas são considerados os respeitantes à disponibilização em regime de contingência e prontidão dos meios de socorro da IP.

## **Anexo 6.3.2.1 – Metodologia da repartição de consumos de energia para tração**

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

SST – Subestação de Tração

FEE – Fornecedor de Energia Elétrica às Subestações de Tração da IP

### **1. Âmbito e regras gerais**

O presente Anexo estabelece os princípios gerais nos termos dos quais a IP facilita aos Operadores o acesso aos meios sob sua gestão para receção da energia elétrica para tração ou lhes assegura o fornecimento dessa energia.

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, como sistemas de iluminação, climatização ou outros.

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

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

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

### **2. Aquisição de energia elétrica para tração à IP**

Em caso de interesse dos Operadores na aquisição à IP de energia elétrica para tração, transmitido mediante solicitação escrita com expressa aceitação de todas as regras do Diretório relativas a essa matéria, pode ser fornecida pela IP energia elétrica para tração através das seguintes SST:

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

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

Mesmo quando haja acordado o 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.

### **3. Aquisição de energia elétrica para tração a terceiros**

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

Nas SST da Rede Ferroviária não compreendidas no ponto 2, a aquisição de energia elétrica para tração deve ser assegurada diretamente pelos operadores, respeitando sempre a capacidade das instalações em causa.

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

#### 4. Acesso à infraestrutura elétrica

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

#### 5. Serviços administrativos e de negociação

##### 5.1. Serviços administrativos

Existem três níveis de serviços administrativos, em função das situações de cada subestação de tração elétrica:

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

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

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

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

##### Serviços do Tipo A:

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

##### Serviços do Tipo B:

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

##### Serviços do Tipo C:

Amadora; Vila Franca de Xira; Fogueteiro.

#### 5.2. Tarifas

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

Tipo A – 152 euros

Tipo B – 228 euros

Tipo C – 304 euros

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

### 5.3. Serviços de gestão de aquisição de energia

A IP presta serviços de gestão da aquisição de energia, compreendendo a contratualização da potência necessária, a receção e conferência de faturas, bem como o pagamento.

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

## 6. Obrigações das empresas de transporte ferroviário

### 6.1. Contadores

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

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

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

### 6.2. Comunicação de dados

Os operadores devem comunicar à IP:

- (a) quais as unidades motoras equipadas com os contadores referidos no ponto 6.1, bem como as unidades utilizadas na Rede que não estejam equipadas;
- (b) no caso de unidades motoras não equipadas, todos os dados necessários para determinar o consumo específico do material circulante, por forma a permitir à IP definir e utilizar como base de cálculo o consumo de energia elétrica por quilómetro (kWh/km) de cada comboio-tipo;
- (c) no caso dos comboios de mercadorias, o consumo específico por comboio-tipo, considerando o consumo por tonelada x km bruta rebocada.

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

- (d) relativamente às unidades motoras equipadas com os contadores referidos no ponto 6.1, a leitura e registo dos mesmos, no fim do seu programa diário de serviços, tendo a IP o direito de verificar ou mandar auditar os dados de energia elétrica e a sua recolha, a qualquer momento;
- (e) relativamente a cada comboio de mercadorias a tonelada x km bruta rebocada (TKBR) com recurso à tração elétrica.

### 6.3. Pagamento

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

Os operadores devem entregar à IP, para que esta efetue o pagamento devido, a importância correspondente ao valor da energia elétrica para tração consumida em cada mês.

Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, os operadores devem entregar mensalmente à IP uma quantia correspondente ao valor médio mensal do consumo dos últimos seis meses, acrescido ou deduzido do montante correspondente à diferença entre o valor do consumo real e do valor faturado no mês imediatamente anterior.

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

## 7. Cálculo

A IP determina os custos de Energia Elétrica para Tração imputáveis a cada operador e fornece os cálculos respetivos.

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

### 7.1. Energia consumida por cada Unidade Motora

#### 7.1.1. Unidades com contadores

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

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

sendo:

$C_{ji}$  = energia elétrica para tração efetivamente consumida pela Unidade Motora j durante o mês i

$EA_{ji}$  – energia elétrica para tração absorvida, pela Unidade Motora j, durante o mês i

$ER_{ji}$  – energia elétrica para tração restituída, pela Unidade Motora j, durante o mês i

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

$$EEM_{zk_{ji}} = \frac{C_{ji} \times Dkm_{jki}}{Dkm_{ji}}$$

sendo:

$EEM_{zk_{ji}}$  = Energia Elétrica Motora da unidade j na Zona alimentada pela SST k referente ao mês i

$C_{ji}$  = energia elétrica para tração efetivamente consumida pela Unidade Motora j durante o mês i

$Dkm_{jki}$  = Distância quilométrica percorrida pela unidade j na Zona k no mês i

$Dkm_{ji}$  = Distância quilométrica total percorrida pela unidade j no mês i

#### 7.1.2. Unidades sem contadores

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

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

$CeEkm_{ji}$  = Consumo específico de energia elétrica por quilómetro da unidade j

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

$Dkm_{jk}$  = Distância quilométrica percorrida pela unidade j na Zona k

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

$$EEM_{zk_{ji}} = CeEkm_{ji} \times Dkm_{jk}$$

sendo:

$EEMzkji$  = Energia Elétrica Motora da unidade  $j$  na Zona alimentada pela SST  $k$  referente ao mês  $i$

$CeEkmj$  = Consumo específico de energia elétrica por quilômetro da unidade  $j$ ;

$Dkmjk$  = Distância quilométrica percorrida pela unidade  $j$  na Zona  $k$

### 7.2. Energia consumida por cada operador

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

$$EEMTzk_{ip} = \sum EEMzk_{jip}$$

sendo:

$EEMTzk_{ip}$  = Energia Elétrica Motora total do Operador  $p$  na Zona  $k$  referente ao mês  $i$ ;

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

### 7.3. Rácio de perdas

O fator que justifica a necessidade deste rácio é o respeitante às perdas de condução e exploração da Rede Elétrica de Tração.

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

É calculado um rácio para cada Zona.

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

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

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

sendo:

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

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

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

### 7.4. Custo médio da energia

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

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

sendo:

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

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

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

#### 7.5. Cálculo do encargo mensal

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

$$PEz_k_i = RP_{ki} \times EEMTz_k_i \times CmEEz_k_i$$

sendo:

RPki = Rácio de Perdas conforme definição constante no ponto 7.3

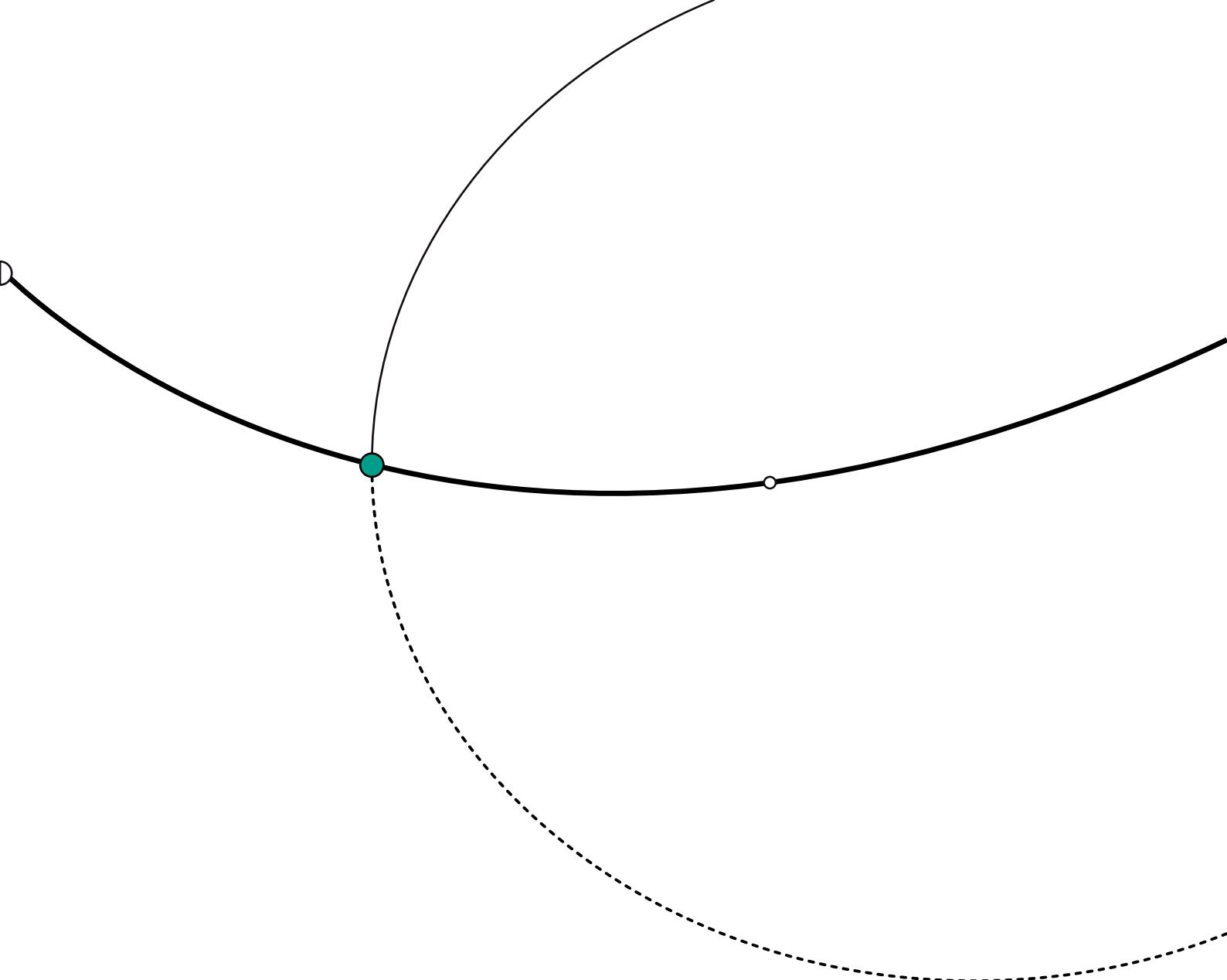
EEMTzki = Energia Elétrica Motora na Zona k no mês i, conforme definição constante do ponto 7.2

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

**Anexo 6.3.2.2 – Tarifas de mão-de-obra**

Categoria Profissional	Tarifas de mão-de-obra [€/hora]
Operador de Manobras	<b>17,49</b>
Operador de Circulação	<b>19,22</b>
Controlador de Circulação	<b>21,49</b>
Inspetor de Circulação	<b>27,75</b>
Operador de Infraestruturas	<b>19,36</b>
Encarregado de Infraestruturas	<b>20,88</b>
Supervisor de Infraestruturas	<b>25,94</b>
Motorista	<b>17,52</b>
Operador de Apoio Administrativo	<b>15,76</b>
Especialista	<b>23,96</b>
Técnico Júnior	<b>21,99</b>
Técnico	<b>36,59</b>
Técnico Especialista	<b>49,77</b>
Técnico Sénior	<b>71,72</b>

Aos valores tarifários acresce o imposto sobre o valor acrescentado.



**Infraestruturas de Portugal, SA**

Direção de Marketing Estratégico

Rua de Santa Apolónia, 53

1100-468 LISBOA

Portugal

Telefones    +(351) 211 022 389; +(351) 211 022 000

Fax           +(351) 211 022 101

e-mail        diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt

[www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)