



2016

DIRETÓRIO DA REDE

1ª Adenda

24 de setembro de 2015



Infraestruturas
de Portugal

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

1	INFORMAÇÕES GERAIS	7
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
2	CONDIÇÕES DE ACESSO	16
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
3	A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA	20
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	INFRAESTRUTURA ESPECIALIZADA	22
3.4.2	RESTRIÇÕES AMBIENTAIS	22
3.4.2.1	Ruído	22
3.4.3	TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS	22
3.4.4	RESTRIÇÕES EM TÚNEIS	22
3.4.5	RESTRIÇÕES EM PONTES	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
4	REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	24
4.1	INTRODUÇÃO	24
4.2	DESCRIÇÃO DO PROCESSO	24
4.2.1	ENTIDADES RELEVANTES	24
4.2.2	CONTACTOS	24
4.2.3	FORMATO DOS DOCUMENTOS	24
4.2.3.1	Pedidos de Canais Horários	24
4.2.3.2	Horário Técnico	25
4.2.4	TIPOS DE PROCESSO DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE	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	HORÁRIO TÉCNICO DE 2016	27
4.3.2	Pedidos com impacte significativo na estrutura do Horário	27
4.3.3	Pedidos com impacte reduzido na estrutura do Horário	28
4.3.4	PEDIDOS PONTUAIS	28
4.3.5	PEDIDOS RESPEITANTES AO ATLANTIC CORRIDOR	28
4.4	PROCESSO DE AFETAÇÃO	28
4.4.1	PROCESSO DE COORDENAÇÃO	29
4.4.2	PRINCIPIOS DE RESOLUÇÃO DE INCOMPATIBILIDADES	29
4.4.3	ZONAS CONGESTIONADAS	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	CONDICIONAMENTOS DEVIDO A “ECLIPSES” DE ESTAÇÕES	31
4.4.5	FERIADOS	32
4.5	AFETAÇÃO DE CAPACIDADE PARA TRABALHOS NA INFRAESTRUTURA	32
4.5.1	AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS EM “ZONAS AZUIS”	32
4.5.2	AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS FORA DAS “ZONAS AZUIS”	33
4.5.3	CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS	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	PRINCIPIOS	35
4.8.2	REGULAÇÃO OPERACIONAL	35
4.8.3	PROBLEMAS IMPREVISTOS QUE REQUEIRAM AÇÃO IMEDIATA	35
4.8.4	PROBLEMAS IMPREVISTOS QUE REQUEIRAM AÇÃO PROGRAMADA	36
5	SERVIÇOS	37

5.1	INTRODUÇÃO	37
5.2	SERVIÇOS ESSENCIAIS.....	37
5.2.1	PACOTE MINIMO DE ACESSO.....	37
5.2.2	ACESSO POR VIA FÉRREA ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO E AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS	37
5.2.3	UTILIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS DE FORNECIMENTO, TRANSFORMAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉCTRICA PARA TRACÇÃO	38
5.2.4	PRESTAÇÃO DE SOCORRO FERROVIÁRIO	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	FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES DE NATUREZA COMERCIAL.....	39
5.5.2	DISPONIBILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES OPERACIONAIS EM ESTAÇÕES	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	DISPONIBILIZAÇÃO DE ESPAÇOS PARA INSTALAÇÕES DE EQUIPAMENTOS EM ESTAÇÕES ...	41
5.5.4	DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSO AOS SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES.....	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	ESTUDOS DE OTIMIZAÇÃO DE MARCHAS FERROVIÁRIAS AO NÍVEL DA ENERGIA DE TRACÇÃO	42
6	TARIFAÇÃO	43
6.1	PRINCÍPIOS TARIFÁRIOS	43
6.2	SISTEMA DE TARIFAÇÃO.....	43
6.3	TARIFAS	43
6.3.1	TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ESSENCIAIS.....	43
6.3.2	ACESSO POR VIA FÉRREA ÀS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS.....	48
6.3.3	TARIFAS RESPEITANTES AO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS NAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇOS.....	48
6.3.4	TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS ADICIONAIS.....	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	TARIFAS RESPEITANTES AOS SERVIÇOS AUXILIARES	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	OUTRAS TARIFAS.....	51
6.4	PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS	51
6.4.1	TARIFAÇÃO DA CAPACIDADE PEDIDA E NÃO UTILIZADA	51
6.4.2	TAXA PARA PEDIDOS PONTUAIS DE CAPACIDADE	52
6.5	REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO	52
6.5.1	OBJETIVO.....	52
6.5.2	MONITORIZAÇÃO E REGISTO	52
6.5.3	IMPUTAÇÃO	53
6.5.4	VALORIZAÇÃO	54
6.5.5	PRÉMIOS DE DESEMPENHO	54
6.5.6	PROCESSAMENTO DOS CRÉDITOS E DÉBITOS DO SISTEMA	54
6.6	EVOLUÇÃO DAS TARIFAS	55
6.7	PROCESSO DE FATURAÇÃO	55

ANEXOS.....	56
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

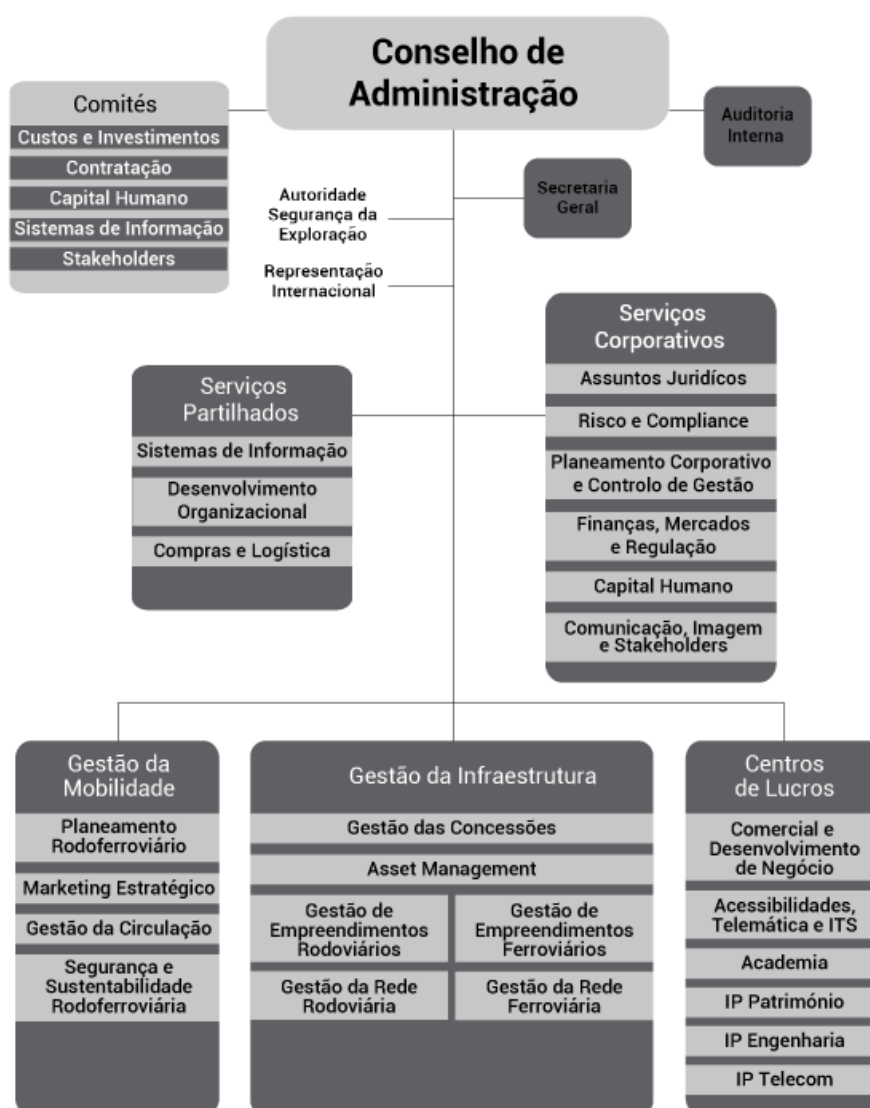
1.1 INTRODUÇÃO

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 organigrama 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 tarifação e o tarifário, apresentando, quanto a este, a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação das tarifas.

Em cumprimento das disposições do Decreto-Lei 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 tarifação 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: Tarifação – capítulo onde constam as tarifas para cada tipo de serviço prestado.

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

O propósito da adoção de um formato comum é facilitar o processo de consulta e interpretação por parte das entidades que pretendam 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/ 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>Infraestruturas de Portugal, S.A.</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: diretorio.rede@infraestruturasdeportugal.pt Website: www.infraestruturasdeportugal.pt</p>
Repartição da Capacidade	<p>Infraestruturas de Portugal, S.A.</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: planeamentohorario@infraestruturasdeportugal.pt Website: www.infraestruturasdeportugal.pt</p>
OSS da IP	<p>Infraestruturas de Portugal, S.A.</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: oss@infraestruturasdeportugal.pt Website: www.infraestruturasdeportugal.pt</p>
C-OSS do Atlantic Corridor	<p>OSS.corridor4</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: cfm4-oss@corridor4.eu Website: www.corridor4.eu</p>

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

1.9 CORREDORES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS

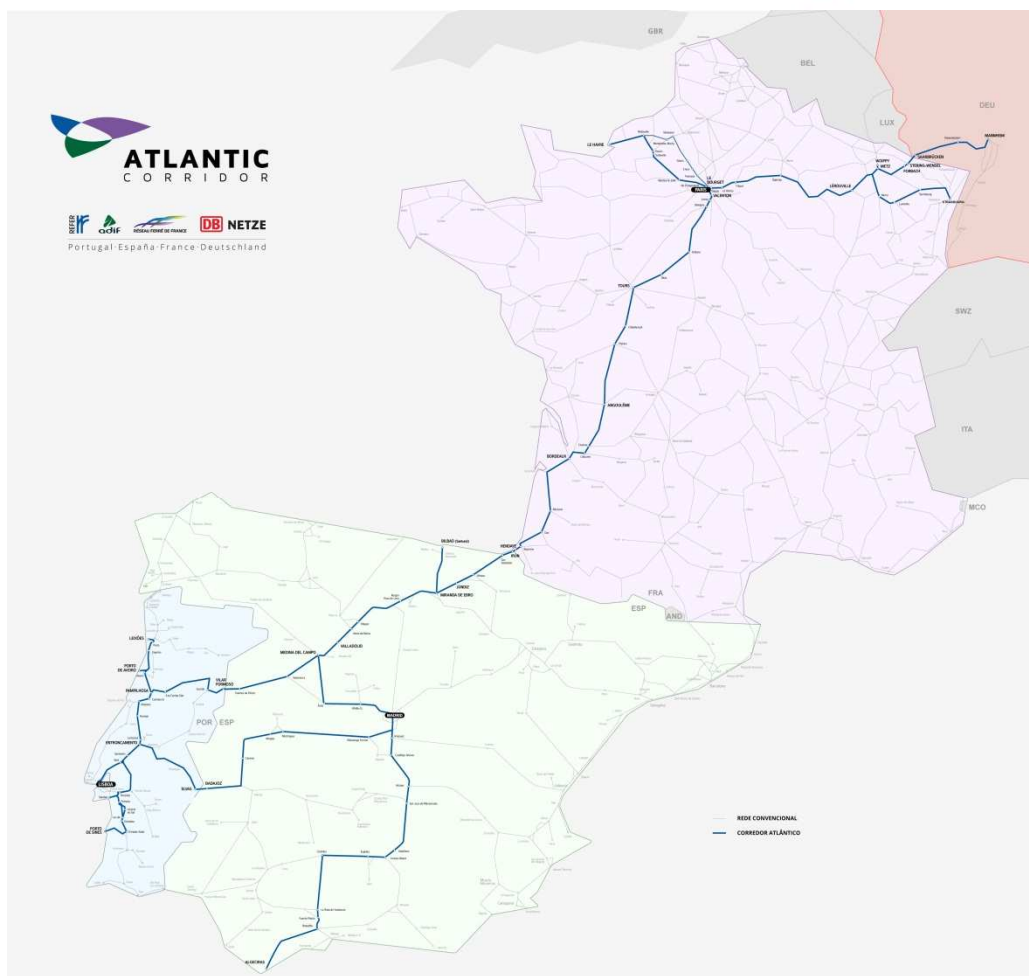
A IP integra o Atlantic Corridor, originalmente designado como Corredor Ferroviário de Mercadorias nº4 (CFM4), constituído pelos troços da infraestrutura ferroviária existente e planeada entre Sines/Setúbal/ Lisboa/ Aveiro/Leixões – Algeciras/Madrid/ Bilbao – Bordéus/Paris/Le Havre/ Metz, atravessando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

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.

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.at.

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.

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

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 dossiê 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@imt.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:

- a) Sempre que decida cancelar canais horários já atribuídos pela IP, antes da identificação formal do Operador ferroviário;
- b) 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 excecional 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 aplicam.

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

Informações sobre a infraestrutura ferroviária espanhola encontram-se disponíveis em www.adif.es.

3.3 DESCRIÇÃO DA INFRAESTRUTURA

3.3.1 IDENTIFICAÇÃO GEOGRÁFICA

3.3.1.1 Tipologias de Via

O Anexo 3.3.1.1 contém um mapa da tipologia de vias e distâncias, com indicação da tipologia (trços 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 recebidos 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, tonelage 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 compreende 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 impacto significativo na estrutura do Horário

É permitido aos Candidatos solicitar alterações com impacto significativo no Horário Técnico, para efeitos de ajustamento a situações imprevistas ou incontrolláveis 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 “impacto 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 impacto 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 impacto reduzido na estrutura do Horário

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

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

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 impacto significativo na estrutura do Horário

Para a atualização do Horário Técnico, com base em pedidos que tenham um impacto 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.

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

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 guarnecimento das Estações que não sejam tecnicamente necessárias para a exploração ferroviária. Estes períodos designam-se por “eclipses”.

Com a entrega do Horário Técnico, a IP apresenta a lista atualizada das estações em eclipse, que só pode ser alterada no âmbito de uma alteração ao Horário Técnico ou de um pedido pontual decidido favoravelmente pela IP, nos termos do ponto 4.3.4. A Tabela de Estações em Eclipse encontra-se disponível no website da IP através da aplicação eViriato.

A obrigação de a IP guarnecer qualquer estação em “eclipse” apenas existe quando o pedido 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 impactes nos canais horários. São definidos para cada secção de linha, períodos de 4 (quatro) horas contínuas, designados por “Zonas Azuis”. Estes períodos, encontram-se indicados na Tabela de Zonas Azuis, disponível no website da IP através da aplicação eViriato.

4.5.1 AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS EM “ZONAS AZUIS”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.2 AFETAÇÃO DA CAPACIDADE PARA TRABALHOS FORA DAS “ZONAS AZUIS”

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

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 impacto nos clientes, a IP analisará a possibilidade de se associar ao Candidato na promoção de campanhas conjuntas de informação ao público.
- Não são elegíveis quaisquer outros custos adicionais suportados 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 impactos 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 reúnem 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 ressarcidas dos custos dessa disponibilização, em termos a acordar casuisticamente e com intervenção da entidade causadora da obstrução, a qual suportará tais custos.

4.8.4 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 MINIMO 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 TRACÇÃO

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 compreende 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:

- O respeito pelas regras de acesso e de utilização da instalação que lhe sejam notificadas pela IP.
- Facultar o acesso da IP, ou de quem esta designar, à instalação, para efeitos de vistoria.
- Manter a instalação em bom estado de manutenção e de conservação, devendo reparar prontamente as deteriorações ou avarias nelas verificadas, suportando os respetivos custos.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- São ainda de conta do Operador todos os encargos com a limpeza e segurança do espaço ocupado.
- 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 excecionais, 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/receção 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 Tarificação

6.1 PRINCÍPIOS 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 nº 151/2014, e no Regulamento nº 630/2011.

6.2 SISTEMA DE TARIFICAÇÃO

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.kilómetro (CK), em aplicação durante a vigência do Horário de 2016, são as indicadas no quadro seguinte.

1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016

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 €	1,95 €	1,76 €	0,97 €	0,88 €
	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 €
Linha de Guimarães	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 €

1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016

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 €

1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016

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 Lourçal	R Lourçal	Celbi/Soporcel (Bifurcação)	0,70 €	0,63 €	-	-	-	-	-	-	0,93 €	0,84 €	0,47 €	0,42 €
Ramal de Sines	Bif. Sines	R.Petroquímica	-	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 €

1ª Adenda ao Diretório da Rede 2016

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

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:

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

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

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

6.3.4.4 Contratos especiais relativos a transportes excecionais

No caso dos transportes excecionais (como definido em 2.5), é obrigatória a realização prévia de um estudo de viabilidade pela IP, onde se procede à verificação da exequibilidade desse transporte, identificando-se todas as implicações e adaptações a introduzir 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 / m2 (€)
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 gásóleo

A prestação do serviço auxiliar de Abastecimento de Gásóleo 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 adequadas 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 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:

Taxa de Reserva		Antecedência do pedido de capacidade pontual relativamente à data de realização do comboio
Passageiros/Marchas	Mercadorias	
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

1ª 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 nº 189/2006, de 22 de Setembro), sobre o regime jurídico relativo aos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, caminho-de-ferro ou via navegável.

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

Decreto-Lei nº 75/2003, de 16 de Abril, relativo à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de Outubro (retificado pela Declaração de Retificação 26/2003, de 27 de Dezembro e alterado pelo Decreto-Lei nº 146/2004, 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 nº 276/2003, 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 nº 78/2005, de 13 de Abril, que estabelece as novas bases da concessão do eixo ferroviário norte-sul e revoga o Decreto-Lei nº 189-B/99, de 2 de Junho, que estabelecia as anteriores bases da concessão.

Regulamento 42/2005, de 3 de Junho, relativo aos procedimentos para obtenção de licenças para o exercício da 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 nº 270/2003.

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

Decreto-Lei n.º 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, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2006/90/CE, da Comissão, de 3 de Novembro, e a Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro.

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

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

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

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

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

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

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

Lei nº16/2011 de 3 de Maio Lei n.º 16/2011, de 3 de Maio que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, transpondo 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 tarifação 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) N°870/2014 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 n.º 91/2015, de 29 de maio, relativo à fusão da Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E com as Estradas de Portugal, S.A. e criação de uma única empresa denominada Infraestruturas de Portugal. Este Decreto-Lei revoga o Decreto-Lei 104/97, de 29 de abril, alterado pelos Decretos-lei n°394-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 homogêneo, 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 de infraestrutura	da possibilidade de programação de canais horários num determinado elemento da infraestrutura, por unidade de tempo
Certificado de segurança	de 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 tarifação 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	de 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)	de 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 de infraestrutura	da 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

Rede de Via Larga																															
Linhas, Ramais e Condições	Extensão (km)	Tipologia das Vias			Gabaritos		Cargas Máximas								Regimes de Exploração							Sistemas de Controlo de Velocidade		Comunicações Solo-Comboio			Linhas Electrificadas				
		Via única	Via dupla	Via múltipla	PtB+ (CPB+)	PtB (CPB)	Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Contornoamento Automático Puro (RCAP)	Contornoamento Automático Puro (RCAP)*	Contornoamento Interposto (RCI)	Contornoamento Automático e/ou Sinus Avançados (RCASA)	Contornoamento Telefónico (RCT)	Manobras	Regime de Exatidão Simplificado (RES)	Tipo Ericab	Frenagem aut.	RSC c/rr. dados	GSM-R	GSM-P	RSC v/rr. dados	25 000 V	1 500 V	
Minho	133,6	92,5	38,7	2,4	81,2	52,4		128,7								41,1				92,5			41,1						41,1		
S. Gerardo	3,8	3,8						3,8								3,8							3,8						3,8		
Braga	15,5		15,5		15,5			15,5								15,5							15,5						15,5		
Leixões	18,9		18,9		18,9			18,9										18,9					18,9						18,9		
Douro	164,4	126,8	37,6		164,4			37,6		57,3				69,5		37,6				126,8			37,6						37,6		
Norte	336,1		305,6	30,5	336,1			336,1								261,5	74,6						336,1						336,1		
Guimarães	30,5	30,5			30,5			30,5										17,1	13,4				30,5						30,5		
Beira Alta	201,9	194,6	7,3		201,9			201,9								8,0		50,2	143,6				201,9						201,9		
Lousã	1,7	1,7						1,7								1,7							1,7						1,7		
Alfarelos	14,7	14,7			14,7															7,1			7,6						14,7		
Oeste	197,3	194,8	2,5		46,3	151,0		189,4		7,9						2,5				194,8			2,5						25,7		
Tomar	14,8	14,8			14,8			14,8										14,8					14,8						14,8		
Beira Baixa	239,8	239,8			114,8	125,0		43,4		149,9					46,5			193,3		46,5			193,8						193,3		
Leste	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		
Cintura	11,3	2,4	5,2	3,7	11,3			11,3								8,9		1,4			1,0		10,3						10,3		
Cascais	25,4		25,4			25,4		25,4									25,4						25,4			25,4				25,4	
Vendas Novas	69,4	69,4			69,4			69,4								5,7		63,6					69,4						69,4		
Alentejo	166,3	135,9	30,4		75,0	91,3		166,3								30,4		16,5	54,8	64,6			101,7				15,2		101,7		
Funchal	2,4	2,4			2,4			2,4								2,4							2,4						2,4		
Sa	272,5	202,8	69,7		243,4	29,1		272,5								66,6		185,8	20,1				272,5						272,5		
V. Açórcas	28,8	28,8			28,8			28,8											28,8				28,8						28,8		
L. Sinus	50,7	50,7			50,7			50,7										50,7					50,7						50,7		
Evora	36,3	36,3			26,1	10,2		26,1						10,2				5,4	20,6	10,2			26,1				26,0		26,1		
R. Sinus	3,2	3,2																			3,2										
Algarve	139,9	139,9			38,1	101,8		69,3				45,3	25,3					139,9					139,9			38,1	139,9		38,1		
Pontevedra	8,2	2,8	5,4		8,2			8,2								8,2							8,2						8,2		
Emiradas	0,9	0,9			0,9			0,9										0,9					0,9						0,9		
Ventosa	2,8	2,8				2,8		2,8												2,8									2,8		
Aguilva	2,0	2,0			2,0			2,0															2,0						2,0		
Agua Moura	3,7	3,7			3,7			3,7								3,7							3,7						3,7		
Bombal	3,1	3,1			3,1			3,1										3,1					3,1						3,1		
Xabregas	1,7	1,7			1,7					1,7						1,7							1,7						1,7		
Sete Rios	3,1		3,1		3,1			3,1								3,1							3,1						3,1		
Lourical	5,5	5,5			5,5			5,5												5,5									5,5		
Figueira Foz	1,9	1,9			1,9									1,9						1,9											
Mafinha	2,8	2,8			2,8			2,8													2,8								0,5		
Norte Setil	1,0	1,0			1,0													1,0					1,0						1,0		
Neves Carva	31,2	31,2				31,2		31,2														31,2									
Petrogal/Alf.	3,5	3,5						3,5										3,5											3,5		
EDP-Cintra	1,7	1,7			1,7			1,7																					1,7		
Sado-Sapeç	1,3	1,3																				1,3							1,3		
Siderurgia N.	3,7	3,7						3,7														1,2		2,6			3,7		3,6		
T.M. Fundão	0,6	0,6								0,6						0,6													0,6		
Platof. Cacia	1,6	1,6						1,6														1,6							1,6		
Porto Aveiro	8,8	8,8			8,8			8,8										8,8					8,8						8,8		
Colpor	0,6	0,6			0,6																	0,6							0,6		
Celbi	0,5	0,5																											0,5		
Sopocel	1,4	1,4																				1,4									
Isconite	0,8	0,8																					0,8								
R. P. -Valouro	0,3	0,3				0,3																									
TOTAL	2440,1	1829,6	542,8	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 o Bloco Não é Orientável

Rede de Via Estreita																														
Linhas, Ramais e Condições	Extensão (km)	Tipologia das Vias			Gabaritos		Cargas Máximas								Tipos de Cantoneamento							Sistemas Controlo Velocidade		Radio Solo-Comboio			Linhas Electrificadas			
		Via Única	Via Dupla	Via múltipla	PtB+ (CPB+)	PtB (CP B)	Via Estreita	D4	D3	D2	C4	C2	B2	B1	A	Cantoneamento Automático Puro (RCAP)	Cantoneamento Automático Puro (RCAP)*	Cantoneamento Interposto (RCI)	Cantoneamento Automático e/ou Sinus Avançados (RCASA)	Cantoneamento Telefónico (RCT)	Regime de Exatidão Simplificado (RES)	Sistema Informático Simplificado de	Tipo Ericab	Frenagem aut.	RSC v/f: dados	GSM-R	GSM-P	RSC v/f: dados	25 000 V	1500V
Vouga	96,0	96,0				96,0																96,0								
Tua	16,6	16,6				16,6															16,6									
TOTAL	112,6	112,6				112,6															16,6									

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



Linhas e Ramais com Tráfego Ferroviário

LEGENDA:

- 1 Linha do Minho
- 3 Conc. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 14 Linha do Tua
- 16 Linha do Vouga
- 20 Linha da Beira Alta
- 21 Ramal da Lousã
- 22 Ramal de Alfaiolos
- 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 Conc. de Poceirão
- 47 Ramal Petrolal/Asfaltos
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 50 Ramal da EDP-Cinzas
- 52 Conc. de Verride
- 53 Conc. de Aqualva
- 54 Conc. de Aguas de Moura
- 55 Conc. de Bombel
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sete Rios
- 58 Ramal do Lourçal
- 63 Linha da Matinhã
- 64 Ramal Sado-Sapéc
- 68 Variante de Alcácer
- 69 Conc. Norte Setil
- 79 Ramal Neves Corvo
- 82 Ramal da Siderurgia Nacional
- 83 Ramal do Terminal de Mercadorias do Fundão
- 84 Ramal da Plataforma de Cacia
- 87 Ramal da Celbi
- 88 Ramal da Soporcel
- 90 Ramal do Porto de Aveiro
- 104 Ramal da Colpor
- 148 Ramal Amadora-Sorefame
- 149 Ramal Lisconté
- 170 Ramal Ramalhal-Valouro



(1) Troço Covilhã - Guarda encerrado à exploração em 2016

Anexo 3.3.1.3 – Linhas de Circulação e Plataformas de Embarque

			I	II	III	IV	V	VI					
			Comprimentos Úteis (m)	Comprimentos Úteis (m)	Comprimentos Úteis (m)	Comprimentos Úteis (m)	Comprimentos Úteis (m)	Comprimentos Úteis (m)					
Linha do Minho	Porto (São Bento)	Extensão das Plataformas (m)	189	125	125	119	126	175					
		Altura das Plataformas (cm)	155	145	--	179	154						
			90	90	--	90	90						
	Porto (Campanhã)	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	490	535	535	555	555	415	425	425	425	415	192
		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	-	-
		Linhas de Circulação	XII	XIII	XIV	XV	XVI						
		Comprimentos Úteis (m)	192	212	213	196	205						
	Contumil	Extensão das Plataformas (m)	222	222	222	222	222						
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	90						
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Ermesinde	Comprimentos Úteis (m)	331	331	350	330	198	63	108	173	118	481	481
		Extensão das Plataformas (m)	256	256	256	256	-	180	180	-	-	-	-
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	-	90	90	-	-	-	-
	Leandro	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	311	283	302	343	212	210	561	541	603	579	570
		Extensão das Plataformas (m)	301	301	301	301	301	-	-	-	-	-	-
	S. Frutuoso	Altura das Plataformas (cm)	70	70	70	70	70	-	-	-	-	-	-
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	271	316									
	São Romão	Extensão das Plataformas (m)	223	227									
		Altura das Plataformas (cm)	70	70									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Sra. Dóres	Comprimentos Úteis (m)	444	639	240	638	641						
		Extensão das Plataformas (m)	242	225	242	-	-						
		Altura das Plataformas (cm)	70	70	70	-	-						
	Lousado	Linhas de Circulação	A5	D2									
		Comprimentos Úteis (m)	779	791									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-									
	Famalição	Altura das Plataformas (cm)	-	-									
		Linhas de Circulação	I	II-A	II	II-B	III	IV					
		Comprimentos Úteis (m)	308	1158	271	1158	184	211					
	Nine	Extensão das Plataformas (m)	220	-	220	-	153	158					
		Altura das Plataformas (cm)	60	-	60	-	60	90					
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Barcelos	Comprimentos Úteis (m)	606	582	521								
		Extensão das Plataformas (m)	300	300	300								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90								
	Tamel	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	595	254	218	487	402	416	1654				
		Extensão das Plataformas (m)	257	240			245	231	240				
	Barcelos	Altura das Plataformas (cm)	90	90			90	90	90				
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	524	164									
	Tamel	Extensão das Plataformas (m)	268	231									
		Altura das Plataformas (cm)	40	30									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Barcelos	Comprimentos Úteis (m)	273	273									
		Extensão das Plataformas (m)	183	183									
		Altura das Plataformas (cm)	40	40									
	Darque	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	409	409									
		Extensão das Plataformas (m)	177	177									
	Viana do Castelo	Altura das Plataformas (cm)	30	35									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	314	268									
	Caminha	Extensão das Plataformas (m)	157	151									
		Altura das Plataformas (cm)	40	50									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Vila Nova de Cerveira	Comprimentos Úteis (m)	297	297	422								
		Extensão das Plataformas (m)	407	285	285								
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40								
	S. Pedro da Torre	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	303	303									
		Extensão das Plataformas (m)	167	200									
	Valença	Altura das Plataformas (cm)	80	70									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	21	217									
	S. Pedro da Torre	Extensão das Plataformas (m)	110	97									
		Altura das Plataformas (cm)	70	70									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Valença	Comprimentos Úteis (m)	253	253									
		Extensão das Plataformas (m)	121	101									
		Altura das Plataformas (cm)	100	68									
	Valença	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
		Comprimentos Úteis (m)	450	325	325	417							
		Extensão das Plataformas (m)	159	146	101	-							
		Altura das Plataformas (cm)	25	25	25	-							

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

LINHA DO NORTE	Lisboa (Sta. Apolónia)	Linhas 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						
	Oriente	Altura das Plataformas (cm)	40	40	40	40	90	90						
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII				
		Comprimentos Úteis (m)	754	562	521	563	692	529	543	603				
	Bobadela Sul	Extensão das Plataformas (m)	297	297	297	297	297	297	297	297				
		Altura das Plataformas (cm)	70	70	70	70	70	70	70	70				
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV								
	Bobadela Norte	Comprimentos Úteis (m)	641	641	712	747								
		Extensão das Plataformas (m)												
		Altura das Plataformas (cm)												
	Alverca	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V							
		Comprimentos Úteis (m)	522	336	273	399	335							
		Extensão das Plataformas (m)	223	223	223	223	-							
	Alhandria	Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	-							
		Linhas de Circulação	I-IA	II	III	IIA-D2-D3	IV	V		R1-R2-R3				
		Comprimentos Úteis (m)	588	264	319	1135	322	291	864					
	Castanheira do Ribatejo	Extensão das Plataformas (m)	136	188	-	-	-	-	-					
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	-	-	-	-	-					
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V							
	Carregado Norte	Comprimentos Úteis (m)	255	180	447	758	267							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-										
		Altura das Plataformas (cm)	-	-										
	Azambuja	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	I	I-IA	IIA	II-III			
		Comprimentos Úteis (m)	409	504	550	744	512	409	1175	505	1175			
		Extensão das Plataformas (m)	240	221	223	223								
	Setúbal	Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90								
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VI	VII-1	VII-2	VII-1-VII-2			
		Comprimentos Úteis (m)	504	715	351	346	435	448	415	878				
	Santana Cartaxo	Extensão das Plataformas (m)	220	208	236	-	270	-						
		Altura das Plataformas (cm)	60	60	60	-	40	-						
		Linhas de Circulação	I	II	III									
	Piesguarda	Comprimentos Úteis (m)	642	636	636									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-									
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-									
	Santarém (*)	Linhas de Circulação	I	II										
		Comprimentos Úteis (m)	1294	1303										
		Extensão das Plataformas (m)	283	264										
	Vale de Figueira (*)	Altura das Plataformas (cm) (*)	68,5 (cm 102 m)	68,5 (cm 159 m)										
		Altura das Plataformas (cm)	47 (cm 33 m)	38 (cm 106 m)										
		Altura das Plataformas (cm)	38 (cm 106 m)											
	Mato de Miranda	Linhas de Circulação	I	II										
		Comprimentos Úteis (m)	1084	1080										
		Extensão das Plataformas (m)	162	140										
	Riachos-Torres Novas-Golegã	Altura das Plataformas (cm)	68,5 (cm 81 m)	68,5 (cm 81 m)										
		Altura das Plataformas (cm)	30 (cm 81 m)	20 (cm 53 m)										
		Linhas de Circulação	I	II										
	Entroncamento	Comprimentos Úteis (m)	1060	1305										
		Extensão das Plataformas (m)	140	146										
		Altura das Plataformas (cm)	40	70										
	Lamarosa	Linhas de Circulação	I	II										
		Comprimentos Úteis (m)	1084	1080										
		Extensão das Plataformas (m)	203	203										
	Fungualva-Piesguarda	Altura das Plataformas (cm)	40	40										
		Linhas de Circulação	I	II	3	4	5	6N	8N	9	10	11		
		Comprimentos Úteis (m)	363	363	443	558	613	82	82	536	536	576		
	Chão de Mações-Fátima	Extensão das Plataformas (m)	234	294	294	294	294	62	62	294	294	294		
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40		
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	III-A	III-III-A						
	Casalvas	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								
	Albergaria dos Doze	Linhas de Circulação	I	II	III	IV								
		Comprimentos Úteis (m)	849	710	710									
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-									
	Albergaria dos Doze	Altura das Plataformas (cm)	-	-	-									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV								
		Comprimentos Úteis (m)	275	343	274	274								
	Albergaria dos Doze	Extensão das Plataformas (m)	221	221	221	-								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	-								
		Linhas de Circulação	I	II	III									
	Albergaria dos Doze	Comprimentos Úteis (m)	679	679	711									
		Extensão das Plataformas (m)	220	220	220									
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90									
	Albergaria dos Doze	Linhas 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

69.¹³⁴

[illegible]

ALFABETIZADOS	Verdade	Linhas de Circulação	I	II	IIA	II-IA									
			Comprimentos Úteis (m)	521	407	94	501								
		Extensão das Plataformas (m)	155	155											
		Altura das Plataformas (cm)	80	80											
LINHA DO OESTE	Mira Sintra-Meleças	Linhas de Circulação	I	II	III	IV									
		Comprimentos Úteis (m)	315	255	239	330									
		Extensão das Plataformas (m)	315	250	234	325									
			Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90								
	Sabugo	Linhas de Circulação	I	II											
		Comprimentos Úteis (m)	320	320											
		Extensão das Plataformas (m)	150	150											
			Altura das Plataformas (cm)	25	30										
	Maíra	Linhas de Circulação	I	II											
		Comprimentos Úteis (m)	272	272											
		Extensão das Plataformas (m)	110	72											
			Altura das Plataformas (cm)	70	65										
	Malveira	Linhas de Circulação	I	II											
		Comprimentos Úteis (m)	387	380											
		Extensão das Plataformas (m)	154	127											
			Altura das Plataformas (cm)	70	70										
	Pero Negro	Linhas de Circulação	I	II											
		Comprimentos Úteis (m)	297	298											
		Extensão das Plataformas (m)	121	112											
			Altura das Plataformas (cm)	70	70										
	Dois Portos	Linhas de Circulação	I	II											
		Comprimentos Úteis (m)	307	309											
		Extensão das Plataformas (m)	114	112											
			Altura das Plataformas (cm)	70	70										
	Torres Vedras	Linhas de Circulação	I	II	III										
		Comprimentos Úteis (m)	543	485	389										
		Extensão das Plataformas (m)	149	115	115										
			Altura das Plataformas (cm)	70	70	70									
	Ramalhal	Linhas de Circulação	I	II											
		Comprimentos Úteis (m)	531	428											
Extensão das Plataformas (m)		120	57												
		Altura das Plataformas (cm)	40	40											
Outeiro	Linhas de Circulação	I	II												
	Comprimentos Úteis (m)	332	332												
	Extensão das Plataformas (m)	121	108												
		Altura das Plataformas (cm)	35	30											
Bombarral	Linhas de Circulação	I	II												
	Comprimentos Úteis (m)	408	408												
	Extensão das Plataformas (m)	153	84												
		Altura das Plataformas (cm)	35	50											
Caldas da Rainha	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	558	558	310											
	Extensão das Plataformas (m)	196	196	196											
		Altura das Plataformas (cm)	45	45	40										
S. Martinho do Porto	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	498	493	276											
	Extensão das Plataformas (m)	214	209	197											
		Altura das Plataformas (cm)	40	50	45										
Valado	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	490	486	246											
	Extensão das Plataformas (m)	220	200	200											
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45										
Pataias	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	502	502	416											
	Extensão das Plataformas (m)	220	210	220											
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45										
Martingança	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	479	479	300											
	Extensão das Plataformas (m)	190	182	182											
		Altura das Plataformas (cm)	55	55	55										
Marinha Grande	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	509	509	295											
	Extensão das Plataformas (m)	212	207	207											
		Altura das Plataformas (cm)	35	40	40										
Leiria	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	534	534	427											
	Extensão das Plataformas (m)	206	206	206											
		Altura das Plataformas (cm)	40	40	45										
Monte Real	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	539	539	402											
	Extensão das Plataformas (m)	146	195	195											
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45										
Louriçal	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	472	472	600											
	Extensão das Plataformas (m)	125	137	137											
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45										
Amieira	Linhas de Circulação	I	II	III											
	Comprimentos Úteis (m)	674	370	330											
	Extensão das Plataformas (m)	114	226	226											
		Altura das Plataformas (cm)	40	45	45										
Bil. de Lares	Linhas de Circulação	I	II												
	Comprimentos Úteis (m)	500	421												
	Extensão das Plataformas (m)	190	180												
		Altura das Plataformas (cm)													
Fontela	Linhas de Circulação	I	II												
	Comprimentos Úteis (m)	270	270												
	Extensão das Plataformas (m)	193	160												
		Altura das Plataformas (cm)	35	55											
Figueira da Foz	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V	VII								
	Comprimentos Úteis (m)	323	260	265	295	265	217								
	Extensão das Plataformas (m)	264	245	215	268	215	215								
		Altura das Plataformas (cm)	60	60	60	60	60	60	60						

RAMAL DE TOMAR	Santa Cita	Linhas de Circulação		I	II																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		</
----------------	------------	----------------------	--	---	----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

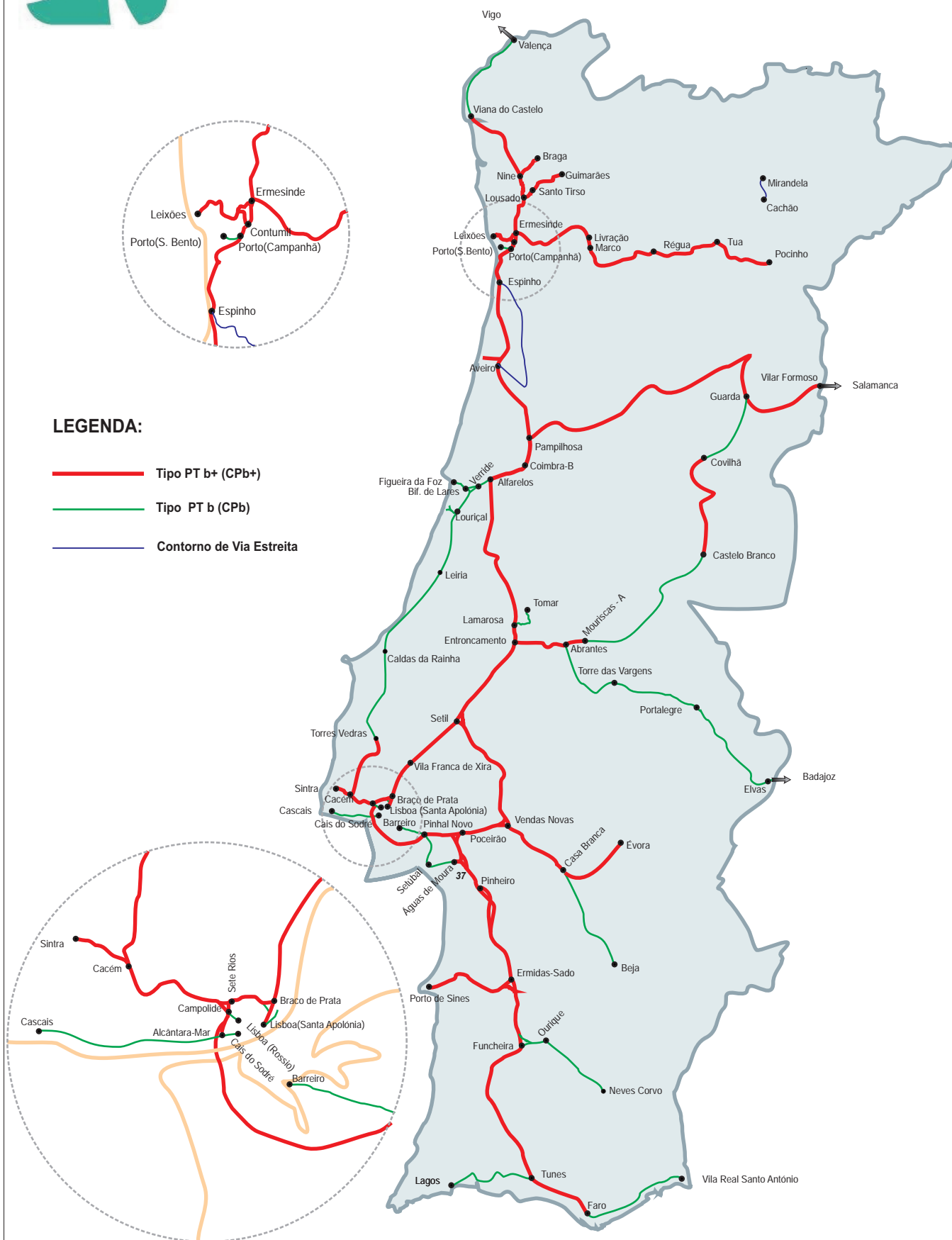
LINHA DE SINTRA	Lisboa-Rossio	Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V						
		Comprimentos Úteis (m)	85	193	193	194	196						
		Extensão das Plataformas (m)	194	198	193	194	208						
	Benfica	Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90	90						
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	222	215	225	236							
	Campolide	Extensão das Plataformas (m)	221	220	220	220							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	VI	VII	IIA	II-III			
	Amadora	Comprimentos Úteis (m)	206	152	231	220	324	316	53	220			
		Extensão das Plataformas (m)		264	247	236	246	287					
		Altura das Plataformas (cm)		90	90	90	90	90					
LINHA DE CINTURA	Monte Abraão	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	230	235	225	225							
		Extensão das Plataformas (m)	219	219	220	220							
	Aguilva-Cacém	Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	321	300	270	247							
	Mercês	Extensão das Plataformas (m)	220	220	220	220							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas de Circulação	I	II	III								
	Algueirão-Parque	Comprimentos Úteis (m)	230	224	230								
		Extensão das Plataformas (m)	221	221	221								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90								
LINHA DE CINTURA	Sintra	Linhas de Circulação	IA	IA-IE	IIA	IIA-III							
		Comprimentos Úteis (m)	365	1120	280	1005							
		Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-							
	Roma-Areeiro	Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	208	194	178								
	Entrecampos	Extensão das Plataformas (m)	221	221	221								
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90								
		Linhas de Circulação	IR	IR	IR	IVR							
	Entrecampos Poente	Comprimentos Úteis (m)	310	346	356	356							
		Extensão das Plataformas (m)	191	234	234	218							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
LINHA DE CASCAIS	Sete Rios	Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	325	325	320	320							
		Extensão das Plataformas (m)	310	310	310	310							
	Alcântara-Terra	Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
		Linhas de Circulação	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII			
		Comprimentos Úteis (m)	322	322	304	305	305	305	324	324			
	Cais do Sodré	Extensão das Plataformas (m)	-	-	-	-	-	-	-	-			
		Altura das Plataformas (cm)	-	-	-	-	-	-	-	-			
		Linhas de Circulação	I-S	II-S	III-S	IV-S							
	Alcântara-Mar	Comprimentos Úteis (m)	249	322	409	553							
		Extensão das Plataformas (m)	239	260	260	239							
		Altura das Plataformas (cm)	90	90	90	90							
LINHA DE CASCAIS	Casas	Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	216	264	291	-							
		Extensão das Plataformas (m)	100	210	210	-							
	Oeiras	Altura das Plataformas (cm)	40	90	90	-							
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
		Comprimentos Úteis (m)	287	298	296	287	5	6					
	Cascais	Extensão das Plataformas (m)	210	220	217	206	287	211					
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110	110	110	110					
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV							
	Algés	Comprimentos Úteis (m)	228	228									
		Extensão das Plataformas (m)	217	206									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
LINHA DE CASCAIS	Casas	Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	261	239	233								
		Extensão das Plataformas (m)	200	200	200								
	Oeiras	Altura das Plataformas (cm)	110	110	110								
		Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	191	213	170								
	Caracul	Extensão das Plataformas (m)	142	142	142								
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110								
		Linhas de Circulação	I	II	III								
	S. Pedro do Estoril	Comprimentos Úteis (m)	215	309	254								
		Extensão das Plataformas (m)	201	200	-								
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	-								
LINHA DE CASCAIS	Estoril	Linhas de Circulação	I	II	III								
		Comprimentos Úteis (m)	293	263	220								
		Extensão das Plataformas (m)	200	200	200								
	Cascais	Altura das Plataformas (cm)	110	110	110								
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V						
		Comprimentos Úteis (m)	244	219									
	Cascais	Extensão das Plataformas (m)	200	200									
		Altura das Plataformas (cm)	110	110									
		Linhas de Circulação	I	II	III	IV	V						
		Comprimentos Úteis (m)	97	104	124	124	124						
		Extensão das Plataformas (m)	106	119	142	142	142						
		Altura das Plataformas (cm)	110	110	110	110	110						

[illegible]

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

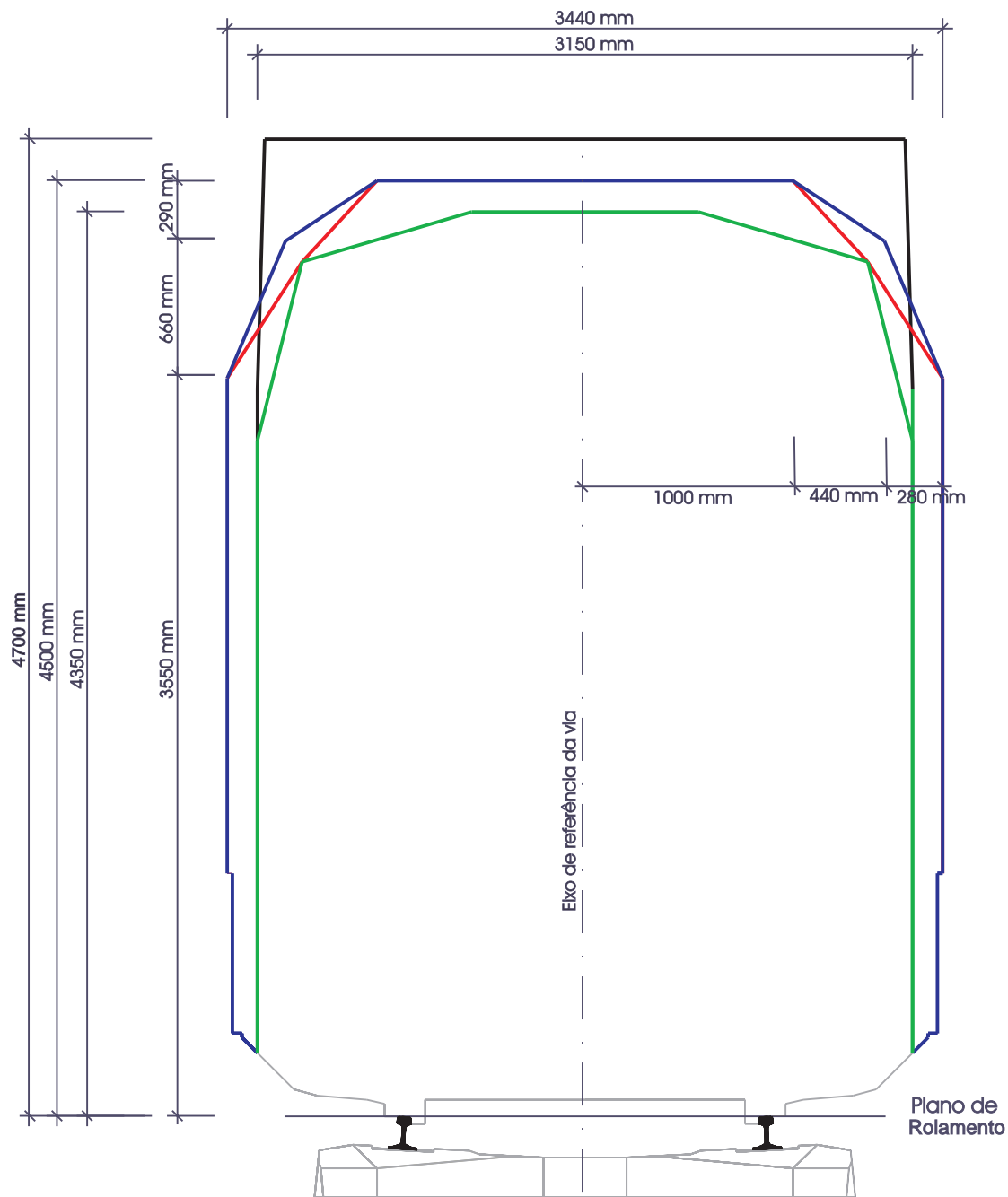


Contornos de Referência





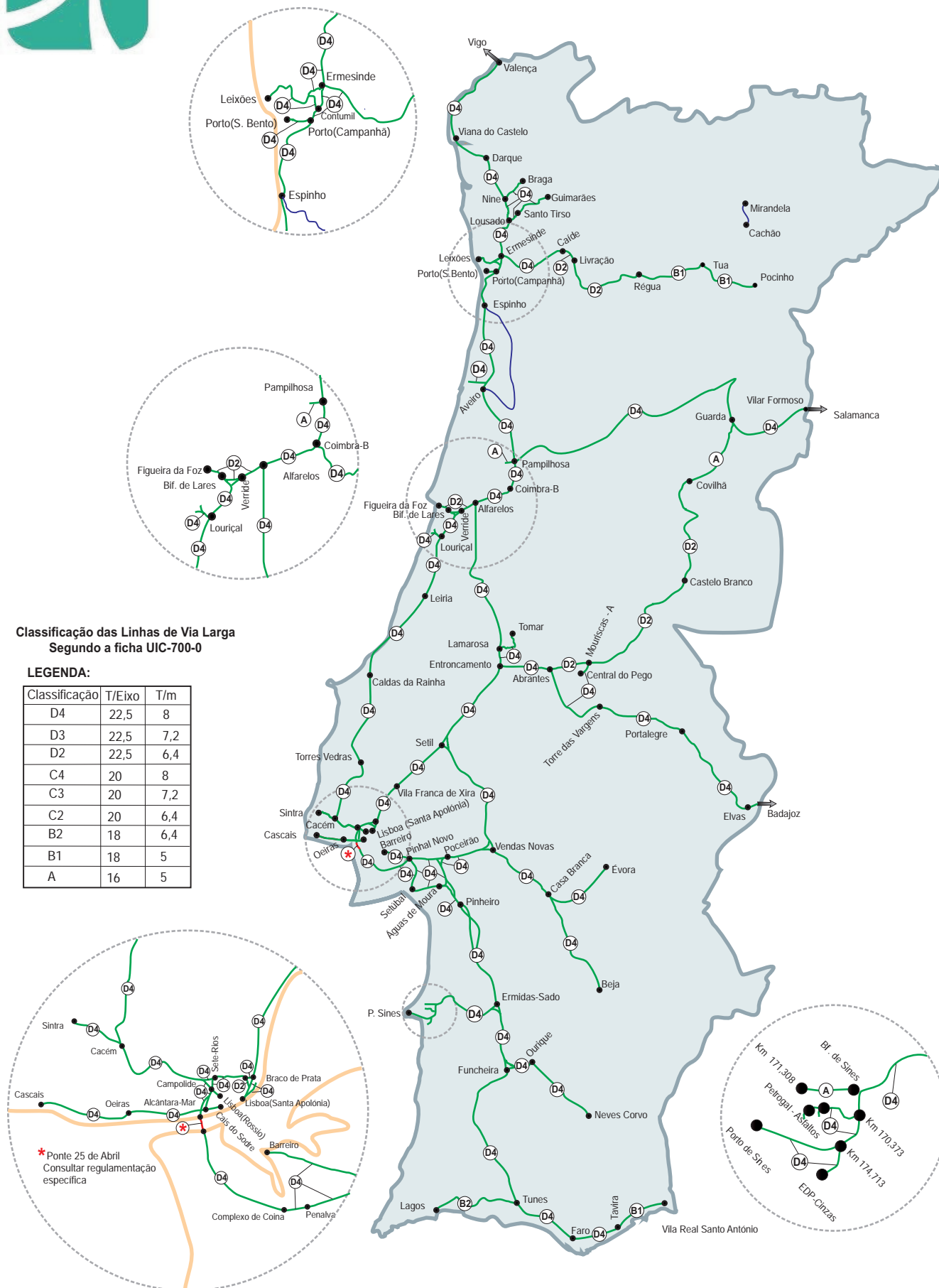
Contornos de Referência



LEGENDA:

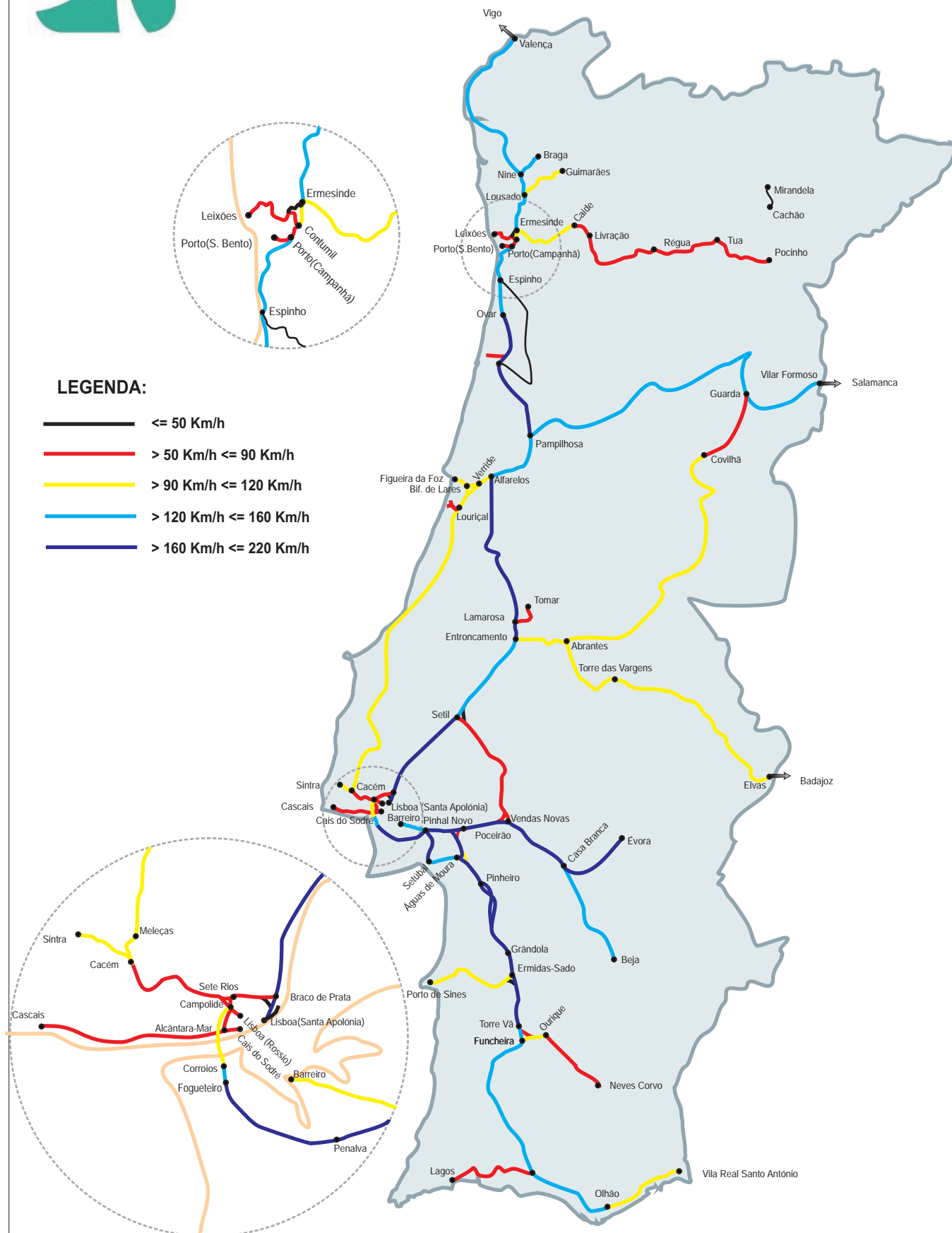
- | | | |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| — | Gabarito GB | } Ficha UIC 506 |
| — | Gabarito GC | |
| — | Gabarito PT b (CPb) | |
| — | Gabarito PT b+ (CPb+) | |

Cargas Máximas





Patamares de Velocidade mais Elevados



Anexo 3.3.2.4 B – Alterações à Tabela de Velocidades Máximas

À data de entrada em vigor da 1ª 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:

- 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;
- 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 espectral.

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

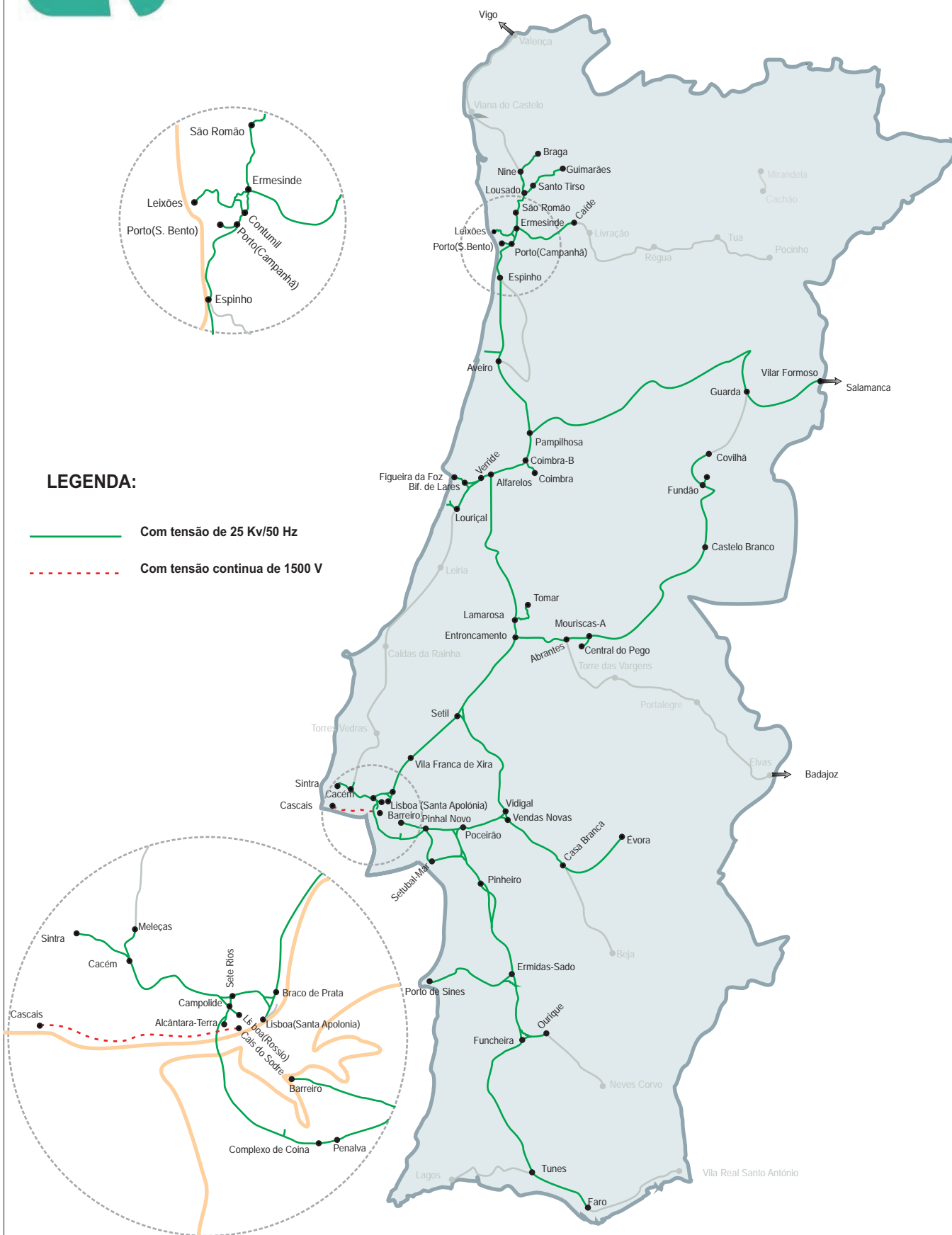
COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
Linha / Ramal	Troço	Comprimentos	
		Básico (m)	Máximo (m)
<i>Linha do Minho</i>	<i>Porto Campanhã - Nine</i>	210	520
	<i>Nine - V. Castelo</i>		405
	<i>V. Castelo - Valença</i>		300
<i>Ramal de Braga</i>	<i>Nine - Tadim</i>	415	520
<i>Linha de Leixões</i>	<i>Contumil - Leixões</i>	355	550
<i>Linha do Douro</i>	<i>Ermesinde - Caíde</i>	235	520
	<i>Caíde - Pocinho</i>		290
<i>Linha do Norte</i>	<i>Lisboa Sta Apolónia - Entroncamento</i>	340	550
	<i>Entroncamento - Pombal</i>		630
	<i>Pombal - Pampilhosa</i>		500
	<i>Pampilhosa - Cacia</i>		680
	<i>Cacia - Porto Campanhã</i>		450
<i>Linha da Beira Alta</i>	<i>Pampilhosa - Vilar Formoso</i>	260	515
<i>Ramal de Alfaielos</i>	<i>Bifurcação de Lares - Alfaielos</i>	450	500
<i>Linha do Oeste</i>	<i>Agualva-Cacém - Torres Vedras</i>	295	385
	<i>Torres Vedras - Fig. da Foz</i>		500

COMPRIMENTOS DOS COMBOIOS DE MERCADORIAS			
Linha / Ramal	Troço	Comprimentos	
		Básico (m)	Máximo (m)
<i>Linha da Beira Baixa</i>	<i>Entroncamento - Abrantes</i>	390	570
	<i>Abrantes - Fundão</i>		525
	<i>Fundão - Covilhã</i>		480
<i>Linha do Leste</i>	<i>Abrantes - Elvas</i>	355	385
<i>Linha de Sintra</i>	<i>Campolide - Agualva-Cacém</i>	230	330
<i>Linha de Cintura</i>	<i>Braço de Prata - Ponte de Santana</i>	305	550
	<i>Ponte Santana - Alcântara Terra</i>		315
<i>Linha de Vendas Novas</i>	<i>Setil - Vendas Novas</i>	475	605
<i>Linha do Alentejo</i>	<i>Barreiro - Pinhal Novo</i>	210	310
	<i>Pinhal Novo - Poceirão</i>		630
	<i>Poceirão - Vendas Novas</i>		595
	<i>Vendas Novas - Casa Branca</i>		750
	<i>Casa Branca - Beja</i>		505
<i>Linha Sul</i>	<i>Campolide - Pinheiro</i>	260	630
	<i>Pinheiro - Ermidas-Sado</i>	400	615
	<i>Ermidas-Sado - Tunes</i>	285	490
<i>Linha de Sines</i>	<i>Ermidas-Sado - Porto de Sines</i>	620	620
<i>Linha de Évora</i>	<i>Casa Branca - Évora</i>	745	750
<i>Linha do Algarve</i>	<i>Tunes - Faro</i>	395	395
	<i>Faro – V. Real Stº António</i>	130	200




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

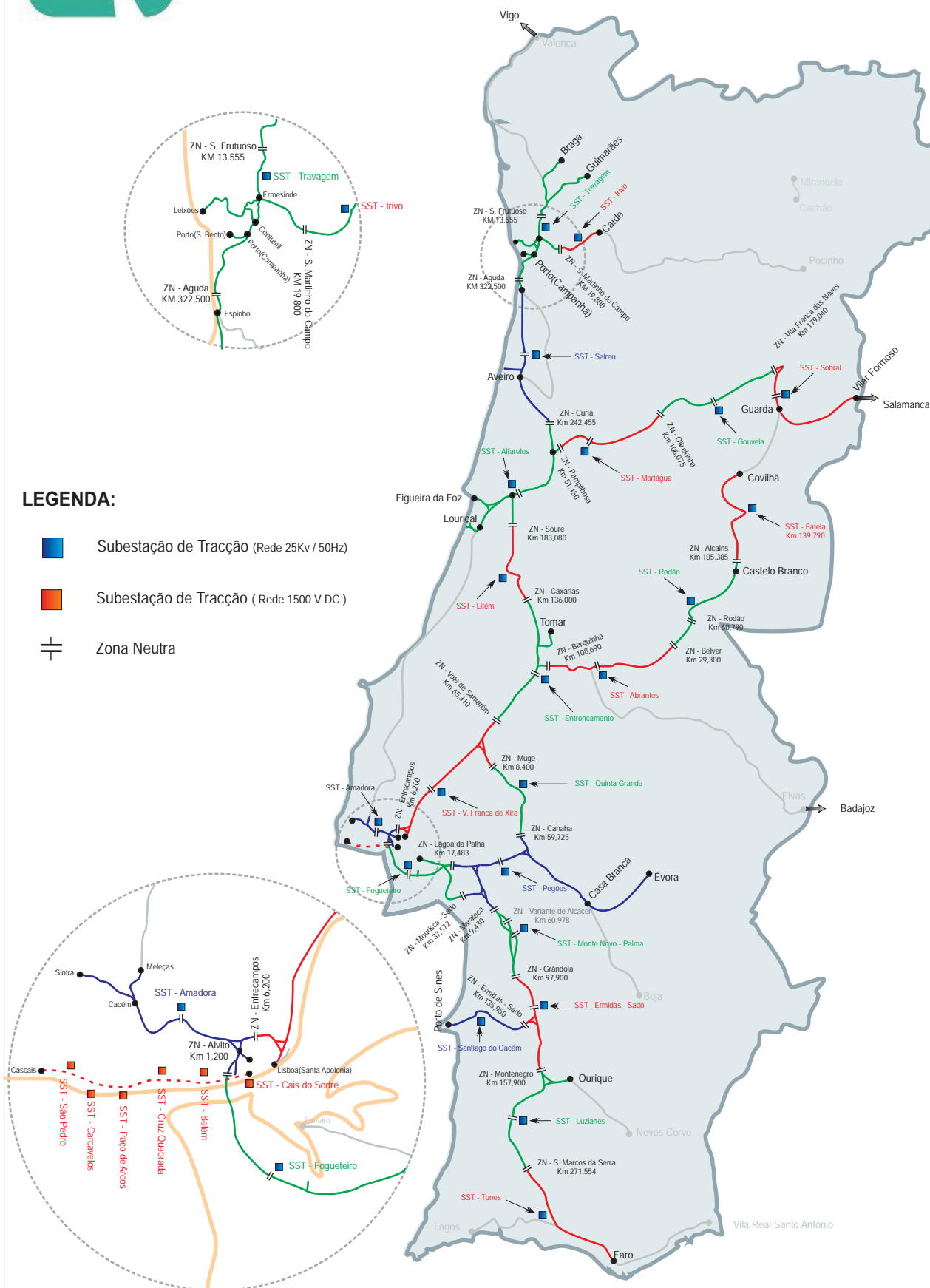


Troços de Linha Electrificada



LEGENDA:

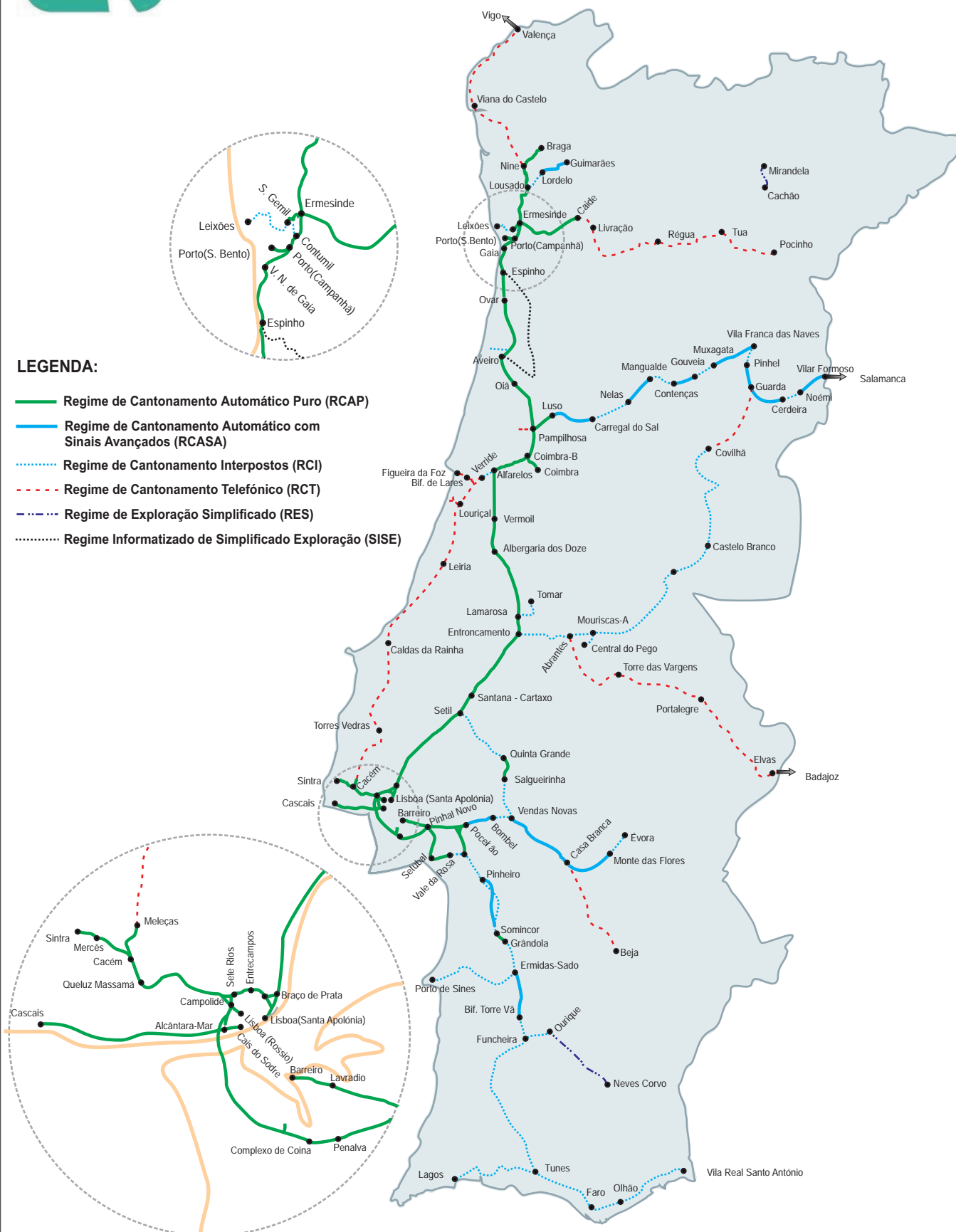
- | | |
|---|--|
|  | Subestação de Tracção (Rede 25Kv / 50Hz) |
|  | Subestação de Tracção (Rede 1500 V DC) |
|  | Zona Neutra |



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





Comando e Controlo da Circulação

LEGENDA:

Comando Ferroviário Norte

Comando Central —
Comando Local - - -

Comando Ferroviário Centro

Comando Central —
Comando Local - - -

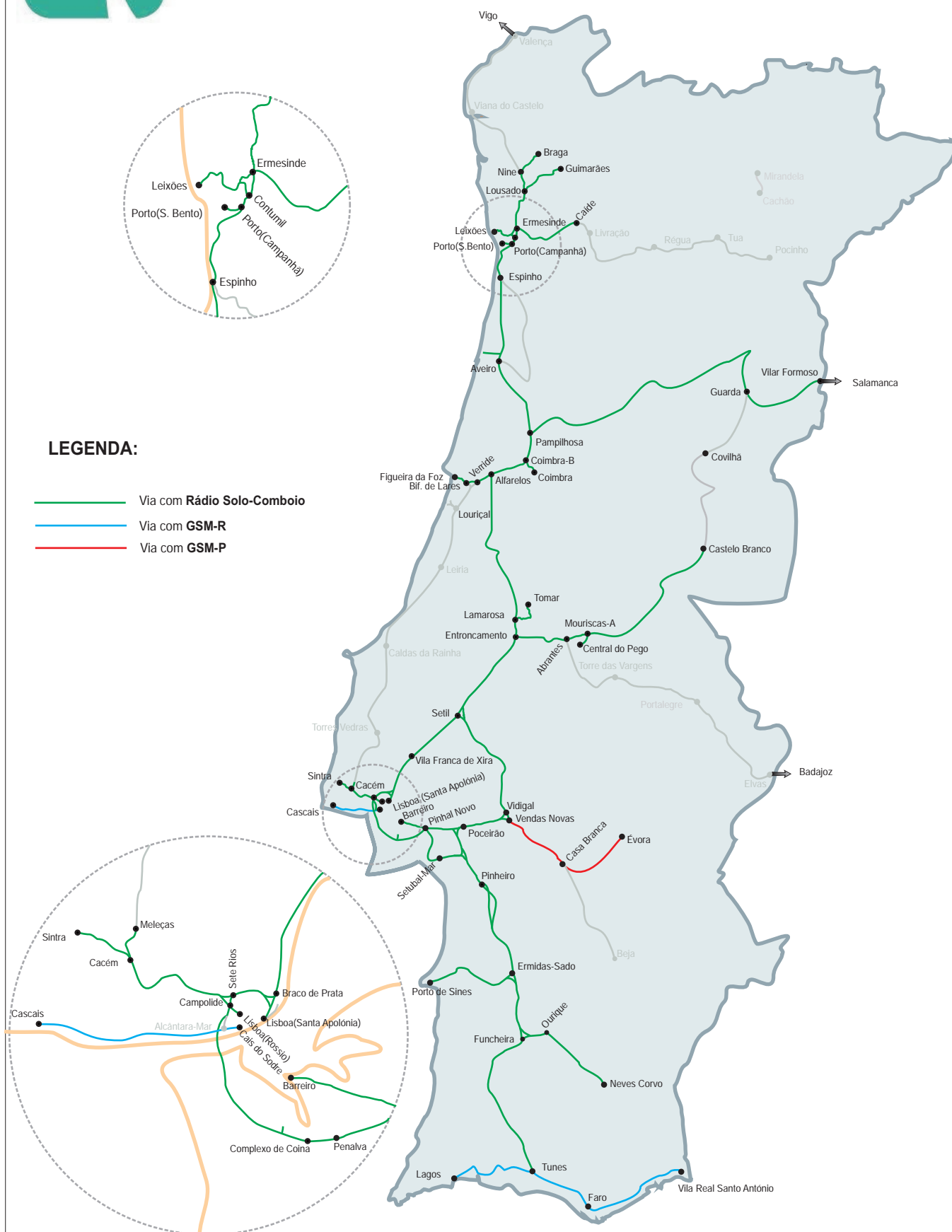
Comando Ferroviário Sul

Comando Central —
Comando Local - - -



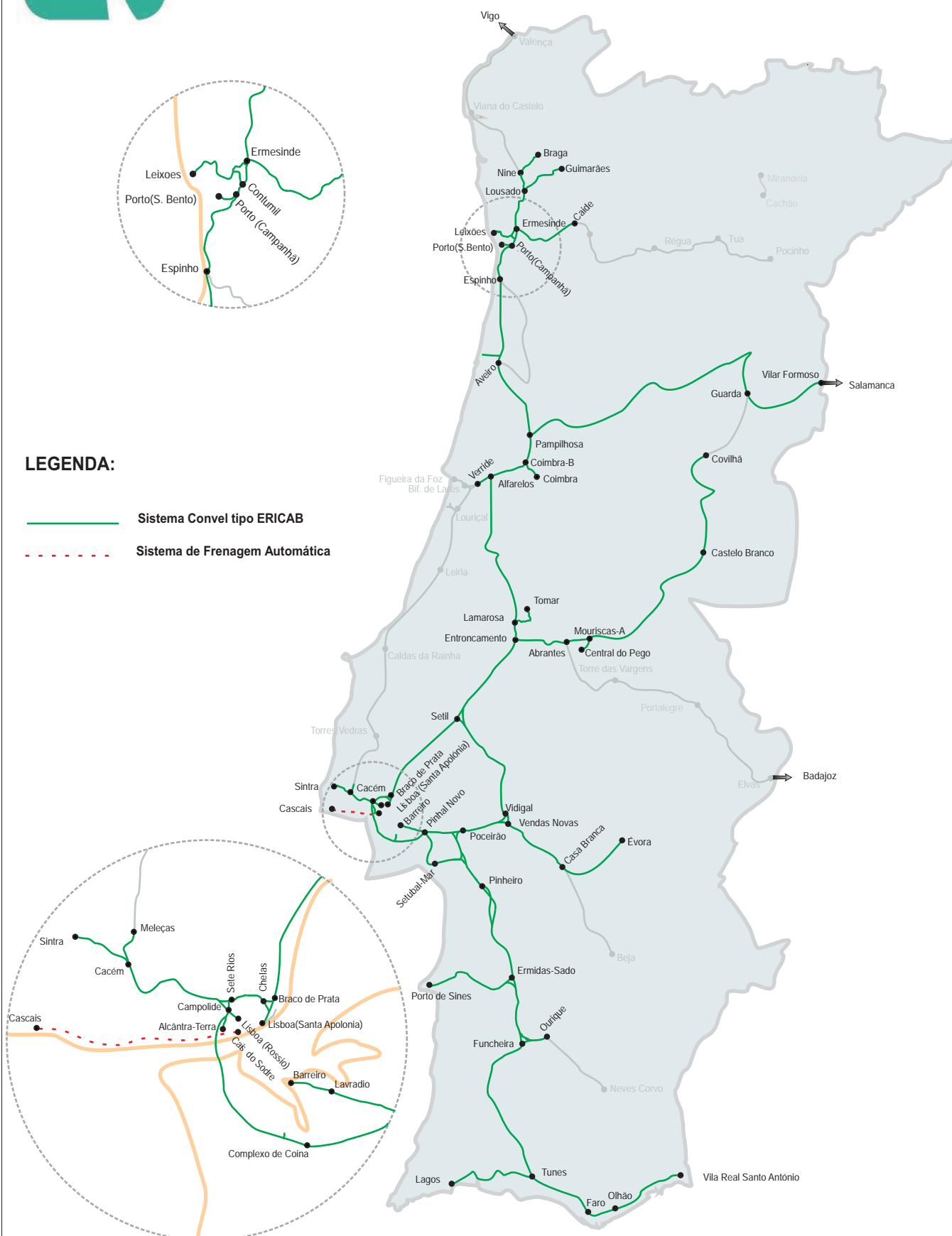


Comunicações Solo Comboio



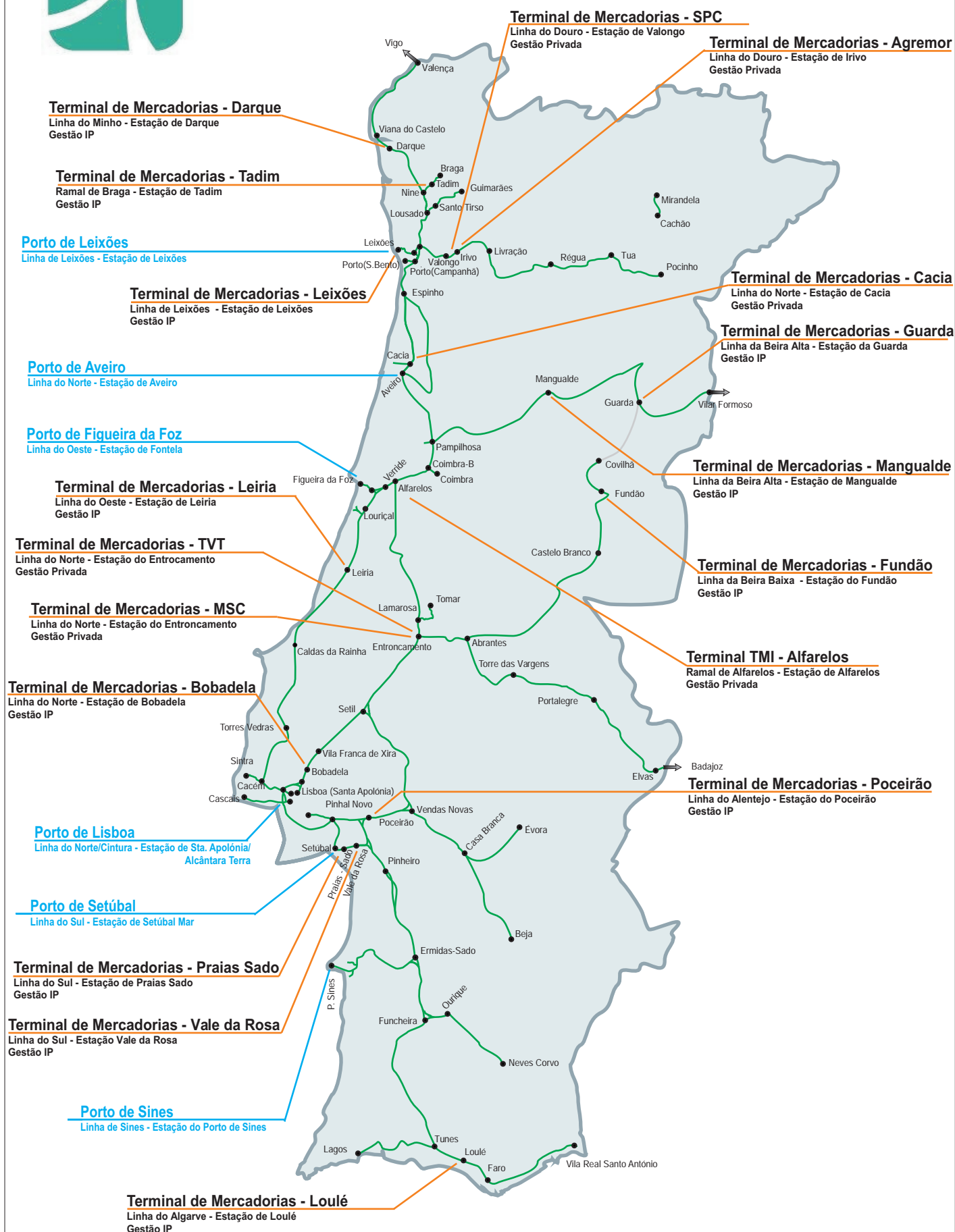


Sistemas de Controlo de Velocidade





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	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.	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 compreende 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 compreende 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 compreende 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 compreende 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 Alfaielos	<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 Lourical, 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 Alfaielos 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	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.	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 compreende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto, a eletrificação do feixe de receção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a eletrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.</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 receitas muito significativas para a economia portuguesa.</p> <p>O projeto compreende 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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
Minho	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			
	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 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 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					Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim														
	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 Operação	Desnivelamento	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/ de 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 operação	Desnivelamento	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 Operação	Modernização / Reabilitação	3º T 2015	4º T 2016	60 30 60 30 60	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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
Douro	Vila Meã	Livração	51,100	55,584	LD - Reabilitação da superestrutura de via entre Vila Meã e Livração	Conservação	Manter segurança fiabilidade 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 interencionar: •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 fiabilidade 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 fiabilidade 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 fiabilidade 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 Início	PK Fim					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
Douro	Tua	Pocinho	150,200	160,200	LD - Reabilitação da superestrutura de via entre 150,200 e 160,200	Conservação	Manter a 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 a 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	TIPO DE TRABALHO	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	
	Início	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 de operação	Desnivelamento	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 paliçadas 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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
Norte	Fungalvaz	Fátima	124,510	124,520	Estabilização de talude de escavação entre os Km 124,510-124,520 LD	Intervenção geotécnica	Aumentar a segurança	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 Maças - 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 Maças - 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 Maças - 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 Maças - 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 a segurança	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					Início	Concl.	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	3ª 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 Operação	Desnivelamento	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					Início	Concl.	Valor (km/h)	Extens. (m)	Duração (meses)	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim														
Norte	Esmoriz	Granja	315,720	315,820	PSP ao Km 315,770, para supressão da PN ao KM 315,616	Encerramento de PN	Melhoria das condições de segurança de operação	Desnivelamento	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	Desnivelamento	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 das condições de Segurança Operação	Desnivelamento	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 e 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 a segurança	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 desnivelados	Melhoria das condições de Segurança Operação	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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
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 da 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 Início	PK Fim					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
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	3ª 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 a segurança e a fiabilidade 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 a segurança	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 a fiabilidade da infraestrutura; Manter a segurança e a fiabilidade da infraestrutura explorada 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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
Ramal de Tomar	Lamarosa	Santa Cita	0,000	1,635	Substituição de e TM/TBB 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 e PM/TBB 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	
	Lamarosa	Tomar	4,000	6,275	RT - Substituição de e TM/TBB 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	Os 700 metros será a extensão máxima permitida.
Beira Baixa	Praia do Ribatejo	Santa Margarida	118,611	119,109	Empreitada de Reforço dos Pilares P4 e P5 da Ponte da Praia	Reabilitação	Segurança	Reabilitação	2º T 2016	4º T 2016	10 30	520 520	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 bibloco - 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 bibloco - 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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
	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	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	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	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	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	TIPO DE TRABALHO	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	
Leste	Elvas	Elvas/Fronteira	265,200	275,611	Reabilitação de Via - Elvas/fronreira 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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia		
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)				
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	Desnivelamento	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	Desnivelamento	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	Desnivelamento	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	Desnivelamento	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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
Sul	Ermidas - Sado	Torre Vã	139,993	149,760	Conservação de catenária	Manutenção	Manter a 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 a segurança	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 a 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 a segurança	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					Início	Concl.	Valor	Extens.	Duração	Nº de dias	Horas por dia	
	Início	Fim									(km/h)	(m)	(meses)			
Sul	São Marcos	Messines Alte	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 da infraestrutura	Reabilitação	2º T 2016	3º T 2016	30	400	3			
	Tavira	Cacela	371,700	371,900	Estabilização de Taludes – 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

MARGENS SUPLEMENTARES				
A margem suplementar é atribuída a todos os comboios que percorram o troço em obra ou parte deste				
Linha/ Ramal	Troço	Tipo de Trabalho	Comboios Descendentes (min)	Comboios Ascendentes (min)
Linha do Minho	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
Linha do Norte	Setil Entroncamento	Intervenção em taludes	2	2
	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

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

DESCENDENTE		
pk de início (km)	pk de fim (km)	Veloc. máxima (km/h)
173.800	163.950	90
163.950	163.500	30
163.500	154.000	90
154.000	153.900	60
153.900	151.880	90
:	:	:
143.320	129.620	90
129.620	128.750	30
128.750	128.520	80
:	:	:
118.570	117.550	90
117.550	117.500	60
117.500	114.650	90
:	:	:
94.850	86.000	90
86.000	85.900	60
85.900	81.100	90
:	:	:
66.650	65.050	100
65.050	63.380	30
63.380	62.600	10
62.600	59.630	60
59.630	59.300	10
59.300	58.950	60
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	Autom.		Manual	Autom.	Automática			
			Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			Temporizada	Seguimento	Temporizada		
CON	Linha do Minho	Porto S. Bento			X		CCO Porto			X		
		Porto Campanhã			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Contumil			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Rio Tinto			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Águas Santas			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Palmilheira			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Ermesinde			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Travagem			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Leandro			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		São Frutuoso			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		São Romão			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Portela			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Trofa			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Lousado			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Esmeriz			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Barrimau			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Famalicão			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Mouquim			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Louro			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Nine			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Barcelos	X			Gab.Circ.						Quando guarnecida
		Barroselas	X			Gab.Circ.						Quando guarnecida
	Viana do Castelo	X			Gab.Circ.						Quando guarnecida	
	Caminha	X			Gab.Circ.						Quando guarnecida	
	Valença	X			Gab.Circ.							
	Ramal de Braga	Couto Cambeses			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Arentim			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		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	Cabêda			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	Autom.		Manual	Autom.	Automática			
			Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			Temporizada	Seguimento	Temporizada		
CON	Linha do Douro	Terronhas			X		CCO Porto			X		
		Trancoso			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Recarei - Sobreira			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Parada			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Cête			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Irivo			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Oleiros			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Paredes			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Penafiel			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Bustelo			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Meinedo			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Caíde			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Livração	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Marco de Canaveses	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Mosteiró	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Ermida	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Régua	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Pinhão	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Tua	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Pocinho	X			Gab.Circ						
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	
		Moscavide			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Sacavém			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Bobadela			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Santa Iria			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Póvoa			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Alverca			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Alhandra			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Vila Franca de Xira			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Castanheira do Ribatejo			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Carregado			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Vila Nova da Rainha			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 Pontével			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	Autom.		Manual	Autom.	Automática			
			Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			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 Maças-Fátima			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Seiça-Ourém			X	CCO Lisboa						
		Caxarias			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Albergaria dos Doze			X	CCO Lisboa						
		Litém			X	CCO Lisboa						
		Vermoil			X	CCO Lisboa						
		Pombal			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Pelariga			X	CCO Lisboa						
		Simões			X	CCO Lisboa						
		Soure			X	CCO Lisboa						
		Vila Nova de Anços			X	CCO Lisboa						
		Alfarelos			X	CCO Lisboa						
		Formoselha / Santo Varão			X	CCO Lisboa						
		Pereira			X	CCO Lisboa						
		Amial			X	CCO Lisboa						
		Vila Pouca do Campo			X	CCO Lisboa						
		Taveiro			X	CCO Lisboa						
		Casais			X	CCO Lisboa						
		Espadaneira			X	CCO Lisboa						
		Bencanta			X	CCO Lisboa						
		Coimbra B			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Adémia			X	CCO Lisboa						
		Vilela - Fornos			X	CCO Lisboa						
		Souselas			X	CCO Lisboa						
		Pampilhosa	X			Cab.Sinali						
CON		Mealhada			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Aguim			X	CCO Porto						
		Curia			X	CCO Porto						
		Mogofores			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	Autom.		Manual	Autom.	Automática			
			Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			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 guarnecida
		Espinho								X	CCO Porto	
		Granja	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Gaia	X			Cab.Sinal						
		General Torres			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
	Linha de Guimarães	Santo Tirso			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Caníços			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Vila das Aves			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Giesteira			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Lordelo			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Cuca			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Pereirinhas			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Vizela			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Nespereira			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Covas			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
		Guimarães			X	CCO Porto			X		CCO Porto	
	L. Vouga	Aveiro - Vouga			X	CCO Porto						
COL	Linha da Beira Alta	Luso - Buçaco			X	CCO Lisboa						
		Mortágua			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		St.ª Comba Dão			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Carregal do Sal			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Oliveirinha - Cabanas			X	CCO Lisboa						
		Canas - Felgueira			X	CCO Lisboa						
		Nelas			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Mangualde			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Contenções			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	Autom.		Manual	Autom.	Automática			
			Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			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. Alfaias	Verride	X			Gab.Circ						
	Linha do Oeste	Mira Sintra - Meleças			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Mafra	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Malveira	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Dois Portos	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Torres Vedras	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Bombarral	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Caldas da Rainha	X			Gab.Circ						
		Pataias	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Leiria	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Bifurcação de Lares	X			Gab.Circ						Quando guarnecida
		Figueira da Foz	X			Gab.Circ						
	Ramal de Tomar	Soudos - Vila Nova			X	CCO Lisboa						
		Carrascal-Delongo			X	CCO Lisboa						
		Curvaceiras			X	CCO Lisboa						
		St.ª Cita			X	CCO Lisboa						
		Carvalhos de Figueiredo			X	CCO Lisboa						
		Tomar			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
	Linha da Beira Baixa	Barquinha			X	CCO Lisboa						
		Almourol			X	CCO Lisboa						
		Praia do Ribatejo			X	CCO Lisboa						
		Santa Margarida			X	CCO Lisboa						
		Tramagal			X	CCO Lisboa						
		Abrantes			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Alferrarede			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Mouriscas-A			X	CCO Lisboa						
		Belver			X	CCO Lisboa						
		Barca da Amieira - Envendos			X	CCO Lisboa						
		Fratel			X	CCO Lisboa						
		Ródão			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Sarnadas			X	CCO Lisboa						
		Castelo Branco			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		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	Autom.		Manual	Autom.	Automática			
			Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			Temporizada	Seguimento	Temporizada		
COL	Linha de Sintra	Lisboa Rossio			X		CCO Lisboa			X		
		Campolide			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Benfica			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Santa Cruz/Damaiã			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 Cintura	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	
		Roma - Areeiro			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
		Braço de Prata (Norte)			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
	Linha de Cascais	Cais do Sodré			X	Gab.Circul. *		X			Gab.Circul. *	*Tmb CCO Lx.
		Oeiras	X			Gab.Circulação						
		Cascais			X	Gab.Circul. *		X			Gab.Circul. *	* Tmb CCO Lx.
COL	Linha do Sul	Campolide A (Cintura)			X	CCO Lisboa			X		CCO Lisboa	
COS		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	Víva Voz	Autom.		Manual	Autom.	Automática			
			Microfone Local	Seletivo sonorizado	Unidade Local Sonorização			Temporizada	Seguimento	Temporizada		
COS	Linha do Sul	Ermidas Sado		X		CCO Setúbal						
		Funcheira		X		CCO Setúbal						
		Amoreiras - Odemira		X		CCO Setúbal						
		Luzianes		X		CCO Setúbal						
		St.ª Clara - Sabóia		X		CCO Setúbal						
		S. Marcos		X		CCO Setúbal						
		Messines - Alte		X		CCO Setúbal						
	Linha do Alentejo	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						
		Casa Branca	X			Gab.Circu l. *						* Tmb CCO Set..
		Beja	X			Gab.Circu lação						
	L. Évora	Évora		X		CCO Setúbal						
	Linha do Algarve	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	X
	Loulé	C		X
	Tunes	C	X	X
	Fuseta-A	C		X
	Olhão	C		X
	Tavira	C		X
	Vila Real de Sto António	C	X	X
Beira Alta	Mangualde	C	X	X
	Nelas	C	X	X
	Santa Comba Dão	C	X	X
	Celorico da Beira	C	X	X
	Guarda	C	X	X
	Vilar Formoso	C	X	X
Beira Baixa	Abrantes	C	X	X
	Castelo Branco	C	X	X
	Fundão	C	X	X
Braga	Covilhã	C	X	X
	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
Cintura	Monte Estoril	C		X
	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
	Porto - São Bento	A	X	X
Minho	Porto - Campanhã	A	X	X
	Ermesinde	B		X
	Trofa	B	X	X
Minho	Valença	C		X
	Famalicão	B	X	X
	Nine	B	X	X

Linha	Estação	Tipologia	Espaço Disponível	
			Sala de Apoio	Bilheteira
	Viana do Castelo	B	X	X
	Barcelos	C		X
Norte	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
	Lourical	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
Tomar	Praça do Quebedo	C	X	X
	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_i – Tarifa do troço i

C₀ – Componente Base da Tarifa

C₁ – Componente Comando da Circulação

C₂ – Componente Instalações Elétricas

C₃ – Componente Valor Operacional dos Troços

C₄ – Componente Instalações de Segurança e Telecomunicações

C₅ – Componente Edifícios das Estações e Custos Afins

C₆ – Componente Tipo de Serviço

Cada uma das componentes C₁ a C₅ da tarifa é determinada pela seguinte fórmula:

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

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

CU - 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 C6 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 C1 a C6.

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-Guarnecimento 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 Diretamente Imputáveis

Os custos diretamente 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 diretamente imputáveis à utilização de vias, agulhas e entroncamentos, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades destinadas a garantir a gestão e supervisão da via e das obras de arte, a manutenção e conservação da via, nesta se compreendendo a plena via, 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 diretamente imputáveis ao comando e controlo da circulação, apenas são considerados os que sejam diretamente emergentes das atividades de manutenção e conservação dos sistemas de controlo, nomeadamente a sinalização, 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 diretamente 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 diretamente imputáveis ao fornecimento de serviços nas estações de passageiros, apenas são considerados os que sejam diretamente 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 faculta 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 faculta 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:

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

sendo:

EEM_{zkji} = 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:

$CeEkm_j$ = 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:

$$EEM_{zkji} = CeEkm_j \times Dkm_{jk}$$

sendo:

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

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

Dkmjk = Distancia 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:

$$EEMT_{zk_{ip}} = \sum EEM_{zk_{jip}}$$

sendo:

EEMTzkip = Energia Elétrica Motora total do Operador p na Zona k referente ao mês i;

EEMzkip = 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:

$$RP_{ki} = \frac{EET_{zk_i}}{\sum EEMT_{zk_{ip}}}$$

sendo:

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

EETzki = 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)

EEMTzkip = 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:

$$CmEE_{zk_i} = \frac{CTEE_{zk_i}}{EET_{zk_i}}$$

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:

$$PEzki = RP_{ki} \times EEMTzki \times CmEEzki$$

sendo:

RPki = Rácio de Perdas conforme definição constante no ponto 7.3

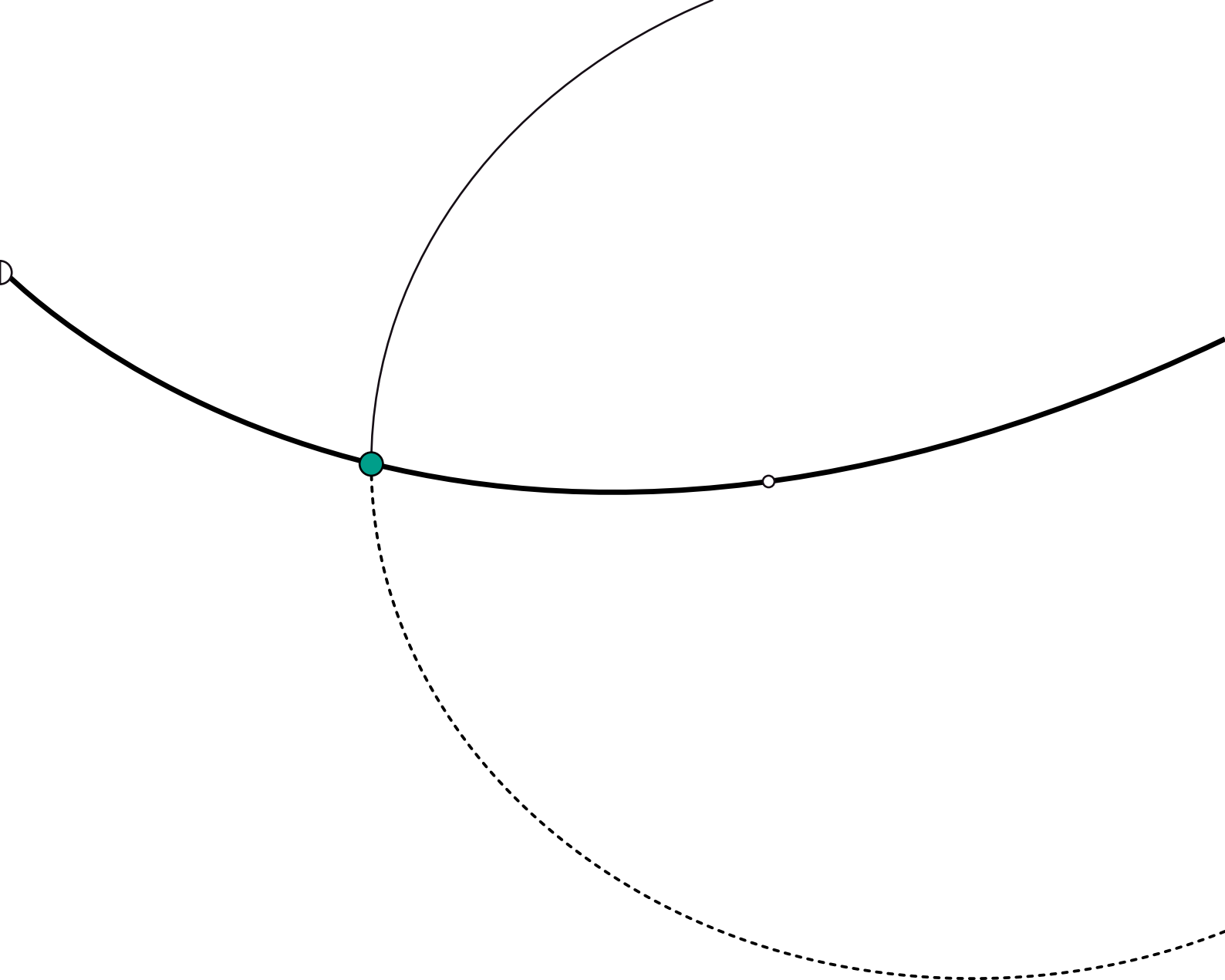
EEMTzki = Energia Elétrica Motora na Zona k no mês i, conforme definição constante do ponto 7.2

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	17,49
Operador de Circulação	19,22
Controlador de Circulação	21,49
Inspetor de Circulação	27,75
Operador de Infraestruturas	19,36
Encarregado de Infraestruturas	20,88
Supervisor de Infraestruturas	25,94
Motorista	17,52
Operador de Apoio Administrativo	15,76
Especialista	23,96
Técnico Júnior	21,99
Técnico	36,59
Técnico Especialista	49,77
Técnico Sénior	71,72

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