APDL
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

— W W W . A P D L . P T —

PROJETO DA 1ª ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026



TERMINAIS FERROVIÁRIOS
APDL

Controlo de Versões		
Versão	Alterações	Data
Projeto de Diretório da Rede 2024/2025		09/11/2023
Projeto de Diretório da Rede 2026		31/10/2024
Diretório da Rede 2026		05/12/2024
Projeto da 1ª adenda ao Diretório da Rede 2026	Pontos: 1.5.1, 1.5.3, 2.3.1, 2.3.3, 2.3.8, 3.3.1, 3.3.3, 4.1, 4.2, 4.3.2, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 5.3, 5.4, 5.5, 5.7, 5.9, 6.3.1, 6.3.2, 7.3.2 Anexos: 2.6 e 3.3.1	26/10/2026

Projeto da 1ª adenda ao Diretório da Rede 2026

O presente projeto da 1ª adenda tem por objeto alterar e complementar o disposto no Diretório da Rede 2026, mantendo-se plenamente em vigor todas as disposições que não sejam expressamente modificadas pela mesma.

Assim,

1. O ponto 1.5.1 Período de Validade passa a ter a seguinte redação: "(…) *O Diretório da Rede 2026 aplica-se, para efeitos de exploração, operação e aplicação de tarifário, ao período compreendido entre as 0h00 de 14 de dezembro de 2025 e as 24h00 de 12 de dezembro de 2026. O presente Diretório da Rede entra em vigor às 0h00 de 15 de dezembro de 2024. Relativamente à faturação e respetivas atualizações, a entrada em vigor far-se-á a 1 de janeiro do respetivo ano* (…)".

2. O ponto 1.5.3 Publicação passa a ter a seguinte redação "*O Diretório da Rede é produzido e publicado em português e em inglês, sendo disponibilizado gratuitamente em formato eletrónico no website dos Terminais Ferroviários da APDL em https://tfm.apdl.pt/ (…)*".

3. O ponto 2.3.1 passa a ter a seguinte redação: "2.3.1. Tipologias de Via

   Relativamente à Tipologia da Via, as características são as seguintes:

   a) Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda

   A infraestrutura é constituída por 3 Linhas ferroviárias não eletrificadas, em bitola ibérica (1668 mm), com os comprimentos úteis indicados e sem qualquer ativo de sinalização.

   Duma forma mais detalhada, a superestrutura de via é composta por:

   - *Carril UIC 54 e balastro granítico tipo I;*
   - *As linhas A e B são constituídos por travessas de madeira com fixação elástica RNP e travessas de betão monobloco com fixação elástica Vossloh;*
   - *A linha C é embebida em betão;*
   - *3 para choques de via;*
   - *120 m de catenária1*

   b) Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

   - *Carril 54 Kg e balastro granítico;*
   - *Barra curta, com travessas de betão bibloco e fixação elástica – tipo Guide e Nabla e com 2 (duas) travessas de madeira nas juntas mecânicas com fixação elástica;*
   - *Quatro AMVs (29, 31, 33 e 34) de geometria Alpine e VAE, todos com aparelho de manobra manual, assentes em travessas de madeira, fixação elástica e balastro granítico;*
   - *A linha VII, em 196 m é composta por barra curta, travessas de betão e balastro, o restante troço a via está betonada (234m) e carril soldado até ao topo;A linha IX, em 154 m é composta por barra curta, travessa de betão e balastro, o restante troço a via está betonada (126m) e carril soldado até ao topo;*
   - *5 para choques de via;*

– *326 m de catenária2;*

1 Os lanços de catenária que terminam no interior do TFMG possuem pouca extensão (120 m) e localizam-se fora da zona de carga/descarga de mercadorias, não interferindo com essa operação. Dadas as interações com os lanços de catenária das restantes instalações sob responsabilidade da IP, está protocolado que a manutenção dessa infraestrutura é da inteira responsabilidade da IP.

2 Os lanços de catenária que terminam no interior do TFML possuem pouca extensão (326 m) e localizam-se fora da zona de carga/descarga de mercadorias, não interferindo com essa operação. Dadas as interações com os lanços de catenária das restantes instalações sob responsabilidade da IP, está protocolado que a manutenção dessa infraestrutura é da inteira responsabilidade da IP.

4. O ponto 2.3.3 Terminais Ferroviários de Mercadorias foi atualizado no que diz respeito aos comprimentos úteis dos TFML e TFMG, passando a ter a seguinte informação:

Tabela – Comprimentos úteis das linhas do TFMG

LINHA	PK INICIAL	PK FINAL	COMPRIMENTO ÚTIL
A	206,213	206,577	248 m
B	206,243	206,611	282 m
C	206,213	206,610	276 m

Tabela – Comprimentos úteis das linhas do TFML

LINHA	PK INICIAL	PK FINAL	COMPRIMENTO ÚTIL
I	20,550	21,137	312 m
II	20,842	21,137	312 m
III	20,602	21,137	491 m
IV	20,714	20,864	100 m
V	20,552	20,902	325 m
VII	20,521	20,984	452 m
IX	20,521	20,713	170 m

5. O ponto 2.3.8 Comprimento máximo de comboios foi atualizado no que diz respeito ao TFMG passando a constar: *"TFMG - 650m".*

6. No ponto 3.3.1 Acordos-Quadro foi acrescentado o seguinte texto: "*Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, refira-se que, à data, os Acordos-Quadro relativos à repartição de capacidade ferroviária são estabelecidos pelo gestor da infraestrutura ferroviária nacional, IP, cabendo à APDL, enquanto gestora de infraestrutura ferroviária dos Terminais Ferroviários de Mercadorias de Leixões e da Guarda, assegurar a necessária articulação operacional e institucional no âmbito da execução desses instrumentos."*

7. O ponto 3.3.3 Contratos com os Candidatos que não sejam Empresas Ferroviárias passa a ter a seguinte redação: *"(…) Os Candidatos poderão solicitar capacidade sem obrigação de comunicar previamente a Empresa Ferroviária que fornecerá a respetiva tração, devendo, contudo, comunicar à APDL a identificação da mesma, acompanhada da sua aceitação formal para a realização do serviço, com uma antecedência mínima de 30 dias de calendário*

relativamente ao dia de circulação. Na eventualidade desta informação completa não ser apresentada no referido prazo, a APDL, em articulação com a IP, poderá cancelar o canal atribuído (…)".

8. O ponto 4.1 Introdução passa a ter a seguinte redação:

"*A repartição de capacidade na infraestrutura ferroviária da APDL compreende duas componentes distintas e complementares:*

A atribuição de capacidade na Rede Ferroviária Nacional, da competência da Infraestruturas de Portugal (IP);

A alocação da capacidade nas instalações de serviço (terminais ferroviários), da competência da APDL, enquanto gestora dessas infraestruturas.

A APDL assegura a alocação da capacidade interna dos terminais ferroviários de mercadorias de forma transparente, não discriminatória e proporcional, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 217/2015 e com o Regulamento de Execução (UE) 2017/2177.

A APDL aplica critérios transparentes e não discriminatórios na alocação da capacidade, nomeadamente:

- *Requisitos de segurança (ex.: mercadorias perigosas)*
- *Serviços programados no horário técnico*
- *Ligações logísticas críticas (ex.: cadeias intermodais)*
- *Ordem de receção dos pedidos*

Eficiência da utilização da infraestrutura

- *Sempre que surjam conflitos na utilização da capacidade dos terminais:*
- *a APDL promove uma fase de coordenação direta entre candidatos*
- *poderá propor soluções alternativas*

Não sendo possível acordo aplica-se o processo formal previsto no presente Diretório"

9. O ponto 4.2 Descrição do Processo passa a ter a seguinte redação: "(…) 4.2.1 Objeto da capacidade

A capacidade atribuída nos terminais ferroviários da APDL compreende:

- direito de utilização de vias
- janelas temporais de operação
- acesso a zonas de carga/descarga
- condições de manobra e estacionamento

Estes elementos são complementares ao canal horário atribuído na RFN.

Para efeitos do Processo de Repartição de Capacidade, os Candidatos devem formalmente indicar os respetivos interlocutores com poder de representação. Os candidatos apresentam à IP proposta de atribuição de canais horários em conformidade com os procedimentos patentes no Diretoria da Rede da IP.

A IP procede à avaliação e consolidação dos pedidos, articulando com a APDL, e procede à elaboração do Horário Técnico Anual, bem como a sua divulgação.

4.2.2 Entidades intervenientes e responsabilidades

Entidades que participam no Processo de Repartição de Capacidade:

Os Candidatos a quem compete a apresentação dos pedidos de canais horários e a participação no processo de afetação de capacidade e que podem recorrer sobre a proposta de Horário Técnico. É da responsabilidade exclusiva dos Candidatos, ou das Empresas Ferroviárias em que aqueles se façam substituir no exercício do acesso ou trânsito, a publicação dos Horários Comerciais;

A APDL, a quem compete a produção deste Diretório da Rede, a coordenação do processo de afetação de capacidade, em articulação com a IP, a elaboração e apresentação do Horário Técnico dos terminais;

A One-Stop-Shop (OSS) da IP a quem compete a receção e tratamento dos pedidos de canais horários internacionais de passageiros e mercadorias não abrangidos pelo Atlantic Corridor, bem como a publicação do Horário Técnico Anual;

A Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) do Atlantic Corridor, a quem compete a receção e tratamento dos pedidos de canais horários internacionais de mercadorias que percorram, mesmo que parcialmente, um Canal Horário Pré-Estabelecido (PAP – Pre-arranged Path).

A repartição de capacidade envolve os seguintes procedimentos em duas esferas de decisão complementares:

Candidatos / Empresas Ferroviárias:

- Submissão de pedidos de capacidade na IP e na APDL
- Prestação de informação operacional necessária

Infraestruturas de Portugal (IP):

- Receção dos pedidos de canais horários na RFN
- Avaliação e consolidação dos pedidos
- Elaboração do Horário Técnico Anual

APDL:

- Validação da compatibilidade da capacidade da RFN com a capacidade interna dos terminais;
- Alocação de capacidade nas instalações de serviço, incluindo:
- atribuição de vias
- janelas operacionais
- sequenciamento de manobras
- estacionamento operacional
- Coordenação operacional com a IP

4.2.3 Contactos e feriados

Contactos:

Os contactos do serviço da APDL responsável pelo Processo de Repartição de Capacidade, da OSS da IP e da C-OSS do Atlantic Corridor, encontram-se indicados no ponto 1.6 supra bem como do Diretório da Rede da I.P..

Feriados:

FERIADO	*DIA*
Dia de Natal	*25-dez-2025*
Dia de Ano Novo	*01-jan-2026*
Sexta-feira Santa	*3-abr-2026*
Dia de Páscoa	*5-abr-2026*
Dia da Liberdade	*25-abr-2026*
Dia do Trabalhador	*1-mai-2026*
Dia de Corpo de Deus	*4-jun-2026*

Dia de Portugal	*10-jun-2026*
Dia de Assunção de Nossa Senhora	*15-ago-2026*
Dia da Implantação da República	*05-0ut-2026*
Dia de Todos os Santos	*01-nov-2026*
Dia da Restauração da Independência	*01-dez-2026*
Dia da Imaculada Conceição	*8-dez-2026*

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

10. O ponto 4.3.2 Datas-chave e informação a fornecer aos candidatos passa a ter a seguinte redação: “(…) A APDL comunicará a confirmação das necessidades de intervenção com 42 dias de antecedência, em articulação com a IP e candidatos (…)”

11. O ponto 4.5 Processo de Repartição da Capacidade passa a ter a seguinte redação:

“A capacidade nos terminais da APDL distingue-se em:

a) Capacidade programada

- *associada ao horário técnico anual*
- *inclui janela fixa de operação no terminal*

b) Capacidade pontual (ad-hoc)

- *relativa a pedidos não considerados no processo anual*
- *atribuída pela APDL com base na disponibilidade existente*

4.5.1. Horário Técnico Anual

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

A atribuição de capacidade no Horário Técnico Anual integra:

- *o canal horário na RFN (IP)*
- *a validação e afetação de capacidade nos terminais pela APDL*

4.5.2. Pedidos Tardios

A gestão de alterações ao Horário técnico anual é da competência da IP.

4.5.3. Processo de Coordenação

A capacidade nos terminais da APDL distingue-se em:

a) Capacidade programada

Associada ao horário técnico anual e inclui janela fixa de operação no terminal.

b) Capacidade pontual (ad-hoc)

Relativa a pedidos não considerados no processo anual ou capacidade atribuída pela APDL com base na disponibilidade existente. Os pedidos pontuais podem ser apresentados à IP (para canal RFN) e à APDL (para capacidade no terminal).

O processo compreende:

- *Receção do pedido*
- *Verificação de disponibilidade*
- *Coordenação APDL–IP*
- *Comunicação da decisão*

A atribuição segue o princípio do primeiro pedido viável, sem prejuízo dos critérios de prioridade aplicáveis.

4.5.4. Processo de Resolução de Disputas

A APDL assegura mecanismos de tratamento célere de divergências relativas à repartição de capacidade e à utilização das infraestruturas e instalações ferroviárias sob a sua gestão, no respeito pelos procedimentos administrativos aplicáveis em razão da sua natureza pública, não recorrendo a mecanismos de resolução alternativa de litígios (RAL/ADR).

O tratamento das divergências observa os princípios da legalidade, transparência, não discriminação, proporcionalidade, imparcialidade e do contraditório, nos termos do Código do Procedimento Administrativo (CPA) e da regulamentação ferroviária aplicável ao Diretório de Rede.

Atenta a natureza das infraestruturas em causa, e do dimensionamento da realidade fáctica onde a APDL assume a gestão de infraestruturas, importa distinguir:

i) As divergências relativas à capacidade da infraestrutura ferroviária nacional, cuja gestão compete à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), sendo nesses casos aplicáveis os mecanismos próprios previstos no respetivo Diretório de Rede e legislação ferroviária aplicável;

ii) As divergências relativas à utilização, acesso e operação nos terminais ferroviários de carga sob gestão da APDL, enquanto entidade gestora dessas instalações, às quais se aplica o procedimento infra.

Para estas últimas, o procedimento observa o disposto no CPA e no regime jurídico ferroviário, estruturando-se nas seguintes fases:

a) Apresentação da reclamação: o interessado submete reclamação fundamentada, identificando a divergência, os fundamentos e os elementos relevantes;

b) Notificação dos interessados: a APDL promove a notificação dos contrainteressados cujos direitos ou interesses legalmente protegidos possam ser afetados;

c) Audiência prévia: sempre que se perspetive decisão desfavorável, a APDL assegura a audiência dos interessados, nos termos dos artigos 121.º e seguintes do CPA, fixando prazo adequado para pronúncia;

d) Exercício do contraditório: no âmbito do procedimento, é assegurada às partes a possibilidade de apresentar observações, juntar documentos e requerer diligências instrutórias consideradas necessárias;

e) Decisão fundamentada: a APDL profere decisão fundamentada no prazo de 10 dias úteis a contar da receção da reclamação, nos termos do n.º 3 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, explicitando os critérios técnicos e jurídicos aplicados;

f) Notificação da decisão: a decisão é notificada a todos os interessados, com indicação expressa dos respetivos meios de reação administrativa e jurisdicional.

Nos termos do n.º 4 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, das decisões da APDL cabe recurso para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), sem prejuízo dos meios de tutela jurisdicional administrativa legalmente previstos.

4.5.5. Pedidos Respeitantes ao Atlantic Corridor

Constante no Diretório da Rede da RFN.

4.6. ZONAS CONGESTIONADAS

Não aplicável."

12. O ponto 4.6 Zonas Congestionadas passa a ter a seguinte redação: *"Não aplicável".*

13. O ponto 4.7. TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS passa a ter a seguinte redação:

"Um pedido de canal horário para um transporte desta natureza deve ser apresentado com uma antecedência

mínima de 30 dias úteis, em virtude da necessária análise e resolução de incompatibilidades que a APDL tem de efetuar, em articulação com a IP.

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

Os comboios com transporte de mercadorias perigosas deverão ser prioritários sempre que possa constituir perigo para pessoas e bens a sua permanência em dependências onde não seja possível assegurar a sua segurança, conforme os critérios estipulados no RID.

Não deverão circular com comboios de marcha mais rápida a cantonar à sua retaguarda. "

14. O ponto 4.8. DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE passa a ter a seguinte redação*:*

"4.8.1. Regras para Pedidos de Modificação da Capacidade Feitos pelos Candidatos

Um pedido de modificação de capacidade feito pelo Candidato, após o início do Horário técnico anual, pressupõe a formalização de um novo pedido de capacidade e o cancelamento de um pedido anterior, aplicando-se as regras definidas nos respetivos pedidos, de acordo com os procedimentos patentes no Diretorio da Rede da IP.

4.8.2. Regras para Alteração de Capacidade Promovida pelo Gestor da Infraestrutura

As regras estabelecidas para a alteração de capacidade são descritas no ponto 4.3 do presente diretório da rede.

4.8.3. Regras para Capacidade Pedida e Não Utilizada

A APDL monitoriza a utilização da capacidade atribuída nos terminais, podendo:

- *reavaliar a afetação;*
- *ajustar condições de utilização,*

salvaguardando os princípios da transparência e não discriminação e em articulação com a IP.

4.8.4. Regras de Cancelamento

Não aplicável."

15. O ponto 5.3 passa a ter a seguinte redação:

"De acordo com a alínea a) do artigo 27º do Decreto-Lei nº 151/2014, o pacote mínimo de acesso disponível nos terminais de mercadorias da APDL contem as seguintes prestações necessárias ao efetivo exercício do direito de acesso à infraestrutura:

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, em articulação com a IP;

v) Quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

A APDL não cobra a taxa de acesso a instalações de serviço."

16. O ponto 5.4 Serviços adicionais e tarifas, passa a ter a seguinte redação: "*Os serviços adicionais a prestar pela APDL são expressamente requeridos pelas Empresas Ferroviárias. Embora a APDL não tenha obrigação de prestar estes serviços caso existam alternativas viáveis e comparáveis no mercado, é política da empresa prestá-los, de forma não discriminatória, sempre que sejam solicitados por qualquer Empresa Ferroviária, desde que haja capacidade disponível.* (…)".

17. O ponto 5.5 Serviços Auxiliares e tarifas, passa a ter a seguinte redação: "*A APDL assegura aos utilizadores da sua Rede a prestação de serviços nas suas Instalações de Serviço, cujas condições de acesso, descrição técnica e respetivos tarifários se encontram detalhados no Documento de Informação da Instalação de Serviços (DIIS), disponível para consulta no website https://tfm.apdl.pt/. Nos casos em que a APDL não preste alguns serviços diretamente, envidará esforços para facilitar a prestação dos mesmos por terceiros, sob as condições publicadas no referido DIIS.*"

18. O ponto 5.7 Regime de Melhoria do Desempenho passa a ter a seguinte redação: "*A APDL assegura que os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, nos termos do n.º 2 do Anexo VI do Decreto-Lei n.º 217/2015, são definidos e revistos através de processos de concertação com as empresas de transporte ferroviário, sendo os respetivos resultados publicitados no Diretório de Rede ou em adenda, em cumprimento do quadro legal e regulatório aplicável.*

Para efeitos de concretização deste regime, a APDL estabelece o seguinte enquadramento operativo:

Calendarização
A definição inicial dos parâmetros do regime de melhoria do desempenho será concluída no prazo máximo de 90 dias a contar da entrada em vigor do presente Diretório de Rede ou da respetiva adenda, mediante processo de concertação com as empresas de transporte ferroviário que operam nos terminais sob gestão da APDL. Até à conclusão desse processo, aplica-se o regime transitório.

Metodologia de definição

O processo de concertação assenta nos seguintes elementos:

a) Identificação dos eventos relevantes para efeitos de desempenho, incluindo atrasos na entrada, permanência e saída dos terminais ferroviários de carga;

b) Definição de critérios de imputabilidade dos atrasos, distinguindo, designadamente, causas imputáveis às empresas ferroviárias, à APDL enquanto gestora dos terminais e a terceiros;

c) Estabelecimento de parâmetros de valoração dos atrasos, diferenciados em função da sua duração e impacto operacional;
d) Fixação de limiares de compensação aplicáveis à circulação de cada comboio e a séries de circulações num período de referência;

e) Análise dos contributos das empresas de transporte ferroviário, com fundamentação das soluções adotadas;
f) Publicitação dos parâmetros acordados e respetiva justificação.

Regime transitório

Até à definição dos parâmetros finais, a APDL aplica, a título transitório, os seguintes critérios:

Consideram-se relevantes, para efeitos de desempenho, os atrasos superiores a 45 minutos nas operações de entrada, manobra ou saída dos terminais;

A imputabilidade dos atrasos é aferida com base na responsabilidade direta pela operação em causa, sem prejuízo da análise casuística de situações excecionais, considerando-se:

Responsabilidade Interna (APDL): Atrasos motivados por avarias na infraestrutura do terminal, falhas nas máquinas ou constrangimentos de movimento interno.

Responsabilidade Externa (Terceiros): Atrasos causados por operadores ferroviários, pela atividade noutros terminais da cadeia logística, ou pela atividade da IP.

Apenas são considerados para efeitos de eventual compensação atrasos que excedam limiar mínimo a definir caso a caso, em função das condições operacionais do terminal;

O regime transitório não implica, por si só, a atribuição automática de compensações financeiras, servindo de base à recolha de dados e futura calibração do regime definitivo.

Revisão e acompanhamento

A APDL procederá à avaliação periódica da adequação dos parâmetros definidos, com base na informação operacional recolhida, promovendo a sua revisão sempre que necessário, em articulação com as empresas ferroviárias e com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes."

19. O ponto 5.9 passa a ter a seguinte redação: "*Os valores correspondentes a serviços em instalações de serviço e à prestação dos serviços adicionais e auxiliares são faturados de acordo com as tarifas publicadas no Diretório da Rede ou conforme os Contratos/Protocolos estabelecidos.*

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

    Em caso de incumprimento do pagamento das faturas, a APDL reserva-se o direito de aplicar juros de mora, calculados à taxa legal em vigor à data do incumprimento do pagamento das faturas, de acordo com o prazo anteriormente definido.

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

20. O ponto 6.3.1 passa a ter a seguinte redação: "(…) *A gestão operacional da capacidade nos terminais é assegurada pela APDL, com base:*

    - *na regulamentação técnica aplicável*
    - *nos procedimentos de gestão da circulação acordados com a IP*."

21. O ponto 6.3.2 passa a ter a seguinte redação: "(…) *Todo esse conjunto de regulamentação é enunciado e atualizado através da publicação no site https://tfm.apdl.pt/, o qual garante que a informação sobre as normas a observar a cada momento está correto. Esta informação é endereçada a todos os atores do sistema ferroviário (GI e EF a operar na RFN), incluindo o IMT e o GPIAAF (Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários)*."

22. O ponto 7.3.2 passa a ter a seguinte redação: *"(…) Os serviços prestados nestes terminais encontram-se enunciados no Documento de Informação da Instalação de Serviços para os Terminais Ferroviários de Mercadorias da Guarda e de Leixões em:*

    https://tfm.apdl.pt/media/5x2dlz43/e-012-anexo-3-diis-2026-tfml.pdf e https://tfm.apdl.pt/media/xyoihz55/e-012-anexo-2-diis-2026-tfmg.pdf"

    A alocação de capacidade nos terminais ferroviários de mercadorias é efetuada pela APDL, nos termos do Capítulo 4 do presente Diretório da Rede.

    A informação detalhada relativa à capacidade das instalações, incluindo as características técnicas, as restrições operacionais e a disponibilidade encontram-se no Documento de Informação das Instalações de Serviço (DIIS)."

23. O Anexo 2.6 passa a discriminar os investimentos e projetos em ambos aos terminais ferroviários de mercadorias.

24. O Anexo 3.3.1 passa a ter as seguintes alterações: "(…) 7) O presente modelo de Acordo-Quadro é aplicável exclusivamente à utilização dos terminais ferroviários sob gestão da APDL, não prejudicando nem substituindo os Acordos-Quadro de capacidade celebrados com o gestor da infraestrutura ferroviária nacional (IP), aos quais se encontra funcionalmente subordinado. (…)

    Cláusula 1.ª – Objeto

    O presente Acordo estabelece as condições operacionais, técnicas e comerciais de utilização dos terminais ferroviários de mercadorias sob gestão da APDL, designadamente no que respeita à programação, acesso e utilização das respetivas infraestruturas e serviços, por um período superior ao de vigência de um horário de serviço.

    O Acordo não constitui, nem substitui, a atribuição de capacidade da infraestrutura ferroviária da rede nacional, a qual compete à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), nos termos da legislação e do Diretório de Rede aplicáveis.

    As condições acordadas ao abrigo do presente instrumento dependem da capacidade previamente atribuída pela IP ao Candidato, devendo este assegurar a respetiva articulação.

    O Acordo abrange, nomeadamente, a definição de:

    Janelas operacionais e condições de acesso aos terminais;

    Tempos de permanência e de realização de operações ferroviárias;

    Condições de utilização das vias de terminal e de interfaces intermodais;

    Níveis de serviço e parâmetros operacionais aplicáveis.

Cláusula 2.ª – Obrigações da APDL

A APDL compromete-se, enquanto entidade gestora dos terminais ferroviários de mercadorias, a assegurar ao Candidato condições de utilização das infraestruturas e serviços nos termos acordados, em articulação com a capacidade atribuída pela IP.

Para o efeito, a APDL procede à programação operacional das atividades no terminal, tendo em conta:

A capacidade atribuída pela IP ao Candidato;

As condições físicas e funcionais do terminal;

As necessidades de coordenação com outros utilizadores;

As restrições operacionais decorrentes de manutenção, investimento ou segurança.

As condições acordadas no presente Acordo traduzem-se em parâmetros operacionais estáveis, designadamente janelas de acesso, tempos de manobra e utilização de vias de terminal, não constituindo, em caso algum, garantia autónoma de canais horários na rede ferroviária nacional.

A APDL assegura a gestão do terminal com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios, salvaguardando a utilização eficiente da infraestrutura por todos os utilizadores."

É republicado no anexo ao presente projeto de 1ª adenda e do qual faz parte integrante, o Diretório da Rede 2026, com a redação introduzida pela presente adenda.

ANEXO

AO PROJETO DE 1ª ADENDA AO DIRETÓRIO DA REDE 2026

(Republicação do Diretório da Rede 2026)

Índice

1. Informações Gerais
   1.1 Introdução
   1.2 Objetivo
   1.3 Enquadramento Legal
      1.3.1 Estatuto Legal e Responsabilidades
      1.3.2 Direitos de Recursos e De Queixa
   1.4 Estrutura
   1.5 Período de Validade, Atualização e Publicação
      1.5.1 Período de Validade
      1.5.2 Atualização
      1.5.3 Publicação
   1.6 Contactos
   1.7 Cooperação Internacional e Nacional entre Gestores de Infraestruturas
2. Infraestrutura
   2.1 Introdução
   2.2 Rede Abrangida
      2.2.1 Limites
      2.2.2 Ligações e Outras Redes Ferroviárias
   2.3 Descrição da Infraestrutura
      2.3.1 Tipologias de Via
      2.3.2 Bitola da via
      2.3.3 Terminais Ferroviários de Mercadorias
      2.3.4 Contornos de Referência
      2.3.5 Cargas Máximas
      2.3.6 Gradiente das Linhas
      2.3.7 Velocidades Máximas
      2.3.8 Comprimento Máximo de Comboios
      2.3.9 Rede Eletrificada
      2.3.10 Sistemas de Sinalização
      2.3.11 Sistemas de Controlo de Tráfego
      2.3.12 Sistemas de Comunicação
      2.3.13 Sistemas de Controlo de Velocidade dos Comboios
   2.4 Restrições à Circulação
      2.4.1 Infraestrutura Especializada
      2.4.2 Restrições Ambientais

2.4.3 Transporte de Mercadorias Perigosas

2.4.4 Outras Restrições

2.5 Disponibilidade da Infraestrutura

2.6 Desenvolvimento da Infraestrutura

3. Condições de Acesso

3.1 Introdução

3.2 Condições Gerais de Acesso

3.2.1 Requisitos Para Apresentação de Pedidos de Canais Horários

3.2.2 Condições Para o Acesso à Infraestrutura Ferroviária

3.2.3 Licenças

3.2.4 Certificado de Segurança

3.2.5 Seguro

3.3 Disposições Contratuais

3.3.1 Acordos-Quadro

3.3.2 Contratos de Utilização

3.3.3 Contratos com os Candidatos que não sejam Empresas Ferroviárias

3.3.4 Termos e Condições Gerais

3.4 Requisitos Específicos de Acesso

3.4.1 Procedimentos de Aceitação de Material Circulante

3.4.2 Procedimentos de Aceitação de Pessoal de Segurança

3.4.3 Transportes Excecionais

3.4.4 Transporte de Mercadorias Perigosas

4. Repartição de Capacidade

4.1 INTRODUÇÃO

4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO

4.2.1 Objeto da capacidade

4.2.2 Entidade intervenientes e responsabilidades

4.2.3 Contactos e feriados

4.3 RESERVA DE CAPACIDADE PARA RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE

4.3.1 Princípios Gerais

4.3.2 Datas-chave e Informação a Fornecer aos Candidatos

4.4 IMPACTOS DOS ACORDOS-QUADRO

4.5 PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE

4.5.1 Horário Técnico Anual

4.5.2 Pedidos Tardios

4.5.3 Processo de Coordenação

4.5.4 Processo de Resolução de Disputas

4.5.5 Pedidos Respeitantes ao Atlantic Corridor

4.6 ZONAS CONGESTIONADAS

4.7 TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS

4.8 DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE

4.8.1 Regras para Pedidos de Modificação da Capacidade Feitos pelos Candidatos

4.8.2 Regras para Alteração de Capacidade Promovida pelo Gestor da Infraestrutura

4.8.3 Regras para Capacidade Pedida e Não Utilizada

4.8.4 Regras de Cancelamento

5. Serviços e Tarifas

5.1 INTRODUÇÃO

5.2 PRINCÍPIOS DE TARIFAÇÃO

5.3 PACOTE MÍNIMO DE ACESSO E TARIFAS

5.4 SERVIÇOS ADICIONAIS E TARIFAS

5.4.1 Energia Elétrica para Tração

5.4.2 Serviços Aos Comboios

5.4.3 Transportes Excecionais e de Matérias Perigosas

5.4.4 Manobras

5.4.5 Estacionamento de Material Circulante

5.5 SERVIÇOS AUXILIARES E TARIFAS

5.5.1 Disponibilização de Acesso a Serviços de Telecomunicações

5.5.2 Inspeção Técnica do Material Circulante

5.5.3 Serviço de Bilhética nas Estações de Passageiros

5.5.4 Serviços de Manutenção de Material Circulante

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

5.5.6 Instrução de Processos de Autorização de Circulação na Rede Ferroviária Nacional

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

5.6 PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS

5.6.1 Penalidade por Modificação do Canal

5.6.2 Penalidade por Alteração do Canal

5.6.3 Penalidade por Capacidade Pedida e Não Utilizada

5.6.4 Penalidade por Não Utilização

5.6.5 Incentivos/Descontos

5.7 REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO

5.8 EVOLUÇÃO DAS TARIFAS

5.9 PROCESSO DE FATURAÇÃO

6. OPERAÇÕES

6.1 INTRODUÇÃO

6.2 REGRAS OPERACIONAIS

6.3 MEDIDAS OPERACIONAIS

6.3.1 Princípios

6.3.2 Regulamentação da Operação

6.3.3 Perturbações da Circulação

6.4 FERRAMENTAS PARA INFORMAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DE COMBOIOS

7. INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7.1 INTRODUÇÃO

7.2 VISÃO GERAL DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7.3 INSTALAÇÕES DE SERVIÇO GERIDAS PELA APDL

7.3.1 Disposições Gerais

7.3.2 Terminais de Mercadorias

7.3.3 Feixes de Resguardo

7.3.4 Instalações de Manutenção

7.3.5 Outras Instalações Técnicas

7.3.6 Instalações Portuárias, Marítimas e Fluviais

7.3.7 Meios de Socorro

7.3.7.1 Informações Gerais

7.3.7.2 Serviços

7.3.7.3 Descrição de Instalação de Socorro Ferroviário

7.3.7.4 Tarifas

7.3.7.5 Condições de Acesso

7.3.7.6 Alocação de Capacidade

7.3.8 Instalações de Reabastecimento de Combustíveis

Anexos:

ANEXO 1.3. Legislação Relevante

ANEXO 2.6 Desenvolvimento da Infraestrutura

ANEXO 3.3.1 Modelo Acordo-Quadro

ANEXO 7.1 Modelo de Documento de Informação das Instalações de Serviços

ANEXO 7.2 A Terminal ferroviário de mercadorias de Leixões

ANEXO 7.2 B Terminais ferroviários de mercadorias da Guarda

ANEXO 7.3.6 Terminais ferroviários de mercadorias no porto de Leixões

Diretório da Rede 2026

GLOSSÁRIO

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

TERMO	DEFINIÇÃO
Empresa Ferroviária	uma empresa, pública ou privada, detentora de licença, cuja atividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros por caminho-de-ferro assegurando a tração, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tração.
Exploração da infraestrutura ferroviária	a repartição dos canais horários, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura.
Feixes de resguardo	os ramais especificadamente destinados ao estacionamento temporário dos veículos ferroviários entre dois serviços.
Funções essenciais	a tomada de decisões, no âmbito da gestão da infraestrutura, a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões a respeito da tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e com o quadro de repartição da capacidade estabelecido nos termos dos artigos 29.º e 39.º do Decreto–Lei 124-A/2018.

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

Repartição	a afetação da capacidade da infraestrutura ferroviária pelo gestor da infraestrutura.
Serviços públicos integrados de transporte de passageiros	os serviços de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horários integrados.

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

INFORMAÇÕES GERAIS

1. Informações Gerais

1.1. Introdução

A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (abreviadamente designada por APDL) é uma Sociedade Anónima de capitais exclusivamente públicos, que tem por objeto a administração dos Portos de Leixões, Viana do Castelo e da Navegabilidade do Douro, visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento, abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a estar cometidas pela legislação aplicável.

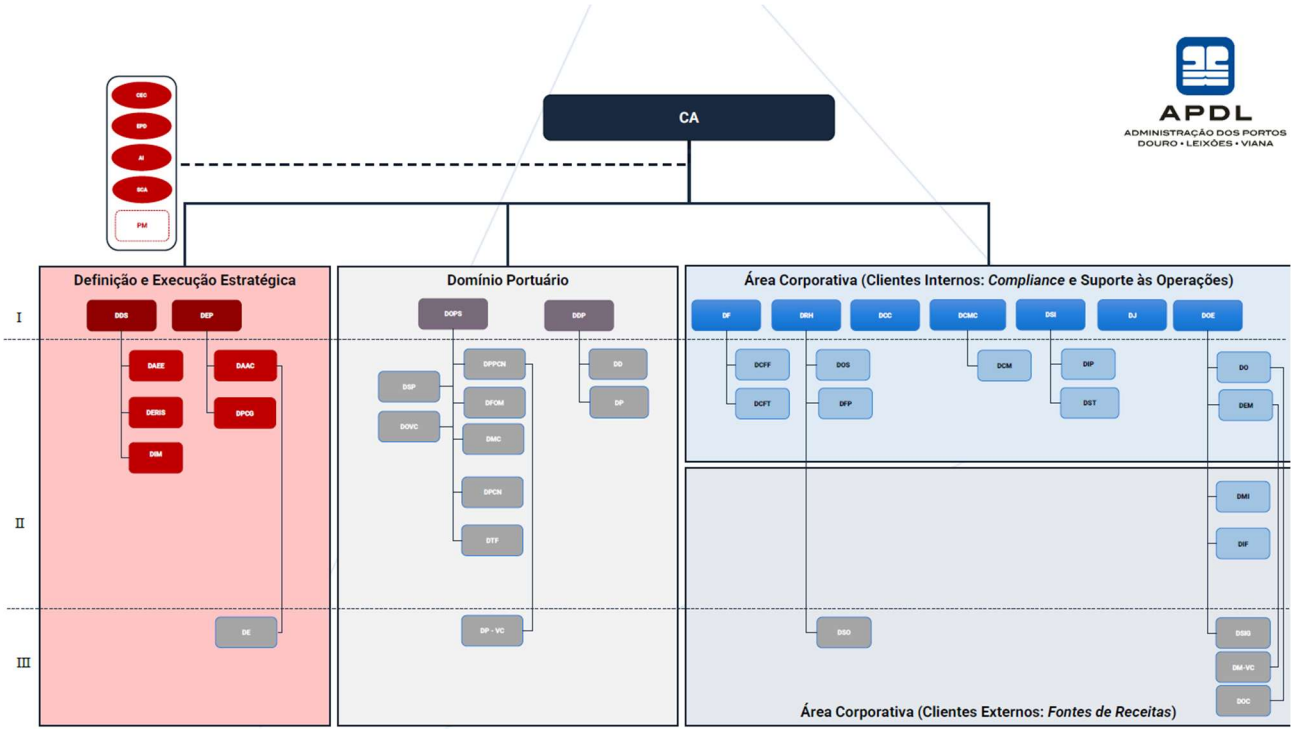
Com efeitos a 01 de janeiro de 2015, concretizou-se a fusão do Porto de Viana do Castelo aos Portos do Douro e Leixões e, posteriormente, em junho do mesmo ano, passou ainda a integrar a Via Navegável do Douro.

Através do Decreto-Lei n.º 24/2022, de 4 de março, atribuíram-se à APDL, S. A., as competências de gestora de infraestrutura ferroviária relativamente ao terminal ferroviário da Guarda, expandindo-se, igualmente, as competências próprias da APDL, S. A., ao acrescentar nos seus diplomas orgânicos aquelas respeitantes ao estatuto de gestora de infraestruturas ferroviárias.

O referido diploma, para além de materializar o conceito legal de porto seco conforme estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 53/2019, de 17 de abril, visou promover a densificação das regiões do interior, criando uma âncora logística fundamental no interior do país, com impacto relevante no produto interno bruto nacional, motivando a aceleração da economia local e servindo as regiões centro e norte e os territórios fronteiriços de Espanha e de Portugal.

Através do Decreto-Lei n.º 55/2022, de 17 de agosto, atribuíram-se à APDL, S. A., as competências de gestora de infraestruturas ferroviárias no terminal ferroviário de mercadorias de Leixões, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis bem como as responsabilidades atribuídas ao Estado relativamente ao terminal ferroviário de mercadorias de Leixões, que integra o domínio público ferroviário, nos termos do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, na sua redação atual, afetando-o e incluindo-o na sua área de jurisdição portuária.

No organigrama em baixo é apresentada a macroestrutura da APDL, S.A.



No âmbito de gestor de infraestruturas ferroviárias, dos respetivos terminais de mercadorias, relacionamento de clientes e empresas ferroviárias, e estrutura especifica e direcionada é a seguinte:

DOPS - Direção de Operações Portuárias e Segurança (o diretor é o Responsável de Segurança, delegada pelo CA)

DTF - Divisão de Terminais Ferroviários

Integra também os Delegados de Segurança nos terminais ferroviários

DSP - Divisão de Segurança Portuária (a chefia é o Coordenador de Segurança)

Integra também o Delegado de Segurança para as áreas portuárias

DOE - Direção de Obras e Equipamentos

DIF - Divisão das Infraestruturas Ferroviárias

1.2. Objetivo

O Diretório da Rede tem por objetivo informar os candidatos, as autoridades e todas as entidades interessadas, dos termos e das condições gerais para aquisição de capacidade e dos serviços inerentes nos terminais ferroviários de mercadorias da APDL, enquanto gestora de infraestrutura ferroviária, bem como das correspondentes tarifas praticadas.

O Diretório da Rede é produzido em conformidade com o artigo 27º e o seu Anexo IV da Diretiva 2012/34/EU transposta para o Decreto-Lei nº217/2015.

1.3. Enquadramento Legal

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

1.3.1. Estatuto Legal e Responsabilidades

As disposições do Diretório da Rede são de cumprimento obrigatório pelas Empresas Ferroviárias que utilizem a rede ferroviária da APDL, em particular as relativas às condições técnicas de circulação e respetivas restrições, à repartição de capacidade e ao tarifário, sem prejuízo dos direitos referidos no ponto 1.3.2.

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

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

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

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

A informação acerca da infraestrutura, contida no Diretório da Rede 2026, baseia-se no conhecimento

na data de publicação deste documento, relativamente à situação prevista para o período de duração do Horário Técnico de 2026 e ao Diretório de Rede publicado pela I.P. na data das transferências de competências entre as duas entidades.

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 APDL 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 da I.P., do Governo ou de outras entidades públicas.

1.3.2. Direitos de Recursos e De Queixa

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

i) Ao Diretório da Rede nas suas versões provisória e final;

ii) Aos critérios estabelecidos nos diretórios da rede;

iii) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;

iv) Ao regime de tarifação;

v) Ao nível ou à estrutura das tarifas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;

vi) Às disposições em matéria de acesso;

vii) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação.

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

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

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

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

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

1.4. Estrutura

A estrutura deste Diretório da Rede segue o formato comum adotado pelas empresas gestoras de infraestruturas ferroviárias integrantes da organização RailNetEurope, em particular o especificado no Guia de Implementação do Network Statement que é atualizado anualmente, estando disponível em RNE Network Statement Common Structure - RNE – RailNetEurope | Association For Facilitating Traffic On European Rail Infrastructure.

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

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

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

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

1.5. Período de Validade, Atualização e Publicação

1.5.1. Período de Validade

O Diretório da Rede 2026 aplica-se, para efeitos de exploração, operação e aplicação de tarifário, ao período compreendido entre as 0h00 de 15 de dezembro de 2025 e as 24h00 de 13 de dezembro de 2026.

O presente Diretório da Rede entra em vigor às 0h00 de 15 de dezembro de 2025.

Relativamente à faturação e respetivas atualizações, a entrada em vigor far-se-á a 1 de janeiro do respetivo ano.

1.5.2. Atualização

A produção de cada Diretório da Rede é precedida de consulta às partes interessadas.

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

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

1.5.3. Publicação

O Diretório da Rede é produzido e publicado em português e em inglês, sendo disponibilizado gratuitamente em formato eletrónico no website dos Terminais Ferroviários da APDL em https://tfm.apdl.pt/

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

1.6. Contactos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Morada: Av. da Liberdade nº 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal

Telefones Gerais da APDL: 229 990 700 e 229 990 750 Emails: correio@apdl.pt

OPERAÇÕES

TFMLeixoes@apdl.pt – Operações Ferroviárias em Leixões

TFMGuarda@apdl.pt – Operações Ferroviárias na Guarda

NEGÓCIO E FATURAÇÃO

terminaisferroviarios@apdl.pt – Negócio

financeira@apdl.pt – Faturação

SERVIÇOS CORPORATIVOS

DOE.DIF@apdl.pt – Infraestruturas Ferroviárias e Manutenção

suporte.dsi@apdl.pt – Suporte aos Sistemas de Informação

sst@apdl.pt - Departamento de Saúde Ocupacional

SEGURANÇA

seguranca.tfml@apdl.pt – Segurança do Terminal Ferroviário de Leixões

seguranca.central@apdl.pt – Segurança Central

segurança.ambiente@apdl.pt – Segurança e Ambiente

1.7. Cooperação Internacional e Nacional entre Gestores de Infraestruturas

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

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

A APDL integra o Corredor Atlântico, enquanto administração portuária e gestor de infraestrutura Ferroviária.



A missão do Corredor Atlântico assenta na rentabilização da infraestrutura ferroviária existente e em fomentar a articulação entre os Gestores da Infraestrutura e as Empresas Ferroviárias, através de uma gestão centralizada da atribuição de capacidade, da gestão de tráfego e do relacionamento com os clientes do transporte ferroviário de mercadorias.

Complementarmente, o Corredor Atlântico assume-se também como plataforma privilegiada para a harmonização de processos e coordenação dos investimentos na infraestrutura ferroviária em Portugal, Espanha, França e Alemanha, fomentando uma maior competitividade do transporte ferroviário de mercadorias.

Toda a informação relevante do Corredor está disponível em Home (atlantic-corridor.eu)

A APDL e a IP firmaram protocolos e procedimentos de Gestão de Circulação no âmbito do acesso dos terminais ferroviários de mercadorias provenientes da Rede Ferroviária Nacional.

INFRAESTRUTURA

2. Infraestrutura

2.1. Introdução

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

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

2.2. Rede Abrangida

2.2.1. Limites

O Diretório da Rede diz respeito às linhas, ramais e concordâncias com tráfego ferroviário geridas pela APDL.

2.2.2. Ligações e Outras Redes Ferroviárias

A infraestrutura gerida pela APDL encontra-se ligada à infraestrutura da IP, enquanto gestor de infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, nos seguintes termos:

O TFMG encontra-se conectado à rede ferroviária nacional (RFN) através da Linha da Beira Alta, mais especificamente ao troço Covilhã – Guarda. O ponto de ligação à RFN, sob gestão da Infraestruturas de Portugal, SA (IP), é efetuado a partir do AMV 17 (PK 206,180 da linha IV).

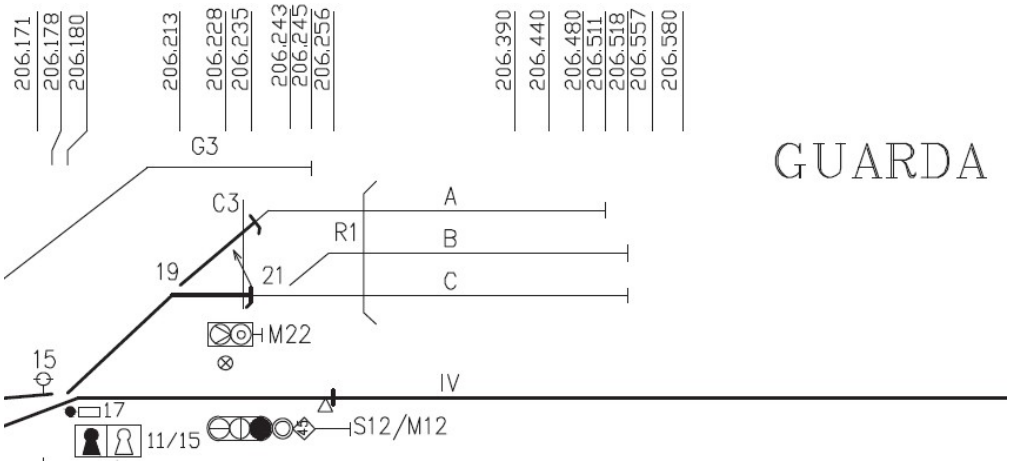


Diagrama do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda

O TFML encontra-se conectado à rede ferroviária nacional (RFN) através da Linha de Leixões, mais especificamente ao troço Contumil – Leixões. O ponto de ligação à RFN é efetuado a partir do AMV 22 (PK 20,416 da linha I), interligando nesse ponto ao feixe de triagem, sob gestão da Infraestruturas de Portugal, SA (IP).

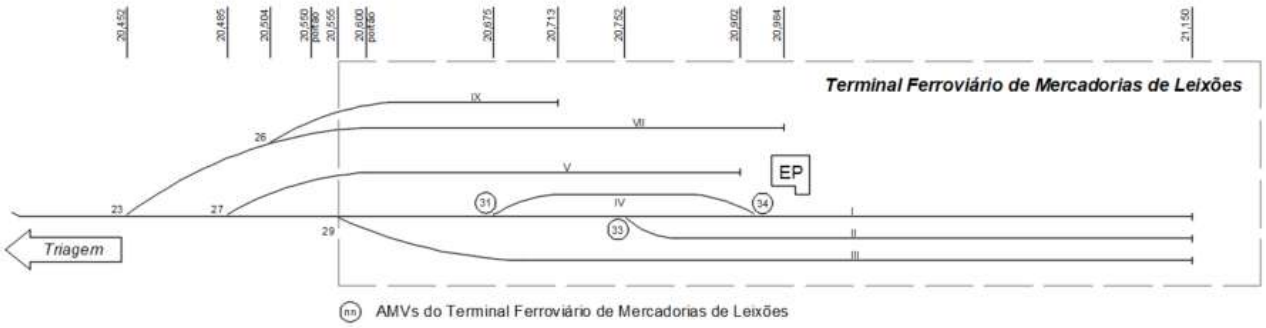


Diagrama do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

O acesso ferroviário do Porto de Leixões (PL) encontra-se conectado à rede ferroviária nacional (RFN) através da Linha de Leixões, mais especificamente ao troço Contumil – Leixões. O ponto de ligação à RFN é efetuado na zona da triagem, sob gestão da Infraestruturas de Portugal, SA (IP).

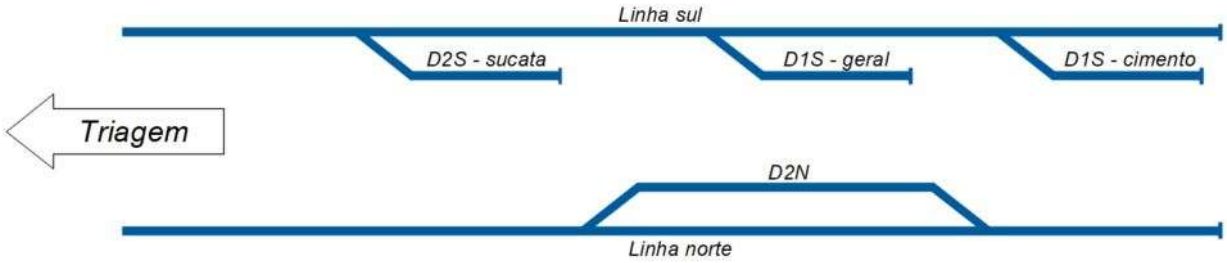


Diagrama do Porto de Leixões

LINHA	COMPRIMENTO ÚTIL
Linha Sul	1645 m
D2S (Sucata)	263 m
D1S (Carga Geral)	225 m
D1S (Cimentos)	108 m
Linha Norte*	2310 m
D2N	585 m

Comprimento das Linhas do Porto de Leixões

Informações sobre a infraestrutura ferroviária nacional, rede ferroviária nacional, encontram-se disponíveis em [Rede Ferroviária | Infraestruturas de Portugal]

2.3. Descrição da Infraestrutura

2.3.1. Tipologias de Via

Relativamente à Tipologia da Via, as características são as seguintes:

a) Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda

A infraestrutura é constituída por 3 Linhas ferroviárias não eletrificadas, em bitola ibérica (1668 mm), com os comprimentos úteis indicados e sem qualquer ativo de sinalização.

Duma forma mais detalhada, a superestrutura de via é composta por:

- Carril UIC 54 e balastro granítico tipo I;
- As linhas A e B são constituídos por travessas de madeira com fixação elástica RNP e travessas de betão monobloco com fixação elástica Vossloh;
- A linha C é embebida em betão;
- 3 para choques de via;
- 120 m de catenária1;

b) Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

- Carril 54 Kg e balastro granítico;
- Barra curta, com travessas de betão bibloco e fixação elástica – tipo Guide e Nabla e com 2 (duas) travessas de madeira nas juntas mecânicas com fixação elástica;
- Quatro AMVs (29, 31, 33 e 34) de geometria Alpine e VAE, todos com aparelho de manobra manual, assentes em travessas de madeira, fixação elástica e balastro granítico;
- A linha VII, em 196 m é composta por barra curta, travessas de betão e balastro, o restante troço a via está betonada (234m) e carril soldado até ao topo;A linha IX, em 154 m é composta por barra curta, travessa de betão e balastro, o restante troço a via está betonada (126m) e carril soldado até ao topo;
- 5 para choques de via;
- 326 m de catenária[2];

[1] Os lanços de **catenária** que terminam no interior do TFMG possuem pouca extensão (120 m) e localizam-se fora da zona de carga/descarga de mercadorias, não interferindo com essa operação. Dadas as interações com os lanços de catenária das restantes instalações sob responsabilidade da IP, está protocolado que **a manutenção dessa infraestrutura é da inteira responsabilidade da IP.**

[2] Os lanços de **catenária** que terminam no interior do TFML possuem pouca extensão (326 m) e localizam-se fora da zona de carga/descarga de mercadorias, não interferindo com essa operação. Dadas as interações com os lanços de catenária das restantes instalações sob responsabilidade da IP, está protocolado que **a manutenção dessa infraestrutura é da inteira responsabilidade da IP.**

2.3.2. Bitola da via

A infraestrutura ferroviária abrangida por este Diretório da Rede possui bitola ibérica com uma distância entre faces interiores do carril de 1668 mm.

2.3.3. Terminais Ferroviários de Mercadorias

É apresentada informação sobre os comprimentos úteis das linhas de circulação e das linhas secundárias dos terminais ferroviários de mercadorias da APDL e a extensão eletrificada de cada uma delas. Esta informação é parte integrante do Diretório da Rede, sendo autonomizado apenas por necessidade de melhoria da qualidade da sua apresentação.

Tabela – Comprimentos úteis das linhas do TFMG			
LINHA	**PK INICIAL**	**PK FINAL**	**COMPRIMENTO ÚTIL**
A	206,213	206,577	248 m
B	206,243	206,611	282 m
C	206,213	206,610	276 m
Tabela – Comprimentos úteis das linhas do TFML			
LINHA	**PK INICIAL**	**PK FINAL**	**COMPRIMENTO ÚTIL**
I	20,550	21,137	312 m
II	20,842	21,137	312 m
III	20,602	21,137	491 m
IV	20,714	20,864	100 m
V	20,552	20,902	325 m
VII	20,521	20,984	452 m
IX	20,521	20,713	170 m

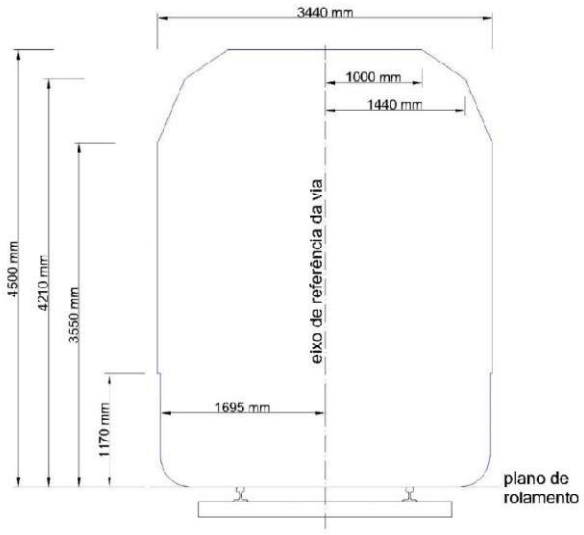
A permissão de estacionamento nas linhas secundárias (linhas não afetas à circulação) está dependente de aprovação pela gestão dos respetivos terminais.

2.3.4. Contornos de Referência

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

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

Nos Terminais Ferroviários de Mercadorias da APDL, é garantido o gabarito PTb+ (CPB+), conforme representado na figura abaixo.



Contornos de referência: PTb+ (CPB+)

2.3.5. Cargas Máximas

A carga máxima admissível nas linhas que constituem os Terminais Ferroviários de Mercadorias da APDL é definida de acordo com a ficha UIC 700-0, correspondendo a uma classificação D4 (22,5 Ton/eixo; 8 Ton/m).

2.3.6. Gradiente das Linhas

Rampas características

Nos Terminais Ferroviários de Mercadorias da APDL por questões operacionais, as pendentes longitudinais das linhas são praticamente nulas. Portanto, daqui resulta não existirem quaisquer condicionalismos resultantes de rampas.

Cargas das locomotivas

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

2.3.7. Velocidades Máximas

É prestada uma informação qualitativa sobre os mais elevados patamares de velocidade disponíveis nos troços principais de cada uma das linhas.

Os movimentos dentro dos Terminais Ferroviários de Mercadorias da APDL, realizam-se em regime de manobra, resultando nas seguintes velocidades máximas:

Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda (TFMG)

- Linhas A, B e C: **25 km/h** e **10km/h** em situações de recuo.

Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões (TFML)

- Linhas I, II e III: **25 km/h e 10km/h em situações de recuo**
- Linhas IV, V, VII e IX: **5 km/h**

Terminal Ferroviário do Porto de Leixões (TFL)

- **25 km/h** e **10km/h** em situações de recuo.

2.3.8. Comprimento Máximo de Comboios

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.

No caso particular dos Terminais Ferroviários de Mercadorias da APDL, uma vez que é possível dividir o comboio para operações de carga/descarga, o comprimento máximo é condicionado pela capacidade das respetivas linhas da RFN sob gestão da IP, resultando:

- TFML: condicionado pela capacidade da Linha de Leixões - 550m
- TFMG - 650m
- TFL: condicionado pela capacidade da Linha de Leixões - 550m

2.3.9. Rede Eletrificada

Dentro dos Terminais Ferroviários de Mercadorias da APDL não existe rede eletrificada.

As condições da RFN neste domínio estão patentes no diretório da rede da IP.

2.3.10. Sistemas de Sinalização

Dentro dos Terminais Ferroviários de Mercadorias da APDL não existem sistemas de sinalização.

As condições da RFN neste domínio estão patentes no diretório da rede da IP.

2.3.11. Sistemas de Controlo de Tráfego

O controlo de tráfego na APDL é realizado pelas operações dos respetivos terminais em estrita colaboração com os CCO da I.P., de acordo com os Procedimentos de Gestão da Circulação firmado entre as duas entidades.

2.3.12. Sistemas de Comunicação

Os Sistemas de Comunicação na APDL são realizados pelas operações dos respetivos terminais em estrita colaboração com os CCO da I.P., de acordo com os Procedimentos de Gestão da Circulação firmado entre as duas entidades.

2.3.13. Sistemas de Controlo de Velocidade dos Comboios

Na rede ferroviária nacional está instalado o sistema de controlo de velocidade dos comboios designado CONVEL, de acordo com o diretório de rede da I.P.

2.4. Restrições à Circulação

2.4.1. Infraestrutura Especializada

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

2.4.2. Restrições Ambientais

A exploração da rede ferroviária nacional está sujeita ao cumprimento dos valores limite estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído (RGR), publicado através do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março. A adoção de medidas de redução de ruído,

quando necessárias, nos termos do número 3 do artigo 19.º do RGR, devem ser aplicadas, primeiro, na fonte de ruído, e só depois, no caminho de propagação.

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

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

2.4.3. Transporte de Mercadorias Perigosas

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

2.4.4. Outras Restrições

A circulação de comboios que incorporem na sua composição vagões abertos, sem cobertura, com carga a granel (areia, estilha de madeira, etc.), obriga ao condicionamento previstos no Diretório de Rede do gestor de infraestrutura da rede ferroviária nacional (I.P.).

2.5. Disponibilidade da Infraestrutura

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

2.6. Desenvolvimento da Infraestrutura

De acordo com o Plano de investimentos da APDL estão planeados os investimentos na infraestrutura ferroviária, apresentados no Plano de Atividades e Orçamento da empresa Anexo 2.6.

CONDIÇÕES DE ACESSO

3. Condições de Acesso

3.1. Introdução

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

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

Dado que a única forma de acesso à rede ferroviária dos Terminais de Mercadorias da APDL e à rede ferroviária dos portos marítimos sob gestão da APDL, realiza-se através das linhas da rede ferroviária nacional, a cargo das Infraestruturas de Portugal (I.P.), a APDL considera que a licença de posse em vigor nas empresas ferroviárias, emitidas pelo IMT, Agência Ferroviária da União Europeia ou por autoridade licenciadora de outro Estado–Membro da União Europeia, é condição suficiente para aceder à rede ferroviária da APDL.

Assim, qualquer empresa ferroviária autorizada a transportar mercadorias com licença de circulação, pode solicitar o acesso às instalações e terminais da APDL

3.2. Condições Gerais de Acesso

3.2.1 Requisitos Para Apresentação de Pedidos de Canais Horários

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

I. Empresas Ferroviárias detentoras de licença;

II. Agrupamentos internacionais de Empresas Ferroviárias e outras pessoas singulares ou coletivas com um interesse de serviço público ou comercial na aquisição de capacidade de infraestrutura, tais como autoridades públicas ao abrigo do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho;

III. Carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, para exploração de um serviço ferroviário.

Os respetivos canais horários da rede da APDL estarão sempre condicionados com os horários da rede ferroviária nacional e respetivos acessos da I.P., nas regras e condições publicadas pelo respetivo Diretório da Rede da I.P.

3.2.2 Condições Para o Acesso à Infraestrutura Ferroviária

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

3.2.3 Licenças

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

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

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

IMT para empresas estabelecidas em Portugal.

3.2.4 Certificado de Segurança

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

Compete ao IMT, enquanto Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária, emitir as autorizações de segurança, nos termos do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro.

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

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

Para obter o Certificado de Segurança as empresas candidatas deverão 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.
- 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;
    - 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.
- 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.

3.2.5 Seguro

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

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

O capital obrigatoriamente seguro não pode, em qualquer caso, ser inferior a (euro) 10.000.000 (dez milhões), sendo as demais condições, incluindo as relativas à atualização dos capitais seguros, as que em cada momento tiverem sido fixadas por portaria, nos termos do n.º 2 do artigo 22 do Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro, republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, e do artigo 7.º, da Deliberação n.º 454/2019, do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP.

As Empresas Ferroviárias devem apresentar uma minuta da apólice a subscrever, de cujo teor resulte ser inequívoco o cumprimento do disposto no artigo 22º do DL Decreto-Lei nº 217/2015, bem como a adequação entre o âmbito geográfico da apólice e aquele em que se desenvolve a atividade.

3.3. Disposições Contratuais

3.3.1 Acordos-Quadro

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

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

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

Os procedimentos e critérios referentes aos Acordos-Quadro de repartição da capacidade da infraestrutura deverão estar em linha com o Regulamento de Execução (EU) 2016/545 e com o disposto no Decreto-Lei nº 217/2015, em especial no seu artigo 42º.

No Anexo 3.3.1 disponibiliza-se o Modelo do Acordo-Quadro.

Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, refira-se que, à data, os Acordos-Quadro relativos à repartição de capacidade ferroviária são estabelecidos pelo gestor da infraestrutura ferroviária nacional, IP, cabendo à APDL, enquanto gestora de infraestrutura ferroviária dos Terminais Ferroviários de Mercadorias de Leixões e da Guarda, assegurar a necessária articulação operacional e institucional no âmbito da execução desses instrumentos.

3.3.2. 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 APDL, o qual versa sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras, e regula as questões de controlo e de segurança do tráfego.

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

3.3.3. Contratos com os Candidatos que não sejam Empresas Ferroviárias

Os Candidatos que não sejam Empresas Ferroviárias detentoras de licença, devem registar-se junto da APDL 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 APDL pode solicitar a estes candidatos informações adicionais de modo a confirmar a sua elegibilidade, respeitando os princípios da igualdade de tratamento.

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

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

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

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

3.3.4. Termos e Condições Gerais

A APDL não dispõe do documento de termos e condições gerais.

3.4. Requisitos Específicos de Acesso

3.4.1. Procedimentos de Aceitação de Material Circulante

O procedimento de aceitação de material circulante rege-se pelo Regulamento de Execução (EU) 2018/545 de 4 de abril de 2018 e para os casos específicos da Rede Ferroviária Nacional.

3.4.2. Procedimentos de Aceitação de Pessoal de Segurança

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

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

- Condução de unidades motoras, nos termos da Lei nº 16/2011;
- Acompanhamento de comboios (exercida na cabina de condução das unidades motoras, por outro

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

REQUISITOS

O IMT certifica o pessoal que atinja com êxito um processo composto pelas seguintes fases eliminatórias: Exames Médicos; Avaliação Psicológica; Ações de Formação; Exames Profissionais; Estágio Profissional, nos termos das portarias nº 213/2020 e 2014/2020.

3.4.3. Transportes Excecionais

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

3.4.4. Transporte de Mercadorias Perigosas

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

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

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

CONSELHEIROS DE SEGURANÇA

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

Os requisitos a que devem obedecer as entidades formadoras, os cursos de formação, a avaliação de conhecimentos e a certificação de conselheiros de segurança, encontram-se definidos na Deliberação n. 517/2018, de 15 de março, D.R. (II série) de 20 de abril.

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

REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

4. Repartição de Capacidade

4.1. INTRODUÇÃO

A repartição de capacidade na infraestrutura ferroviária da APDL compreende duas componentes distintas e complementares:

a) A atribuição de capacidade na Rede Ferroviária Nacional, da competência da Infraestruturas de Portugal (IP);

b) A alocação da capacidade nas instalações de serviço (terminais ferroviários), da competência da APDL, enquanto gestora dessas infraestruturas.

A APDL assegura a alocação da capacidade interna dos terminais ferroviários de mercadorias de forma transparente, não discriminatória e proporcional, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 217/2015 e com o Regulamento de Execução (UE) 2017/2177.

A APDL aplica critérios transparentes e não discriminatórios na alocação da capacidade, nomeadamente:

- Requisitos de segurança (ex.: mercadorias perigosas)
- Serviços programados no horário técnico
- Ligações logísticas críticas (ex.: cadeias intermodais)
- Ordem de receção dos pedidos
- Eficiência da utilização da infraestrutura

Sempre que surjam conflitos na utilização da capacidade dos terminais:

- a APDL promove uma fase de coordenação direta entre candidatos
- poderá propor soluções alternativas

Não sendo possível acordo aplica-se o processo formal previsto no presente Diretório.

4.2. DESCRIÇÃO DO PROCESSO

4.2.1 Objeto da capacidade

A capacidade atribuída nos terminais ferroviários da APDL compreende:

- direito de utilização de vias
- janelas temporais de operação
- acesso a zonas de carga/descarga
- condições de manobra e estacionamento
- Estes elementos são complementares ao canal horário atribuído na RFN.

Para efeitos do Processo de Repartição de Capacidade, os Candidatos devem formalmente indicar os respetivos interlocutores com poder de representação. Os candidatos apresentam à IP proposta de atribuição de canais horários em conformidade com os procedimentos patentes no Diretoria da Rede da IP.

A IP procede à avaliação e consolidação dos pedidos, articulando com a APDL, e procede à elaboração do Horário Técnico Anual, bem como a sua divulgação.

4.2.2 Entidades intervenientes e responsabilidades

Entidades que participam no Processo de Repartição de Capacidade:

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

A repartição de capacidade envolve os seguintes procedimentos em duas esferas de decisão complementares:

Candidatos / Empresas Ferroviárias:

- Submissão de pedidos de capacidade na IP e na APDL
- Prestação de informação operacional necessária

Infraestruturas de Portugal (IP):

- Receção dos pedidos de canais horários na RFN
- Avaliação e consolidação dos pedidos
- Elaboração do Horário Técnico Anual

APDL:

- Validação da compatibilidade da capacidade da RFN com a capacidade interna dos terminais;
- Alocação de capacidade nas instalações de serviço, incluindo:
  - atribuição de vias
  - janelas operacionais
  - sequenciamento de manobras
  - estacionamento operacional
  - Coordenação operacional com a IP

4.2.3 Contactos e feriados

Contactos:

Os contactos do serviço da APDL responsável pelo Processo de Repartição de Capacidade, da OSS da IP e da C-OSS do Atlantic Corridor, encontram-se indicados no ponto 1.6 supra bem como do Diretório da Rede da I.P..

Feriados:

FERIADO	DIA
Dia de Natal	*25-dez-2025*
Dia de Ano Novo	*01-jan-2026*
Sexta-feira Santa	*3-abr-2026*
Dia de Páscoa	*5-abr-2026*
Dia da Liberdade	*25-abr-2026*
Dia do Trabalhador	*1-mai-2026*
Dia de Corpo de Deus	*4-jun-2026*
Dia de Portugal	*10-jun-2026*
Dia de Assunção de Nossa Senhora	*15-ago-2026*
Dia da Implantação da República	*05-0ut-2026*

Dia de Todos os Santos	*01-nov-2026*
Dia da Restauração da Independência	*01-dez-2026*
Dia da Imaculada Conceição	*8-dez-2026*

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

4.3. RESERVA DE CAPACIDADE PARA RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE

4.3.1. Princípios Gerais

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

4.3.2. Datas-chave e Informação a Fornecer aos Candidatos

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

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

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

Associado a cada tipologia de restrição temporária de capacidade (TCR) serão necessárias diferentes ações inerentes à sua divulgação e consulta por parte do gestor da infraestrutura aos candidatos conhecidos e potenciais afetados pelas restrições temporárias de capacidade.

A APDL comunicará a confirmação das necessidades de intervenção com 42 dias de antecedência, em articulação com a IP e candidatos.

A APDL pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos, caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revele ineficaz em termos de custos ou inviável no que diz respeito às condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa

chegarem a acordo. Nesses casos a APDL consultará imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa.

4.4. IMPACTOS DOS ACORDOS-QUADRO

A APDL não dispõe atualmente de Acordos-Quadro.

4.5. PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE

A capacidade nos terminais da APDL distingue-se em:

a) Capacidade programada

Associada ao horário técnico anual e inclui janela fixa de operação no terminal.

b) Capacidade pontual (ad-hoc)

Relativa a pedidos não considerados no processo anual ou capacidade atribuída pela APDL com base na disponibilidade existente. Os pedidos pontuais podem ser apresentados à IP (para canal RFN) e à APDL (para capacidade no terminal).

O processo compreende:

- Receção do pedido
- Verificação de disponibilidade
- Coordenação APDL–IP
- Comunicação da decisão

A atribuição segue o princípio do primeiro pedido viável, sem prejuízo dos critérios de prioridade aplicáveis.

4.5.1. Horário Técnico Anual

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

A atribuição de capacidade no Horário Técnico Anual integra:

- o canal horário na RFN (IP)
- a validação e afetação de capacidade nos terminais pela APDL.

4.5.2. Pedidos Tardios

A gestão de alterações ao Horário técnico anual é da competência da IP.

4.5.3. Processo de Coordenação

O Processo de repartição da capacidade diz respeito aos pedidos de canais horários realizados relativamente ao período do Horário técnico anual, que é da competência da IP, sendo o mesmo comunicado posteriormente à APDL.

O processo de coordenação assegura a coerência entre a capacidade atribuída na RFN e a capacidade disponível nos terminais.

Esse processo envolve:

- validação pela APDL da exequibilidade operacional dos pedidos
- articulação com a IP em caso de conflitos

A decisão sobre a capacidade na RFN é da competência da IP, cabendo à APDL a decisão sobre a capacidade interna dos terminais.

4.5.4. Processo de Resolução de Disputas

A APDL assegura mecanismos de tratamento célere de divergências relativas à repartição de capacidade e à utilização das infraestruturas e instalações ferroviárias sob a sua gestão, no respeito pelos procedimentos administrativos aplicáveis em razão da sua natureza pública, não recorrendo a mecanismos de resolução alternativa de litígios (RAL/ADR).

O tratamento das divergências observa os princípios da legalidade, transparência, não discriminação, proporcionalidade, imparcialidade e do contraditório, nos termos do Código do Procedimento Administrativo (CPA) e da regulamentação ferroviária aplicável ao Diretório de Rede.

Atenta a natureza das infraestruturas em causa, e do dimensionamento da realidade fáctica onde a APDL assume a gestão de infraestruturas, importa distinguir:

i) As divergências relativas à capacidade da infraestrutura ferroviária nacional, cuja gestão compete à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), sendo nesses casos aplicáveis os mecanismos próprios previstos no respetivo Diretório de Rede e legislação ferroviária aplicável;

ii) As divergências relativas à utilização, acesso e operação nos terminais ferroviários de carga sob gestão da APDL, enquanto entidade gestora dessas instalações, às quais se aplica o procedimento infra.

Para estas últimas, o procedimento observa o disposto no CPA e no regime jurídico ferroviário, estruturando-se nas seguintes fases:

a) Apresentação da reclamação: o interessado submete reclamação fundamentada, identificando a divergência, os fundamentos e os elementos relevantes;

b) Notificação dos interessados: a APDL promove a notificação dos contrainteressados cujos direitos ou interesses legalmente protegidos possam ser afetados;

c) Audiência prévia: sempre que se perspetive decisão desfavorável, a APDL assegura a audiência dos interessados, nos termos dos artigos 121.º e seguintes do CPA, fixando prazo adequado para pronúncia;

d) Exercício do contraditório: no âmbito do procedimento, é assegurada às partes a possibilidade de apresentar observações, juntar documentos e requerer diligências instrutórias consideradas necessárias;

e) Decisão fundamentada: a APDL profere decisão fundamentada no prazo de 10 dias úteis a contar da receção da reclamação, nos termos do n.º 3 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, explicitando os critérios técnicos e jurídicos aplicados;

f) Notificação da decisão: a decisão é notificada a todos os interessados, com indicação expressa dos respetivos meios de reação administrativa e jurisdicional.

Nos termos do n.º 4 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, das decisões da APDL cabe recurso para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), sem prejuízo dos meios de tutela jurisdicional administrativa legalmente previstos.

4.5.5. Pedidos Respeitantes ao Atlantic Corridor

Constante no Diretório da Rede da RFN.

4.6. ZONAS CONGESTIONADAS

Não aplicável.

4.7. TRANSPORTES EXCECIONAIS E DE MERCADORIAS PERIGOSAS

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

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

Os comboios com transporte de mercadorias perigosas deverão ser prioritários sempre que possa constituir perigo para pessoas e bens a sua permanência em dependências onde não seja possível assegurar a sua segurança, conforme os critérios estipulados no RID.

Não deverão circular com comboios de marcha mais rápida a cantonar à sua retaguarda.

4.8. DISPOSIÇÕES A APLICAR APÓS ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE

4.8.1. Regras para Pedidos de Modificação da Capacidade Feitos pelos Candidatos

Um pedido de modificação de capacidade feito pelo Candidato, após o início do Horário técnico anual, pressupõe a formalização de um novo pedido de capacidade e o cancelamento de um pedido anterior, aplicando-se as regras definidas nos respetivos pedidos, de acordo com os procedimentos patentes no Diretorio da Rede da IP.

4.8.2. Regras para Alteração de Capacidade Promovida pelo Gestor da Infraestrutura

As regras estabelecidas para a alteração de capacidade são descritas no ponto 4.3 do presente diretório da rede.

4.8.3. Regras para Capacidade Pedida e Não Utilizada

A APDL monitoriza a utilização da capacidade atribuída nos terminais, podendo:

- reavaliar a afetação;
- ajustar condições de utilização,

salvaguardando os princípios da transparência e não discriminação e em articulação com a IP.

4.8.4 Regras de Cancelamento

Não aplicável.

SERVIÇOS E TARIFAS

5. Serviços e Tarifas

5.1. INTRODUÇÃO

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

5.2. PRINCÍPIOS DE TARIFAÇÃO

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

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

5.3. PACOTE MÍNIMO DE ACESSO E TARIFAS

De acordo com a alínea a) do artigo 27º do Decreto-Lei nº 151/2014, o pacote mínimo de acesso disponível nos terminais de mercadorias da APDL contem as seguintes prestações necessárias ao efetivo exercício do direito de acesso à infraestrutura:

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, em articulação com a IP;

v) Quaisquer informações necessárias à operacionalização ou funcionamento do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

A APDL não cobra a taxa de acesso a instalações de serviço.

5.4. SERVIÇOS ADICIONAIS E TARIFAS

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

5.4.1. Energia Elétrica para Tração

A APDL não presta este tipo de serviços.

5.4.2. Serviços Aos Comboios

A APDL não presta este tipo de serviços.

5.4.3. Transportes Excecionais e de Matérias Perigosas

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

O estudo de viabilidade inclui:

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

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

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

- Solicitação pelo Candidato de estudo detalhado;
- Elaboração do estudo detalhado por parte da APDL, incluindo o orçamento e planeamento definitivos, assim como o plano de pagamentos;
- Celebração de Contrato entre a APDL e o Candidato, definindo os termos em que o transporte será realizado, incluindo o planeamento da intervenção na infraestrutura e as datas de realização do transporte.
- Pela realização do estudo de viabilidade deste tipo de transporte é cobrada uma tarifa de 500 Euros, à qual acresce o imposto sobre o valor acrescentado. Em circunstância alguma o valor cobrado pelo estudo de viabilidade será devolvido.

5.4.4. Manobras

A APDL não presta este tipo de serviços.

5.4.5. Estacionamento de Material Circulante

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

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

No Anexo 2.3.3 indicam-se as linhas de circulação nos terminais ferroviários.

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

$$Te = 0{,}0286 \times \mathrm{M}$$

Sendo:

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

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

Encontram-se excluídas do âmbito de aplicação desta tarifa, as situações de paragem técnica de um

comboio previstas em horário ou carta impressa, mesmo que por períodos superiores a 1 hora.

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

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

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

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

5.5. SERVIÇOS AUXILIARES E TARIFAS

A APDL assegura aos utilizadores da sua Rede a prestação de serviços nas suas Instalações de Serviço, cujas condições de acesso, descrição técnica e respetivos tarifários se encontram detalhados no Documento de Informação da Instalação de Serviços (DIIS), disponível para consulta no website https://tfm.apdl.pt/. Nos casos em que a APDL não preste alguns serviços diretamente, envidará esforços para facilitar a prestação dos mesmos por terceiros, sob as condições publicadas no referido DIIS.

5.6. PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS

5.6.1. Penalidade por Modificação do Canal

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

5.6.2. Penalidade por Alteração do Canal

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

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

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

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

5.6.3. Penalidade por Capacidade Pedida e Não Utilizada

Não aplicável.

5.6.4. Penalidade por Não Utilização

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

5.6.5. Incentivos/Descontos

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

5.7. REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO

A APDL assegura que os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, nos termos do n.º 2 do Anexo VI do Decreto-Lei n.º 217/2015, são definidos e revistos através de processos de concertação com as empresas de transporte ferroviário, sendo os respetivos resultados publicitados no Diretório de Rede ou em adenda, em cumprimento do quadro legal e regulatório aplicável.

Para efeitos de concretização deste regime, a APDL estabelece o seguinte enquadramento operativo:

1. **Calendarização**
   A definição inicial dos parâmetros do regime de melhoria do desempenho será concluída no prazo máximo de 90 dias a contar da entrada em vigor do presente Diretório de Rede ou da respetiva adenda, mediante processo de concertação com as empresas de transporte ferroviário que operam nos terminais sob gestão da APDL.

   Até à conclusão desse processo, aplica-se o regime transitório.

2. **Metodologia de definição**

   O processo de concertação assenta nos seguintes elementos:

   a) Identificação dos eventos relevantes para efeitos de desempenho, incluindo atrasos na entrada, permanência e saída dos terminais ferroviários de carga;

   b) Definição de critérios de imputabilidade dos atrasos, distinguindo, designadamente, causas imputáveis às empresas ferroviárias, à APDL enquanto gestora dos terminais e a terceiros;

   c) Estabelecimento de parâmetros de valoração dos atrasos, diferenciados em função da sua duração e impacto operacional;

   d) Fixação de limiares de compensação aplicáveis à circulação de cada comboio e a séries de circulações num período de referência;

   e) Análise dos contributos das empresas de transporte ferroviário, com fundamentação das soluções adotadas;

   f) Publicitação dos parâmetros acordados e respetiva justificação.

3. **Regime transitório**

   Até à definição dos parâmetros finais, a APDL aplica, a título transitório, os seguintes critérios:

   a) Consideram-se relevantes, para efeitos de desempenho, os atrasos superiores a 45 minutos nas operações de entrada, manobra ou saída dos terminais;

   b) A imputabilidade dos atrasos é aferida com base na responsabilidade direta pela operação

em causa, sem prejuízo da análise casuística de situações excecionais, considerando-se:

a. Responsabilidade Interna (APDL): Atrasos motivados por avarias na infraestrutura do terminal, falhas nas máquinas ou constrangimentos de movimento interno.

b. Responsabilidade Externa (Terceiros): Atrasos causados por operadores ferroviários, pela atividade noutros terminais da cadeia logística, ou pela atividade da IP.

c) Apenas são considerados para efeitos de eventual compensação atrasos que excedam limiar mínimo a definir caso a caso, em função das condições operacionais do terminal;

d) O regime transitório não implica, por si só, a atribuição automática de compensações financeiras, servindo de base à recolha de dados e futura calibração do regime definitivo.

4. Revisão e acompanhamento

A APDL procederá à avaliação periódica da adequação dos parâmetros definidos, com base na informação operacional recolhida, promovendo a sua revisão sempre que necessário, em articulação com as empresas ferroviárias e com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

5.8. EVOLUÇÃO DAS TARIFAS

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

5.9. PROCESSO DE FATURAÇÃO

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

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

Em caso de incumprimento do pagamento das faturas, a APDL reserva-se o direito de aplicar juros de mora, calculados à taxa legal em vigor à data do incumprimento do pagamento das faturas, de acordo com o prazo anteriormente definido.

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

OPERAÇÕES

6. OPERAÇÕES

6.1. INTRODUÇÃO

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

Com a publicação no Diário da República, 2.ª série - N.º 58 - de 24 de março de 2015, da Deliberação n.º 374/2015 do Conselho Diretivo do IMT, I.P. que aprovou a Instrução IMT, I.P. n.º 1/2015 sobre Normas Técnicas de Segurança Ferroviária, constantes do Anexo I da referida Instrução, ficaram sob a gestão do IMT.

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

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

A restante informação especifica aplicável nos terminais ferroviários de mercadorias e no porto de Leixões está patente nas respetivas páginas web da APDL.

6.2. REGRAS OPERACIONAIS

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

- Normativo da União Europeia
    - O normativo europeu relativo à Gestão da Circulação Ferroviária está contido no Regulamento de Execução (EU) 2019/773 da Comissão de 16 maio de 2019 relativo à Especificação Técnica de Interoperabilidade (ETI) para o subsistema «exploração e gestão de tráfego» e nos respetivos Guias de Aplicação.
- Normativo Nacional
    - O normativo nacional relativo à Gestão da Circulação Ferroviária divide-se em duas subcategorias:
        - Legislação Nacional (nota dos DL mais relevantes)
        - Regulamentação do IMT
- Normativo do Gestor da Infraestrutura
    - O normativo do Gestor da Infraestrutura relativo à Gestão da Circulação Ferroviária divide-se em duas subcategorias:
        - Regulamentação do Gestor da Infraestrutura
        - Documentos de apoio à Operação

As Empresas Ferroviárias podem ainda estar sujeitas a obrigações decorrentes de outra legislação

aplicável, nacional ou internacional, que eventualmente não se encontre identificada no Anexo 1.3.

6.3. MEDIDAS OPERACIONAIS

6.3.1. Princípios

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

A gestão operacional da capacidade nos terminais é assegurada pela APDL, com base:

- na regulamentação técnica aplicável
- nos procedimentos de gestão da circulação acordados com a IP

6.3.2. Regulamentação da Operação

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

Para a gestão de todos os processos operacionais relacionados com a exploração ferroviária e a gestão de tráfego, é com base na Regulamentação Técnica de Segurança do Caminho de Ferro (e as restantes normas complementares) que a APDL assegura a gestão da capacidade da infraestrutura assim como no constante no Procedimento de Gestão da Circulação estabelecido ente a I.P. e a APDL.

Todo esse conjunto de regulamentação é enunciado e atualizado através da publicação no site https://tfm.apdl.pt/, o qual garante que a informação sobre as normas a observar a cada momento está correto. Esta informação é endereçada a todos os atores do sistema ferroviário (GI e EF a operar na RFN), incluindo o IMT e o GPIAAF (Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários).

6.3.3. Perturbações da Circulação

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

PERTURBAÇÕES QUE REQUEIRAM AÇÃO PROGRAMADA

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

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

- Canais afetados pela realização dos trabalhos
- Data de início e de fim dos trabalhos

- Previsíveis condicionamentos à circulação impostos pelos trabalhos
- Aumento esperado dos tempos de percurso, devido a reduções temporárias de velocidade
- Necessidade de cancelamento de canais e disponibilidade de canais alternativos

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

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

PERTURBAÇÕES QUE REQUEIRAM AÇÃO IMEDIATA

Em caso de perturbação da circulação ferroviária resultante de falha técnica ou acidente, a APDL 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 APDL assume a coordenação das atividades e dos recursos necessários para o desimpedimento da mesma.

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

6.4. FERRAMENTAS PARA INFORMAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DE COMBOIOS

A JUL e o APDL4Log (TFML). A JUL concentra as ligações com todas as aplicações externas, o APDL4Log liga-se somente à JUL.

Os acessos aos sistemas da APDL são gratuitos e podem ser solicitados através:

Terminais Ferroviários – terminaisferroviarios@apdl.pt – Afetos ao Negócio

Telefone – 229 990 700

TFML – TFMLeixoes@apdl.pt – Afetos às operações

Telefone – **229 990 750**

TFMG – TFMGuarda@apdl.pt – Afetos às operações

INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7. INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

7.1. INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

7.2. VISÃO GERAL DAS INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

No Anexo 7.2.A e Anexo 7.2.B constam os terminais ferroviários de mercadorias da APDL indicando-se a sua localização.

7.3. INSTALAÇÕES DE SERVIÇO GERIDAS PELA APDL

7.3.1 Disposições Gerais

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

7.3.2. Terminais de Mercadorias

A APDL assegura a gestão dos terminais ferroviários de mercadorias da Guarda e Leixões, onde são assegurados um conjunto de serviços que permitem a transferência modal, entre a Ferrovia e a Rodovia, de mercadorias acondicionadas em Unidades de Transporte Intermodal.

Os serviços prestados nestes terminais encontram-se enunciados no Documento de Informação da Instalação de Serviços para os Terminais Ferroviários de Mercadorias da Guarda e de Leixões em:

https://tfm.apdl.pt/media/5x2dlz43/e-012-anexo-3-diis-2026-tfml.pdf e
https://tfm.apdl.pt/media/xyoihz55/e-012-anexo-2-diis-2026-tfmg.pdf

A alocação de capacidade nos terminais ferroviários de mercadorias é efetuada pela APDL, nos termos do Capítulo 4 do presente Diretório da Rede.

A informação detalhada relativa à capacidade das instalações, incluindo as características técnicas, as restrições operacionais e a disponibilidade encontram-se no Documento de Informação das Instalações de Serviço (DIIS).

7.3.3. Feixes de Resguardo

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

7.3.4. Instalações de Manutenção

A APDL não dispõe de nenhuma instalação de serviço exclusivamente para manutenção.

7.3.5. Outras Instalações Técnicas

A APDL não dispõe de nenhuma instalação de serviço exclusivamente para instalações Técnicas.

7.3.6. Instalações Portuárias, Marítimas e Fluviais

A APDL dispõe de terminais ferroviários de mercadorias no porto de Leixões, conforme anexo 7.3.6.

7.3.7. Meios de Socorro

7.3.7.1. Informações Gerais

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

7.3.7.2. Serviços

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

a) Meios ferroviários ou rodoviários de socorro que a IP assegura em regime de contingência e prontidão;

b) Meios adequados da Empresa Ferroviária que permitam com maior eficiência o restabelecimento da situação normal.

MEIOS FERROVIÁRIOS OU RODOVIÁRIOS DE SOCORRO DA APDL

A APDL garante a disponibilização de meios de socorro em regime de contingência e prontidão de acordo com o PSI dos respetivos terminais.

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

responsabilidades.

MEIOS DA EMPRESA FERROVIÁRIA

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

7.3.7.3. Descrição de Instalação de Socorro Ferroviário

Os meios de socorro ferroviário encontram-se descritos no Anexo 1 da ICET 296 assim como nos respetivos Planos de Segurança Internos de cada unidade da APDL.

7.3.7.4. Tarifas

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

Estes custos variáveis respeitam à mobilização dos meios de socorro da APDL e à utilização da infraestrutura para a qual se aplica as tarifas da I.P. para estes fins e da APDL nas aplicações e publicações respeitantes a este tipo de prestações.

No caso de a prestação do socorro ferroviário ser assegurada por uma Empresa Ferroviária, os custos incorridos pela operação do socorro e a utilização da infraestrutura, para a qual se aplica a tarifa de Marchas em cada troço percorrido, serão imputados à(s) entidade(s) responsável(eis) pela falha técnica ou acidente, após o apuramento final das responsabilidades.

7.3.7.5. Condições de Acesso

O direito de acesso é limitado às Empresas Ferroviárias.

7.3.7.6. Alocação de Capacidade

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

7.3.8. Instalações de Reabastecimento de Combustíveis

A APDL não dispõe de nenhuma estação exclusivamente dedicada ao reabastecimento de combustíveis

ANEXOS

ANEXO 1.3. Legislação Relevante

Nome do ficheiro	Descrição	Distribuição	Em vigor?	Data atualização na tabela
SOLAS.pdf	SOLAS Convention - SAFETY OF LIFE AT SEA, atualizada em 1960, da International Maritime Organization, ratificada pelo Decreto n.º 79/83, de 14 de Outubro.	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	12/01/2023
Lei nº 10_1990	Lei nº 10/1990 Lei de bases do sistema de transportes terrestres	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Decreto lei 104_97	Decreto-Lei n.o 104/97 Criação da REFER E.P.	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Consolidação Decreto-Lei n.º 270_2003 - Diário da República n.º 250_2003, Série I-A de 2003-10-28	Decreto-Lei n.º 270/2003 CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO POR CAMINHO DE FERRO E DE GESTÃO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Decreto-Lei nº 2762003_2003	Decreto-Lei nº 276/2003 - REFER, E. P., possa propor a desafectação e, bem assim, outras formas de rentabilização dos bens do domínio público ferroviário cuja gestão lhe está cometida	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Decreto_lei_226_2006.pdf	Decreto-lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro, Aprova normas de enquadramento do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias, e transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, relativa ao reforço da segurança nos portos	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	12/01/2023
CELEX 32012R1078 PT TXT.pdf	REGULAMENTO (UE) N.o 1078/2012 DA COMISSÃO de 16 de novembro de 2012, relativo a um método comum de segurança para a atividade de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas, subsequentemente à obtenção do certificado de segurança ou da autorização de segurança, e pelas entidades responsáveis pela manutenção	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	28/12/2022
CELEX 32013R0402 PT TXT.pdf	REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.o 402/2013 DA COMISSÃO de 30 de abril de 2013 relativo a um método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos e que revoga o Regulamento (CE) n.o 352/2009	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	28/12/2022
	Instrução n.º 1/2015, sobre normas técnicas de segurança ferroviária, emitido pelo IMT, I.P., na Deliberação n.º 374/2015	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	12/01/2023
Consolidação Decreto-Lei n.º 217_2015 - Diário da República n.º 196_2015, Série I de 2015-10-07	Decreto-Lei n.º 217/2015 ESTABELECE UM ESPAÇO FERROVIÁRIO EUROPEU ÚNICO	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
CELEX_32016L0798_PT_TXT.pdf	DIRETIVA (UE) 2016/798 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 11 de maio de 2016 relativa à segurança ferroviária (reformulação) (Texto relevante para efeitos do EEE)	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	28/12/2022

Nome do ficheiro	Descrição	Distribuição	Em vigor?	Data atualização na tabela
CELEX_32018R0762_PT_TXT	REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2018/762 DA COMISSÃO que estabelece métodos comuns de segurança em matéria de requisitos do sistema de gestão da segurança, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (UE) n.o 1158/2010 e (UE) n.o 1169/2010 da Comissão	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Recomendação UE 2019_780 da Comissão	RECOMENDAÇÃO (UE) 2019/780 DA COMISSÃO relativa às disposições práticas para a emissão de autorizações de segurança aos gestores de infraestrutura	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Decreto-Lei n.º 85_2020	Decreto-Lei n.º 85/2020 Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Decreto-Lei n.º 101-C2020	Decreto-Lei n.º 101-C/2020 anspõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária, no que se refere a investigações de segurança a acidentes e incidentes.	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Decreto-lei_46_2002.pdf	Decreto-lei 46/2002, de 2 de Março - Atribui às autoridades portuárias a competência integrada em matéria de segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição.	Sistema de Gestão da Qualidade	sim	12/01/2023
Decreto-Lei n.º 24_2022	Decreto-Lei n.º 24/2022 Atribui à APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., as competências de gestora de infraestrutura ferroviária relativamente ao terminal ferroviário da Guarda	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
Decreto-Lei n.º 55_2022	Decreto-Lei n.º 55/2022 Atribui à APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., as competências de gestora de infraestrutura ferroviária relativamente ao terminal ferroviário de mercadorias de Leixões	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	08/12/2022
CELEX_32019R0773_PT_TXT.pdf	Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão, de 16 de maio de 2019, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga a Decisão 2012/757/UE	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/01/2023
Decreto_Lei_91_2020.pdf	Decreto-Lei n.º 91/2020, de 20 de outubro, que transpõe a Diretiva (UE) 2016/797, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia	Sistema de Gestão da Qualidade	sim	20/01/2023
CELEX_32016L0797_PT_TXT.pdf	DIRETIVA (UE) 2016/797 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 11 de maio de 2016 relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação)	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/01/2023

Nome do ficheiro	Descrição	Distribuição	Em vigor?	Data atualização na tabela
Estatistica CELEX_32018R0643_PT_TXT.pdf	REGULAMENTO (UE) 2018/643 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 18 de abril de 2018 relativo às estatísticas dos transportes ferroviários (reformulação)	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
16281628.pdf	Declaração de Rectificação n.º 18/2007, de 16 de março	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
03890398.pdf	Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
DL n.º 394_2007, de 31 de Dezembro.pdf	DL n.º 394/2007, de 31 de Dezembro INVESTIGAÇÃO TÉCNICA DE ACIDENTES E INCIDENTES FERROVIÁRIOS - GISAF Na versão atualizada	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
DL n.º 70_2012, de 21 de Março.pdf	DL n.º 70/2012, de 21 de Março LEI ORGÂNICA DO GABINETE DE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS(versão actualizada)	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
0092300925.pdf	Decreto-Lei n.º 20/2010, de 24 de março, que adopta as medidas necessárias para liberalizar a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros na infra-estrutura ferroviária nacional	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
DL n.º 78_2014, de 14 de Maio.pdf	DL n.º 78/2014, de 14 de Maio ESTATUTOS DA AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
0279602804.pdf	Decreto-lei 77/2014, de 14 de Maio	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/03/2023
Decreto Lei 335.98	Decreto-Lei n.o 335/98, de 3 de Novembro	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	11/08/2023
CELEX_32014R1299_PT_TXT.pdf	REGULAMENTO (UE) N. o 1299/2014 DA COMISSÃO de 18 de novembro de 2014	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	11/08/2023
Regime jurídico do SPE	DL n.º 133/2013, de 03 de Outubro	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	11/08/2023
0616706192.pdf	Lei n.º 102/2009 de 10 de Setembro	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	11/08/2023
DL41A-2010consolid2020.pdf	Decreto-Lei n.º 41-A/2010 - consolidado de 29 de abril	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	11/08/2023
CELEX_32017R2177_PT_TXT	REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/2177 DA COMISSÃO de 22 de novembro de 2017 sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário	Sistema de Gestão da Qualidade	Sim	20/10/2026

ANEXO 2.6

Desenvolvimento da Infraestrutura

A APDL visa promover um conjunto de intervenções de modernização de áreas e infraestruturas nos Terminais Ferroviários de Mercadorias de Leixões e da Guarda que ambicionam contribuir para a melhoria das condições das infraestruturas, quer ao nível do desempenho operacional do terminal, quer ao nível das condições de segurança. Para além de permitir a melhoria das condições de operação dos atuais terminais rodoferroviários e o aumento da capacidade de movimentação de carga contentorizada, as intervenções planeadas, contribuirão para o aumento da eficiência operacional, o aumento da integração e eficiência da cadeia logística, e para a potencialização do desenvolvimento da intermodalidade ferro-marítima, promovendo-se igualmente uma logística mais sustentável.

O projeto de «Criação do Porto Seco da Guarda» encontra-se em fase de execução desde julho de 2025, com um investimento total previsto de 4,2 M€ e conclusão estimada para julho de 2026, tendo comparticipação aprovada pelo Programa Regional do Centro 2030.

Este Projeto consiste na requalificação física e funcional do Porto Seco da Guarda, incluindo intervenções de modernização de áreas que ambicionam contribuir para a melhoria das condições das infraestruturas, quer ao nível do desempenho operacional do terminal, quer ao nível das condições de segurança, com foco em áreas-chave, em particular:

(i) a extensão das vias-férreas, de forma a acomodar um comboio de mercadorias com o comprimento de 750 metros;

(ii) o aumento e reforço do terrapleno, permitindo o aumento da capacidade de movimentação de contentores;

(iii) um novo edifício administrativo;

(iv) novas áreas de parqueamento de mercadorias;

(v) nova rampa de acesso à passagem superior de peões sobre o terminal ferroviário, evitando possíveis conflitos com a área de movimentação de carga e garantindo mais segurança aos transeuntes; entre outros.

Para além de permitir a melhoria das condições de operação do atual terminal rodoferroviário e o aumento da capacidade de movimentação de carga contentorizada, as intervenções planeadas, estabelecerão as condições necessárias para a preparação das autorizações alfandegárias, contribuindo para o aumento da eficiência operacional, para o aumento da integração e eficiência da cadeia logística, e para a potencialização do desenvolvimento da intermodalidade ferro-marítima. Simultaneamente, a concretização do Projeto impulsionará a digitalização, aperfeiçoando os processos para os portos marítimos e contribuindo para a melhoria do desempenho ambiental do *hinterland* do Porto de Leixões, por via da redução de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) associada à transferência modal da rodovia para o transporte ferroviário.

Em relação à modernização do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões (TFML), prevê-se que a empreitada tenha início no final de 2026, prolongando-se até ao final de 2028. Trata-se de um investimento estimado de 9,4 M€, com comparticipação prevista através do Programa Ação Climática e Sustentabilidade.

Após a concretização de um conjunto de intervenções de integração imediata, desenvolvidas entre 2024 e 2025, destinadas a dotar o espaço de condições operacionais compatíveis com os padrões de exploração da APDL na sequência da assunção da gestão do terminal, será desenvolvida esta segunda fase de investimento, que contempla um conjunto alargado de trabalhos de requalificação de áreas e infraestruturas. Estas intervenções permitirão melhorar significativamente a operacionalidade do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões, reforçando simultaneamente a sua integração física e funcional com o Porto de Leixões. Com a implementação do projeto, estima-se igualmente um aumento substancial da capacidade de movimentação de contentores e uma maior quota do modo ferroviário na cadeia logística associada à interface portuária de Leixões.

Importa salientar que a execução da empreitada implicará inevitáveis constrangimentos operacionais temporários, decorrentes da necessidade de reformulação integral da infraestrutura ferroviária e do reordenamento das áreas de operação. Estes trabalhos implicarão, em diferentes fases da obra, a

supressão temporária de algumas vias-férreas existentes, bem como a redução de áreas atualmente destinadas ao armazenamento e depósito de contentores, condicionando a capacidade operacional disponível durante o período de execução. Não obstante, será adotado um planeamento faseado dos trabalhos, procurando minimizar os impactos na atividade logística e ferroviária do terminal.

Adicionalmente, a empreitada será desenvolvida em simultâneo com as intervenções promovidas pela Infraestruturas de Portugal (IP) para a modernização da Linha de Leixões, permitindo uma coordenação eficiente entre projetos e o aproveitamento dos condicionamentos já previstos ao nível da exploração ferroviária. Esta articulação possibilitará concentrar os impactos associados às intervenções nos períodos em que já se encontram previstas reduções dos canais horários disponíveis para circulação ferroviária, minimizando assim os constrangimentos adicionais para os operadores e para o sistema logístico-portuário.

De facto, constituindo-se o Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões como uma área logística de elevada relevância estratégica para o Porto de Leixões e para o sistema logístico nacional, a sua modernização e otimização são fundamentais para a obtenção de ganhos significativos ao nível operacional, funcional, logístico, económico e ambiental. Com a concretização do investimento em apreço, prevê-se:

(i) o aumento da capacidade atual do TFML para cerca de 150 mil TEU;

(ii) a melhoria das características do pavimento e o reordenamento funcional do espaço do terminal, abrangendo aproximadamente 3 hectares;

(iii) a reformulação integral das vias-férreas do TFML, permitindo a receção e operação de comboios com até 750 metros de comprimento;

(iv) a reformulação da ligação ferroviária à Rede Ferroviária Nacional, nomeadamente ao feixe ferroviário sob responsabilidade da Infraestruturas de Portugal;

(v) a plena integração do TFML no Porto de Leixões, através da articulação dos fluxos rodoviários com a Via de Cintura Portuária (VCP), a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) e a Portaria Única do Porto de Leixões.

Paralelamente, o projeto contribuirá para a melhoria do desempenho ambiental do porto, designadamente através da redução das emissões de CO_2 resultantes da transferência modal do transporte rodoviário para o ferroviário e do aumento da eficiência operacional. Adicionalmente, promoverá benefícios relevantes ao nível da mobilidade urbana, através da eliminação do acesso de camiões pela malha urbana envolvente e da criação das condições necessárias para a futura disponibilização de um canal ferroviário dedicado a um eventual serviço de transporte de passageiros na Linha de Leixões, com ligação a Matosinhos.

ANEXO 3.3.1

Modelo Acordo-Quadro

APDL – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A., Sociedade Anónima de capitais públicos, com sede social na Avenida da Liberdade, n.º 150, 4450-799, Leça da Palmeira, Portugal, pessoa coletiva n.º 501449752, matriculada na Conservatória do Registo Comercial do Porto, com o capital social de €51 035 000,00 (cinquenta e um milhões trinta e cinco mil euros), representada neste ato representada pelos Senhores [●] e [●], na qualidade, respetivamente, de [●] e [●] do Conselho de Administração, adiante designada por APDL, por Gestor da Infraestrutura ou por Primeira Outorgante

e

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

E considerando que,

1) A APDL é uma empresa pública, sob forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, que tem também por objeto «a administração ou exploração da rede logística de plataformas, de portos secos, de terminais rodoferroviários intermodais e dos serviços e infraestruturas conexos sob sua gestão, situados dentro ou fora da sua área de jurisdição» (cfr. n.º 2 do artigo 3.º dos respetivos Estatutos alterados pelo Decreto-Lei n.º 24/2022 de 4 de março);

2) As disposições do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (DL) que define as regras aplicáveis em matéria de gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte por caminho-de-ferro das Empresas Ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se;

3) As condições estabelecidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão, de 7 de abril de 2016, referente aos procedimentos e critérios relativos aos Acordos-Quadro para a atribuição de capacidade de infraestrutura ferroviária;

4) As disposições do Diretório da Rede, são de cumprimento obrigatório pelas Empresas Ferroviárias que acedam e utilizem a rede ferroviária portuguesa;

5) Um Acordo-Quadro é um acordo juridicamente vinculativo, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço;

6) Os procedimentos gerais de solicitação e atribuição de canais horários no âmbito do Acordo-Quadro estão descritos no Diretório da Rede em vigor para o período de horário abrangido pelo respetivo Acordo-Quadro.

7) O presente modelo de Acordo-Quadro é aplicável exclusivamente à utilização dos terminais ferroviários sob gestão da APDL, não prejudicando nem substituindo os Acordos-Quadro de capacidade celebrados com o gestor da infraestrutura ferroviária nacional (IP), aos quais se

encontra funcionalmente subordinado.

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

Cláusula 1ª – Objeto

1. O presente Acordo estabelece as condições operacionais, técnicas e comerciais de utilização dos terminais ferroviários de mercadorias sob gestão da APDL, designadamente no que respeita à programação, acesso e utilização das respetivas infraestruturas e serviços, por um período superior ao de vigência de um horário de serviço.
2. O Acordo não constitui, nem substitui, a atribuição de capacidade da infraestrutura ferroviária da rede nacional, a qual compete à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), nos termos da legislação e do Diretório de Rede aplicáveis.
3. As condições acordadas ao abrigo do presente instrumento dependem da capacidade previamente atribuída pela IP ao Candidato, devendo este assegurar a respetiva articulação.
4. O Acordo abrange, nomeadamente, a definição de:
    a. Janelas operacionais e condições de acesso aos terminais;
    b. Tempos de permanência e de realização de operações ferroviárias;
    c. Condições de utilização das vias de terminal e de interfaces intermodais;
    d. Níveis de serviço e parâmetros operacionais aplicáveis.

Cláusula 2ª – Obrigações da APDL

1. A APDL compromete-se, enquanto entidade gestora dos terminais ferroviários de mercadorias, a assegurar ao Candidato condições de utilização das infraestruturas e serviços nos termos acordados, em articulação com a capacidade atribuída pela IP.
2. Para o efeito, a APDL procede à programação operacional das atividades no terminal, tendo em conta:
    a. A capacidade atribuída pela IP ao Candidato;
    b. As condições físicas e funcionais do terminal;
    c. As necessidades de coordenação com outros utilizadores;
    d. As restrições operacionais decorrentes de manutenção, investimento ou segurança.
3. As condições acordadas no presente Acordo traduzem-se em parâmetros operacionais estáveis, designadamente janelas de acesso, tempos de manobra e utilização de vias de terminal, não constituindo, em caso algum, garantia autónoma de canais horários na rede ferroviária nacional.
4. A APDL assegura a gestão do terminal com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios, salvaguardando a utilização eficiente da infraestrutura por todos os utilizadores.

Cláusula 3ª – Obrigações da Empresa Ferroviária

1. O Candidato compromete-se a candidatar-se para cada canal horário, de acordo com o calendário, prazos e características da infraestrutura, dispostos no Diretório da Rede em vigor,

concretamente em termos do prazo de entrega dos pedidos de canais horários a incluir no Horário Anual (X-8) e nos termos constantes do presente Acordo-Quadro.

2. O material circulante utilizado pelo Candidato deve respeitar as características e os desempenhos descritos no Anexo 2, durante a vigência do Acordo-Quadro.

a) Qualquer alteração destas características deve ser solicitada com antecedência de 3 meses, e ser aceite pela APDL.

b) Caso não seja aceite pela APDL, a APDL deve ser reembolsada nos termos da alínea a) do número 4 desta Cláusula.

3. Caso o Candidato não solicite a capacidade acordada e prevista no Anexo 3, a APDL tem o direito a ser reembolsada pelo montante que seria cobrado ao Candidato, caso este cumprisse com o disposto no Acordo-Quadro.

4. A APDL não pode solicitar o reembolso previsto no número anterior se:

- O Acordo-Quadro tiver sido alterado ou cancelado por motivos alheios à vontade do Candidato e tal tiver sido devidamente comunicado à APDL, com antecedência de 14 meses relativamente à entrada em vigor do horário de serviço.
- Se ao Candidato tiver sido negado um pedido complementar de capacidade, de que dependia a viabilidade do serviço ferroviário previsto.
- A APDL conseguir atribuir um canal alternativo equivalente ao Candidato.

Cláusula 4ª – Exceções às Obrigações das Partes

1. As obrigações expressas nas Cláusulas n.º 2 e n.º 3 não se aplicam nas seguintes circunstâncias:

a) Força maior, definida como circunstâncias que cumulativamente, impossibilitem – total ou parcialmente - o cumprimento pelas Partes, das obrigações contratualmente assumidas, desde que sejam alheias ao seu controlo, e cuja verificação se revele insuscetível de ser conhecida ou prevista aquando da celebração deste Acordo Quadro e cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar.

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

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

Cláusula 5ª – Vigência do Acordo-Quadro

1. Este Acordo-Quadro entra em vigor na data da sua assinatura, cessando em [o que for definido no Anexo 3, no limite de 5 anos].

2. O Candidato pode solicitar a renovação do Acordo-Quadro, por período adicional máximo de 5 anos, sujeita a validação pela APDL, que depende do cumprimento pelo Candidato dos compromissos previstos no Acordo-Quadro original e de eventuais investimentos que a APDL possa ter planeado ou executado atendendo ao comprometimento efetuado no Acordo Quadro.

Cláusula 6ª – Alterações aos Termos do Acordo-Quadro

1. Qualquer alteração nas condições deste acordo-quadro é autorizada por qualquer um dos seguintes motivos:

a) A pedido de uma das Partes, se aceite pela outra;

b) Publicação de legislação que afete, no todo ou em parte, as disposições deste Acordo-Quadro.

2. A APDL também pode alterar ou limitar os termos do presente Acordo-Quadro, na sequência da adoção de medidas de impostas pelo Regulador para o uso mais eficiente da infraestrutura ferroviária ou como melhorias na segurança, que possam afetar a capacidade oferecida descrita no Anexo 3.

3. A APDL pode ainda reduzir a capacidade comprometida se, durante a programação anual, a [Empresa Ferroviária] não solicitar canais conforme previsto no presente Acordo-Quadro, a menos que a [Empresa Ferroviária] justifique de acordo com o disposto na Cláusula 4.ª.

Cláusula 7ª – Rescisão do Acordo-Quadro

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

a) Revogação da licença da Empresa Ferroviária;

b) Perda do certificado de segurança da Empresa Ferroviária. Em caso de perda parcial, as disposições do Acordo-Quadro são mantidas para a capacidade que não tenha sido afetada por tal decisão;

c) Incumprimento do material circulante da Empresa Ferroviária com as características técnicas da infraestrutura (velocidade máxima, paragens, etc.).

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

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

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

b) Falta de pagamento pelo Candidato das penalidades devidas no âmbito do presente Acordo-Quadro ou das tarifas previstas no âmbito do Diretório da Rede;

c) A não solicitação, sem aviso prévio, de qualquer canal por mais de dois meses ou, com um limite inferior a 70% em relação à capacidade anual acordada no Anexo 3;

d) Incumprimento grave e por motivos imputáveis ao Candidato dos compromissos assumidos no presente Acordo-Quadro.

Cláusula 8ª – Outras Provisões

1. Quando as necessidades específicas de capacidade do Candidato forem superiores às descritas no Anexo 3, o Candidato deve apresentar pedidos específicos de vias adicionais de acordo com os procedimentos normalizados no Diretório da Rede em vigor.

2. O Candidato não pode transferir os direitos e obrigações decorrentes do presente Acordo-Quadro para outro Candidato.

Cláusula 9ª – Resolução de Conflitos

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

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

Cláusula 10ª – Confidencialidade

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

Cláusula 11ª - Regulamento Geral de Proteção de Dados

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

Cláusula 12ª - Notificações e comunicações

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

a) APDL: [●]

b) [Empresa Ferroviária]: [●]

Cláusula 13ª – Lei aplicável

O Contrato reger-se-á pela lei portuguesa.

Feito e assinado em …, aos ……..

Pela,

Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA (APDL, SA).

Pelo,

[Candidato]

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

O conteúdo deste Anexo é definido caso a caso.

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

Anexo 2 – Parâmetros do Candidato

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

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

O conteúdo deste Anexo é definido caso a caso.

ANEXO 7.1

Modelo de Documento de Informação das Instalações de Serviços

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
	Controlo de versões	Todas as versões anteriores deste documento devem ser identificadas, juntamente com uma breve descrição das alterações efetuadas.	
	Tabela de conteúdos		
		O Artigo 5 (2) do Regulamento de Execução 2017/2177 afirma que "O gestor da infraestrutura deve fornecer um modelo comum a ser desenvolvido pelo setor ferroviário em cooperação com as entidades reguladoras até 30 de junho de 2018, que os operadores das instalações de serviço podem utilizar para apresentar as informações". Este modelo comum para as instalações de serviços (IS) é o resultado de uma solução desenvolvida pela RNE em cooperação com o setor ferroviário e pretende apoiar os Operadores das Instalações de Serviços (OIS) na produção dos documentos de informação destinados a dar resposta aos requisitos do Regulamento de Execução 2017/2177. Os OIS podem escolher adotar este modelo comum ou desenvolver o seu próprio modelo, a ser publicado no seu *website* ou num portal comum, desde que os requisitos legais sejam cumpridos. Ao utilizar este modelo, aplica-se a seguinte legenda (este segmento serve de informação ao utilizador, não devendo ser replicado na versão final do DIIS): • Requisitos de letras *standard* são obrigatórios em qualquer situação de acordo com o Artigo 4 (2) RE 2017/2177 • Requisitos em itálico são obrigatórios quando aplicável de acordo com o RE 2017/2177 • Letras entre parêntesis referem-se aos parágrafos aplicáveis do Artigo 4 do RE 217/2177 ou outros artigos identificados • Podem ser concedidas, caso a caso, isenções de dever de preenchimento pelo Regulador aos requisitos assinalados com *	

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
		• Toda a informação restante é opcional	
1. INFORMAÇÕES GERAIS			
1.1	Introdução	• Explicar o propósito deste documento • Identificar o nome da instalação de serviços e a sua tipologia de acordo com o Anexo II da Diretiva 2012/34 • Providenciar uma breve apresentação da instalação de serviços • Identificar onde o documento é publicado	[nome da IS] produziu este Documento de Informação da Instalação de Serviços em cumprimento do disposto no RE 2017/2177. [nome da IS] é uma [escolher uma ou mais categorias da a) até à i) do Anexo II da Diretiva 2012/34] [nome da IS] é uma empresa dedicada à … [providenciar uma breve descrição da IS] Este Documento de Informação da Instalação de Serviços está disponível em www.xxxxx.xx

1.2	Operador da Instalação de Serviços	• Nome, morada e contactos de todos os operadores da IS (b) • Nas instalações de serviços operadas por mais de um operador, ou quando os serviços associados ao transporte ferroviário forem fornecidos por mais de um operador, deve ser indicado se é necessário apresentar pedidos distintos de acesso às instalações e aos serviços (g)*	
1.3	Período de Validade e Processo de Atualização	• Indicar o período temporal de validade do documento • Descrever o mecanismo de atualização do documento	Exemplos: • Este documento é atualizado numa base anual à data de publicação do Diretório da Rede, sendo que eventuais alterações no conteúdo possam exigir uma atualização pontual • Este documento é atualizado anualmente a XX de XX de XXXX, podendo estar sujeito a atualizações pontuais intermédias • Este documento será atualizado conforme se verifiquem importantes alterações no seu conteúdo
2. SERVIÇOS			
2.X	Designação do Serviço	• Descrição de todos os serviços associados ao transporte ferroviário que são fornecidos na instalação e do seu tipo (básicos, suplementares ou auxiliares) (d). Ver também o Anexo II da Diretiva 2012/34	

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
		• Em alternativa, publicar um *link* para um website que contenha toda a informação relevante • O X designa o número de serviços providenciados na instalação	
3. DESCRIÇÃO DA INSTALAÇÃO DE SERVIÇOS			
3.1	Listagem de Instalações	• Onde relevante, a lista de todas as instalações onde são prestados serviços associados ao transporte ferroviário (a) [Nota: Se for possível integrar toda a informação dos subcapítulos 3.X numa única tabela no capítulo 3.1 (cada linha correspondendo a uma instalação e as diversas colunas à Localização, Horário de Funcionamento, Características Técnicas e Alterações Previstas nas Características Técnicas), então os capítulos 3.X deixam de ser necessários]	No caso de o DIIS abranger apenas uma IS: • O Documento de Informação da Instalação de Serviços abrange apenas uma Instalação de Serviços Se o Operador da Instalação de Serviços gerir mais do que uma instalação e já tiver compilado a listagem num outro local, ou até toda a informação necessária para dar resposta ao RE 2017/2177: • A listagem de instalações está disponível em www.xxxxx.xxx • A descrição da instalação de serviços está disponível em www.xxxxx.xxx [neste cenário, os capítulos 3.2 a 3.X podem ser dispensados de uso]
3.X	Nome da instalação X	• X denotará o número de instalações de serviços num DIIS que abranja mais que uma • Se o DIIS considerar apenas uma instalação, o X assume apenas o número 2	
3.X.1	Localização	• Localização da instalação	Exemplos: • Coordenadas GPS da instalação • Como chegar à instalação • Acessos rodoviários • Localização da conexão à infraestrutura ferroviária, incluindo, quando relevante, o nome da estação ferroviária de conexão à rede principal

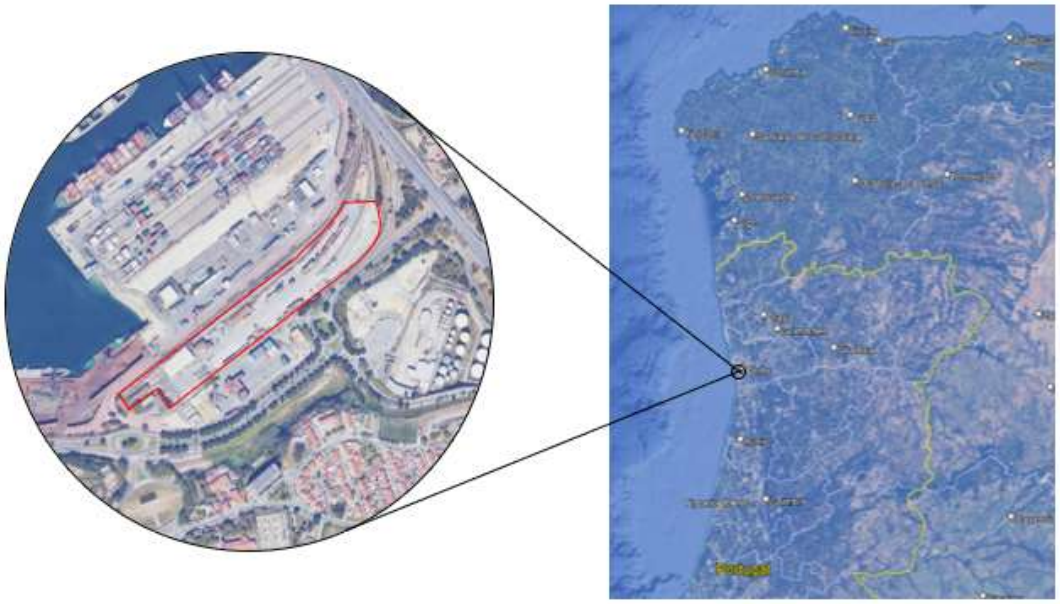
3.X.2	Horário de Funcionamento	• Horário de funcionamento da instalação	Exemplos: • Regime de funcionamento normal - Segunda-Feira - Sexta-Feira - Sábado – Domingo • Regime extraordinário de funcionamento - Períodos festivos, feriados • Horário de Funcionamento de serviços específicos (a)
3.X.3	Características Técnicas	• Quando pertinente, descrever as características técnicas da instalação de serviços	Exemplos: • Parâmetros técnicos • Ramal ferroviário privado - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) • Ramais - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) • Vias de manobra - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) • Estações de triagem - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) • Equipamento técnico para as operações de carga e descarga (*Reachstacker*, empilhadoras, rampas) • Equipamento técnico de manutenção e de limpeza • Capacidade de armazenamento disponível (m^2)
3.X.4	Alterações Previstas nas Características Técnicas	• Informações sobre as alterações nas características técnicas que possam ter um impacto importante no funcionamento da instalação de serviços, incluindo as obras planeadas (l)*	Exemplos: • Detalhes indicativos de investimentos ○ Lista de projetos ○ Localização ○ Natureza do projeto ○ Datas de início e conclusão dos trabalhos
4. TARIFAÇÃO			
4.1	Informações sobre a Tarifação	• Informações sobre as tarifas de acesso às instalações de serviços e às taxas pela utilização de cada serviço associado ao transporte ferroviário nessas instalações (m)	
4.2	Informações sobre Descontos	• Informações sobre os princípios dos regimes de descontos oferecidos aos candidatos, sem deixar de respeitar as exigências de confidencialidade comercial. (n)*	

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
5. CONDIÇÕES DE ACESSO			
5.1	Requisitos legais	• Informação sobre as obrigações contratuais, de certificados ou de seguros • Pelo menos no caso de instalações de serviços operadas e de serviços associados ao transporte ferroviário prestados por operadores sob o controlo direto ou indireto de uma entidade de controlo de acesso, prestar informação acerca de modelos de contratos e de condições gerais de acesso (i)*	

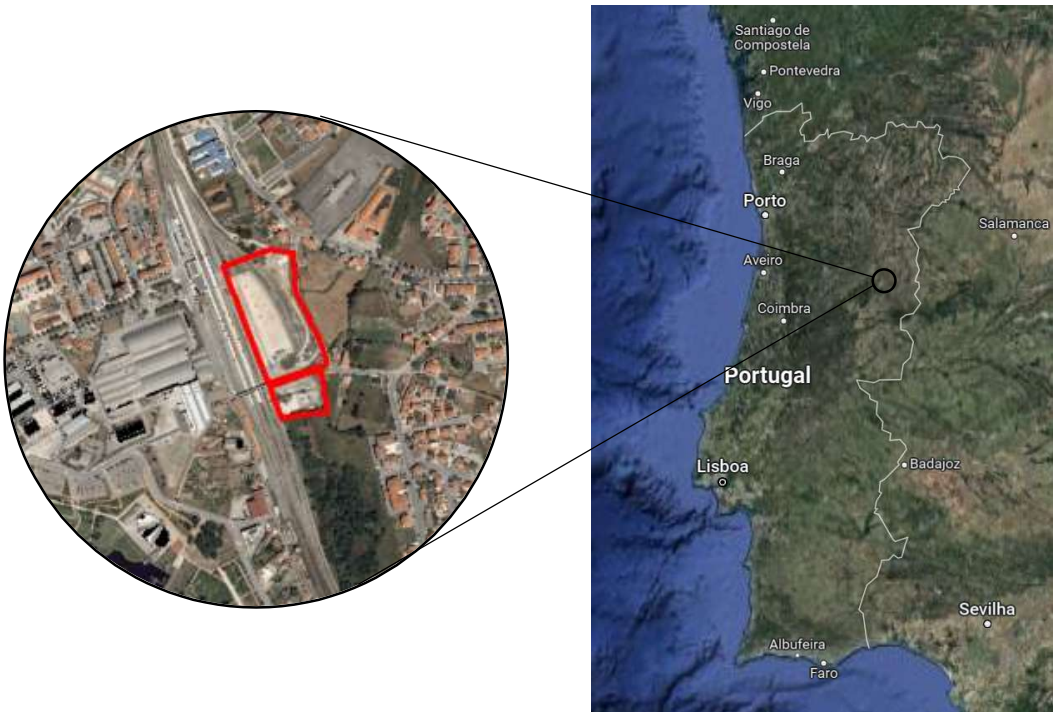
5.2	Condições Técnicas	• Quando pertinente, descrever as condições técnicas a satisfazer pelo material circulante que aceda à instalação de serviços	Exemplos: • Tipo de material circulante • Comprimento, peso e gabarito máximo do material circulante
5.3	Autoprestação de Serviços Ferroviários	• Informação sobre a possibilidade de autoprestação de serviços associados ao transporte ferroviário e condições aplicáveis (e)*	
5.4	Sistemas Informáticos do Operador	• Quando pertinente, informação sobre as condições de utilização dos sistemas informáticos do operador, se os candidatos forem obrigados a utilizar esses sistemas, e as regras de proteção de informações sensíveis e dados comerciais (j)*	
6. ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE			
6.1	Pedidos de Acesso	• Informações sobre os procedimentos para os pedidos de acesso à instalação de serviços ou aos serviços nela fornecidos, ou ambas, incluindo prazos para a apresentação de pedidos e prazos para tratar esses pedidos (f)* e (Artigo 8)* • Nas instalações de serviços operadas por mais de um operador, ou quando os serviços associados ao transporte ferroviário forem fornecidos por mais de um operador, deve ser indicado se é necessário apresentar pedidos distintos de acesso às instalações e aos serviços (g)* • informações sobre o conteúdo mínimo e o formato de um pedido de acesso às instalações de serviços e aos serviços associados ao transporte ferroviário, ou um modelo para esse tipo de pedido (h)*	

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
6.2	Resposta aos Pedidos	• Descrição da resposta aos pedidos de acesso (Artigo 9)* • Uma descrição do procedimento de coordenação e das medidas regulamentares a que se refere o Artigo 10 e os critérios de prioridade a que se refere o Artigo 11 (k)*	
6.3	Informações sobre a Capacidade Disponível e Restrições Temporárias	• Informações acerca de restrições temporárias da capacidade da instalação de serviços que possam ter um impacto importante no funcionamento da instalação de serviços, incluindo as obras planeadas (l)*	

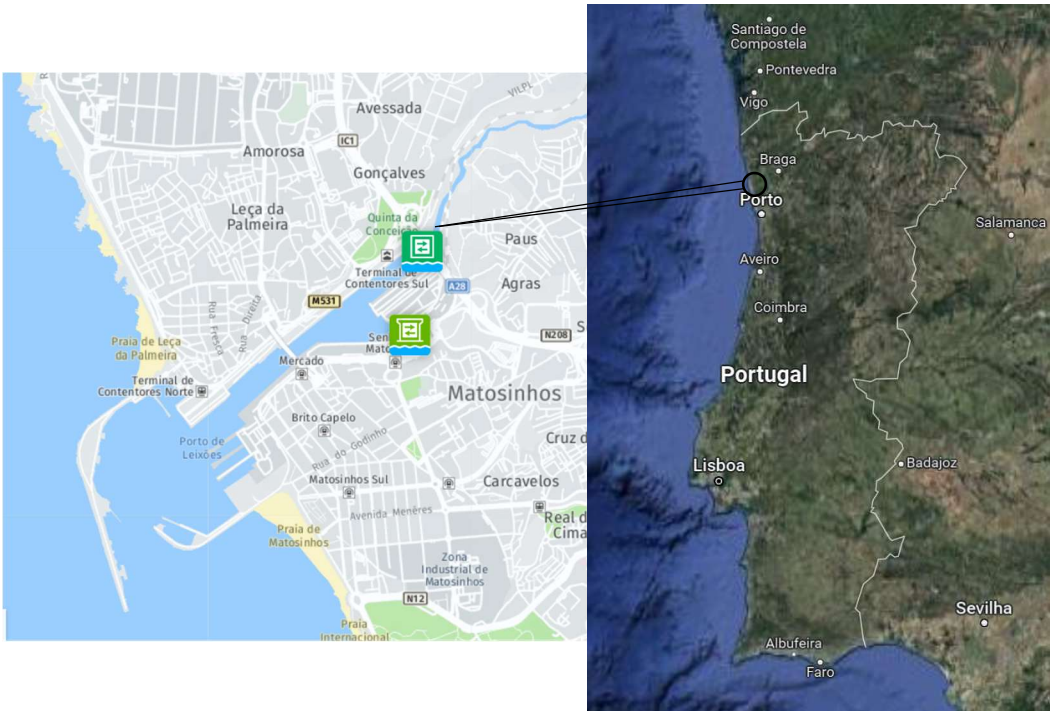
ANEXO 7.2 A Terminal ferroviário de mercadorias de Leixões



ANEXO 7.2 B Terminais ferroviários de mercadorias da Guarda



ANEXO 7.3.6 Terminais ferroviários de mercadorias no porto de Leixões



TERMINAIS FERROVIÁRIOS

APDL

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Av. da Liberdade nº 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal
T +351 229 990 700 • www.tfm.apdl •terminaisferroviarios@apdl.pt • correio@apdl.pt • www.apdl.pt

