



— W W W . A P D L . P T —

DIRETÓRIO DA REDE 2027



Controlo de Versões

Versão	Alterações	Data
Projeto do Diretório da Rede 2027 APDL	04/11/2025	17/10/2025
Diretório da Rede 2027 APDL		19/12/2025



**TERMINAIS
FERROVIÁRIOS**
APDL
Diretório da Rede 2027

Dezembro 2025

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 Gradiante 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 Excepcionais
 - 3.4.4 Transporte de Mercadorias Perigosas
- 4. Repartição de Capacidade
 - 4.1 INTRODUÇÃO
 - 4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO
 - 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 Excepcionais 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 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 2027

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

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

TERMO	DEFINIÇÃO
Rede	o conjunto da infraestrutura ferroviária gerida por um gestor de infraestrutura.
Renovação da infraestrutura ferroviária	grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral.
Repartição	a afetação da capacidade da infraestrutura ferroviária pelo gestor da infraestrutura.
Serviços públicos integrados de transporte de passageiros	os serviços de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com serviço de informações, sistema de bilhética e horários integrados.
Serviços de longo curso	os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de âmbito nacional, entre diversas cidades ou aglomerações e de âmbito suprarregional.
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 carroagens 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.

1

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.

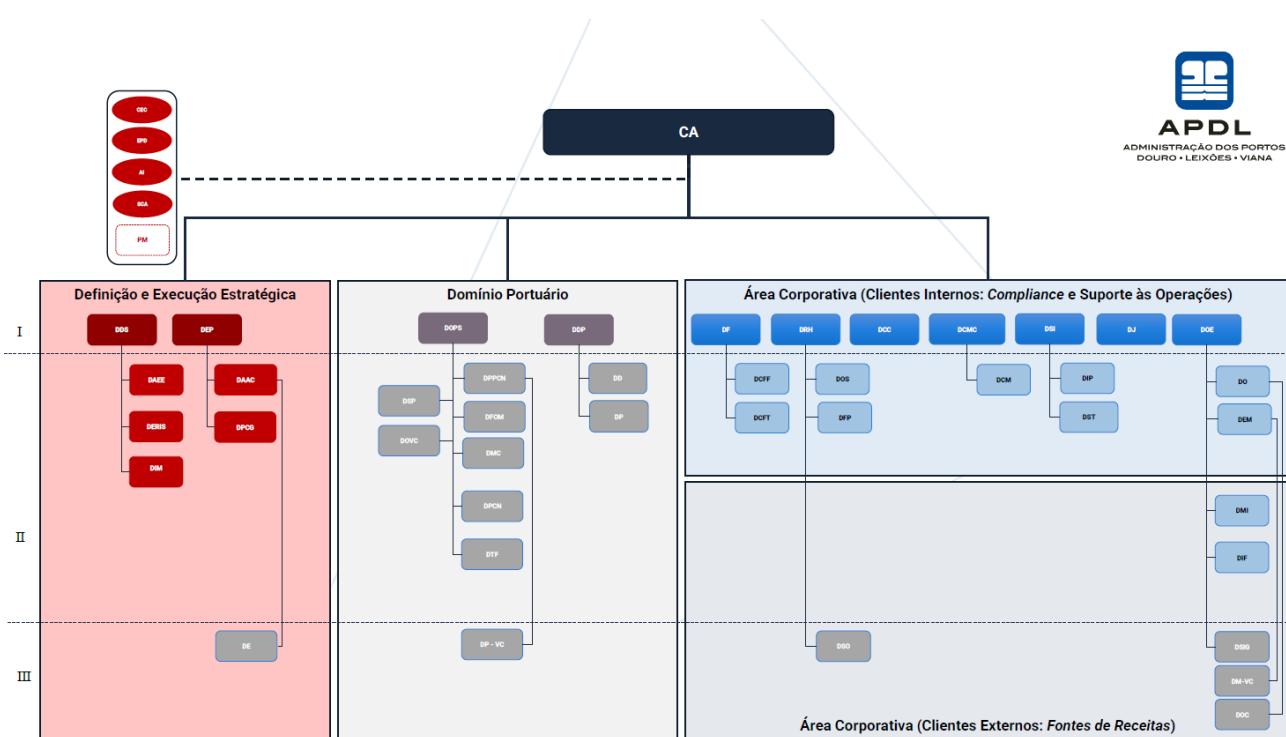
Com efeitos a 01 de janeiro de 2015, concretizou-se a fusão do Porto de Viana do Castelo aos Portos do Douro e Leixões e, posteriormente, em junho do mesmo ano, passou ainda a integrar a Via Navegável do Douro.

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 específica e direcionada é a seguinte:

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

(incluindo a responsabilidade da elaboração e garantia da publicação dos diretórios da rede e serviços aprovados)

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.

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 tarificação.

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](https://www.railnet-europe.org/resource/rne-network-statement-common-structure).

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 2027 aplica-se, para efeitos de exploração, operação e aplicação de tarifário, ao período compreendido entre as 0h01 de 14 de dezembro de 2026 e as 24h00 de 13 de dezembro de 2027.

O presente Diretório da Rede entra em vigor às 0h01 de 14 de dezembro de 2026.

Relativamente à faturação e respetivas atualizações, a entrada em vigor far-se-á a 1 de janeiro dos respetivos anos.

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 [Terminais Ferroviários \(apdl.pt\)](http://TerminaisFerroviarios.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

dops@apdl.pt – Direção de Operações Portuárias e Segurança

doe.dif@apdl.pt – Infraestruturas Ferroviárias e Manutenção

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

SEGURANÇA

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

seguranca.central@apdl.pt – Segurança Central

seguranca.ambiente@apdl.pt – Segurança e Ambiente

sst@apdl.pt – Divisão de Saúde Ocupacional (Segurança e Saúde no Trabalho)

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 \(atlantic-corridor.eu\)](http://Home (atlantic-corridor.eu))

A APDL e a IP firmaram protocolos e procedimentos de Gestão de Circulação, no âmbito do acesso aos terminais ferroviários de mercadorias, de comboios provenientes da Rede Ferroviária Nacional, e vice-versa.

2

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, diagramas e anexos apresentados 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 (RFN), nos seguintes termos:

O Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda (TFMG) encontra-se ligado à rede ferroviária nacional através da Linha da Beira Alta. 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).

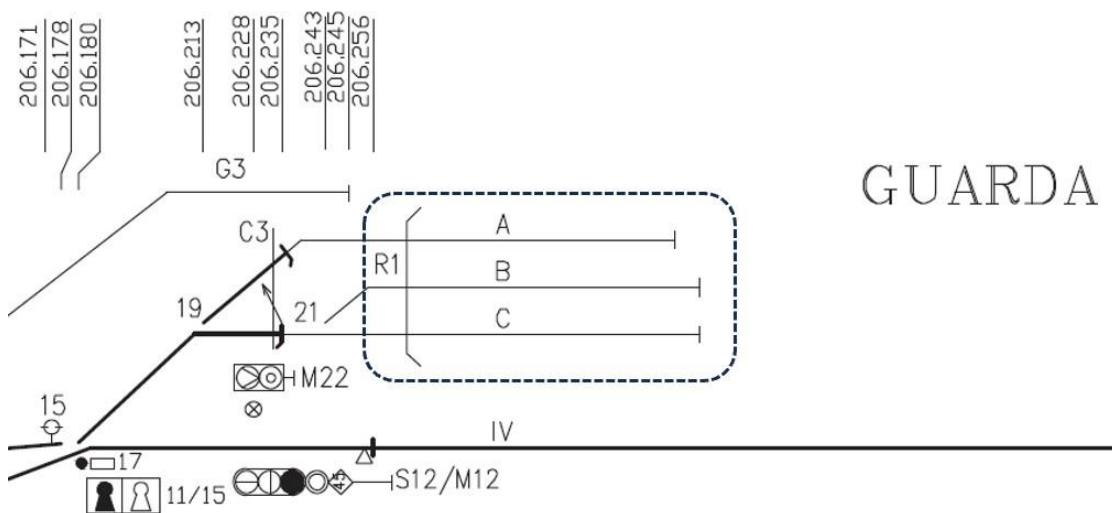


Diagrama do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda

O Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões (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).

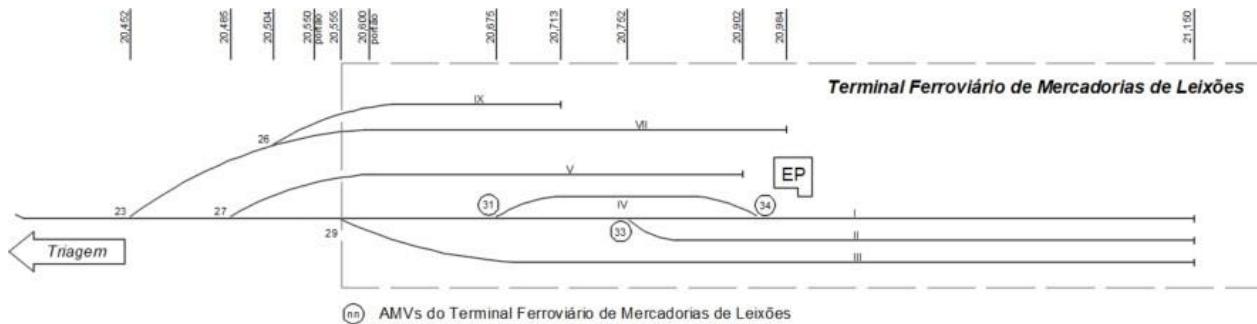


Diagrama do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

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).

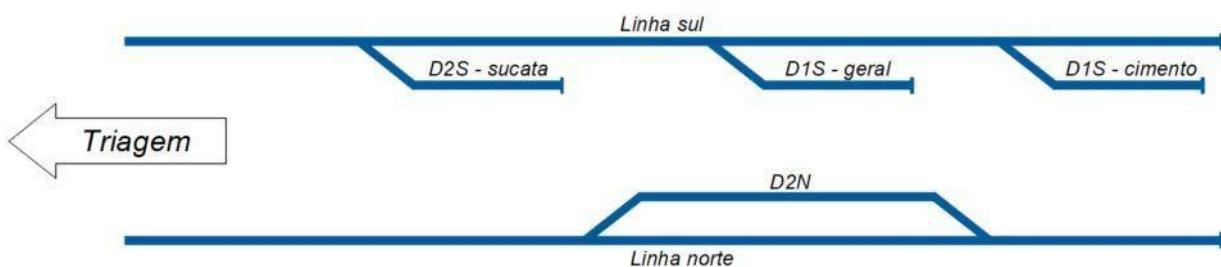


Diagrama do Porto de Leixões

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

*530 m de via balastrada

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 (TFMG)

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;

- b) Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões (TFML)

- Carril 54 Kg e balastro granítico;
- Barra curta, com travessas de betão bloco 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 catenária¹;

¹ 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	364
B	206,243	206,611	368
C	206,213	206,610	397

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

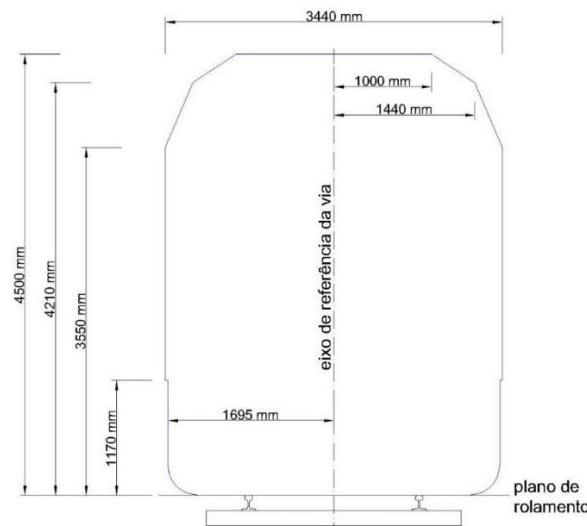
A permissão de estacionamento nas linhas secundárias (linhas não afetas à circulação) está dependente de aprovação pela gestão dos respetivos terminais.

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.**

Em condições degradadas de aderência rodo-carril, é suspensa a entrada/saída de comboios para a/da linha afetada até à recuperação da aderência estar estabelecida.

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:

- TFLM: condicionado pela capacidade da Linha de Leixões – 355m (Básico) e 550m (Máximo)
- TFMG: condicionado pela capacidade da Linha da Beira Alta - 260m (básico) e 750m (Máximo)
- TFL: condicionado pela capacidade da Linha de Leixões - 355m (Básico) e 550m (Máximo)

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 19º 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.

3

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.

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 n.º 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 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 tem 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 são sujeitos a aprovação prévia da AMT, ouvida a Autoridade da Concorrência.

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

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

3.3.2. Contratos de Utilização

O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infraestrutura ferroviária sob gestão da APDL 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 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 214/2020.

3.4.3. Transportes Excepcionais

Um transporte excepcional 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.

4

REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

4. Repartição de Capacidade

4.1. INTRODUÇÃO

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

4.2. DESCRIÇÃO DO PROCESSO

ENTIDADES RELEVANTES

Entidades que participam no Processo de Repartição de Capacidade:

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

CONTACTOS

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

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

FORMATO DOS DOCUMENTOS

Pedidos de Canais Horários

- ❖ Os pedidos de canais horários contêm os seguintes elementos:
- ❖ Especificação do serviço, incluindo o regime de frequência, o tipo de serviço, informação relevante ao estudo do canal;
- ❖ Especificação do material circulante (motor e rebocado) a utilizar, incluindo a série e o número de unidades motoras e rebocadas. Caso seja novo material circulante devem ser fornecidas as suas características;
- ❖ Características da marcha dos comboios na infraestrutura, incluindo o tipo de velocidade, a tonelagem rebocada, o comprimento e o tipo de freio;
- ❖ Condições especiais, caso existam, a considerar na programação dos canais, quer seja devido ao

material rebocado, tipo de mercadoria transportada ou tipo de serviço a realizar;

- ❖ Horas de referência de partida e/ou chegada dos comboios nas estações ou ramais relevantes ao serviço, leis de paragem e tempos mínimos de paragem comercial, incluindo as folgas possíveis;
- ❖ Tempos de paragem técnica para realização de atividades operacionais da Empresa Ferroviária;
- ❖ Tempos mínimos de ocupação (por exemplo carga ou descarga) anterior ou posterior ao início/fim do serviço;
- ❖ Seguimento de material (motor e rebocado) a garantir;
- ❖ Enlaces a garantir.

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

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

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

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

Mais informações podem ser encontradas em Path Coordination System - RNE – RailNetEurope | Association For Facilitating Traffic On European Rail Infrastructure

O projeto de Horário técnico anual contém os seguintes elementos:

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

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

- Tipo de freio do comboio
- Horas de passagem nas estações intermédias e nos pontos de controlo
- Tempo concedido – tempo de trajeto programado entre dois pontos identificados no horário, que inclui as margens de regularidade e margens suplementares
 - Margens de regularidade - acréscimos de tempo necessários para compensar os efeitos de eventuais restrições de velocidade decorrentes de trabalhos de conservação e as variáveis aleatórias do tempo de percurso, que podem compreender nomeadamente:
 - Incidentes técnicos na exploração
 - Restrições à circulação dos comboios por influências externas (condições meteorológicas, terceiros, etc.)
 - Ultrapassagem do tempo de paragem, nomeadamente por forte afluência de passageiros
 - Atrasos sequenciais ou provocados por outros comboios

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

Feriados

FERIADO	DIA
Dia de Ano Novo	1-Jan
Sexta-feira Santa	26-Mar-2027
Dia de Páscoa	28-Mar -2027
Dia da Liberdade	25-Abr
Dia do Trabalhador	1-Mai
Dia de Corpo de Deus	27-Mai-2027
Dia de Portugal	10-Jun
Dia de Assunção de Nossa Senhora	15-Ago
Dia da Implantação da República	5-Out
Dia de Todos os Santos	1-Nov
Dia da Restauração da Independência	1-Dez
Dia da Imaculada Conceição	8-Dez
Dia de Natal	25-Dez

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 CONSEGUÍTIVO 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, conforme o quadro seguinte:

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

Sendo X a Data de Entrada em vigor no horário

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.

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

4.4. IMPACTOS DOS ACORDOS-QUADRO

A APDL não dispõe atualmente de Acordos-Quadro.

4.5. PROCESSO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE

4.5.1. Horário Técnico Anual

O Horário técnico anual de 2027 compreende o período entre as 0h01 de 14 de dezembro de 2026 e as 00h01 de 14 de dezembro de 2027.

ENTIDADE	FASE	DATAS-LIMITE
Candidatos	Entrega dos pedidos de canais horários	13-Abr-2026
APDL	Entrega do Projeto de Horário técnico anual e início do processo de Consulta	06-Jul-2026
Candidatos	Conclusão do processo de consulta Todas as partes interessadas (as que tenham apresentado pedidos de capacidade, bem como as que desejem formular observações sobre as incidências do Horário técnico anual na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do Horário técnico anual) podem pronunciar-se por escrito, no prazo de 30 dias a contar da divulgação do Projeto de Horário técnico anual.	07-Ago-2026
APDL	Entrega aos Candidatos do Horário técnico anual	31-Ago-2026
APDL e Candidatos	Entrada em vigor do Horário técnico anual	14-Dez-2026, 0h01

4.5.2. Pedidos Tardios

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

Estes pedidos de canais horários não podem implicar alterações em Canais já atribuídos, exceto se houver consentimento do Candidato a quem esses Canais foram atribuídos.

4.5.3. Processo de Coordenação

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

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

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

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

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

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

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

Nas situações em que subsistam incompatibilidades as mesmas serão resolvidas pela APDL com base nos seguintes fatores apresentados de forma hierarquizada (salvo tratando-se de um troço de infraestrutura congestionada, em que se aplicam regras específicas):

- Serviços sujeitos a obrigações de serviço público e serviços com maior importância para a comunidade e de interesse económico geral, particularmente os serviços de transporte de mercadorias internacionais
- Impacto global na estrutura do horário
- Otimização da utilização da capacidade, nomeadamente em termos de qualidade
- Regras de prioridade a aplicar em zonas congestionadas (2º e 3º nível de seleção)
- Número de canais idênticos utilizados
- Data de apresentação dos pedidos.

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

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

4.5.4. Processo de Resolução de Disputas

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

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

4.5.5. Pedidos Respeitantes ao Atlantic Corridor

Constante no Diretório da Rede da RFN.

4.6. ZONAS CONGESTIONADAS

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

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.

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.

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

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

4.8.3. Regras para Capacidade Pedida e Não Utilizada

As regras relativas à capacidade pedida e não utilizada encontram-se descritas no ponto 5.6.3.

4.8.4 Regras de Cancelamento

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

5

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 nº 217/2015.

5.3. PACOTE MÍNIMO DE ACESSO E TARIFAS

Não aplicável.

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 Excepcionais e de Matérias Perigosas

No caso dos transportes excepcionais (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 excepcionalmente a APDL venha a permitir a permanência em linhas de circulação, aplica-se uma tarifa equivalente à tarifa de estacionamento.

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

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

$$Te = 0,0305 \times M$$

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 excepcionalmente 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

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

5.5.1. Disponibilização de Acesso a Serviços de Telecomunicações

A APDL não presta este serviço.

5.5.2. Inspeção Técnica do Material Circulante

A APDL não presta este serviço.

5.5.3. Serviço de Bilhética nas Estações de Passageiros

A APDL não presta este serviço.

5.5.4. Serviços de Manutenção de Material Circulante

A APDL não presta este serviço.

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

A APDL não presta este serviço.

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

A APDL não presta este serviço.

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

A APDL não presta este serviço.

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 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:

- No caso de recurso a serviços alternativos rodoviários, a APDL compensará os custos de contratação incorridos em território português.
- No caso de serem necessárias marchas ferroviárias suplementares para viabilizar o serviço

de transporte alternativo estabelecido, a 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 Empresas Ferroviárias (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

Não aplicável, no atual contexto.

5.8. EVOLUÇÃO DAS TARIFAS

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

5.9. PROCESSO DE FATURAÇÃO

Os valores correspondentes à prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso são faturados mensalmente com base nas tarifas publicadas no Diretório da Rede e nas Ordens de Serviço utilizados pela APDL.

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.

6

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 específica 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.

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 entre a I.P. e a APDL.

Todo esse conjunto de regulamentação é enunciado e atualizado através da publicação no site [Terminais Ferroviários \(apdl.pt\)](http://Terminais.Ferroviarios.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 e à IP, 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 resarcidas 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 APDL4Rail (TFML). A JUL concentra as ligações com todas as aplicações externas, o APDL4Rail 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

Telefone – **271 031 103**

7

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 [Terminais Ferroviários \(apdl.pt\)](Terminais Ferroviários (apdl.pt))

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. e referenciado no ponto 2.2.

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



Lista da Legislação de Segurança Ferroviária aplicável

Descrição	Data
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.	20/01/1914
Lei nº 10/1990 Lei de bases do sistema de transportes terrestres	17/03/1990
Decreto-Lei n.º 104/97 Criação da REFER E.P.	29/04/1997
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	28/10/2003
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	04/11/2003
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	15/11/2006
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	16/11/2012
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	30/04/2013
Instrução n.º 1/2015, sobre normas técnicas de segurança ferroviária, emitido pelo IMT, I.P., na Deliberação n.º 374/2015	23/01/2015
Decreto-Lei n.º 217/2015 ESTABELECE UM ESPAÇO FERROVIÁRIO EUROPEU ÚNICO	07/10/2015
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)	11/05/2016

Descrição	Data
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	08/03/2018
RECOMENDAÇÃO (UE) 2019/780 DA COMISSÃO relativa às disposições práticas para a emissão de autorizações de segurança aos gestores de infraestrutura	16/05/2019
Decreto-Lei n.º 85/2020 Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária	13/10/2020
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.	07/12/2020
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.	02/03/2022
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	04/03/2022
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	17/08/2022
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	27/05/2019
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	20/10/2020
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)	11/05/2016
REGULAMENTO (UE) 2018/643 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 18 de abril de 2018 relativo às estatísticas dos transportes ferroviários (reformulação)	
Declaração de Rectificação n.º 18/2007, de 16 de março	
Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro	
DL n.º 394/2007, de 31 de Dezembro INVESTIGAÇÃO TÉCNICA DE ACIDENTES E INCIDENTES FERROVIÁRIOS - GISAF Na versão atualizada	

Descrição	Data
DL n.º 70/2012, de 21 de Março LEI ORGÂNICA DO GABINETE DE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS(versão actualizada)	
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	
DL n.º 78/2014, de 14 de Maio ESTATUTOS DA AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES	
Decreto-lei 77/2014, de 14 de Maio	
Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de Novembro	
REGULAMENTO (UE) N.º 1299/2014 DA COMISSÃO de 18 de novembro de 2014	
DL n.º 133/2013, de 03 de Outubro	
Lei n.º 102/2009 de 10 de Setembro	
Decreto-Lei n.º 41-A/2010 - consolidado de 29 de abril	

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 50, 4450- 718, 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 [●], 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 rodoviários 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.

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

Cláusula 1ª - Objeto

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

Cláusula 2ª – Obrigações da APDL

1. A APDL compromete-se, na qualidade de gestora de infraestruturas da rede ferroviária da APDL, a atribuir ao Candidato, para cada horário abrangido, durante a vigência do presente Acordo-Quadro, a capacidade descrita no Anexo 3 do presente Acordo-Quadro.
2. Para o efeito, a APDL deve atribuir anualmente a capacidade correspondente, de acordo com os pedidos do Candidato, efetuados para cada horário de serviço, com os procedimentos e canais habituais, descritos no Diretório da Rede em vigor.
3. A APDL garante o cumprimento dos requisitos do presente Acordo-Quadro com critérios objetivos e não discriminatórios, e nos prazos necessários, tendo em consideração Acordos-Quadro já assinados, os direitos das Empresas Ferroviárias e o funcionamento eficiente da infraestrutura ferroviária.
4. As características da capacidade da infraestrutura abrangida pelo Acordo-Quadro deverão permanecer constantes ao longo da duração do Acordo-Quadro, sendo que a capacidade referida tem em consideração:
 - o estado e as evoluções conhecidas da infraestrutura à data da celebração do presente Acordo-Quadro, conforme Anexo 1;
 - o planeamento das obras de manutenção e investimento ferroviário da APDL;
 - os contratos de serviço público existentes [especificar os contratos celebrados à data];
 - as características e desempenhos técnicos dos comboios do Candidato, conforme comunicados por este e descritos no Anexo 2;
 - a existência de linhas especializadas [se aplicável];
 - a existência de infraestrutura congestionada [se aplicável];
 - regras de prioridade;
 - a necessidade de utilização da infraestrutura por outros requerentes ou outros serviços, incluindo a necessidades de capacidade dos corredores internacionais.

5. Caso a APDL não ofereça os canais correspondentes à capacidade descrita no Anexo 3, por motivos estritamente imputáveis à APDL, a APDL reembolsará o Candidato com a quantia correspondente ao valor por este devido caso reservasse esses canais.

Cláusula 3^a – 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 4^a – 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 5^a – 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 6^a – 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 7^a – 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 8^a – 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 9^a – 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 10^a – 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 11^a - 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 12^a - 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 13^a – 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 (IIS) 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 2017/2177 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
<p>● Toda a informação restante é opcional</p>			
1. INFORMAÇÕES GERAIS			
1.1	Introdução	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<p>[nome da IS] produziu este Documento de Informação da Instalação de Serviços em cumprimento do disposto no RE 2017/2177.</p> <p>[nome da IS] é uma [escolher uma ou mais categorias da a) até à i) do Anexo II da Diretiva 2012/34]</p> <p>[nome da IS] é uma empresa dedicada à ... [providenciar uma breve descrição da IS]</p> <p>Este Documento de Informação da Instalação de Serviços está disponível em www.xxxxxx.xx</p>
1.2	Operador da Instalação de Serviços	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● Indicar o período temporal de validade do documento ● Descrever o mecanismo de atualização do documento 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● Descrição de todos os serviços associados ao transporte ferroviário que são fornecidos na instalação e do seu tipo (básicos, suplementares ou auxiliares) <p>(d). Ver também o Anexo II da Diretiva 2012/34</p>	

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
3. DESCRIÇÃO DA INSTALAÇÃO DE SERVIÇOS			
3.1	Listagem de Instalações	<ul style="list-style-type: none"> Em alternativa, publicar um <i>link</i> para um website que contenha toda a informação relevante O X designa o número de serviços providenciados na instalação 	<p>No caso de o DIIS abranger apenas uma IS:</p> <ul style="list-style-type: none"> O Documento de Informação da Instalação de Serviços abrange apenas uma Instalação de Serviços <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> A listagem de instalações está disponível em www.xxxxxx.xxx A descrição da instalação de serviços está disponível em www.xxxxxx.xxx [neste cenário, os capítulos 3.2 a 3.X podem ser dispensados de uso]
3.X	Nome da instalação X	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Localização da instalação 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Horário de funcionamento da instalação 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regime de funcionamento normal <ul style="list-style-type: none"> Segunda-Feira - Sexta-Feira Sábado – Domingo Regime extraordinário de funcionamento

Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
			<ul style="list-style-type: none"> - Períodos festivos, feriados ● Horário de Funcionamento de serviços específicos <p>(a)</p>
3.X.3	Características Técnicas	<ul style="list-style-type: none"> ● Quando pertinente, descrever as características técnicas da instalação de serviços 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Parâmetros técnicos ● Ramal ferroviário privado - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) ● Ramais - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) ● Vias de manobra - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) ● Estações de triagem - Número e comprimento das linhas (parâmetros TEN-T) ● Equipamento técnico para as operações de carga e descarga (<i>Reachstacker</i>, empilhadoras, rampas) ● Equipamento técnico de manutenção e de limpeza ● Capacidade de armazenamento disponível (m²)
3.X.4	Alterações Previstas nas Características Técnicas	<ul style="list-style-type: none"> ● Informações sobre as alterações nas características técnicas que possam ter um impacto importante no funcionamento da instalação de serviços, incluindo as obras planeadas (l)* 	<p>Exemplos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Detalhes indicativos de investimentos <ul style="list-style-type: none"> ○ Lista de projetos ○ Localização ○ Natureza do projeto ○ Datas de início e conclusão dos trabalhos

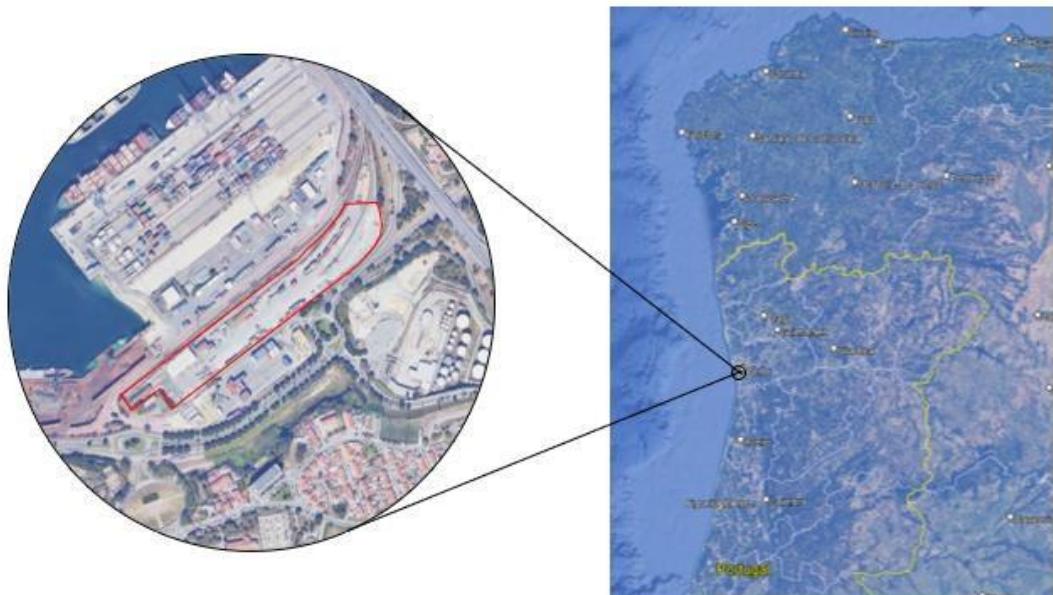
4. TARIFAÇÃO

4.1	Informações sobre a Tarifação	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● Informações sobre os princípios dos regimes de descontos oferecidos aos candidatos, sem deixar de respeitar as exigências de confidencialidade comercial. (n)*

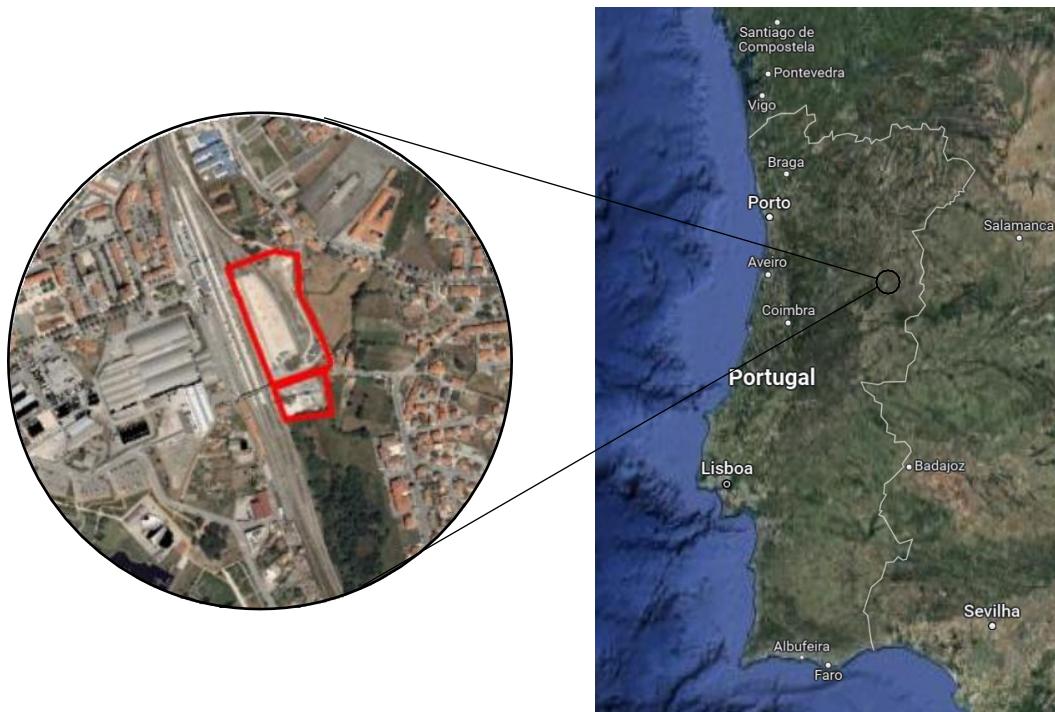
Nº DO CAPÍTULO	CABEÇALHO	GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO	TEXTO SUGERIDO
5. CONDIÇÕES DE ACESSO			
5.1	Requisitos legais	<ul style="list-style-type: none"> ● Informação sobre as obrigações contratuais, de certificados ou de seguros ● Pelo menos no caso de instalações de serviços operadas e de serviços associados 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	<ul style="list-style-type: none"> ● Quando pertinente, descrever as condições técnicas a satisfazer pelo material circulante que acceda à instalação de serviços 	Exemplos: <ul style="list-style-type: none"> ● Tipo de material circulante ● Comprimento, peso e gabarito máximo do material circulante
5.3	Autoprestação de Serviços Ferroviários	<ul style="list-style-type: none"> ● Informação sobre a possibilidade de autoprestação de serviços associados ao transporte ferroviário e condições aplicáveis (e)* 	
5.4	Sistemas Informáticos do Operador	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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)*

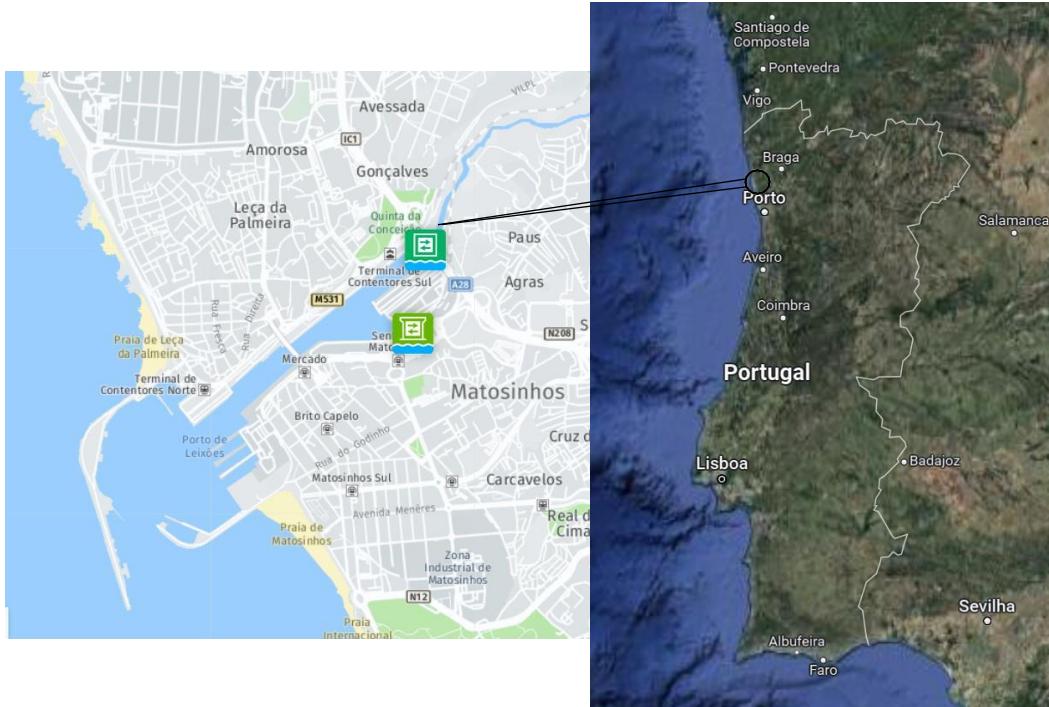
ANEXO 7.2 A Terminal ferroviário de mercadorias de Leixões



ANEXO 7.2 B Terminais ferroviários de mercadorias da Guarda (Porto Seco 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.pt • terminaisferroviarios@apdl.pt • correio@apdl.pt • www.apdl.pt

