

TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



# Relatório

## Validação do Diretório da Rede de 2023

Versão integral

dezembro de 2022

Direção de Regulação

# ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO.....	3
II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO.....	4
III – INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL .....	6
IV – ANÁLISE .....	7
IV.1 - ACORDOS QUADRO PARA A ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE.....	7
IV.1.1 - CONTEXTO.....	7
IV.1.2. - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO PONTO 3.3.1 E DO PONTO 4.4.4 DO DIRETÓRIO DE REDE 2023.....	8
IV.1.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE .....	8
IV.1.4 - MEDIDA CORRETIVA .....	9
iv.2 - Contratos de Utilização .....	9
IV.2.1 - CONTEXTO.....	9
IV.2.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023.....	10
IV.2.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE .....	10
IV.2.4 - Medida corretiva.....	11
IV. 3 RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS RELACIONADOS COM O ACESSO À INFRAESTRUTURA E AOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS .....	12
IV.3.1 - Contexto.....	12
IV.3.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023.....	12
IV.3.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE .....	12
IV.3.4 - MEDIDA CORRETIVA .....	13
IV. 4. PUBLICAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL / UTILIZADA.....	13
IV.4.1 - CONTEXTO .....	13
IV.4.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023 .....	14
IV.4.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE .....	14
IV.4.4 - MEDIDA CORRETIVA .....	14
IV.5 - SERVIÇOS e INSTALAÇÕES DE SERVIÇO .....	14
IV.5.1 - CONTEXTO.....	14
IV.5.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023 .....	15
IV.5.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE .....	21
IV.5.4 - MEDIDAS CORRETIVAS .....	23
IV.6 – TARIFAS DOS SERVIÇOS ADICIONAIS E AUXILIARES E DOS PRESTADOS EM INSTALAÇÕES DE SERVIÇO. ....	28
IV.6.1 - CONTEXTO.....	28
IV.6.2 – ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE.....	29
IV.6.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE .....	32
V – CONHECIMENTO DINÂMICO DO ECOSISTEMA – <i>BENCHMARK</i> INTERNACIONAL.....	33
VI - RACIONALIDADES DOS INVESTIDORES, DOS EMPREENDEDORES / PROFISSIONAIS / UTILIZADORES / CONSUMIDORES E DOS CONTRIBUINTES .....	36
VI.1 - RACIONALIDADE DOS INVESTIDORES.....	36
VI.2 - RACIONALIDADE DOS EMPREENDEDORES/ PROFISSIONAIS/ UTILIZADORES/ CONSUMIDORES .....	37
VI.3 - RACIONALIDADE DOS CONTRIBUINTES.....	37
VIII – CONCLUSÃO E MEDIDAS CORRETIVAS.....	38

## I – INTRODUÇÃO

---

1. A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012 que estabelece um espaço ferroviário único para a União Europeia, alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, estipula a obrigatoriedade do gestor da infraestrutura publicar de forma acessível e justa todas as informações necessárias sobre a rede ferroviária e os serviços nela prestados, no sentido de garantir a todas as empresas ferroviárias transparência no acesso não discriminatório à infraestrutura e às instalações de serviço.
2. Em Portugal estas informações são publicadas pelo gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, no documento designado por «Diretório de Rede», estabelecido pelo artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro, alterado pelo Decreto-lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, cuja estrutura e conteúdo deve respeitar o disposto no Anexo IV desse mesmo Decreto-Lei, nomeadamente, quanto à relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, bem como todas as informações necessárias para viabilizar pedidos de capacidade de infraestrutura e as condições comerciais e legais para a sua utilização.
3. O Diretório de Rede constitui assim um elemento-chave para o livre acesso ao mercado dos serviços de transporte ferroviário, pois sumariza toda informação relevante sobre a infraestrutura ferroviária, designadamente, como obter o acesso, quais as suas características técnicas, quanta capacidade está disponível, quais os períodos para a sua requisição e qual o custo da sua utilização.
4. Nos termos 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 217/2015”), a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”) deve validar os Diretórios da Rede, elaborados pelo Gestor de Infraestrutura<sup>1</sup>.
5. No cumprimento da sua obrigação legal de publicar os Diretórios de Rede, a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.), enquanto gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional (RFN), enviou à AMT os seguintes documentos para vigorarem durante o horário de serviço do ano de 2023:
  - 5.1. Projeto de Diretório de Rede de 2023<sup>2</sup>;
  - 5.2. Diretório de Rede de 2023<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> Cf. Artigo 27.º, n.º 1 do DL 217/2015

<sup>2</sup> Carta IP, S.A. ref. nº D.2021.21710980 de 21-10-2021

<sup>3</sup> Carta IP, S.A. ref. nº D.2021.3492809 de 09-12-2021

6. Foram igualmente remetidas pela IP, S.A., para conhecimento da AMT, as pronúncias das empresas ferroviárias CP-Comboios de Portugal e Fertagus, (sendo esta última rececionada já após a publicação do Diretório), bem como a respetiva análise da IP, S.A., que se encontram no Anexo I.
7. A IP, S.A., no cumprimento das suas obrigações de fundamentação das tarifas a aplicar em 2023, enviou em 09/12/2021 <sup>4</sup> a informação necessária para a demonstração da conformidade das tarifas inscritas No Diretório da Rede de 2023, disponibilizando o Relatório da “Diretório de Rede de 2023- Fundamentação das Tarifas — dezembro de 2021” (“Relatório de Fundamentação das Tarifas”).
8. As questões tarifárias do Pacote Mínimo de Acesso (PMA) referidas no parágrafo (7) foram objeto de análise específica e detalhada, sendo que através da Deliberação n.º AMT-D227/2022 e ao abrigo da alínea e) do n.º 3 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT homologou as tarifas de utilização do Pacote Mínimo de Acesso, inscritas no Diretório de Rede de 2023 e aprovou o parecer “Homologação das Taxas do Pacote Mínimo de Acesso inscritas no Diretório de Rede de 2023”.

No entanto, verificou-se em 2022 uma alteração do cenário macroeconómico, devido à guerra na Ucrânia, estando presentemente o IPC em valor bastante superior (9,3%) àquele que em 2021 serviu de base à elaboração do tarifário do Diretório de 2023 (1,1%), assim como o estimado pelo Governo para 2023 igualmente substancialmente superior (4%). Neste contexto a AMT deliberou permitir ao gestor da infraestrutura ajustar o tarifário publicado no Diretório da Rede de 2023, por publicação de uma adenda, até uma variação máxima de 4% (média anual), que corresponde à previsão do Orçamento do Estado para 2023.

9. Para a validação do Diretório de Rede de 2023, a AMT suportou-se (i) nos documentos facultados pela IP, S.A., (ii) nos esclarecimentos prestados no seguimento das questões suscitadas pela AMT, (iii) nas reuniões realizadas com esta Autoridade, (iv) nas pronúncias das empresas de transporte ferroviário e (v) nos respetivos comentários produzidos pela IP, S.A.

## **II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO**

---

10. No quadro normativo aplicável à análise da conformidade dos Diretórios de Rede importa considerar o DL 217/2015 que, nos termos do n.º 1 do artigo 27.º, determina “Após consulta às partes interessadas, o gestor da infraestrutura deve elaborar e publicar os diretórios de rede, sujeitos a validação da AMT”.

---

<sup>4</sup> Carta IP, A. refª D.2021.3504071 de 09-12-2021



- 11.** Resulta, portanto, que a AMT é a entidade competente para apreciar e validar os Diretórios da Rede, elaborados pelo Gestor de Infraestrutura, a IP, S.A.
- 12.** A apreciação e validação dos Diretórios da Rede, elaborados pela IP, S.A., é realizada tendo como referencial de conformidade o seu conteúdo obrigatório estabelecido no Anexo IV do DL 217/2015.
- 13.** São também relevantes para a avaliação da conformidade dos Diretórios de Rede:
  - 13.1.** O Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro;
  - 13.2.** O Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço;
  - 13.3.** O Regulamento AMT n.º 1097/2020 sobre princípios e critérios para a concessão de isenções nos termos do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017”;
  - 13.4.** O Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão, de 7 de abril de 2016, relativo aos procedimentos e critérios referentes aos acordos-quadro de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária;
  - 13.5.** Verificação a conformidade das tabelas de taxas de utilização propostas pelo gestor da infraestrutura, com o disposto no Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015 e no DL 217/2015;
  - 13.6.** A relevância, abrangência, transparência e atualização da informação prestada, tendo presente a necessidade de fornecer a todos as partes interessadas um nível de informação adequado, num contexto de assimetria de informação entre os operadores incumbentes e novos operadores;
  - 13.7.** A necessidade de utilização eficiente do recurso escasso que é a capacidade da infraestrutura, o que requer que seja dada informação fiável sobre a disponibilidade de capacidade nas linhas e, ou, troços de linhas e noutras dependências da rede ferroviária nacional essenciais para a exploração do transporte ferroviário;
  - 13.8.** A transparência e participação dos interessados no processo de repartição de capacidade;
  - 13.9.** Os estudos e inquéritos relevantes elaborados por entidades oficiais e organizações representativas do setor ferroviário;

- 13.10. Os comentários e as propostas elaboradas pelas partes interessadas, bem como as respetivas respostas fundamentadas do gestor da infraestrutura, apresentadas durante o processo de audiência prévia da versão provisória do Diretório de Rede.
- 13.11. O nível de desempenho do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias;
- 13.12. A gestão do impacto das atividades de manutenção, renovação, modernização e construção da infraestrutura na exploração ferroviária;
- 13.13. A segurança jurídica para o acesso e exercício transparente e não discriminatório da exploração ferroviária;
- 13.14. Recomendações e determinações relevantes que tenham sido emitidas pela AMT ou outras entidades oficiais;
- 13.15. As melhores práticas internacionais na elaboração e publicação dos Diretórios de Rede.

### **III – INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL**

---

14. O interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, para além de um direito de cidadania, deverá constituir-se não só como um fator indutor de estabilidade do ponto de vista regulatório e, desse modo, elemento catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, mas também como um fator que garante uma esfera alargada e melhor protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da concorrência, da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a par, a coesão socioeconómica e territorial.
15. A publicação dos Diretórios de Rede pelo gestor da infraestrutura, após prévia consulta às empresas ferroviárias interessadas, e a validação pela AMT da sua conformidade com os requisitos legais, são elementos contributivos para a promoção e defesa daquele interesse público, porquanto dá aos investidores que estão, ou pretendam entrar no mercado do transporte ferroviário ou desenvolver novos serviços ferroviários, as informações necessárias para a exercício dos direitos de acesso, garantindo a transparência e a não discriminação na utilização da infraestrutura e nos serviços prestados nas instalações de serviço.
16. Deste modo, a publicação dos Diretórios de Rede é um elemento que fundamental para tornar possível e mais atrativo o investimento no transporte ferroviário, público e privado, com os consequentes impactos positivos nas dimensões da (i) inclusividade, através de uma maior oferta e possibilidade de utilização de um transporte público com um elevado

nível de segurança e acessibilidade, da (ii) eficiência através de uma maior utilização da capacidade disponível na infraestrutura, e de (iii) uma maior sustentabilidade ambiental pela utilização de um meio de transporte de reduzidas emissões poluentes, assim como o reforço da sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, em consequência do aumento das receitas das taxas de utilização associadas a uma maior utilização da infraestrutura.

## **IV – ANÁLISE**

---

17. A análise realizada ao Diretório da Rede de 2023, permite considerar que os documentos globalmente cumprem, na forma e no conteúdo, com as disposições constantes na legislação aplicável.
18. Foram, no entanto, referenciados diversos aspetos a necessitar de implementação de melhorias e medidas corretivas pela IP, S.A., com acompanhamento próximo pela AMT, que se abordam nos subcapítulos seguintes.

### **IV.1 - ACORDOS QUADRO PARA A ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE**

#### **IV.1.1 - CONTEXTO**

19. No quadro da promoção do livre acesso ao mercado de transporte ferroviário é necessário considerar que alguns candidatos para investirem na prestação de serviços ferroviários, podem necessitar de maior segurança jurídica no que diz respeito à capacidade da infraestrutura disponível por um período superior a um horário (anual) de serviço.
20. Assim, a legislação nacional<sup>5</sup> e da União Europeia<sup>6</sup> prevê que o gestor da infraestrutura e os candidatos possam celebrar acordos-quadro de reserva de capacidade por um período superior ao período anual de validade do horário de serviço.
21. Nesses contratos, são apenas especificadas as características da capacidade de infraestrutura solicitada e oferecida ao candidato. Os acordos-quadro não determinarão detalhadamente os canais horários, mas estabelecerão as características da capacidade da infraestrutura solicitada e oferecida aos candidatos, e não impedirão a utilização da infraestrutura correspondente por outros candidatos ou para outros serviços, podendo ser modificados ou limitados para permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária.

---

<sup>5</sup> Cf art.º 42º do DL 217/2015 de 7 de outubro.

<sup>6</sup> Cf art.º 42º da Diretiva 2012/34/UE de 21 de novembro de 2012 e Regulamento de Execução (UE) 2016/545 da Comissão de 7 de abril de 2016.

22. Em geral, os acordos-quadro terão uma duração máxima de cinco anos, podendo ser renovados por iguais períodos. No entanto, pode ser acordado um prazo superior a cinco anos quando justificado pela existência de contratos comerciais, investimentos especializados ou riscos acrescidos.
23. No caso de serviços que utilizem infraestrutura especializada e que requeiram investimentos de grande envergadura e de longo prazo, quando devidamente justificados pelo candidato, podem ser celebrados contratos-quadro por um período até quinze anos.

#### IV.1.2. - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO PONTO 3.3.1 E DO PONTO 4.4.4 DO DIRETÓRIO DE REDE 2023

24. Relativamente à matéria dos acordos-quadro para a repartição da capacidade, o Diretório de Rede de 2023 refere o seguinte:

- **3.3.1 Acordos-Quadro**

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

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

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

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

- **4.4.4 - Impacto dos Acordos-Quadro**

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

#### IV.1.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

25. O Anexo IV do DL 217/2015, refere que os Diretórios de Rede devem incluir:

.....



*g) O modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor de infraestrutura e o candidato, nos termos do artigo 42.º*

- 26.** Consta-se que a IP, S.A. prevê a possibilidade de serem estabelecidos acordos-quadro com os candidatos à repartição da capacidade, de acordo com o disposto no artigo 42.º do DL 217/2015, contudo verifica-se a omissão, no Diretório de Rede de 2023, da publicação de um “Modelo de acordo-quadro”, conforme estabelecido na alínea g) do Anexo IV daquele Decreto.

#### **IV.1.4 - MEDIDA CORRETIVA**

- 27.** Estando nos Diretórios da Rede prevista a possibilidade da IP, S.A. celebrar Acordos-Quadro com os candidatos à repartição da capacidade, consequentemente, deverá dar cumprimento ao disposto na alínea g) do “Anexo IV - Conteúdo dos Diretórios de Rede” - do DL 217/2015, publicando em próximos Diretórios de Rede o respetivo” Modelo de Acordo-Quadro”.

### **IV.2 - CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO**

#### **IV.2.1 - CONTEXTO**

- 28.** A utilização da infraestrutura por uma empresa ferroviária só é legalmente possível após o estabelecimento de um acordo/contrato, celebrado entre o gestor da infraestrutura e a empresa ferroviária que presta serviços de transporte ferroviário, que defina os direitos e obrigações de cada uma das partes.
- 29.** As condições que regem este acordo deverão ser não discriminatórias e transparentes e estar em conformidade com as disposições legais e regulamentares em vigor.
- 30.** Para harmonizar a estrutura e conteúdo estes contratos a nível europeu, em maio de 2021 a RNE -Rail Net Europe e o CIT – International Rail Transport Committee aprovaram um modelo de contrato-padrão (European Standard Contract of use of railway infrastructure “E-SCU-I”) para servir de referência no estabelecimento dos contratos de utilização da infraestrutura por parte dos gestores de infraestrutura e empresas ferroviárias europeias, o qual se encontra disponível no site da RNE<sup>7</sup>.
- 31.** O “E-SCU-I” constitui uma caixa de ferramentas de boas práticas para a conceção de contratos de utilização, que pode apoiar as empresas ferroviárias e os gestores de

---

<sup>7</sup> [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfmckaj/https://rne.eu/wp-content/uploads/E-SCU-I\\_-final.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfmckaj/https://rne.eu/wp-content/uploads/E-SCU-I_-final.pdf)

infraestruturas na conceção das suas relações contratuais de forma cada vez mais harmonizada, sem ser, contudo, vinculativa.

#### IV.2.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023

32. O tema dos contratos de utilização da infraestrutura é referido no Diretório de Rede de 2023, sendo tratado nos seus pontos 3.3.2. a 3.3.4, que dispõem do seguinte:

- *3.3.2 CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO - O exercício dos direitos de acesso e trânsito na infraestrutura ferroviária nacional depende da celebração de um Contrato de Utilização com a IP, o qual versa sobre matérias administrativas, técnicas e financeiras, e regula as questões de controlo e de segurança do tráfego. Na celebração de contratos de utilização a IP está vinculada ao princípio da prática de condições equitativas e não discriminatórias.*
- *3.3.3 CONTRATOS COM OS CANDIDATOS QUE NÃO SEJAM EMPRESAS FERROVIÁRIAS*  
.....
- *3.3.4 TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS - A IP não dispõe do documento de termos e condições gerais.*

#### IV.2.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

33. Sobre os acordos/contratos de utilização, o artigo 28.º do DL 217/2015 estabelece o seguinte (sic):

- *“as empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte ferroviário devem celebrar com o gestor de infraestrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários, devendo as condições que regulam esses acordos ser não discriminatórias e transparentes, nos termos do presente decreto-lei”.*

34. A existência de um acordo ou contrato para a utilização da infraestrutura é assim uma condição prévia para o acesso à infraestrutura e início do serviço de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, sendo um instrumento que promove a transparência e a segurança jurídica das partes contratantes, no que respeita às condições administrativas, técnicas e financeiras aplicáveis à utilização da infraestrutura da rede ferroviária nacional, das instalações de serviço e aos serviços nelas prestados.

35. Através da análise de documentos equivalentes ao Diretório de Rede de outros gestores da infraestrutura europeus, verifica-se a existência de uma panóplia de modelos de

contratos que regulam as relações entre as partes, podendo referir-se, entre outros, os seguintes de geografias mais próximas de Portugal:

- Termos gerais e condições aplicáveis aos contratos de utilização da infraestrutura (SNCF Reseaux)
- Termos e condições especiais do contrato de utilização da infraestrutura (SNCF Reseaux)
- Termos e condições gerais dos contratos para atribuição de canais horários (SNCF Reseaux)
- Termos e condições especiais dos contratos para atribuição de canais horários (SNCF Reseaux)
- Termos e condições gerais dos contratos para utilização dos sistemas de informação (SNCF Reseaux)
- Contrato fornecimento de energia elétrica de tração (ADIF)
- Contrato para o fornecimento de combustível (ADIF)
- Contrato para a celebração de Acordos-Quadro (ADIF)
- Contrato para o serviço de venda de bilhetes e informações (ADIF)
- Contrato para o serviço de pessoal a bordo (ADIF)
- Contrato para o serviço de atendimento preferencial a clientes (ADIF)
- Contrato para o serviço de manipulação de UTI (ADIF)
- Contrato para o serviço de Manobras e outros serviços relacionados com as operações do comboio (ADIF)

**36.** É do conhecimento geral que em Portugal não existem acordos ou contratos de acesso à infraestrutura e aos serviços nela prestados, celebrados de acordo com o disposto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, situação que se arrasta há já longos anos (desde a publicação do Decreto-Lei n.º 270/2003 de 28 de outubro), sendo que em 2019 a IP, S.A. iniciou um processo de elaboração e discussão com as empresas ferroviárias de uma minuta-tipo do contrato de utilização da infraestrutura, o qual até à data de elaboração do presente relatório ainda não tinha sido concluído com sucesso.

**37.** No contexto atual de completa liberalização do mercado de serviços de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias é insustentável que o acesso à utilização da infraestrutura e aos serviços nela prestados não estejam legalmente suportados em instrumentos contratuais que forneçam garantias e segurança às partes contratantes, realizando-se assim os serviços de transporte ferroviário num quadro de incumprimento da lei, que urge regularizar.

#### **IV.2.4 - Medida corretiva**

**38.** Na próxima publicação do Diretório de Rede de 2024 deve estar concluído o processo de contratualização do acesso à infraestrutura, às instalações de serviço e aos serviços nelas prestados, devendo as respetivas minutas contratuais serem nele publicadas, assim como



elaborar uma adenda ao Diretório de Rede de 2023, já publicado em dezembro de 2021, onde conste esta atualização.

## **IV. 3 RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS RELACIONADOS COM O ACESSO À INFRAESTRUTURA E AOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS**

### **IV.3.1 - Contexto**

39. Nas situações em que surjam conflitos entre vários pedidos de acesso à infraestrutura por parte de diferentes candidatos, o gestor da infraestrutura deve esforçar-se por assegurar, através da coordenação destes pedidos, o melhor ajustamento possível.
40. Caso durante o processo de coordenação da capacidade disponível não seja possível, de todo, satisfazer os candidatos, estes, sem prejuízo de apresentarem um recurso junto da AMT, podem recorrer a um mecanismo de resolução rápida de conflitos, o qual deve estar descrito nos Diretórios de Rede, e que quando acionado deve tomar uma decisão no prazo de 10 dias úteis.

### **IV.3.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023**

41. Relativamente à matéria de resolução de conflitos sobre a atribuição da capacidade a IP, S.A. no Diretório de Rede 2023 estabelece no ponto 4.5.5 - Processo de resolução de disputas o seguinte (*sic*):

*“Nas situações em que não seja possível a resolução de incompatibilidades pela via da coordenação, a IP aplica os princípios de resolução de incompatibilidades, salvo tratando-se de um troço de infraestrutura congestionada, em que se aplicam regras específicas. Caso subsistam incompatibilidades, as mesmas serão resolvidas pela IP com base nos seguintes fatores apresentados de forma hierarquizada:*

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

### **IV.3.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE**

42. Sobre o procedimento de resolução de litígios relacionados com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários, o n.º 8 do artigo 46.º do DL 217/2015 dispõe o seguinte (*sic*):

*“8 — Sem prejuízo dos procedimentos de recurso existentes e do disposto no artigo 56.º, em caso de litígio relativo à repartição da capacidade de infraestrutura, é possível recorrer*

a **um sistema de resolução rápida de litígios**, devendo o mesmo ser descrito nos diretórios de rede.

9 — No caso de o sistema de resolução rápida de litígios ser acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis após o acionamento”.

43. Por sua vez, a alínea e) do Anexo IV - Conteúdo dos Diretórios de Rede do DL 217/2015 dispõe que os Diretórios de Rede devem conter o seguinte (*sic*):

e) *Um capítulo com **informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e vias de recurso em matérias relacionadas com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e com o regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 35.º;***

44. Da análise efetuada às disposições constantes no Diretório de Rede, verifica-se que não existe um efetivo sistema de resolução rápida de conflitos, pois não há referência à possibilidade dos candidatos a ele recorrerem, não são indicados os prazos de admissão da queixa conforme as diferentes tipologias – repartição da capacidade, acesso a instalações de serviço e prestação de serviços - nem os eventuais documentos a apresentar e o prazo para a decisão e a sua fundamentação escrita.

#### **IV.3.4 - MEDIDA CORRETIVA**

45. Em próximos Diretórios de Rede a IP, S.A. deverá densificar a informação sobre o mecanismo rápido de resolução de litígios para a repartição da capacidade, designadamente sobre os respetivos procedimentos e vias de recurso relativamente ao acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários, incluindo a repartição da capacidade.

### **IV. 4. PUBLICAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL / UTILIZADA**

#### **IV.4.1 - CONTEXTO**

46. O conhecimento atualizado da capacidade utilizada e disponível na rede ferroviária e a sua divulgação pública é um aspeto particularmente relevante, principalmente para a promoção do livre acesso de potenciais novos candidatos ou para o desenvolvimento dos serviços existentes, pois promove a transparência e a tomada de decisões sobre a programação e desenvolvimento de novos serviços, ancoradas no conhecimento antecipado de eventuais constrangimentos que os candidatos poderão enfrentar em determinadas linhas, ou troços de linhas.

#### IV.4.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023

47. Da análise efetuada verifica-se que o Diretório de Rede 2023 não publica qualquer informação sobre os níveis médios de capacidade utilizável e/ou utilizada presentemente, e os respetivos índices de congestionamento nas linhas ou em troços de linha relevantes da RFN, ao contrário do que por exemplo acontece no documento equivalente publicado pelo gestor de infraestruturas espanhol - “Anexo – “*Capacidad Media de las principales Lineas de Adif*”<sup>8</sup>

#### IV.4.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

48. A alínea c) do Anexo IV – “Conteúdo dos Diretórios de Rede” - do DL 217/2015 estabelece que os Diretórios da Rede devem conter (sic).

*“c) Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição da capacidade, que especifica as **características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização**, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Deve especificar igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição. Fixa ainda os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente: ... - .”*

#### IV.4.4 - MEDIDA CORRETIVA

49. A IP, S.A. deverá publicar as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, designadamente os níveis médios de capacidade utilizável e/ou utilizada presentemente, e os respetivos níveis de congestionamento nas linhas ou em troços de linha relevantes da RFN.

### IV.5 - SERVIÇOS E INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

#### IV.5.1 - CONTEXTO

50. O acesso transparente, justo e não discriminatório às instalações de serviço ferroviário e aos serviços nelas prestados, a todas as empresas ferroviárias e outros candidatos autorizados, é condição fundamental para o funcionamento competitivo e eficiente do mercado de serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias. Esta

---

<sup>8</sup> [https://www.adif.es/documents/20124/5115425/20211202\\_01\\_DR\\_Adif\\_Libro\\_2022.pdf/ac74af1a-4435-9979-fd5e-e3bbdedb08de?t=1638441645127](https://www.adif.es/documents/20124/5115425/20211202_01_DR_Adif_Libro_2022.pdf/ac74af1a-4435-9979-fd5e-e3bbdedb08de?t=1638441645127)

constatação é ainda mais significativa no recente contexto da abertura à concorrência do transporte doméstico de passageiros.

51. As estações, oficinas de manutenção de material circulante ferroviário, terminais de mercadorias, instalações de abastecimento de combustível, entre outras, constituem instalações de serviço que desempenham um papel central no processo de produção dos serviços de transporte ferroviário.
52. Estas instalações não são facilmente multiplicadas, devido nomeadamente a barreiras financeiras e, ou, técnicas que muitas vezes impossibilitam o investimento por parte das empresas ferroviárias ou de outros candidatos autorizados.
53. Assim, os operadores ferroviários que desejam oferecer serviços de transporte ferroviário completos não dependem apenas do acesso à infraestrutura ferroviária no seu sentido estrito, mas também do acesso às instalações de serviço e aos serviços relacionados com a atividade ferroviária nelas prestados, sendo por isso que esses serviços são também objeto de regulação. Como exemplo, poderá referir-se os serviços e instalações relacionados com a manutenção de material circulante e o acesso a estações de passageiros e terminais de mercadorias.
54. A fim de garantir este acesso transparente, equitativo e não discriminatório às instalações de serviço, a legislação nacional e europeia<sup>9</sup> prevê a regulação tarifária e não tarifária desse acesso, dispondo sobre (i) as condições que um operador de instalação de serviço deve oferecer para o acesso à sua instalação (obrigações de acesso); (ii) quais os valores máximos das taxas que podem ser cobradas (regulação das taxas); e (iii) quais as informações sobre as instalações de serviço que devem ser publicadas (obrigações de transparência).
55. Além da legislação, o Diretório da Rede é também um elemento relevante para o transparente funcionamento do mercado, pois deve fornecer informação sobre os serviços e instalações de serviço que estão disponíveis, não só os fornecidos e/ou operados pelo próprio gestor da infraestrutura, mas também por todas aquelas que sejam operados por terceiros e estejam conectados com a RFN.

#### **IV.5.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023**

56. No Diretório de Rede 2023 são apresentadas informações sobre o tema das instalações de serviço no “Capítulo 5 – Serviços e Tarifas” e no “Capítulo 7. - Instalações de Serviços”.

---

<sup>9</sup> Decreto-Lei n.º 217/2015; Diretiva 2012/34; Regulamento de Execução (UE) 2017/2177; Regulamento AMT; Regulamento n.º 1097/2020, de 21 de dezembro, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT),

**57. Pacote mínimo de acesso:** No ponto 5.3 são descritos os serviços prestados no âmbito do pacote Mínimo de Acesso que inclui:

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

**58. Serviços adicionais:** O ponto 5.4 identifica os serviços adicionais sendo que a IP, S.A. informa que, embora não tenha obrigação de prestar estes serviços caso existam alternativas viáveis e comparáveis no mercado, é política da empresa prestá-los, de forma não discriminatória, sempre que sejam solicitados por qualquer empresa de transporte ferroviário e desde que haja capacidade disponível, referindo-se resumidamente o seguinte sobre cada um dos serviços adicionais que podem ser prestados:

**58.1. Energia elétrica para tração**

A IP repercute nas Empresas Ferroviárias o custo direto de aquisição da energia elétrica para tração, bem como os serviços administrativos respeitantes à conferência de dados, e repartição de consumos de acordo com o método de repartição de consumos definido no Anexo 5.4.1 deste Diretório da Rede.

A energia elétrica é disponibilizada na rede ferroviária através das subestações identificadas no Anexo 2.3.9 B.

As regras relativas a esta matéria, incluindo as tarifárias, são as constantes do Anexo 5.4.1.

**58.2. Serviços aos comboios**

A IP, S.A. não presta este tipo de serviços.

**58.3. Transportes excecionais e de matérias perigosas**

No caso dos transportes excecionais é obrigatória a realização prévia de um estudo de viabilidade pela IP, S.A. 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.

**58.4. Manobras**

A prestação deste serviço às empresas ferroviárias será efetivada após a apresentação das correspondentes requisições (nomeadamente através da aplicação e Serviços), sendo condicionada à capacidade de mão-de-obra disponível.

#### **58.5. Estacionamento de material circulante**

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

**58.6. Serviços auxiliares:** No que diz respeito aos serviços auxiliares, a IP, S.A. informa que os serviços auxiliares a prestar por si são expressamente requeridos pelas empresas ferroviárias. Embora a IP, S.A. 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, referindo-se resumidamente o seguinte sobre cada um dos serviços auxiliares:

**58.7. Disponibilização de acesso a serviços de telecomunicações** - Para além dos serviços de comunicações de voz associados ao comando e controlo de circulação, (comunicações entre os centros de comando e os maquinistas), os quais se encontram abrangidos pelo PMA, a IP, S.A. informa que poderá prestar os seguintes serviços auxiliares:

- a) **Comunicações de voz relativas às atividades de manutenção e gestão da empresa ferroviária** - Este serviço permite estabelecer comunicações entre os centros de operação e manutenção da empresa ferroviária e os maquinistas e as tripulações dos comboios. As comunicações poderão ser estabelecidas através de terminais de *dispatcher*, rádios de cabina e terminais portáteis, e serem criados grupos de comunicação fechados;
- b) **Serviço de envio de mensagens SMS;**
- c) **Serviço de transmissão de dados GPRS/EDGE;**
- d) **Outros serviços em estações concessionadas.**

#### **58.8. Inspeção técnica do material circulante**

A IP, S.A. não presta este serviço.

#### **58.9. Serviço de bilhética nas estações de passageiros**

A IP, S.A. não presta este serviço.

#### **58.10. Serviços pesados de manutenção de material circulante**

A IP, S.A. não presta este serviço.

#### **58.11. Fornecimento de mão de obra para atividades operacionais das empresas ferroviárias**

A prestação deste tipo de serviços auxiliares é efetivada após a apresentação das correspondentes requisições (designadamente através da aplicação eServiços), sendo condicionadas à capacidade de mão-de-obra disponível.

#### **58.12. Instrução de processos de autorização de circulação na RFN**



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

#### **58.13. Realização de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta**

A IP, S.A. pode apoiar os candidatos na avaliação de diversas opções para um serviço de transporte, com o estudo teórico de canais horários. Estes estudos poderão conduzir ou não a pedidos subsequentes de capacidade a solicitar pelos candidatos.

**59.** A IP, S.A. informa que todos os serviços que presta respeitam o disposto no DL 217/2015, e que para dar resposta aos requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, a RailNetEurope (RNE) desenvolveu um modelo comum destinado a apoiar as entidades gestoras de instalações de serviços para a recolha e organização da informação obrigatória preconizada pelo referido regulamento.

O modelo garante a cobertura integral dos requisitos do Regulamento, permitindo aos gestores de instalações de serviços providenciarem uma resposta eficaz sob a forma de um Documento de Informação da Instalação de Serviços (DIIS). Este modelo pode ser consultado em: [http://rne.eu/wp-content/uploads/Common\\_template\\_for\\_service\\_facility\\_information\\_clean.pdf](http://rne.eu/wp-content/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf) e o conteúdo do modelo é replicado no Anexo 7.1, sendo que a sua adoção não possui um carácter obrigatório.

#### **60. Visão Geral das Instalações de Serviço**

A IP S.A. refere que nos anexos 7.2.A e 7.2.B constam as principais instalações de serviços com ligação à Rede Ferroviária Nacional, indicando-se a sua localização e entidade gestora.

#### **61. Instalações de serviço geridas pela IP**

Relativamente a estas instalações a IP informa o seguinte:

##### **61.1. Estações de passageiros**

É disponibilizado em:

<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/diretorio-da-rede> o Anexo 2.3.3 com informação sobre os comprimentos úteis das linhas de circulação e das linhas secundárias das estações e a extensão eletrificada de cada uma delas. Este anexo é parte integrante do Diretório da Rede,

No ponto «7.3.2.2 Serviços» são indicados pela IP, S.A. os tipos de serviços disponibilizados nas estações, e que não estão contemplados no PMA.

a) Utilização de Estações e Apeadeiros;

- b) Disponibilização de Instalações Operacionais no Complexo das Estações;
- c) Consumos dos Equipamentos da Empresa Ferroviária em Áreas Comuns das Estações;
- d) Fornecimento de Informações de Natureza Comercial.

São fornecidos também os tarifários aplicáveis à utilização das estações para paragens comerciais e da disponibilização de instalações operacionais no complexo das estações.

## **62. Terminais de mercadorias**

Nos Anexos 7.2.A e 7.2.B do Diretório de Rede de 2023 são identificados os principais terminais de mercadorias, indicando-se a sua localização e entidade gestora.

## **63. Estações de triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra.**

A IP, S.A. informa que não dispõe de nenhuma estação exclusivamente dedicada a triagem ou formação de composições.

Relativamente à manobra a IP, S.A. informa no ponto 5.4.4 que a prestação deste serviço às Empresas Ferroviárias será efetivada após a apresentação das correspondentes requisições (nomeadamente através da aplicação eServiços), sendo condicionada à capacidade de mão-de-obra disponível.

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

Os serviços de Manobras são cobrados em função da duração da manobra.

### **63.1. Feixes de resguardo**

No ponto 7.3.5, a IP, S.A. refere que não dispõe de nenhuma instalação dedicada ao resguardo.

### **63.2. Instalações de manutenção**

Nos Anexos 7.2.A e 7.2.B são identificadas as instalações de manutenção existentes na RFN.

No ponto 5.3.1.5 a IP, S.A. refere que não dispõe deste tipo de instalações e não presta serviços de manutenção nas suas instalações.

### **63.3. Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e lavagem**

A IP, S.A. refere que não dispõe deste tipo de instalações.

#### **63.4. Instalações portuárias, marítimas e fluviais**

Nos Anexos 3.6.A e 3.6.B são identificados os portos com ligação ferroviária. A IP, S.A, refere que não dispõe de nenhuma instalação portuária, marítima e fluvial.

#### **63.5. Meios de socorro**

Os meios de socorro ferroviário da IP, S.A. encontram-se previstos na Instrução Complementar de Exploração Técnica - ICET 296 – planos de emergência específicos e quantificados no seu Anexo 1 – Socorro Ferroviário.

No ponto 7.3.9 - Meios de Socorro, são descritos os procedimentos e os recursos utilizados para no serviço de prestação do socorro ferroviário, quer sejam próprios da IP, S.A. ou das empresas ferroviárias.

#### **63.6. Instalações de reabastecimento de combustíveis**

A IP refere que não dispõe de nenhuma estação exclusivamente dedicada ao reabastecimento de combustíveis.

#### **63.7. Instalações de serviço não geridas pela IP, S.A.**

Relativamente às instalações de serviço, esta informa que 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, os operadores de 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 organização RNE de que a IP, S.A. faz parte, desenvolveu um modelo comum destinado a apoiar os operadores de instalações de serviços, na recolha e organização da informação obrigatória prestar preconizada pelo referido regulamento. O modelo garante a cobertura integral dos requisitos do regulamento, permitindo aos gestores de instalações de serviços providenciarem uma resposta eficaz sob a forma de um Documento de Informação da Instalação de Serviços (DIIS). Este modelo pode ser consultado em:

[http://rne.eu/wp-content/uploads/Common\\_template\\_for\\_service\\_facility\\_information\\_clean.pdf](http://rne.eu/wp-content/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf)

Além desta informação a IP, S.A. publica no Anexo 7.1 do Diretório de Rede de 2023 o “Modelo de Documento de Informação das Instalações de Serviço” que é a versão portuguesa do “Modelo Comum do Documento de Informação da Instalação de Serviços” publicado pela *RailNetEurope* (RNE).

Complementarmente os gestores das instalações de serviço devem fornecer à IP um conjunto de informações básico, incluindo a designação, localização, contactos ou disponibilidade do Documento de Informação da Instalação de Serviços. Para maior eficiência na gestão deste processo, a IP está a ultimar uma aplicação a disponibilizar no seu website que permitirá a validação dos interlocutores das

instalações de serviço e subsequente atualização direta das informações de que são responsáveis.

#### IV.5.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

64. A alínea f) do Anexo IV do DL 217/2015 sobre o conteúdo dos Diretórios de Rede dispõe o seguinte em matéria de instalações de serviço e serviços ferroviários (sic)

*f) Um capítulo com informações relativas ao acesso às instalações de serviço referidas no anexo II e à respetiva tarifação. Os operadores das instalações de serviço que não se encontrem sob a tutela do gestor de infraestrutura devem fornecer informações sobre as tarifas de acesso à instalação e de prestação de serviços e sobre as condições técnicas de acesso, para inclusão nos diretórios de rede ou indicar um sítio na Internet em que essas informações são disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico;*

65. O Anexo II do DL 217/2015, sobre os serviços a prestar às empresas ferroviárias estabelece o seguinte (sic):

*1 — O pacote mínimo de acesso inclui:*

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

*2 — Deve ser facultado o acesso, nomeadamente as vias de acesso, às seguintes instalações de serviço, se existirem, e aos serviços prestados nessas instalações:*

- a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo a visualização de informações de viagem e local adequado para serviços de bilhética;*
- b) Terminais de mercadorias;*
- c) Estações de triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra;*
- d) Feixes de resguardo;*

- e) *Instalações de manutenção, com exceção de instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas;*
- f) *Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem;*
- g) *Instalações portuárias marítimas e fluviais ligadas a atividades ferroviárias;*
- h) *Meios de socorro;*
- i) *Instalações de reabastecimento de combustíveis e aprovisionamento de combustível nessas instalações, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente.*

3 — *Os serviços adicionais devem incluir:*

- a) *O fornecimento de energia elétrica para tração, cujas taxas devem ser indicadas na fatura, separadamente das taxas de utilização dos meios de alimentação elétrica, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 29/2006, de 15 de fevereiro;*
- b) *O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;*
- c) *Contratos personalizados para controlo do transporte de mercadorias perigosas e para assistência na operação de comboios especiais.*

4 — *Os serviços auxiliares podem incluir:*

- a) *O acesso à rede de telecomunicações;*
- b) *O fornecimento de informações suplementares;*
- c) *A inspeção técnica do material circulante;*
- d) *Serviços de bilhética nas estações de passageiros;*
- e) *Serviços pesados de manutenção prestados em instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas.*

**66.** Da análise realizada sobre os serviços do PMA, adicionais e auxiliares prestados pela IP, S.A. constata-se que não existem evidências de desconformidade, dado que aqueles que presta se enquadram no conceito definido na legislação aplicável.

No entanto existem pontos a melhorar no que respeita a informações sobre as instalações de serviço e sobre o acesso aos serviços nelas prestados conforme referido no próximo subcapítulo.

#### IV.5.4 - MEDIDAS CORRETIVAS

##### 67. Documento de Informação das Instalações de Serviço

No que respeita às instalações de serviços não geridas pela IP, S.A., esta refere a obrigação das instalações de serviço cumprirem com o disposto na legislação da UE, incluindo no Diretório a versão portuguesa do “*template*” desenvolvido pela RNE para a publicação das informações sobre as instalações de serviço exigidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2177/2017.

Além da possibilidade da instalação de serviço ser descrita através do referido “*template*”, considera-se como medida corretiva que a IP, S.A. deveria igualmente informar no Diretório de Rede os operadores de instalações de serviço que dispõem do “*Rail Facilities Portal*”, para publicar a informação sobre as instalações de serviço, de acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2177/2017.

##### 68. Identificação das Instalações de Serviço

A IP, S.A. informa que nos Anexos 7.2.A. e 7.2.B estão identificadas as principais instalações de serviços com ligação à RFN, indicando a sua localização e entidade gestora.

O Anexo 7.2.A é um mapa da RFN com pontos codificados com uma numeração, indicando a localização de instalações de serviço com ligação à RFN.

O Anexo 7.2.B é e uma tabela que identifica para cada ponto constante no mapa acima referido a designação da instalação, a linha e o ponto quilométrico onde se insere, a respetiva entidade gestora e a tipologia da instalação.

Observa-se que a informação constante nestes dois anexos é incompleta relativamente ao universo das instalações de serviço definidas no n.º 2 do Anexo II do DL 217/2015, pois apenas são identificadas as seguintes instalações:

- Instalação de uso privativo\*
- Terminal de mercadorias
- Instalação portuária
- Instalação de manutenção
- Instalação a concessionar\*

\* Instalação a concessionar e instalação de uso privativo não são tipos de instalações de serviço definidas no n.º 2 do Anexo II do DL 217/2015.

Além das instalações referidas existem outras instalações de serviço que estão operacionais e com ligação à RFN, que não são identificadas nos Diretórios da Rede, nomeadamente estações, feixes de resguardo, instalações de reabastecimento de combustível e instalações de limpeza e lavagem.

Como medida corretiva, considera-se que a IP, S.A. deverá complementar os Anexos 7.2.A e 7.2.B apresentados no Diretório de Rede de 2023 ou, alternativamente, criar uma ou mais listagens com identificação de todas as instalações de serviço, dos vários tipos descritos no n.º 2 do Anexo II do DL 217/2015, pertencentes à RFN, ou privadas, mas àquela conectada. Nessas listas deveria igualmente constar informação sobre a existência, ou ausência, do respetivo “Documento de Informação sobre a Instalação de Serviço” e, em caso positivo, o *link* de acesso.

## 69. Estações

A IP, S.A. indica o **Anexo 2.3.3** como o documento que contém informação relevante sobre as características das estações e apeadeiros., designadamente sobre os comprimentos úteis das linhas de circulação e das linhas secundárias das estações e a extensão eletrificada de cada uma.

Considera-se que informação relevante necessária para a operação ferroviária, para além da referida, seria também a seguinte:

- Possibilidade de estacionamento (de curta e/ou longa duração);
- Resguardo temporário do material circulante entre dois serviços;
- Possibilidade e manobras e/ou formação de comboios;
- Existência de oficinas ou serviços de manutenção de material circulante;
- Existência de serviços de lavagem / limpeza de material circulante;
- Existência de instalações de abastecimento de combustível;
- Possibilidade de carga / descarga de mercadorias.

Atendendo a que a IP, S.A. não pediu qualquer isenção ao abrigo do Regulamento AMT n.º 1097/2020, a empresa deve estabelecer uma definição completa de cada instalação de serviço, de acordo com o definido no Regulamento (UE) 2017/2177, para todas as instalações e serviços pelas quais é responsável pela operação, nomeadamente de cada uma das estações e apeadeiros.

Constata-se que o Rail Facilities Portal não indica a existência de qualquer estação de passageiros em Portugal.

## 70. Terminais de mercadorias

A IP, S.A. apenas identifica no Diretório de Rede a responsabilidade pela gestão dos terminais ferroviários de mercadorias da Bobadela e de 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 Serviço” para os Terminais Ferroviários de Mercadorias da Bobadela e de Leixões em <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt->



[pt/rede/ferroviaria/terminais-de-mercadorias](#), os quais contém informação muito completa, respeitando o disposto no “Regulamento de Execução (UE) 2017/2177”

A IP, S.A. é omissa quanto à elaboração do “Documento de Informação da Instalação de Serviço” dos restantes terminais de mercadorias que detém e, ou, opera, existentes em estações, e que a IP, S.A. designa no Anexo 7.2.B do Diretório de Rede de 2023 como “Instalações a concessionar” (ex: Estação da Guarda, Estação de Mangualde, etc.)

Podendo entender-se um terminal de mercadorias como uma instalação onde se realiza a transferência de cargas entre dois modos de transporte, incluindo o armazenamento temporário das cargas, considera-se que a IP, S.A., para além dos terminais de mercadorias principais, deveria identificar e descrever todos os locais disponíveis para realizar este serviço, nomeadamente em estações, e, caso exista, a entidade responsável pela respetiva operação.

Constata-se que no Rail Facilities Portal estão identificados 33 terminais intermodais, entre privados e da IP, S.A., sendo que entre estes estão, só para sumariamente exemplificar, a Estação de Leiria; Estação de Elvas, terminal de Tadim, Ramal da Renault, etc., sendo as informações disponibilizadas relativamente a estas instalações de serviço, muito incompletas.

#### **71. Estações de triagem e instalações de formação das composições incluindo instalações de manobra**

A IP, S.A. refere no Diretório de Rede que não dispõe de nenhuma estação exclusivamente dedicada a triagem ou formação de composições, incluindo instalações de manobra.

No Rail Facilities Portal estão identificadas 4 estações de triagem da IP, S.A: Oficina Sabugo; Entroncamento, Pampilhosa, Gaia.

#### **72. Feixes de resguardo**

A IP, S.A. refere no Diretório de Rede que não dispõe de nenhuma instalação de serviço exclusivamente dedicada a feixes de resguardo.

Relativamente às duas instalações de serviço referidas nos pontos 61.3 e 61.4, embora a IP, S.A. considere que não detém instalações *exclusivamente* dedicadas a estas funções essenciais para a produção do serviço de transporte (estacionamento/resguardo, manobra e formação de comboios), é certo que estas instalações existem no universo das instalações de serviço geridas pela IP, S.A., estando geralmente presentes nas áreas das estações de maiores dimensões, como por exemplo na área da estação de Santa Apolónia, onde existem linhas disponíveis para realizar a manobra, composição e estacionamento de comboios.



Para além disso, a IP, S.A. cobra aos operadores pelo serviço de estacionamento de material, possuindo, portanto, instalações onde é possível realizar a atividade de resguardo / estacionamento de material circulante.

Deste modo e tendo em conta que as instalações para resguardo / estacionamento / formação / triagem são fundamentais para o exercício dos direitos de acesso à infraestrutura, a IP, S.A. deveria prestar informação onde elas estão disponíveis e as condições do respetivo acesso.

Para além do referido constata-se também no Rail Facilities Portal que não há referência a nenhuma instalação de serviço para resguardo / estacionamento de material circulante.

### **73. Instalações de manutenção**

A IP, S.A. refere que não dispõe de nenhuma instalação dedicada à manutenção de material circulante dos operadores ferroviários, o que não se questiona.

No Anexo 7.2.B do Diretório de Rede de 2023 – Instalações com ligação à RFN, a IP, S.A. identifica um conjunto de instalações de serviço, pertencentes à GMF (2) e à EMEF (10), estas últimas que, entretanto, passaram a integrar a CP-Comboios de Portugal, pelo que a referência necessita de ser atualizada.

É ainda do conhecimento público que a MEDWAY M&R passou a realizar manutenção de material circulante, contudo tal não está refletido no Diretório de Rede.

A IP, S.A. deverá recolher informação dos operadores ferroviários e as empresas de manutenção sobre as instalações de manutenção que operam, fixas e móveis, no sentido ser atualizado o Diretório da Rede.

O Rail Facilities Portal identifica apenas três instalações de manutenção, referindo que uma delas- a oficina do Poceirão - é operada pela IP, S.A., o que revela inconsistência entre as várias informações publicamente disponíveis.

### **74. Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem**

A IP, S.A. refere que não dispõe de outras instalações técnicas.

Constata-se, contudo, que no ponto 7.3.11 - Placas Giratórias e Tomadas de Água, a IP, S.A. refere que disponibiliza Placas Giratórias nas estações da Régua e Tua, e tomadas de água nas estações da Régua, Tua e Pinhão para a realização do Comboio Histórico a Vapor na Linha do Douro.

Dado se tratar de instalações técnicas que podem ser incluídas no âmbito da definição de “Outras instalações técnicas”, considera-se que a IP, S.A. deveria reformular a informação e colocá-la sobre o título de “Outras instalações técnicas”.

Relativamente às instalações de limpeza e lavagem de material circulante, e instalações fixas ou móveis de descarga de WC's, o “Anexo 7.2.B – Instalações com ligação à RFN”



do Diretório de Rede de 2023 não refere a existência de nenhuma, sendo certo que elas existem e estão operacionais, e deveriam estar referenciadas nos Diretórios de Rede.

Neste sentido a IP, S.A. deverá integrar as placas giratórias no âmbito das “Outras instalações técnicas” e produzir o respetivo documento de identificação conforme “Anexo 7.1 – Modelo de documento de informação das instalações de serviços” e descrever as instalações de limpeza e lavagem de material circulante existentes na RFN no Anexo 7.2.B. ou equivalente, no âmbito de próximos Diretórios de Rede.

#### **75. Instalações portuárias, marítimas e fluviais**

A IP, S.A. refere que não dispõe de nenhuma instalação portuária, marítima ou fluvial.

Constata-se que o “Anexo 7.2.B – Instalações com ligação à RFN” do Diretório de Rede de 2023 menciona as instalações portuárias ligadas à RFN, contudo, não menciona os terminais de mercadorias ou outras instalações de serviço que possam existir nesses portos.

Sendo uma informação relevante para o mercado de transporte ferroviário de mercadorias, a IP, S.A. deveria incluir nos Diretório de Rede informação sobre as instalações de serviço existentes nas áreas de jurisdição dos portos nacionais, nomeadamente as referentes a terminais de mercadorias, e as instalações para triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra, que possam eventualmente existir.

#### **76. Meios de socorro**

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

O Rail Facilities Portal não identifica nenhuma instalação de serviço com meios de socorro em Portugal.

## **IV.6 – TARIFAS DOS SERVIÇOS ADICIONAIS E AUXILIARES E DOS PRESTADOS EM INSTALAÇÕES DE SERVIÇO.**

### **IV.6.1 - CONTEXTO**

**77.** Para além dos serviços prestados e incluídos no âmbito do PMA, a IP, S.A. presta também aos operadores ferroviários um leque diversificado de serviços conexos com a atividade de transporte ferroviário, serviços que no Anexo II do DL 217/2015 são referenciados em três tipologias diferentes: serviços prestados em instalações de serviço, serviços adicionais e serviços auxiliares.

**78.** Os serviços prestados pela IP, S.A. em instalações de serviço são os seguintes:

- Utilização de estações e apeadeiros;
- Disponibilização de instalações operacionais em estações;
- Consumos dos equipamentos de operadores em áreas comuns das estações;
- Fornecimento de informações de natureza comercial;
- Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água.

**79.** Os serviços adicionais prestados pela IP, S.A. são os seguintes:

- Serviços administrativos de conferência de dados em subestações e a repartição de consumos entre operadores relativos à energia para tração;
- Serviço de estacionamento de material circulante;
- Serviço de manobras.

**80.** Os serviços auxiliares prestados pela IP, S.A. são os seguintes:

- Abastecimento de água;
- Abastecimento de gasóleo;
- Tratamento comercial de mercadorias;
- Pesagem;
- Outras atividades.

**81.** A tarificação aplicada pela IP, S.A. aos três tipos de serviços anteriormente referidos é fundada na metodologia “*cost based*”, sendo que nalguns tipos de serviço, foi aplicado um desconto como adiante se ilustra.

## IV.6.2 – ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE

82. O tarifário inscrito no Diretório de Rede de 2023 e que vigora no horário de serviço de 2023, foi estabelecido da seguinte forma:

### 83. Serviços prestados pela IP, S.A. em instalações de serviço:

#### 83.1. Utilização de estações e apeadeiros

As tarifas do serviço de utilização de estações e apeadeiros,<sup>10</sup> indicadas no Diretório de Rede de 2023 têm como referência as tarifas publicadas em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> Adendas do Diretório da Rede 2021, as quais foram determinadas com base nos custos reais de 2017, atualizados com os Índices de Preços ao Consumidor, publicados pelo Banco de Portugal.

Releva-se que, devido ao facto de em 2020 se ter realizado a implementação do novo modelo tarifário, os custos alocados às instalações de serviço corresponderem sensivelmente ao dobro do associado em 2019 e de forma a não ultrapassar substancialmente o nível de custos a impor aos operadores de passageiros, garantindo a sua capacidade para pagar, foi considerado pela IP, S.A. um fator de recuperação de custos de apenas 51% (desconto).

Para o Horário Técnico de 2023, o tarifário a aplicar resulta de atualização do tarifário de 2022 com o Índice de Preços ao Consumidor (IPC) previsto para 2023 no Programa de Estabilidade e Crescimento 2021-2025 tal que:

$$\text{Tarifa DR2023} = \text{Tarifa 1}^{\text{a}}\text{AdDR2022} \times (1+1,1\%)$$

#### 83.2. Disponibilização de instalações operacionais em estações

Para o Horário Técnico de 2023, o tarifário resulta igualmente da atualização do tarifário de 2022 com o IPC previsto para 2023 no Programa de Estabilidade e Crescimento 2021-2025 tal que

$$\text{Tarifa DR2023} = \text{Tarifa 1}^{\text{a}}\text{AdDR2022} \times (1+1,1\%)$$

##### 83.2.1.1. Fornecimento de informações de natureza comercial

Para o Horário Técnico de 2023, o tarifário resulta da tarifa horária de mão de obra de um operador de comando ferroviário de circulação em 2023 x a duração média da prestação (em minutos) / 60.

#### 83.3. Instalações específicas de Placas Giratórias e Tomadas de Água

---

<sup>10</sup> Compreende a utilização das áreas, em estação ou apeadeiro, afetas ao apoio aos passageiros, incluindo a visualização de informações de viagem e acesso dos passageiros ao comboio, bem como as áreas que comportam os equipamentos técnicos aí instalados

Para o Horário Técnico 2023, o tarifário resulta exclusivamente do custo anual referentes à manutenção dos equipamentos dividido pelo número médio de comboios que utilizam a instalação durante um ano. A tarifa é aplicada por cada comboio que utiliza a instalação, sendo em 2023:

$$Tp = 3\,065,28,08 \text{ euros/ano} / 88 \text{ comboios/ano} = 34,83 \text{ euros/comboio.}$$

#### **84. Serviços adicionais prestados pela IP, S.A.:**

##### **84.1. Serviços administrativos de conferência de dados em subestações e a repartição de consumos entre operadores relativos à energia para tração.**

As tarifas aplicadas dividem-se em duas tipologias:

- Serviço Simples, que inclui a conferência de dados em subestações, cujo contrato de fornecimento é detido pela IP, S.A. e onde existe um único operador ou quando todos os operadores acordam entre si uma chave de repartição de consumos;
- Serviço Complexo, que inclui a conferência de dados, repartição de consumos em subestações em que não haja acordo entre todos os operadores na aplicação de uma chave de repartição de consumos.

Em ambas o valor da tarifa aplicável foi calculado atendendo à duração média mensal de cada atividade e recursos humanos alocados, tendo como critério apenas repassar os custos internos associados.

Para 2023 as tarifas aplicadas pela IP são:

$$\text{Tarifa de Serviço Simples } Ts = 4 \text{ horas/mês} \times 37,49 \text{ euros/hora} = 149,96 \text{ euros/mês}$$

$$\text{Tarifa de Serviço Complexo } Tc = (4 \text{ horas/mês} + 8 \text{ horas/mês}) \times 37,49 \text{ euros/hora} \\ = 452,16 \text{ euros/mês}$$

##### **84.2. Serviço de estacionamento de material circulante.**

A metodologia proposta para o cálculo da tarifa de serviço adicional de estacionamento de material circulante, de valor único para a rede e não diferenciada por tipologia de linha, traduz-se na correlação entre custos reais de manutenção e conservação das linhas de serviço utilizadas e efetiva utilização, no ano de referência.

Assim, para a 1ª e 2ª Adenda do Diretório da Rede 2020, foi considerada uma tarifa aplicável, na unidade de euros/minuto, de:



Custos linhas serviço / (Horas estacionamento efetivo x 60 minutos)] x Fator de recuperação

A IP, S.A. refere que, atendendo à expressão dos custos envolvidos, a metodologia incorpora igualmente um fator de recuperação de apenas 44% (desconto) que pretende o ajustamento à capacidade para pagar do mercado.

Quanto à tarifa a considerar para o Horário Técnico 2023 constante no do Diretório da Rede de 2023, resulta da atualização aplicando o Índice de Preços ao Consumidor (IPC) previsto para 2023 no Programa de Estabilidade e Crescimento 2021-2025 (+1,1%), tal que:

$$\text{Tarifa } 1^{\text{a}}\text{AdDR2023} = \text{Tarifa } 1^{\text{a}}\text{AdDR2022} \times (1+1,1\%)$$

### 84.3. Serviço de manobras

A prestação do serviço de manobras é valorizada em função da mobilização de meios humanos, traduzida em minutos efetivos, em que se considera o tempo desde o início da mobilização dos meios humanos necessários à realização da atividade de manobra até ao momento em que estes ficam disponíveis para a realização de outra atividade.

A tarifação do serviço adicional de manobras é composta por dois escalões que se diferenciam pelo fator tempo, grandeza associada ao nível de complexidade das operações envolvidas: Curta duração e Longa duração.

Com a aplicação da formulação  $T_{\text{manobras}} = \text{Tempo médio da manobra} \times \text{Tarifa do recurso necessário para 2023}$ , obtém-se:

Tipo de Manobra	Tarifa (euros/manobra)
Curta duração	5,93
Longa duração	26,80

### 85. Serviços auxiliares prestados pela IP, S.A.

As tarifas aplicáveis aos serviços auxiliares são definidas para cada tipo de atividade prestada, tendo em conta o tempo médio necessário para operacionalizar a atividade e o valor hora do recurso humano alocado:

Tarifa auxiliares = Tempo médio de serviço x Tarifa do recurso necessário para 2023

Tipo de Serviço Auxiliar	Tarifa (euros/serviço)
Abastecimento de água	8,00
Abastecimento de gasóleo	6,88
Tratamento comercial de mercadorias	9,48
Pesagem	11,09
Outras atividades	16,36

#### IV.6.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

86. No n.º 11 e 12 do “Artigo 31.º - “Princípios de tarifação” do DL 217/2015” são estabelecidos os princípios da tarifação dos serviços prestados em instalações de serviços e dos serviços adicionais e auxiliares conforme descrito abaixo:

11 — A taxa devida pelo acesso às vias nas instalações de serviço previstas no n.º 2 do anexo II ao presente decreto-lei, e pela prestação de serviços nessas instalações não pode ser superior ao custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

12 — Caso os serviços previstos nos n.ºs 3 e 4 do anexo II ao presente decreto-lei, sob a designação de serviços adicionais e auxiliares, sejam oferecidos por um único prestador, a taxa cobrada pelo serviço não pode exceder o custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

87. Constata-se assim que o princípio da tarifação é o do apuramento dos custos da prestação aos quais pode ser adicionado um lucro razoável, que é definido no na alínea y) do artigo 3.º do mesmo Decreto-Lei como (*sic*):

y) «Lucro razoável», uma taxa de remuneração dos capitais próprios que tem em conta o risco, nomeadamente para as receitas, ou a ausência de risco, suportado pelo operador da instalação de serviço, e que é consentânea com a taxa média para o setor em causa nos últimos anos;

88. Do exposto verifica-se que as tarifas aplicadas pela IP, S.A. aos serviços prestados em instalações de serviços e nos serviços adicionais e auxiliares foram estabelecidas com

base nos custos reais, sendo que no caso da utilização de estações e apeadeiros e no estacionamento, foram considerados descontos de, respetivamente 49% e 56%, com o fundamento de não ultrapassar substancialmente o nível de custos a impor, garantindo a capacidade das empresas para pagar.

89. Deste modo as tarifas praticadas pela IP, S.A. nos serviços prestados em instalações de serviços e nos serviços adicionais e auxiliares respeitam os princípios definidos no DL 217/2015 de serem baseados nos custos, tendo a IP, S.A. prescindindo de adicionar um lucro razoável. As tarifas de 2023 foram calculadas com base na atualização do valor da mão-de-obra em 2023 e na atualização das tarifas praticadas em 2022, com base no crescimento do IPC previsto no Programa de Estabilidade e crescimento 2021-2025 (1,1%).

## **V – CONHECIMENTO DINÂMICO DO ECOSISTEMA – BENCHMARK INTERNACIONAL**

---

90. Para avaliar a experiência internacional relativamente aos processos de validação dos documentos equivalentes ao Diretório da Rede tomaram-se como referência os processos existentes nas geografias mais próximas de Portugal: Espanha e França.

91. Na Espanha compete à “*Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*” (CNMC) dar um parecer sobre as propostas das “Declarações sobre a Rede” dos gestores da infraestrutura convencional e de alta velocidade, respetivamente, ADIF e ADIF AV, em virtude da função cujo exercício lhe é atribuída pelo artigo 11.1.g) da Ley 3/2013<sup>11</sup>, de 4 de junio, de Creación de la CNMC (LCNMC) e o artigo 32.º da “Ley del Sector Ferroviário”<sup>12</sup>, ao estabelecer, neste último, que os gestores de infraestrutura devem consultar, previamente à aprovação da “Declaração sobre a Rede”, o Ministério do Fomento, a Agência Estatal da Segurança Ferroviária, as empresas ferroviárias e outros candidatos, a Comissão Nacional de Mercados e Concorrência (...).”

92. Sobre a aprovação da “Declaração de Rede” o n.º 2 do artigo 32.º da Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviário, estabelece que são os gestores da infraestrutura que elaboram, aprovam e publicam estes documentos de acordo com seguinte (*sic*):

*2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, previa consulta al Ministerio de Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y demás interesados, elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito*

---

<sup>11</sup> <https://www.boe.es/buscar/pdf/2013/BOE-A-2013-5940-consolidado.pdf>

<sup>12</sup> <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-10440-consolidado.pdf>

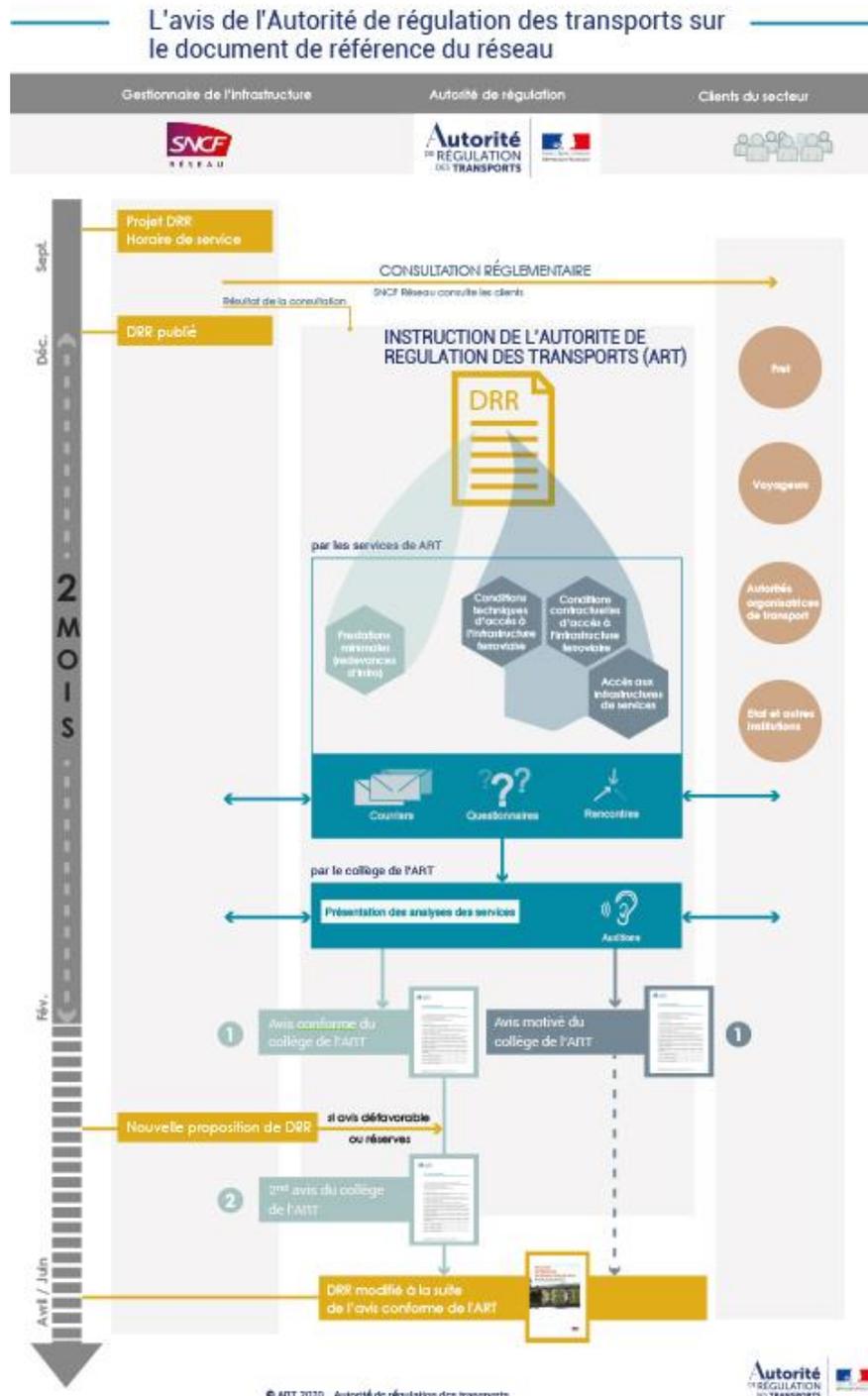


de actuación, así como sus actualizaciones. La declaración sobre la red se publicará en idioma castellano y, al menos, en otra lengua oficial de la Unión Europea. El contenido de la declaración sobre la red podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico en el portal web del respectivo administrador de infraestructuras y se tendrá acceso al mismo, en su caso, a través de un portal web común de los distintos administradores

- 93.** O parecer sobre os projetos das “Declarações de Rede” é feito sem prejuízo das possíveis medidas que a CNMC adote, por iniciativa própria, de acordo com as atribuições previstas no Artigo 11.2.a) da LCNMC sobre controle e supervisão das “Declarações de Rede”, após a publicação da sua versão final pelos gestores da infraestrutura.
- 94.** Existem, portanto, dois momentos em que a lei em Espanha prevê a intervenção do regulador económico: *ex-ante* na fase de consulta e *ex-post* após a publicação da versão final do documento equivalente ao Diretório da Rede.
- 95.** Na França a Autoridade Reguladora dos Transportes (ART - ex-Arafer) garante a todos os operadores um acesso equitativo à RFN e ao túnel sob o Canal da Mancha. A ART formula pareceres sobre as condições de acesso às infraestruturas ferroviárias identificadas no “*Document de Reference du Reseaux*” da SNCF Réseaux: pareceres juridicamente vinculativos sobre as tarifas e pareceres fundamentados sobre as condições técnicas e contratuais.
- 96.** Relativamente aos pareceres juridicamente vinculativos, eles incidem sobre:
- 96.1.** O valor das taxas de utilização, comumente conhecidas como portagens ferroviárias
  - 96.2.** As taxas de acesso às estações de passageiros e aos serviços oferecidos nessas estações
  - 96.3.** As taxas de uso de outras instalações de serviço administradas pela SNCF Réseaux (vias de serviço, terminais de carga, etc.)
  - 96.4.** O acesso a outras instalações de serviço, como centros de manutenção ou estações de distribuição de combustível.
  - 96.5.** Os preços dos serviços de segurança (sûreté/security) ferroviária.
- 97.** Relativamente aos pareceres fundamentados sobre as condições técnicas e regulamentares eles incidem sobre:
- 97.1.** Condições técnicas de acesso à infraestrutura
  - 97.2.** Condições contratuais de acesso à infraestrutura ferroviária
  - 97.3.** Acesso às infraestruturas de serviço
- 98.** De acordo com a infografia seguidamente apresentada verifica-se que a intervenção da ART acontece *ex-post* à publicação da versão final do “*Document de Reference du*

Reseaux”, recebendo a ART, no entanto, a informação sobre resultado da consulta regulamentar, efetuada durante a fase de consulta do projeto do documento.

99. Verifica-se ainda que a ART dispõe de 2 meses após a publicação do “Document de Reference du Reseaux” para emitir o seu parecer.



## **VI - RACIONALIDADES DOS INVESTIDORES, DOS EMPREENDEDORES / PROFISSIONAIS / UTILIZADORES / CONSUMIDORES E DOS CONTRIBUINTES**

---

- 100.** A AMT confere a maior atenção a uma *praxis* regulatória amiga do investimento, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia, residindo o ponto central, neste caso, na capacidade de criar um ambiente incentivador do investimento produtivo para o crescimento sustentado da competitividade do Ecosistema Ferroviário Nacional, no quadro da formação, desenvolvimento e consolidação do Mercado Interno de Transportes, enquanto mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes.
- 101.** Neste contexto, analisam-se nas seções seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades, na perspetiva da importância da publicação pelo gestor da infraestrutura de Diretórios da Rede que apresentem um conjunto de informações e regras técnicas e contratuais que promovam a transparência e a equidade entre todos os candidatos ao acesso à infraestrutura ferroviária e à prestação de serviços de transporte ferroviário.

### **VI.1 - RACIONALIDADE DOS INVESTIDORES**

- 102.** Na Racionalidade focada nos Investidores, a AMT procede à ponderação de todos os fatores que possam contribuir para a atratividade e a otimização do investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto de origem pública como privada.
- 103.** O conhecimento das condições técnicas, contratuais e tarifárias do acesso e utilização da infraestrutura e dos serviços prestados nas instalações de serviço é um elemento crucial quer para o normal funcionamento dos serviços ferroviários, quer para o planeamento de novos serviços e a atração do investimento por parte de novos candidatos.
- 104.** A qualidade, conformidade, clareza e atualidade das informações prestadas pelo Gestor da Infraestrutura nos Diretórios de Rede é fundamental para a geração da confiança que é necessária estabelecer entre os diversos atores do ecossistema ferroviário, particularmente entre o gestor da infraestrutura e os operadores ferroviários, num contexto de redução de riscos e da incerteza na tomada de decisões sobre a programação dos serviços e dos investimentos.
- 105.** Constata-se que o Diretório da Rede de 2023 contém informação com qualidade suficiente para o normal desenvolvimento da atividade da prestação de serviços ferroviários, sendo que ao longo deste relatório foram elencadas algumas propostas de alterações que, numa ótica de melhoria contínua do documento, devem ser introduzidas



pela IP, S.A., pelo que a avaliação do ponto de vista da racionalidade dos investidores é positiva.

## **VI.2 - RACIONALIDADE DOS EMPREENDEDORES/ PROFISSIONAIS/ UTILIZADORES/ CONSUMIDORES**

- 106.** Nesta racionalidade, a AMT procede à ponderação dos fatores determinantes das expectativas e dos interesses dos diferentes segmentos sociológicos dos cidadãos afetados em cada situação concorrencial do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, designadamente dos empreendedores, dos profissionais e dos utilizadores/consumidores.
- 107.** O desenvolvimento e promoção de novos e melhores serviços de transporte ferroviário impacta positivamente no contexto global desta racionalidade, e neste caso concreto, nos profissionais, nos utilizadores e nos consumidores.
- 108.** Um quadro de regras transparentes e não discriminatórias para o acesso e utilização da infraestrutura ferroviária, assim como a existência de uma infraestrutura moderna e eficiente, são fatores essenciais para a criação de condições mais atrativas para a realização de novos serviços ferroviários, os quais poderão ter um impacto direto no emprego sustentado e qualificado dos profissionais do setor ferroviário, bem como no das atividades económicas a jusante desta operação. A par deste efeito, releva-se ainda que a diminuição do risco proporcionado pela transparência e equidade das regras e informações prestadas pelo gestor da Infraestrutura pode concorrer positivamente para uma maior e melhor oferta de serviços ferroviários, o que beneficia os utilizadores/consumidores deste tipo de serviços.
- 109.** Considera-se assim que globalmente as informações e regras constantes na publicação do Diretório da Rede de 2023, tem um impacto positivo na perspetiva dos Empreendedores/ Profissionais/ Utilizadores/Consumidores.

## **VI.3 - RACIONALIDADE DOS CONTRIBUINTES**

- 110.** Relativamente à Racionalidade dos Contribuintes, importa avaliar a resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal, assim como a perceção dos cidadãos quanto às escolhas públicas relativas à utilização do valor dos impostos, em particular, a adequação dos serviços proporcionados por esses gastos.
- 111.** Neste contexto pode perspetivar-se que a atratividade do investimento em novos serviços ferroviários que pode ser proporcionada pela publicação dos Diretórios de Rede com as suas informações e regras de natureza técnica, contratual e tarifária, é suscetível de traduzir-se numa maior e mais eficiente utilização da infraestrutura, o que resulta na arrecadação de maiores receitas de taxas de utilização para o gestor da infraestrutura e, nesse sentido, uma redução das indemnizações compensatórias pagas pelo Estado e

suportadas pelos contribuintes, relativas às obrigações de serviço público de gestão da RFN, definidas no Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A..

112. Tendo em atenção que o Diretório da Rede de 2023 contém informação com qualidade suficiente para o normal desenvolvimento da atividade de prestação de serviços ferroviários e que são documentos de referência para a programação do investimento em novos serviços ferroviária, considera-se que tem também um impacto positivo na racionalidade dos contribuintes.

## VIII – CONCLUSÃO E MEDIDAS CORRETIVAS

---

113. O projeto do Diretório de Rede de 2023 foi sujeito à prévia consulta das empresas ferroviárias interessadas, que tiveram oportunidade de expressar as suas reflexões, correções e comentários sobre esses documentos, tendo a IP, S.A. analisado os respetivos comentários e procedido às correções que entendeu justificadas.
114. Até ao final de outubro de 2022 a AMT não tinha recebido da parte das empresas ferroviárias qualquer recurso que tivesse sido apresentado ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 56.º do DL 217/2015 relativamente às matérias contidas no Diretório de Rede de 2023, pelo que se assume que o seu conteúdo foi aceite pelas empresas de transporte ferroviário.
115. **Da análise efetuada à estrutura e conteúdo do Diretório de Rede de 2023 conclui-se que globalmente este documento cumpre com as disposições do DL 217/2015 e têm um impacto positivo na perspetiva das racionalidades analisadas no Capítulo VI, pelo que, com fundamento nesta análise, a AMT valida-o ao abrigo do disposto no n.º 1 do Artigo 27.º, do DL 217/2015, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro.**
116. Sem prejuízo da validação global referida no ponto anterior, subsistem, no entanto, aspetos que carecem de desenvolvimento em próximas edições do Diretório de Rede, os quais foram justificadamente identificados e analisados nos capítulos antecedentes e para os quais se elencam seguidamente as correspondentes determinações com medidas corretivas:
- 116.1. Estando nos Diretórios da Rede prevista a possibilidade da IP, S.A. celebrar Acordos-Quadro com os candidatos à repartição da capacidade, deverá, consequentemente, dar cumprimento ao disposto na alínea g) do “Anexo IV - Conteúdo dos Diretórios de Rede” - do DL 217/2015, publicando em próximos Diretórios de Rede o respetivo “Modelo de Acordo-Quadro”.
- 116.2. A IP, S.A. deverá concluir com urgência o processo conducente ao estabelecimento dos acordos de utilização da infraestrutura referidos no artigo 28.º do Decreto-lei n.º

217/2015, publicando no próximo Diretório de Rede de 2024, os respetivos modelos. Deverá ainda elaborar uma adenda ao Diretório de Rede de 2023 para incluir estes modelos.

- 116.3.** A IP, S.A. deverá densificar a informação sobre o mecanismo rápido de resolução de litígios para a repartição da capacidade previsto no n.º 8 do artigo 46.º do DL 217/2015, designadamente sobre os respetivos procedimentos e vias de recurso relativamente ao acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários, incluindo a repartição da capacidade.
- 116.4.** A IP, S.A. deverá publicar as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias de acordo com o disposto na alínea c) do Anexo IV – “Conteúdo dos Diretórios de Rede” - do DL 217/2015, designadamente os níveis médios de capacidade utilizável e/ou utilizada presentemente, e os respetivos níveis de congestionamento nas linhas ou em troços de linha relevantes da RFN.
- 116.5.** No que respeita às instalações de serviços não geridas pela IP, S.A., esta refere a obrigação das instalações de serviço cumprirem com o disposto na legislação da UE, incluindo no Diretório a versão portuguesa do “*template*” desenvolvido pela RNE para a publicação das informações sobre as instalações de serviço exigidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2177/2017.

Além da possibilidade da instalação de serviço ser descrita através do referido “*template*” considera-se que a IP, S.A. deverá igualmente informar no Diretório de Rede que os operadores de instalações de serviço que dispõem do “*Rail Facilities Portal*”, para publicar a informação sobre as instalações de serviço exigida pelo Regulamento de Execução (UE) 2177/2017.

- 116.6.** Para lá das instalações de serviço referidas nos Anexos 7.2.A e 7.2.B, existem outras instalações de serviço que estão operacionais e com ligação à RFN, que não são identificadas nestes anexos, nomeadamente estações e apeadeiros, feixes de resguardo, instalações de reabastecimento de combustível e instalações de limpeza e lavagem, e outras instalações técnicas.

Considera-se que a IP, S.A. deverá complementar os Anexos 7.2.A e 7.2.B ou, alternativamente, criar uma ou mais listagens com identificação de todas as instalações de serviço, dos vários tipos descritos no n.º 2 do Anexo II do DL 217/2015, pertencentes à RFN, ou privadas, mas conectadas àquela rede. Nessas listas deveria igualmente constar informação sobre a existência, ou ausência, do respetivo “Documento de Informação sobre a Instalação de Serviço” e, em caso positivo, a ligação de acesso.

- 116.7.** Considerando que a IP, S.A. não pediu qualquer isenção ao abrigo do Regulamento AMT n.º 1097/2020, a empresa deve estabelecer uma definição completa de cada

instalação de serviço, produzindo um “Documento de Informação de Instalação de Serviço” de acordo com o definido no Regulamento (UE) 2017/2177, para todas as instalações e serviços pelas quais é responsável pela operação, nomeadamente de cada uma das estações e apeadeiros.

- 116.8.** A IP, S.A. refere nos Diretórios de Rede que não dispõe de nenhuma instalação de serviço exclusivamente dedicada a feixes de resguardo.

Embora a IP, S.A. considere que não detém instalações exclusivamente dedicadas a estas funções essenciais para a produção do serviço de transporte (estacionamento/resguardo, manobra e formação de comboios), é certo que estas instalações existem no universo das instalações de serviço geridas pela IP, S.A, estando geralmente presentes nas áreas das estações de maiores dimensões, como por exemplo na área da estação de Santa Apolónia, onde existem linhas disponíveis para realizar a manobra, composição e estacionamento de comboios.

Deste modo e tendo em conta que as instalações para resguardo / estacionamento / formação / triagem são fundamentais para o exercício dos direitos de acesso à infraestrutura e a exploração dos serviços de transporte ferroviário, a IP, S.A. deverá prestar informação onde estas estão disponíveis e as condições do respetivo acesso.

- 116.9.** Consta-se que o “Anexo 7.2.B – Instalações com ligação à RFN” do Diretório de Rede de 2023 menciona as instalações portuárias ligadas à RFN, contudo, não menciona os terminais de mercadorias ou outras instalações de serviço que possam existir nesses portos.

Sendo uma informação relevante para o mercado de transporte ferroviário de mercadorias, a IP, S.A. deveria incluir nos Diretórios de Rede informação sobre as instalações de serviço existentes nas áreas de jurisdição dos portos nacionais, nomeadamente as referentes a terminais de mercadorias, e as instalações para triagem, instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra, que eventualmente possam também existir.

- 116.10.** Consta-se, que no ponto 7.3.11 - Placas Giratórias e Tomadas de Água, do Diretório de Rede de 2023, a IP, S.A. refere que disponibiliza Placas Giratórias nas estações da Régua e Tua e tomadas de água nas estações da Régua, Tua e Pinhão para a realização do Comboio Histórico a Vapor na Linha do Douro.

Dado se tratar de instalações técnicas que podem ser incluídas no âmbito da definição de “Outras instalações técnicas”, considera-se que a IP, S.A. deverá reformular a informação e colocá-la sobre o título de “Outras instalações técnicas”. e deverá integrar em futuros Diretórios de Rede as placas giratórias no âmbito das “Outras instalações técnicas” e produzir o respetivo documento de identificação



conforme “Anexo 7.1 – Modelo de Documento de Informação das Instalações de Serviços”

- 116.11.** Relativamente às instalações de limpeza e lavagem de material circulante, e instalações fixas ou móveis de descarga de WC’s, o “Anexo 7.2.B – Instalações com ligação à RFN” do Diretório de Rede de 2023 não refere a existência de nenhuma, sendo certo que elas existem e estão operacionais. Nesse sentido devem estar referenciadas e descritas nos termos da lei, nos próximos Diretórios de Rede.
- 117.** Sem prejuízo do referido, será de sublinhar a necessidade de dar ainda cumprimento, em sede de questões tarifárias do Pacote Mínimo de Acesso, que foram objeto de análise específica e detalhada, às determinações constantes na Deliberação n.º AMT n.º D227/2022 de 11 de novembro de 2022.

Lisboa, 06 de dezembro de 2022

## Anexo

### Pronúncias das empresas ferroviárias e comentários da IP, S.A



Pronúncia da CP – Comboios de Portugal EPE

Projeto de Diretório de Rede de 2023

## PRONÚNCIA

### PROJETO DE DIRETÓRIO DE REDE 2023

Realizada a apreciação e análise ao projeto de Diretório de Rede enviado em 22.10.2021, são os seguintes os comentários e observações que a CP entende efetuar, seguindo a ordem do índice do documento, e relativamente às quais aguarda que a IP reveja as respetivas matérias.

#### 4. REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

##### 4.2 DESCRIÇÃO DO PROCESSO

A CP entende, e tem transmitido à IP e à AMT reiteradas vezes, que o conhecimento integral de todos os elementos que compõem o horário técnico é fundamental para o processo de Audição, só sendo possível uma correta análise por parte do Operador das propostas apresentadas pela IP no caso de estarem disponíveis esses elementos.

A CP já esclareceu a AMT em 19.8.2019, na carta ref<sup>a</sup> 689436, dos Inconvenientes desta situação, no entanto a AMT não chegou a proferir decisão, decisão essa que continua a ser necessária.

Apesar da discordância da CP, a IP tem mantido até agora a apresentação dos seus projetos com um nível de detalhe inferior ao que apresenta posteriormente aquando da publicação do Horário Técnico.

Assim, por forma a ir ao encontro das necessidades de informação do Operador e para maior clareza do processo, a CP solicita novamente que a IP altere o nível de detalhe do projeto de Horário Técnico tornando-o idêntico ao do Horário Técnico.

#### 5. SERVIÇOS E TARIFAS

##### 5.3 PACOTE MÍNIMO DE ACESSO

Verifica-se uma incorreção no texto, pelo que na frase seguinte onde se lê 2022, deve ler-se 2023:



COMBOIOS DE PORTUGAL

"(...) As tarifas para os serviços incluídos no pacote mínimo de acesso, por comboio.kilómetro (CK), em aplicação durante a vigência do Horário de **2022**, são as indicadas no quadro seguinte (...)".

## 5.6 PENALIDADES E INCENTIVOS FINANCEIROS

### 5.6.2 PENALIDADE POR ALTERAÇÃO DO CANAL

A CP, verificando que os custos relativos às perturbações operacionais que decorrem da indisponibilidade da infraestrutura para realização de trabalhos fora das zonas azuis vão muito para além dos indicados como elegíveis para compensação por parte da IP, entende que a redação deste ponto deve ser alterada de forma a que sejam elegíveis todos os custos diretos incorridos pelo Operador.

De notar, a importância deste assunto face à quantidade de intervenções programadas para o período de vigência do DR2023 e o respetivo impacto operacional e financeiro para a CP que se perspetiva venha a existir.

Sobre esta temática a CP já esclareceu a AMT, em 19.8.2019, na carta ref<sup>o</sup> 689436, com vários exemplos dos prejuízos significativos que suporta nestas situações, que extravasam os indicados como elegíveis para compensação pela IP, pelo que quer a IP quer a AMT estão amplamente esclarecidas em ordem a concordarem com a razoabilidade da alteração do ponto 5.6. no sentido que a CP defende.

Concluindo, a CP requer a alteração do ponto 5.6, no sentido de serem elegíveis todos os custos diretos incorridos pelo Operador, desde que devidamente demonstrados.

Para facilitar a análise dos custos por parte da IP, sugerimos que o Diretório disponibilize um formulário tipo que os operadores afetados preencheriam, detalhando a justificação dos custos cujo reembolso seria devido pela IP e que seria enviado à IP acompanhado da prova documental, quando exista.

A CP está disponível para trabalhar com a IP na elaboração desse formulário tipo e na caracterização do detalhe exigível na fundamentação dos custos.



COMBOIOS DE PORTUGAL

## 5.7 REGIME DE MELHORIA DO DESEMPENHO

### 5.7.3 MODELO FINACEIRO

É proposto que o parâmetro Objetivo (Oi), utilizado para o cálculo do Incentivo Anual no âmbito do RMD (obtido tendo por base o melhor dos últimos três anos) exclua o ano de 2020, considerando o carácter excecional deste ano. A CP concorda com esta proposta. A CP considera ainda que o ano de 2021 é também um ano excecional, tendo em conta a redução de tráfego ocorrida por via da pandemia, pelo que solicita a extensão da exclusão do cálculo do Oi também do ano de 2021, para evitar que os resultados sejam enviesados.

Verifica-se uma incorreção no texto, pelo que na frase seguinte onde se lê 2022, deve ler-se 2023:

"Os valores de referência a considerar para efeitos de valorização de atrasos em 2022 são:"

A CP considera não estarem ainda reunidas as condições para a implementação plena da valorização dos atrasos em 2023. Efetivamente em 2021 a aplicação informática que suporta a Monitorização do Desempenho continua a apresentar anomalias que condicionam o exercício do contraditório e enviam os resultados do RMD. Por outro lado, não foi ainda constituída a Arbitragem da Monitorização do Desempenho, o que tem colocado em causa a resolução dos diferendos que resultam do contraditório da monitorização.

Concluindo, a CP considera ser necessária a resolução de todas as anomalias na aplicação, bem como a existência de um processo de arbitragem em pleno funcionamento, durante um período mínimo de um ano, como condições prévias ao estabelecimento de uma data a partir da qual a valorização dos atrasos seja implementada em pleno, o que se espera que mereça a concordância da IP e da AMT.

## 5.9 PROCESSO DE FATURAÇÃO

A CP não aceita que a data de emissão da fatura seja a referência para o início do prazo de reclamação à IP, visto que nessa data os operadores não dispõem dos dados necessários à reclamação.

Com efeito, constata-se que as faturas são emitidas com data do último dia do mês a



COMBOIOS DE PORTUGAL

que se reporta a fatura, independentemente de ser ou não dia útil. Mais ainda, os justificativos detalhados de suporte às faturas, fundamentais para análise e validação, são apenas disponibilizados pela IP a partir do quinto dia útil do mês seguinte.

Assim, a CP propõe que a data de início do prazo para apresentar reclamação seja o dia em que sejam disponibilizados pela IP todos os detalhes relativos à fatura em causa, devendo este ponto do Diretório ser alterado em conformidade.

## 7. INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

### 7.3.2 ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS

A IP incluiu no presente projeto de DR2023 um conjunto de 141 estações e apeadeiros adicionais ao conjunto de cerca de 300 dependências já sujeitas a tarifação, o que a CP estranha.

Desde já se faz notar que nessas 141 instalações não existem salas de espera, visualização de informações nem áreas que comportem os equipamentos técnicos aí instalados.

Essas 141 estações/apeadeiros disponibilizam apenas cais e plataformas, e nessas circunstâncias o custo da sua disponibilização ao operador encontra-compreendido no pacote mínimo de acesso (conforme aliás resulta da V/ carta de 17.1.2019, refª 2604864-007).

Consequentemente aguardamos a retificação da listagem das estações/apeadeiros de passageiros sujeitas a tarifação.

### 7.3.2.4 TARIFAS e 7.3.11 PLACAS GIRATÓRIAS E TOMADAS DE ÁGUA

Não foi fornecida explicação para os significativos aumentos tarifários de 12% respeitantes a 'anúncios de voz' e 'mensagem por teleindicação', e de 51% relativos à tarifa de utilização de 'Placas Giratórias e Tomadas de Água', aumentos que não nos parecem justificáveis, pelo que ficamos a aguardar que a IP os justifique ou reveja.



COMBOIOS DE PORTUGAL

## ANEXOS

### ANEXO 4.3.2.B – MARGENS SUPLEMENTARES

A CP manifesta o seu desagrado pelo desvio sistemático entre as Margens Suplementares previstas no Diretório da Rede, as Margens Suplementares atribuídas em Horário Técnico e os aumentos no tempo de trajeto que decorrem das limitações de velocidade impostas para a execução de trabalhos na infraestrutura. Este desvio leva a um impacto na pontualidade dos comboios, nos casos em que as Margens Suplementares não chegam a ser inseridas no Horário e a tempos de trajeto excessivos e desnecessários quando as Margens Suplementares são incluídas no Horário e as intervenções são adiadas. Este é um fator de degradação da qualidade e competitividade do serviço ferroviário, tendo ainda um impacto muito relevante na utilização dos meios operacionais da CP e, portanto, na sua estrutura de custos de produção.

A CP solicita assim o empenho da IP no cumprimento do calendário publicado para as intervenções por forma a haver coincidência entre a aplicação das Margens Suplementares no Horário e a execução das obras para as quais as Margens foram criadas.

A CP não pode deixar de registar o aumento progressivo de Margens Suplementares ao longo dos últimos anos, totalizando no DR2023 o total de 86 ½ minutos. De salientar pela negativa a manutenção das Margens Suplementares na Linha da Beira Alta, num total de 25 minutos, apesar de estar previsto do fecho desta linha para a realização de obras de modernização por um período de 9 meses no ano de 2022. A CP solicita à IP que reveja a necessidade da existência destas Margens Suplementares em 2023.

### ANEXO 5.4.1 – METODOLOGIA DA REPARTIÇÃO DE CONSUMOS DE ENERGIA PARA TRAÇÃO

A CP propõe que seja incluído um novo ponto – 9.3 Custos relativos a manutenção de instalações, com o seguinte texto:

Quaisquer custos associados a manutenção de instalações da IP, nomeadamente custos devidos a pedidos de corte de energia, serão suportados pela IP.



COMBOIOS DE PORTUGAL

### ANEXO 7.3.2.A – TIPOLOGIA DE ESTAÇÕES E APEADEIROS

Considerando as sucessivas atualizações deste anexo, a CP solicita à IP que a informação constante no mesmo seja organizada com base num critério geográfico ou alfabético.



Por conveniência de leitura respeita-se a ordem da pronúncia da CP anexa à sua carta datada de 12.11.2021, com ref.º 749616.

### **Pronúncia ao Projeto de Diretório da Rede 2023**

#### **4. Repartição de Capacidade**

##### **4.2. Descrição do Processo**

A CP considera que o detalhe da informação fornecida pelo Gestor da Infraestrutura para o projeto de Horário Técnico deverá ser idêntico ao do Horário Técnico.

Conforme já anteriormente expresso pela IP e de acordo com o descrito no Diretório da Rede, o processo de elaboração do horário técnico anual consiste em diversas fases onde são progressivamente resolvidas as incompatibilidades dos pedidos de canais horários com as condicionantes impostas pela infraestrutura e com os demais pedidos de canais horários tanto do próprio Operador como de outros.

Nesse sentido, após a receção dos pedidos de canais horários, a IP entrega o projeto de horário técnico, o qual permite o início do processo de consulta aos Operadores. Findo este processo, a IP entrega o horário técnico definitivo.

A IP considera que para um desenvolvimento eficiente do processo de consulta, torna-se necessário que o nível de detalhe do projeto de horário técnico contenha somente a informação essencial aos trabalhos de coordenação, pelo que somente com a entrega do horário técnico definitivo serão incluídos os elementos de maior pormenor.

#### **5. Serviços e Tarifas**

##### **5.3. Pacote Mínimo de Acesso**

A CP identificou uma gralha na redação, que na versão final do Diretório da Rede foi corrigida.

#### **5.6. Penalidades e Incentivos Financeiros**

##### **5.6.2. Penalidade por Alteração do Canal**

A CP considera que quando são realizados trabalhos fora das zonas azuis, devem ser considerados elegíveis para compensação pela IP "todos os custos diretos incorridos pelo Operador", pelo que reitera a sua posição relativa ao ressarcimento de todas as despesas incorridas por motivo de trabalhos fora de canais condicionados.



A IP considera que o modelo por si adotado cobre o que são custos quantificáveis e controláveis pela IP, resultando num modelo equilibrado face a outras reduções de custos (nomeadamente consumo de energia e desgaste do material) que os operadores obtêm quando se verificam estas situações.

Refere-se ainda que de momento estão a ser objeto de análise na IP casos concretos de solicitações da CP para reembolso de custos associados a trabalhos fora das zonas azuis, e que a IP pretende definir regras detalhadas sobre esta matéria, contudo não será possível atualizar atempadamente o DR2023, antes da sua publicação em dezembro.

## **5.7. Regime de Melhoria do Desempenho**

### **5.7.3. Modelo Financeiros**

A CP solicita a extensão da exclusão do cálculo do Oi para o ano de 2021, para evitar resultados enviesados uma vez que é também um ano excepcional tendo em conta a redução de tráfego ocorrida por via da pandemia.

Adicionalmente, a CP considera não estarem ainda reunidas as condições para a implementação plena da valorização dos atrasos em 2023, indicando que a aplicação informática que suporta a Monitorização do Desempenho continua a apresentar anomalias que condicionam o exercício do contraditório e enviam os resultados do RMD e que não foi ainda constituída a Arbitragem da Monitorização do Desempenho

A CP identificou ainda uma gralha na redação, que na versão final do Diretório da Rede foi corrigida.

Relativamente à proposta de exclusão do cálculo do Oi para o ano de 2021, a mesma deverá ser discutida e aprovada na próxima reunião do CORMED, agendada para dezembro de 2021. Nesta mesma reunião do CORMED pode ainda ser analisada o eventual adiamento da plena valorização dos atrasos em 2023, pese embora a posição maioritária conhecida (incluindo a AMT) sobre a manutenção do plano de implementação.

Face ao exposto, não se procederá à inclusão das propostas de alteração na versão final do Diretório de Rede de 2023, mas será ajustado o texto no capítulo 5.7.3. de forma a flexibilizar os anos a considerar no cálculo do Oi.

### **5.9. Processo de Faturação**

A CP indica que não aceita que a data de emissão da fatura seja a referência para o início do prazo de reclamação à IP, atendendo a que nessa data os operadores não dispõem dos dados necessários à reclamação. A CP propõe que a data de início do prazo para apresentar reclamação seja o dia em que são disponibilizados pela IP todos os detalhes relativos à fatura em causa.



A IP aceita acolher o pedido da CP, mas não concorda com o facto da contagem para a apresentação das reclamações se iniciar no dia em que são disponibilizados pela IP todos os detalhes relativos à fatura, uma vez que tal implica que o início da contagem seja variável (dependente da disponibilização dos justificativos na extranet IP).

Assim, em alternativa, a IP irá aumentar o período para a apresentação de reclamações, de 15 dias para 20 dias, uma vez que o diferencial de tempo entre a data de emissão e a disponibilização dos dados para validação das faturas é no máximo 5 dias úteis. Desta forma, mantém-se a data de emissão da fatura como referência quer para o cálculo dos juros de mora, quer para a apresentação de reclamações, e atende-se à solicitação da CP.

A versão final do Diretório de Rede será alterada em conformidade.

## 7. Instalações de Serviço

### 7.3.2. Estações de Passageiros

A CP solicita a remoção da listagem das estações/apeadeiros sujeitos a tarifação de um conjunto de 141 instalações que foram adicionadas ao conjunto de cerca de 300 dependências já sujeitas a tarifação. Refere, ainda que essas instalações disponibilizam apenas cais e plataformas, pelo que o custo da sua disponibilização ao Operador encontra-se compreendido no pacote mínimo de acesso.

Informa-se que a atualização na listagem de estações e apeadeiros resultou de:

- Ajuste da tipologia das dependências, atendendo à atualização do fluxo de passageiros considerado no Anexo C do Manual de Caracterização de Estações,
- Atualização da base de dados de faturação relativos às dependências da RFN em exploração e com serviço (IET50).

Refere-se ainda a manutenção da não aplicação de tarifação aos apeadeiros com classificação D, tendo esta referência sido incluída na versão final do Diretório de Rede 2023.

#### 7.3.2.4 Tarifas e 7.3.11. Placas giratórias e tomadas de água

A CP solicita justificação ou retificação para os aumentos tarifários de 12% relativos a "anúncios de voz" e "mensagens por teleindicação" e de 51% referentes à tarifa de utilização de "Placas Giratórias e Tomadas de água".

As tarifas referidas são calculadas com base nas tarifas de mão de obra dos recursos alocados à prestação de serviço, estas diretamente dependentes dos custos com mão de obra por categoria previstos em Plano de Atividades e Orçamento (PAO) para o ano em referência.

No que diz respeito às duas naturezas do serviço de Informação ao público de natureza comercial, o cálculo está indexado ao valor horário da categoria de Operador de Comando ferroviário, que em PAO corresponde a um incremento de 12,3%, entre 2022 e 2023.



Relativamente ao valor pela utilização das Placas giratórias e tomadas de água, por erro foi indicado o valor de 51,09€ por comboio, quando deveria ter sido de 34,83€ por comboio, que foi corrigido na versão final do Diretório. Esta alteração representa um aumento de 3,5%, associado à variação do valor horário das categorias de Supervisor de Infraestruturas e Operador de Infraestruturas, que em PAO representam incrementos, respetivamente, de 6,5% e 5,2%, entre 2022 e 2023.

#### **Anexo 4.3.2.B Margens Suplementares**

A CP quantifica as margens suplementares no Diretório da Rede 2023, lamentando o nível elevado de Margens Suplementares a que o horário estará sujeito. Solicita ainda a revisão das Margens Suplementares indicadas para a Linha da Beira Alta, num total de 25 minutos, atendendo a que a linha será encerrada por um período de 9 meses no ano de 2022.

A IP tem consciência do forte impacto associado à realização do Plano Ferrovia 2020, correspondendo o valor das margens suplementares contempladas em Diretório da Rede as que são necessárias e adequadas à concretização dos investimentos previstos.

Relativamente às Margens suplementares na Linha da Beira, refere-se que a IP tem já em curso uma profunda intervenção na Linha da Beira Alta que se estenderá até dezembro de 2023 e que face à dimensão e complexidade desta intervenção, condicionada pelo facto de se tratar de via única, o plano de obra conduz necessariamente a restrições de circulação para além do período de interdição total de 9 meses. Ou seja, quando a linha for reaberta, as empreitadas não estarão terminadas, continuando a decorrer obras que necessitam de medidas de segurança para proteção aos trabalhos (nomeadamente telecomunicações, caminhos de cabos de sinalização, demolições de muros, vedações, drenagens e intervenções em pontes e túneis), com consequentes impactos na operação e que justificam a manutenção dos 25 minutos de margens suplementares.

#### **Anexo 5.4.1 Metodologia da repartição de consumos de energia para tração**

A CP propõe que seja incluído um novo ponto, referente a custos relativos a manutenção de instalações, com indicação que quaisquer custos associados a manutenção de instalações da IP, nomeadamente devidos a pedidos de corte de energia, são suportados pela IP.

Analisada a proposta de revisão apresentada pela CP, a IP esclarece que os referidos "custos devidos a corte de energia" correspondem a uma matéria presentemente em diferendo com a E-Redes, para a qual já se pediu intervenção da ERSE.

Este esclarecimento é muito relevante, já que esta taxa, caso seja entendida como devida pela ERSE, deve ser considerada ao nível dos custos de utilização da infraestrutura e respetivo tarifário e não ao nível dos consumos de energia.

Nestes termos, e face à necessidade de clarificação desta matéria, consideramos não ser oportuno proceder ao ajuste do texto do Diretório da Rede.



AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES

Análise da IP à pronúncia da CP ao Projeto de Diretório da Rede 2023



#### **Anexo 7.3.2.A Tipologia de Estações e Apeadeiros**

A CP solicita à IP que a informação constante deste anexo seja organizada com base num critério geográfico ou alfabético.

O anexo foi devidamente atualizado com base no critério geográfico, de acordo com a IET 50 (Quadro V – Dependências da Rede Ferroviária com Exploração).

Refere-se ainda que o anexo foi completado com a indicação da classificação de cada dependência, como estação ou apeadeiro.

\* Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco\*

IP: MCD/04 | V17

---

5.5



## Pronúncia da TAKARGO

Projeto de Diretório de Rede de 2023

**takargo**

Exmo. Senhor

**Eng.º António Laranjo**

Presidente do Conselho de Administração  
da Infraestruturas de Portugal, S.A.

Praça da Portagem

2800-013 Almada

Linda-a-Velha, 30 de novembro de 2021

**Assunto:** Processo de consulta do Diretório da Rede 2023

Exmo. Senhor Presidente,

No seguimento do processo de consulta do Diretório de Rede 2023, vem a Takargo por esta via transmitir a sua apreensão relativamente ao aumento sucessivo das tarifas relacionadas com o Pacote Mínimo de Acesso e com os Serviços Adicionais, precisamente num período em que se prevê a concretização de uma série de obras na rede nacional, dando origem a um aumento significativo de períodos de interdições e por conseguinte a um menor nível de qualidade do serviço por parte da IP.

Estas intervenções constituirão nos próximos anos um desafio para a Takargo, obrigando a optar por soluções alternativas de circulação, menos eficientes, e mesmo até na supressão de combolos, comprometendo seriamente a sustentabilidade da empresa. Por este motivo, já por si bastante penalizador para a empresa, julgamos não ser apropriado nem oportuno o aumento das tarifas refletidas neste projeto de consulta do Diretório de Rede 2023.



TAKARGO – Transporte de Mercedes-Benz, S.A.

Sede: Rua Mário Dionísio Nº2  
2790-057 Linda-a-Velha - Portugal

Escritório: Terminal TIR de Alcaça  
Estrada Nacional, Nº 10 2815 – 382 Alverca do Ribatejo  
T. +351 219 030 400 - F. +351 210 030 405

Registado sob o nº de Pessoa Coletiva 607 832 389 na Conservatória do Registo Comercial de Cascais

IMP.076\_V01



## takargo

Conforme se pode observar na tabela em baixo, verificamos os seguintes aumentos das tarifas relativas ao Pacote Mínimo de Acesso do Diretório de Rede 2023:

- DR 2021 – DR 2022: aumentos entre 1,8% a 3,1%
- DR 2022 – DR 2023: aumentos entre 1,8% a 2,5%

Tarifas Pacote Mínimo de Acesso		1ª Adenda DR 2021			1ª Adenda DR 2022		Consulta DR 2023	
Horário	Classe	(1)	(2)	VAR (1 vs 2)	(3)	(4 vs 3)	VAR (3 vs 4)	
Peak	A	1,30	1,34	3,1%	1,37	2,2%	2,2%	
	B	1,17	1,20	2,6%	1,23	2,5%	2,5%	
	C	1,11	1,13	1,8%	1,15	1,8%	1,8%	
Regular	A	1,30	1,34	3,1%	1,37	2,2%	2,2%	
	B	1,17	1,20	2,6%	1,23	2,5%	2,5%	
	C	1,11	1,13	1,8%	1,15	1,8%	1,8%	
Low	A	1,11	1,13	1,8%	1,15	1,8%	1,8%	
	B	1,00	1,02	2,0%	1,04	2,0%	2,0%	
	C	0,94	0,96	2,1%	0,98	2,1%	2,1%	

Trata-se de aumentos relevantes que penalizam a competitividade da Takargo e do transporte ferroviário de mercadorias e que são contraditórios com a expectável degradação do nível de disponibilidade e qualidade geral da rede ferroviária nacional, decorrente do intenso volume de intervenções de renovação em curso em 2023.

Face ao exposto e tendo em consideração as limitações dos serviços de circulação previstos nos próximos anos, no âmbito da implementação do programa Ferrovia 2020, solicitamos que sejam reconsiderados os aumentos propostos das tarifas que constam do projeto de DR 2023 para o segmento das mercadorias.

Sem outro assunto de momento, apresentamos cordialmente os nossos cumprimentos.

**Alvaro Fonseca**  
(Administrador Executivo)



### Análise da IP à Pronúncia da Takargo ao Projeto de Diretório da Rede 2023

Na sequência dos comentários apresentados pela Takargo na sua carta datada de 30/11/2021, referente ao processo de consulta ao Diretório da Rede 2023, a IP enuncia seguidamente a sua análise aos mesmos. Refere-se ainda que, a carta da Takargo foi somente rececionada na IP em 10/12/2021, ou seja, em data posterior à publicação do Diretório de Rede.

Na sua carta a Takargo transmite a sua apreensão relativamente ao aumento sucessivo das tarifas relacionadas com o Pacote Mínimo de Acesso e com os Serviços Adicionais, referindo ainda que este aumento decorre num período no qual estão a ser realizadas uma série de obras na rede nacional, que dão origem a um aumento significativo de períodos de interdições e que obrigam ao recurso a soluções alternativas de circulação que são menos eficientes, e mesmo até à supressão de comboios, comprometendo a sustentabilidade da empresa.

A Takargo identifica então os seguintes aumentos tarifários:

- DR 2021 - DR 2022: aumentos entre 1,8% a 3,1%
- DR 2022 - DR 2023: aumentos entre 1,8% a 2,5%.

e solicita que sejam reconsiderados os aumentos propostos no projeto de DR 2023 para o segmento das mercadorias.

A IP esclarece que a evolução das tarifas do pacote mínimo de acesso está indexada aos valores previstos do índice de preços ao consumidor, para os anos de vigência de determinado horário técnico, à data da elaboração do respetivo Diretório da Rede.

Adicionalmente, às tarifas do pacote mínimo de acesso do segmento de mercadorias, está ainda a ser aplicado o fator de implementação progressiva do impacto do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão Europeia, correspondente a uma redução tarifária transitória.

Assim, as tarifas inscritas em Projeto de Diretório da Rede 2023 resultam:

- Da atualização tarifária base entre 2022 e 2023, por aplicação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) previsto para 2023 no Programa de Estabilidade e Crescimento 2021-2025, com valor igual a +1,1%;
- Da aplicação do fator de implementação progressiva ao segmento de mercadorias fixado para 2023 (F), que representa uma redução de 16% face às tarifas base, determinadas pelo modelo tarifário conforme Regulamento de Execução 2015/909 da Comissão Europeia;

Fator	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Implementação	0,810	0,820	0,830	0,840	0,850	0,865	0,885	0,910	0,945	0,990

\* Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco\*

IP.M00.004 (v1)



AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES

Análise da IP à proposta da Takargo ao Projeto de Decreto da Rede 2023



tal que:

$$\text{Tarifas DR2023} = \text{Tarifas 1}^{\text{a}}\text{AdDR2022} \times \text{IPC}_{2023} \times \text{E}_{\text{Correções}}_{2023}$$

Face ao exposto, a solicitação da Takargo de redução tarifária não poderá ser refletida no DR2023, entretanto já publicado.

\* Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco\*

IP/AMT/004/17

2/2

