



Validação dos Diretórios de Rede 2024/2025 e 2026

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

Outubro 2025

PARECER N.º 87/AMT/2025

Objeto: Validação dos Diretórios de Rede 2024/2025 e 2026

Contexto: N.º 1 do artigo 27º do Decreto-Lei 217/2025, de 7 de outubro

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

ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO	4
II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO.....	5
III – INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL	6
IV – ANÁLISE DA CONFORMIDADE	7
V – CONCLUSÕES E MEDIDAS CORRETIVAS	11

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 dos gestores de infraestruturas ferroviárias publicarem 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 pelos gestores de infraestruturas ferroviárias, 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 Infraestrutura¹.
5. No cumprimento da sua obrigação legal de publicar o Diretório de Rede, a APDL enquanto gestora das infraestruturas ferroviárias constituídas pelos terminais ferroviários de mercadorias da Guarda e de Leixões enviou² à AMT os seguintes documentos:
 - 5.1. Diretório de Rede de 2024/2025;
 - 5.2. Diretório de Rede de 2026;
 - 5.3. Documentos de Informação das Instalação de Serviços dos Terminais ferroviários da Guarda e de Leixões de 2024 e 2025.

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

² Ofício refº Of_884/2023 de 20.11.2023

II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO

6. 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*”.
7. Resulta, portanto, que a AMT é a entidade competente para apreciar e validar os Diretórios da Rede.
8. A apreciação e validação dos Diretórios da Rede, é realizada tendo como referencial de conformidade o seu conteúdo obrigatório estabelecido no Anexo IV do DL 217/2015.
9. São também relevantes para a avaliação da conformidade dos Diretórios de Rede:
 - O Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.
 - O Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço.
 - 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”.
 - 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.
 - 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.
 - A relevância, abrangência, transparência e atualização da informação prestada, tendo presente a necessidade de fornecer a todas as partes interessadas um nível de informação adequado, num contexto de assimetria de informação entre os operadores incumbentes e novos operadores
 - 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 e instalações de serviços da rede ferroviária nacional essenciais para a exploração do transporte ferroviário.
 - A transparência e participação dos interessados no processo de repartição de capacidade.

- Os estudos e inquéritos relevantes elaborados por entidades oficiais e organizações representativas do setor ferroviário.
- 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 dos diretórios de Rede.
- O nível de desempenho do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.
- A gestão do impacto das atividades de manutenção, renovação, modernização e construção da infraestrutura na exploração ferroviária.
- A segurança jurídica para o acesso e exercício transparente e não discriminatório da exploração ferroviária.
- Recomendações e determinações relevantes que tenham sido emitidas pela AMT ou outras entidades oficiais.
- As melhores práticas internacionais na elaboração e publicação dos Diretórios de Rede.

III – INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL

- 10.** A publicação dos Diretórios de Rede por um 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 da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, 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.
- 11.** 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 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 DA CONFORMIDADE

12. Da análise realizada aos Diretórios de Rede 2024/25 e 2026, tomando como referencial os requisitos estabelecidos no Anexo IV do Dec. Lei 217/2015, resultaram as seguintes constatações:

12.1. **Requisito - a) Um capítulo em que são enunciadas as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma. A informação fornecida deve ser conciliada anualmente com, ou remeter para a contida no registo da infraestrutura, nos termos do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 182/2012, de 6 de agosto, 41/2014, de 18 de março, e 179/2014, de 18 de dezembro;**

Constatações:

- Os Diretórios de Rede apresentados contêm o **“Capítulo 2. Infraestrutura”** no qual é feita a descrição detalhada das características técnicas das duas infraestruturas ferroviárias geridas pela APDL. Verifica-se que no ponto **“1.5 Período de Validade, Atualização e Publicação”** a APDL refere que o Diretório da Rede de 2024/2025 entra em vigor às 0h00 de **11 de dezembro de 2023** e às 0h00 de **15 de dezembro de 2024**. Ou seja, o documento tem um período de validade de dois anos.

Ora a alínea a) do Anexo IV refere explicitamente que **“a informação fornecida deve ser conciliada anualmente com, ou remeter, para a contida no registo da infraestrutura**, sendo, portanto, dada uma indicação clara que o Diretório deverá ser atualizado anualmente com a informação mais recente.

Por outro lado, como questão central para a eficiência global do sistema ferroviário, é mais vantajoso que os diretórios de rede dos vários gestores da infraestrutura ferroviária estejam alinhados e coordenados com o Diretório de Rede da IP, enquanto entidade responsável pela gestão da Rede Ferroviária Nacional (RFN), onde todos os comboios circulam, incluindo aqueles que tem origem e destino nos terminais de mercadorias da Guarda e de Leixões.

Deste modo, sendo o Diretório da RFN publicado anualmente pela IP, é adequado que os Diretórios de Rede das outras infraestruturas ferroviárias conectadas à RFN, sejam também publicados com periodicidade anual.

A APDL reviu a sua metodologia tendo consequentemente publicado para 2026 um Diretório de Rede com validade anual.

- No ponto **“ 2.6. Desenvolvimento da Infraestrutura”** que remete para o **anexo 2.6** é referido que nos Plano de Atividades e Orçamento da empresa estão projetados investimentos de melhorias tanto no Terminal

de Mercadorias de Leixões como da Guarda, de 2023 a 2027, que não colocam em causa o uso das infraestruturas ferroviárias.

Considera-se que as intervenções e investimentos programados em ambos os terminais de mercadorias devem também constar no próprio Diretório da Rede, para direto conhecimento dos interessados no acesso a essa infraestrutura, para além da publicitação noutros documentos oficiais.

- 12.2. Requisito - b) Um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, que deve incluir todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação, suficientemente pormenorizada sobre as taxas aplicáveis e o acesso aos serviços previstos no anexo II assegurados por um único prestador. Este capítulo deve apresentar pormenorizadamente a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para aplicação dos artigos 31.º a 36.º, no que respeita aos custos e às taxas, e deve conter informações sobre as alterações ao montante das taxas já decididas ou previstas para os próximos cinco anos, se estiverem disponíveis;**

Constatações:

- Os Diretórios de Rede apresentados contêm o “Capítulo 5. Serviços e Tarifas” no qual é feita a descrição dos serviços prestados e respetivas tarifas.

No ponto “**5.3. Pacote mínimo de acesso e tarifas**” é referido que não são cobradas taxas pelo acesso às infraestruturas, tal como referido e justificado no ofício refª 884/2023 de 29.11.2023.

No ponto “**5.5. Serviços auxiliares e tarifas**” a APDL identifica todos os serviços auxiliares que não presta, o que é desnecessário, mas não identifica nenhum que possa prestar.

Ora, verificando-se que no Documento de Identificação da Instalação de Serviço (DIIS) são descritos um conjunto de serviços que são prestados nas infraestruturas ferroviárias dos terminais de mercadorias da Guarda e de Leixões, e os respetivos tarifários, considera-se que nos Diretórios da Rede deverá também ser feita referência aos serviços auxiliares oferecidos e respetivos tarifários pertinentes.

- 12.3. Requisito - 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:**

- i) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor de infraestrutura pelos candidatos;***
- ii) Os requisitos a que os candidatos devem obedecer;***
- iii) Os prazos dos processos de candidatura e de repartição e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a planificação, bem como os procedimentos para a planificação dos trabalhos de manutenção previstos e imprevistos;***
- iv) Os princípios que regem o processo de coordenação e o sistema de resolução de litígios disponível no quadro deste processo;***
- v) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infraestrutura estiver congestionada;***
- vi) Informações sobre restrições à utilização da infraestrutura;***
- vii) As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no processo de repartição.***

Constatações:

Os Diretórios de Rede apresentados contêm o “Capítulo 4 – Repartição de Capacidade” onde se fazem referências a um processo de repartição de capacidade e elaboração de horários técnicos, idêntico ao existente para a repartição da capacidade na Rede Ferroviária Nacional, sendo que a configuração das infraestruturas, escala das operações e o tipo de exploração ferroviária, são completamente diferentes entre o que a IP pratica na RFN e a existente nos terminais ferroviários de mercadorias que a APDL explora.

Ademais, verifica-se que no DIIS o processo de repartição de capacidade dos terminais de mercadorias da Guarda e Leixões apresentado no capítulo “6. Alocação da Capacidade” é completamente diverso e muito mais simplificado do apresentado no Diretório da Rede.

Deste modo a APDL deve rever o modo como define no Diretório da Rede o processo de acesso e repartição de capacidade nos terminais de mercadorias de Leixões e da Guarda, tendo em especial atenção o disposto nos artigos 7.º a 13.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, já que as infraestruturas ferroviárias que a APDL gere são essencialmente constituídas por terminais de mercadorias e portanto o processo de repartição de capacidade deve ser similarmente descrito em ambos os documentos, sendo que, como já referido a repartição da capacidade na rede ferroviária nacional e num terminal de mercadorias, não é idêntica, nem comparável em escala e complexidade.

- 12.4. Requisito - d) Um capítulo com informações relativas aos pedidos para obtenção das licenças previstas no artigo 25.º e dos certificados de segurança emitidos nos termos do artigo 66.º-D do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, ou em que seja indicado um sítio na Internet em que essas informações são disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico;**

Constatações:

- Os Diretórios de Rede apresentados contêm o “Capítulo 3 – Condições de Acesso” onde nos pontos “3.3.2 - Condições Para o Acesso à Infraestrutura Ferroviária”, “3.2.3 Licenças” e “3.2.4 Certificado de Segurança” são prestadas informações sobre como podem ser obtidos os certificados de segurança e as licenças para acesso e trânsito na Rede Ferroviária Nacional e nas infraestruturas ferroviárias da APDL constituídas pelos terminais de mercadorias da Guarda e de Leixões.

- 12.5. Requisito - 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;**

Constatações:

- Os Diretórios de Rede apresentados contêm o “Capítulo 4.5” onde no ponto 4.5.4 “Processo de Resolução de Disputas” é descrito o modo como a APDL irá tratar as reclamações sobre os horários atribuídos. Releva-se que o n.º 8 do artigo 46.º do DL 217/2015 refere sobre a questão dos litígios relativamente à repartição da capacidade o seguinte *sic*):
 - “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”.
A APDL deverá clarificar como implementa o sistema de resolução rápida de litígios, nomeadamente, quais os procedimentos para a audição dos interessados, exercício do contraditório, e critérios de decisão.
- Relativamente ao regime de melhoria de desempenho a APDL refere que (*sic*): “a atividade e serviços praticados pela APDL não permite obter histórico para a referida abordagem.”
Embora se compreenda que a APDL enquanto gestora de infraestrutura ferroviária não tenha ainda histórico suficiente sobre o desempenho da exploração ferroviária de terminais de mercadorias, no entanto deverá desde já concertar-se com as empresas de transporte ferroviário os para definir os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime, relativos à circulação de cada comboio

e de todos os comboios num período dado, de acordo com o estabelecido n.º 2 do Anexo VI do Decreto-Lei n.º 217/2015.

- 12.6. Requisito - 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;**

Constatações:

- Sendo a infraestrutura ferroviária gerida pela APDL constituída pelos terminais de mercadorias da Guarda e de Leixões, que de acordo com o estabelecido na alínea b) do n.º 2 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 217/2015, são considerados instalações de serviço, considera-se que o requisito está cumprido através da publicação dos respetivos Documentos de Informação da Instalação de Serviço, os quais, no entanto, deverão constituir anexos ao Diretório de Rede, ou existir neste um link onde os mesmos possam ser acedidos.

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

Constatações:

- O Diretório de Rede apresentado contém o “ANEXO 3.3.1 Modelo Acordo-Quadro” que dá resposta ao requisito. Contudo, considera-se que o mesmo deverá ser ajustado à especificidade da atividade da APDL que é a gestão de terminais de mercadorias e não a gestão de uma Rede Ferroviária Nacional, sendo necessário rever os conceitos de canais horários e horários e ajustá-los de acordo com o processo simplificado de alocação da capacidade descrito no DIIS.

V – CONCLUSÕES E MEDIDAS CORRETIVAS

- 13.** Os projetos de Diretório de Rede de 2024/5 e de 2026 da APDL foram sujeitos à prévia consulta das empresas ferroviárias interessadas, que tiveram oportunidade de expressar as suas reflexões, correções e comentários sobre o documento, tendo a APDL analisado os respetivos comentários e procedido às correções que entendeu justificadas.
- 14.** Até à data de elaboração do presente relatório 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 Diretórios de Rede de 2024/5 e de 2026, pelo que se assume que o seu conteúdo foi aceite por essas empresas.

15. Releva-se ainda que existe o objetivo nacional e internacional de promover o transporte intermodal e procurar as alternativas de transporte mais eficientes, tendo em conta as especificidades, potencialidades e externalidades características de cada modo de transporte.

Assim, a tarifação ou incentivos ao transporte ferroviário deve ser equacionada numa perspetiva integrada equitativa, equilibrando os interesses do gestor da infraestrutura, dos operadores ferroviários, mas também dos operadores rodoviários – e da economia -, portanto sem perder de vista a imperatividade de serem alcançadas as metas ambientais definidas internacionalmente, conforme defendido pela AMT no estudo “Tarifação Da Infraestrutura Ferroviária – Análise e Recomendações”³.

Em alinhamento com este objetivo de promoção da intermodalidade, a APDL decidiu manter o benefício para as empresas de transporte ferroviário de não cobrança da Taxa de Acesso a Instalações de Serviço que tem favorecido o TFML desde que a APDL passou a ser gestor de infraestrutura ferroviária. Neste contexto, os custos de manutenção das linhas de circulação que seriam cobertos por esta tarifa continuarão a ser suportados apenas pela APDL, constituindo um incentivo à utilização do transporte ferroviário.

16. Da análise de conformidade efetuada à estrutura e conteúdo do Diretório de Rede de 2024/5 e 2026 **conclui-se que globalmente o documento cumpre com as disposições do DL 217/2015, com exceção das questões tarifárias, sendo que a sua validação final fica pendente das condições referidas no ponto 16 do documento “Homologação das Tabelas de Taxas do Diretório da Rede de 2024/25 e 2026”** e consequentemente da homologação pela AMT dessas taxas, **tendo também em conta a Recomendação AMT n.º 1/2025, de 28-02-2025**
17. Sem prejuízo da validação global referida no ponto anterior subsistem, no entanto, aspetos que carecem de aperfeiçoamento e desenvolvimento, os quais deverão ser implementados numa Adenda ao Diretório de Rede de 2026 a publicar até ao final do 1.º semestre de 2026, determinando-se as seguintes medidas corretivas:
 - 17.1. O Diretório da Rede publicado pela APDL deverá e estar alinhado e coordenado nos seus aspetos pertinentes, nomeadamente, com a periodicidade e data de publicação, com o Diretório de Rede da IP, enquanto entidade responsável pela gestão da Rede Ferroviária Nacional (RFN), onde todos os comboios circulam, incluindo aqueles que tem origem e destino nos terminais de mercadorias da Guarda e de Leixões geridos pela APDL.
 - 17.2. As intervenções e investimentos programados em ambos os terminais de mercadorias devem constar no próprio Diretório da Rede, para direto

³ <https://www.amt-autoridade.pt/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/estudo-amt-tarifa%C3%A7%C3%A3o-da-infraestrutura-ferrovi%C3%A1ria-an%C3%A1lise-e-recomenda%C3%A7%C3%B5es/>

conhecimento dos interessados no acesso a essa infraestrutura, para além da publicitação noutros documentos oficiais

- 17.3.** Dado que que no Documento de Identificação da Instalação de Serviço (DIIS) são descritos um conjunto de serviços que são prestados nas infraestruturas ferroviárias dos terminais de mercadorias da Guarda e de Leixões, bem como os respetivos tarifários, no Diretório da Rede deverá igualmente ser feita referência aos serviços auxiliares oferecidos e tarifários pertinentes.
- 17.4.** A APDL deve rever o modo como define no Diretório da Rede o processo de acesso e repartição de capacidade nos terminais de mercadorias de Leixões e da Guarda, tendo em especial atenção o disposto nos artigos 7.º a 13.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, já que as infraestruturas ferroviárias que a APDL gere são constituídas por terminais de mercadorias e, portanto, o processo de repartição de capacidade deve ser similarmente descrito no Documento de Informação e no Diretório de Rede, sendo que não é idêntica, nem comparável em escala e complexidade, a repartição da capacidade na rede ferroviária nacional e nos terminais de mercadorias.
- 17.5.** A APDL deverá clarificar como implementa o sistema de resolução rápida de litígios relativamente à repartição da capacidade, nomeadamente, quais os procedimentos para a audição dos interessados, exercício do contraditório, e critérios de decisão.
- 17.6.** A APDL deverá concertar-se com as empresas de transporte ferroviário para definir os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios num período dado, de acordo com o estabelecido n.º 2 do Anexo VI do Decreto-Lei n.º 217/2015.
- 17.7.** A APDL deverá incluir como anexos do Diretório de Rede os Documentos de Informação de Instalação de Serviços, dos terminais de Mercadorias da Guarda e de Leixões, ou, em alternativa, nele indicar um link onde os mesmos possam ser acedidos.

Lisboa, 27 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

