

TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS



TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



**PARECER N.º 06/AMT/2023**

**Notificação da empresa B-Rail da programação de um novo  
serviço de transporte ferroviário de passageiros**

**Janeiro 2023**

**Direção de Regulação**



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**

## ÍNDICE

<b>I.</b>	<b>ENQUADRAMENTO</b> .....	2
I.1	ENQUADRAMENTO GERAL.....	2
I.2	NATUREZA DA AMT .....	3
<b>II.</b>	<b>ANTECEDENTES</b> .....	4
<b>III.</b>	<b>CRONOLOGIA do PROCEDIMENTO da NOTIFICAÇÃO DA B-RAIL de 29 de NOVEMBRO de 2021 e do REQUERIMENTO do TESTE de EQUILIBRIO ECONÓMICO</b> 10	
III.1	NOVEMBRO de 2021 .....	10
III.2	DEZEMBRO de 2021.....	13
III.3	JANEIRO de 2022 .....	13
III.4	FEVEREIRO de 2022 .....	17
III.5	MARÇO DE 2022 .....	19
III.6	ABRIL de 2022.....	22
III.7	MAIO de 2022 .....	24
III.7	JUNHO de 2022.....	30
<b>IV.</b>	<b>O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL</b> .....	30
<b>V.</b>	<b>APRECIÇÃO CRÍTICA DA NOTIFICAÇÃO E DO PEDIDO DE REALIZAÇÃO DE TESTE DE EQUILÍBRIO ECONÓMICO</b> .....	32
<b>VI.</b>	<b>CONCLUSÕES E DECISÃO</b> .....	40
<b>VII.</b>	<b>RESULTADO DA AUDIÊNCIA PRÉVIA</b> .....	44
<b>ANEXO I - MEMORANDO IP. S.A.: TESTE DO EQUILÍBRIO ECONÓMICO RELATIVO À B-RAIL</b>		
<b>ANEXO II - ESTUDO REALIZADO PELA IP. S.A.: INFORMAÇÃO A PRESTAR À AMT NO ÂMBITO DO PEDIDO DE TESTE EQUILÍBRIO ECONÓMICO B-RAIL</b>		

## I. ENQUADRAMENTO

### I.1 ENQUADRAMENTO GERAL

1. Com a publicação do Decreto-Lei n.º 124-A/2018 de 31 de novembro (DL 217/2015), que altera e republica o Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro, o acesso à prestação de serviços de transporte ferroviário doméstico de passageiros ficou liberalizado, dispondo n.º 3, do artigo deste Decreto-Lei, na sua redação atual, que *(sic)* “ *Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual, as empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, para exploração de serviços de transporte ferroviário de passageiros, podendo embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação*”
2. Ao abrigo desta disposição a empresa B-Rail, com a licença de exploração de serviços ferroviários de passageiros n.º PT 01 2021 0001, emitida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) em 02 de junho de 2021 <sup>1</sup>, apresentou à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), em 19 de abril de 2021, uma 1ª notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros <sup>2</sup>. A empresa, contudo, veio a apresentar uma atualização desta notificação em 29 de novembro de 2021, substituindo a anterior, o que configurou uma nova notificação e o reinício do procedimento legal de publicitação desta nova notificação e do procedimento de realização do Teste de Equilíbrio Económico, dado que a CP - Comboios de Portugal E.P.E (CP) o voltou a requer, tal como já anteriormente o tinha feito relativamente à 1ª notificação.
3. O n.º 1 do artigo 11.º do DL 2017/2015 dispõe que *(sic)*: *A AMT pode limitar o direito de acesso, previsto no n.º 3 do artigo anterior, para exploração dos serviços de transporte de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado local de destino, sempre que os mesmos sejam objeto de um ou vários contratos de serviço público e o exercício desse direito possa comprometer o equilíbrio económico de tais contratos.*
4. A verificação do comprometimento do equilíbrio económico dos contratos de serviço público está dependente da apresentação de requerimento de TEE à AMT por uma das entidades referidas no n.º 2 do artigo 11.º do DL 217/2015, que são *(sic)*:
  - a) *A autoridade de transportes competente que tenha adjudicado o contrato de serviço público;*

<sup>1</sup> Comunicação B-Rail de 21 de junho de 2021 com registo de entrada AMT n.º 8943

<sup>2</sup> Comunicação B-Rail de 19 de abril de 2021 com registo de entrada AMT n.º 05180 de 19 de abril de 2021.

- b) O IMT, I. P.;
- c) O gestor de infraestrutura;
- d) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.
5. O referido TEE deve ser realizado pela AMT através de uma análise económica objetiva, baseada em critérios pré-definidos, de acordo o disposto no n.º 2 do artigo 11.º do DL 217/2015. Dando cumprimento a esta norma, a AMT publicou o Regulamento n.º 910/2019 29 de novembro de 2019, designado como “Regulamento de Equilíbrio Económico em contratos de serviço público de transporte ferroviário” que estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela AMT para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de transportes.
6. A AMT publicitou no seu site a última notificação da B-Rail em 16 de dezembro de 2021, tendo a CP-Comboios de Portugal (CP) apresentado junto da AMT, em 27 de janeiro de 2022<sup>3</sup>, um pedido de realização do TEE relativamente a esta notificação, tal como já tinha realizado idêntico pedido em 07 de junho de 2021<sup>4</sup>, relativamente à anterior notificação de B-Rail de 19 de abril de 2021.
7. O presente parecer incide concretamente sobre a análise da documentação da última notificação entregue pela empresa notificante “B-Rail”, pela empresa requerente do TEE, CP, bem como das informações e esclarecimentos prestados, a pedido da AMT, pelo gestor da infraestrutura ferroviária.

## I.2 NATUREZA DA AMT

8. O presente parecer tem subjacente as atribuições da AMT enquanto Regulador Económico Independente com jurisdição no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e dos seus Estatutos tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, em particular no Ecosistema Ferroviário<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Comunicação CP refª 756596 de 27.01.2022

<sup>4</sup> Comunicação CP refª 735714 de 07.06.2021

<sup>5</sup>No que se refere à caracterização do Ecosistema Ferroviário nacional, consultar: 2019: [https://www.amt-autoridade.pt/media/3108/relatorio\\_ecossistema\\_ferrovuario\\_portugues\\_2019.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/3108/relatorio_ecossistema_ferrovuario_portugues_2019.pdf); 2018: [https://www.amt-autoridade.pt/media/2523/relatorio\\_sintese\\_principais\\_indicadores\\_ecossistema\\_ferrovuario\\_portugues\\_2018.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/2523/relatorio_sintese_principais_indicadores_ecossistema_ferrovuario_portugues_2018.pdf); 2017: [https://www.amt-autoridade.pt/media/1943/relatorio\\_ferrovuario\\_2017.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1943/relatorio_ferrovuario_2017.pdf); 2012-2016: [https://www.amt-autoridade.pt/media/1651/ecossistema\\_ferrovuario\\_portugues\\_2012\\_2016.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1651/ecossistema_ferrovuario_portugues_2012_2016.pdf)

## II. ANTECEDENTES

9. Em 19 de Abril a empresa B-Rail notificou a AMT da sua intenção de realizar, um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no Eixo Braga-Porto-Lisboa a partir de 2023, com o seguinte esquema de exploração:



### Horário proposto sentido Sul-Norte

Faro	Lisboa	Porto	Braga
	06:21	08:50	09:24
	08:21	10:50	
06:16	09:21	11:50	
	11:21	13:50	
	13:21	15:50	
	14:21	16:50	
	15:21	17:50	18:24
	17:21	19:50	
	18:21	20:50	
	19:21	21:50	22:24
	21:21	23:50	
19:16	22:21	00:50	

### Horário proposto sentido Norte-Sul

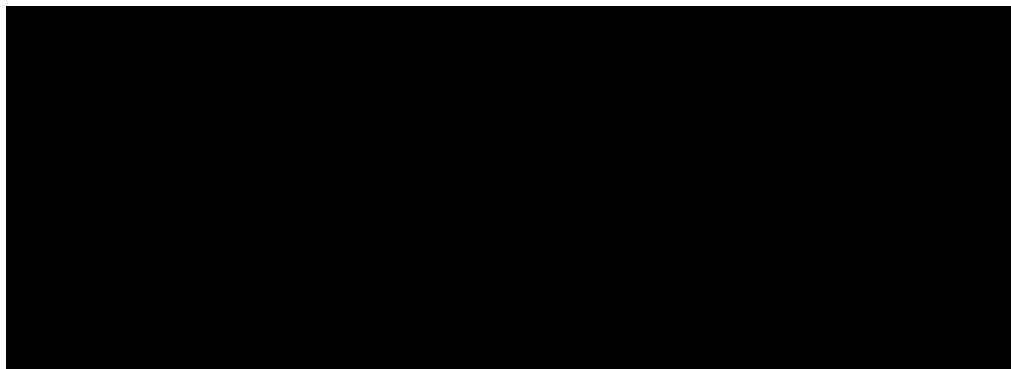
Braga	Porto	Lisboa	Faro
	05:40	08:09	
07:06	07:40	10:09	
	08:40	11:09	14:09
	09:40	12:09	
11:06	11:40	14:09	
	12:40	15:09	
	13:40	16:09	
	15:40	18:09	
	16:40	19:09	
	18:40	21:09	00:09
19:06	19:40	22:09	
	20:40	23:09	

10. O material circulante a utilizar no serviço seriam nove locomotivas da série 5600 e sessenta e quatro carruagens, de série não identificada, que poderiam formar sete comboios compostos por 1 locomotiva + 8 carruagens, com um mais um comboio de reserva, aptos a circular a uma velocidade máxima de 200 km/h.
11. A notificação foi publicitada pela AMT na sua página eletrónica em 26 de abril de 2021, tendo concomitantemente enviado ofícios com esta notificação às entidades referenciadas no n.º 2 do artigo 11.º do DL 217/2015, bem como ao Gabinete de Sua Ex.<sup>a</sup> o Secretário de Estado das Infraestruturas.
12. Releva-se que no âmbito do transporte ferroviário de passageiros nacional existem duas empresas com Contratos de Serviço Público (CSP) estabelecidos com o Estado, que são a Fertagus e a CP, sendo que o novo serviço proposto percorreria linhas ou troços de linha onde estas empresas já operam ao abrigo dos respetivos CSP, tendo por este motivo recebido diretamente a notificação, conforme estabelecido no n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento n.º 910/2019.
13. Na sequência da publicitação da notificação, a AMT recebeu as pronúncias:
  - 13.1 Da CP, requerendo a realização do Teste de Equilíbrio Económico<sup>6</sup> com base nos seguintes argumentos (*sic*):
    - *A proposta apresentada não é viável do ponto de vista operacional e coloca em causa o programa de exploração definido no âmbito do CSP assinado entre o Estado e a CP.*

[confidencial]

---

<sup>6</sup> Comunicação CP ref<sup>a</sup> 735714 de 07.06.2021



- 13.2** Do IMT, que apresentou o “Memorando n.º 070300171336548 – Pedido de Teste de Equilíbrio Económico relativo à notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros (B-Rail - Mobilidade Ferroviária)” de 7 de julho de 2021, contemplando elementos justificativos da designada “prova” de que o equilíbrio económico do CSP da CP seria comprometido pelo novo serviço de transporte de passageiros e requerendo a realização do TEE<sup>7</sup>, para em síntese concluir sobre a absoluta necessidade da AMT realizar esse TEE, em face dos relevantíssimos impactos do novo serviço pretendido pelo operador B-Rail.
- 14.** Na sequência da apresentação do pedido de TEE pela CP e em função das questões operacionais suscitadas no seu requerimento sobre os impactos do serviço proposto pela B-Rail, a AMT solicitou à IP, S.A. em 22 de junho de 2021 informações adicionais<sup>8</sup> sobre a **viabilidade operacional do serviço propostos pela B-Rail**, e sobre os **impactos no desempenho na resiliência e na utilização da capacidade da infraestrutura**.
- 15.** À CP foram pedidas informações adicionais<sup>9</sup> em 25 de junho de 2021 sobre aspetos de natureza económica/financeira (ex: previsões de rendimentos, previsões de tráfego, elasticidades cruzadas, entre outras), necessárias para a realização do TEE.
- 16.** A B-Rail foi igualmente notificada<sup>10</sup> em 28 de junho de 2021 para apresentar diversas informações adicionais para poder ser executado o TEE, (ex: as previsões de tráfego, *drivers* de custos, estudo de procura completo, regime de propriedade do material circulante, entre outras).

---

<sup>7</sup> Ofício IMT, I.P. Refª 07020017379052 de 16.07.2021

<sup>8</sup> Ofício AMT Refª 6703-CA/2021 de 22.06.2021

<sup>9</sup> Ofício AMT refª 6858-CA/2021 de 25.06.2021

<sup>10</sup> Ofício AMT refª 6920-CA/2021 de 28.06.2021

17. A CP em 07 de julho de 2021 deu resposta<sup>11</sup> ao pedido de informações adicionais solicitado pela AMT através do ofício enviado em 22 de junho de 2021.
18. A B-Rail em 12 de julho de 2021 prestou os esclarecimentos adicionais<sup>12</sup> requeridos pela AMT em 28 de junho de 2021, solicitando à AMT cópia do requerimento apresentado pela CP para a realização do TEE.
19. Na sequência do pedido à IP, S.A. de informações adicionais sobre os impactos operacionais da notificação da B-Rail, foi apresentado pela empresa um Memorando<sup>13</sup> em 29 de julho de 2021, de que se destacam os seguintes aspetos mais relevantes (*sic*):

[...]

- *Da análise realizada pela IP, **verifica-se que a proposta apresentada pela B-Rail carecerá de diversos ajustes muito relevantes tanto ao nível do aumento dos tempos de percurso, como ao nível do número de canais disponíveis no eixo Braga-Faro que apresenta um nível de ocupação já bastante elevado e de saturação em alguns locais (estações, e locais de cruzamento), com a presença de muitos canais horários associados a contratos de serviço público que assumem prioridade máxima na repartição de capacidade.***
- ***Considera-se assim que a proposta da B-Rail não tem viabilidade nos termos em que é apresentada, mas que, no âmbito do processo de repartição de capacidade descrito no Diretório da Rede, poderá evoluir para outro tipo de oferta ferroviária limitada às condições da infraestrutura e à restante malha horária, nomeadamente por aumento dos tempos de percurso e redução do número de canais solicitados, a coordenar entre as partes.***
- ***O Horário atual do serviço de passageiros corresponde, na sua quase totalidade, ao que está contratualizado em termos de serviço público com a CP e a Fertagus.***
- *Considerando a informação disponibilizada pela B-Rail, podemos afirmar que **a proposta que esta empresa apresentou enfrenta enormes dificuldades de enquadramento e compatibilização, atendendo ao***

---

<sup>11</sup> Comunicação CP ref<sup>a</sup> 738744 de 07.07.2021

<sup>12</sup> Comunicação B-Rail de 12.07.2021 c/ registo entrada AMT ref<sup>a</sup> 09709

<sup>13</sup> Comunicação IP ref<sup>a</sup> D.2021.2472817 de 29.07.2021



**elevado impacto com serviços atribuídos no âmbito desses contratos de serviço público.**

- Efetivamente, para os períodos em que é solicitada capacidade, verifica-se que os canais atualmente disponibilizados se enquadram, na sua esmagadora maioria, no serviço público contratado, e que a restante capacidade é ocupada por outros tráfegos, nomeadamente de mercadorias.
- Os serviços atuais das zonas urbanas de Lisboa e Porto não só se encontram com um elevado nível de otimização como apresentam um elevado grau de interligação de forma a ficarem compatíveis com os tráfegos de longo curso. **Tal significa que qualquer alteração significativa na malha urbana de Lisboa tem consequências na malha urbana do Porto e vice-versa. Esta circunstância dificulta a acomodação de novos serviços, especialmente os de velocidade mais elevada, sem afetar de forma generalizada ambas as malhas urbanas.**
- Considerando o “material circulante” proposto pela B-Rail, os horários apresentados terão de ser ajustados às condições da infraestrutura previstas para cada ano, nomeadamente em termos das velocidades praticadas em cada troço, margens de regularidade necessárias e ainda a acréscimos de tempos de trajeto devido às intervenções de modernização. **Neste contexto, os tempos propostos terão de ser aumentados de forma significativa.**
- Na análise realizada pela IP, um dos pressupostos base foi a preservação dos canais associados aos CSP, nomeadamente os da CP e da Fertagus, uma vez que legalmente **estes assumem o maior grau de prioridade no processo de repartição de capacidade e que constituem a quase totalidade dos canais de passageiros atualmente planeados em horário.** Nesse princípio, o pedido da B-Rail não poderá afetar negativamente a o cumprimento das OSP da CP e da Fertagus.

[...]

\*[sublinhado da AMT]

20. A AMT após a análise da informação adicional prestada pela CP em resposta ao ofício AMT ref.<sup>a</sup> 6858-CA/2021 de 25 de junho de 2021, constatou que os elementos recebidos careciam de alguma clarificação e não respondiam cabalmente ao que tinha sido solicitado e, neste contexto, solicitou em 05 de agosto de 2021 novas informações complementares<sup>14</sup>, nomeadamente sobre previsões de rendimentos para 2023, previsões anuais de tráfego, de receitas, custos e resultados operacionais para o período global da concessão, custo do capital, investimentos em material circulante, entre outros aspetos.
21. A CP viria a responder a este a pedido em 25 de agosto de 2021<sup>15</sup> com as informações complementares solicitadas.
22. Em 06 de agosto de 2021 a AMT enviou à B-Rail a cópia do requerimento<sup>16</sup> para a realização do TEE, **expurgado das informações consideradas confidenciais pela CP**, bem como dos **dados pessoais** constantes nesse requerimento.
23. Em 25 de agosto de 2021 a B-Rail<sup>17</sup> enviou uma comunicação à AMT informando que tinha decidido alterar o início do serviço de 2023 para 2025, bem como alterar o material circulante afeto à operação, cuja frota passaria a ser constituída por novas automotoras, apresentando as seguintes justificações (*sic*):

[...]

- *Atenta a situação pandémica ainda em curso em Portugal, **a B-Rail decidiu postergar o início do serviço de 2023 para 2025.** Esta alteração de calendário permitirá à B-Rail, atentas as melhorias que Infraestruturas de Portugal, S.A. ("IP") tem programadas realizar na linha ferroviária relevante para a futura operação da B-Rail até 2025, melhorar a solução apresentada ao nível dos canais horários solicitados, tarefa para a qual a B-Rail já solicitou a intervenção da IP. Pese embora a solução já apresentada à AMT ser compatível com os canais atualmente disponíveis, a B-Rail irá apresentar à AMT uma versão atualizada da mesma, no quadro das informações que a este respeito tenha acesso por parte da IP.*
- **Face dos investimentos previstos na melhoria das condições de exploração da infraestrutura ferroviária portuguesa** e tendo em conta ainda os objetivos de melhoria das condições de prestação do futuro serviço

<sup>14</sup> Ofício AMT ref<sup>a</sup> 8118-CA/2021 de 05-08-2021

<sup>15</sup> Comunicação CP ref<sup>a</sup> 743154 de 25.08.2021

<sup>16</sup> Ofício AMT ref<sup>a</sup> 8162-CA de 06.08.2021

<sup>17</sup> Comunicação B-Rail c/ registo de entrada AMT n<sup>o</sup>12790 de 26.08.2021

*público de transporte ferroviário de longo curso a realizar pela B-Rail, designadamente em termos de qualidade para os passageiros e de eficiência ambiental, informa-se que, ao nível do material circulante, a opção da B-Rail já não passa pela alocação de nove Locomotivas 5600 já existentes mas, antes, pela alocação à operação de novas composições automotoras.*

24. Na sequência desta comunicação, a AMT oficiou a B-Rail em 20 de setembro de 2021<sup>18</sup>, informando que as alterações propostas à notificação apresentada não se enquadravam em qualquer uma das situações previstas no Regulamento n.º 910/2019 no que se refere à prestação de “informação insuficiente”, que poderiam levar a uma decisão – de rejeição ou concessão do acesso à infraestrutura – mas antes perante um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, considerando que expressa e declaradamente, não era intenção da B-Rail levar por diante o serviço nos termos originalmente notificados.

Nesse sentido a AMT solicitou que a B-Rail confirmasse se pretendia desistir da notificação apresentada em 19 de abril de 2021 e se pretendia, de facto, apresentar uma **nova notificação**, face à atualização das condições operacionais enunciadas.

### III. CRONOLOGIA do PROCEDIMENTO da NOTIFICAÇÃO DA B-RAIL de 29 de NOVEMBRO de 2021 e do REQUERIMENTO do TESTE de EQUILIBRIO ECONÓMICO

#### III.1 NOVEMBRO de 2021

25. Em 29 de novembro de 2021 a B-Rail comunica à AMT<sup>19</sup> que acolhe o entendimento da AMT exposto no ofício de 20 de setembro de 2021 e, neste contexto, **apresentou na referida comunicação uma nova “Notificação da Programação de um Novo serviço de Transporte Ferroviário de Passageiros”.**

<sup>18</sup> Ofício AMT refª 9226-CA/2021 de 20.09.21

<sup>19</sup> Comunicação B-Rail de 29.11.2021, com registo de entrada AMT n.º 18669

26. Nesta nova notificação está prevista a exploração do serviço por um período de 27 anos com início a 1 de janeiro de 2025, contemplando o seguinte programa para a exploração de comboios de passageiros no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro:



### Horário proposto sentido Sul-Norte

Faro	Lisboa	Porto	Braga
	06:21	08:50	09:24
	08:21	10:50	
06:16	09:21	11:50	
	11:21	13:50	
	13:21	15:50	
	14:21	16:50	
	15:21	17:50	18:24
	17:21	19:50	
	18:21	20:50	
	19:21	21:50	22:24
	21:21	23:50	
19:16	22:21	00:50	

### Horário proposto sentido Norte-Sul

Braga	Porto	Lisboa	Faro
	05:40	08:09	
07:06	07:40	10:09	
	08:40	11:09	14:09
	09:40	12:09	
11:06	11:40	14:09	
	12:40	15:09	
	13:40	16:09	
	15:40	18:09	
	16:40	19:09	
	18:40	21:09	00:09
19:06	19:40	22:09	
	20:40	23:09	

Slot (horário de saída do 1º local)	Nº de comboios		
	Braga - Porto	Porto - Lisboa	Lisboa - Faro
05h30 - 06h00		1	
06h30 - 07h00		1	1
07h30 - 08h00		1	
09h00 - 09h30	1	1	
10h30 - 11h00		1	
11h30 - 12h00		1	
14h00 - 14h30	1	1	
15h30 - 16h00		1	
16h30 - 17h00		1	1
17h30 - 18h00		1	
18h00 - 18h30	1	1	
19h30 - 20h00		1	

Slot (horário de saída do 1º local)	Nº de comboios		
	Faro - Lisboa	Lisboa - Porto	Porto - Braga
05h30 - 06h00		1	1
07h30 - 08h00		1	
08h30 - 09h00		1	
08h30 - 09h00	1	1	
10h30 - 11h00		1	1
12h30 - 13h00		1	
13h30 - 14h00	1	1	
13h30 - 14h00		1	
14h30 - 15h00		1	1
17h30 - 18h00		1	
18h30 - 19h00		1	
21h30 - 22h00		1	

### III.2 DEZEMBRO de 2021

27. Em 16 de dezembro de 2021 a AMT informou a B-Rail<sup>20</sup> que, atendendo a que tinham sido apresentados os seguintes novos elementos: (1) formulário de notificação, (2) previsão da procura, (3) plano de negócios e (4) especificações de material circulante, e que todos esses elementos foram alterados e revistos nos seus elementos essenciais, se estava, de facto, perante uma **nova notificação**, que substituíra a anterior, entregue em 19 de abril de 2021.
28. Tendo presente esta nova notificação, a AMT deu início às respetivas diligências procedimentais, conforme o disposto no n.º 3 do artigo 40.º do Regulamento n.º 910/2019.
29. Assim, esta nova notificação foi publicitada pela AMT na sua página eletrónica em 16 de dezembro de 2021, tendo concomitantemente sido enviados ofícios às entidades referenciadas no n.º 2 do art.º 11.º do DL 217/2015, bem como ao Gabinete de Sua Ex.ª o Secretário de Estado das Infraestruturas<sup>21</sup>.
30. Em 28 de dezembro de 2021 a Fertagus informou<sup>22</sup> que o novo serviço pretendido não colidia com o objeto da concessão que operava, nem com as disposições do Contrato de Concessão e seus anexos (designadamente no que se refere à capacidade de utilização da infraestrutura ferroviária de que a Fertagus necessita), pelo que não se afigurava necessário promover a realização do teste de equilíbrio económico a que se refere o Regulamento AMT n.º 910/2019, de 29 de dezembro.

### III.3 JANEIRO de 2022

31. A B-Rail em 27 de janeiro de 2022 solicitou uma reunião à AMT<sup>23</sup> com o objetivo de transmitir as suas ideias e preocupações sobre o futuro do transporte ferroviário no contexto da liberalização, em particular na Península Ibérica, com o recente aparecimento, em Espanha, de novos operadores ferroviários. Esta reunião viria a ter lugar em 04 de fevereiro de 2022, nas instalações da AMT.
32. Na sequência do ofício da AMT transmitido à CP informando sobre a nova notificação da B-Rail, a empresa voltou a requerer a realização do TEE através de comunicação enviada em 7 de janeiro de 2022<sup>24</sup>, tal como já tinha realizado idêntico pedido em 07 de junho de

<sup>20</sup> Ofício AMT refª 12572-CA/2021 de 16.12.2021

<sup>21</sup> Ofícios AMT: (SET) 12571-CA/2021 de 16.12.2021; (IMT) 12573-CA/2021 de 16.12.2021; (Fertagus) 12581-CA/2021; (CP) 12582-CA/2021 de 16-12-2021; (IP) 00923-CA/2022 de 10.02.2022

<sup>22</sup> Comunicação Fertagus de 28.12.2021, c/ registo de entrada n.º AMT/2021/21166

<sup>23</sup> Comunicação B-Rail de 27.01.2022, com registo de entrada AMT/2022/1289

<sup>24</sup> Comunicação CP refª 756596 de 27.01.2022

2021, relativamente à anterior notificação da B-Rail de 19 de abril de 2021<sup>25</sup>, argumentando agora em defesa da sua posição que (sic):

- *A proposta apresentada não é viável do ponto de vista operacional, no entanto, caso fosse implementada, a mesma colocaria em causa o programa de exploração definido no âmbito do Contrato de Obrigações de Serviço Público (CSP) assinado entre o Estado Português e a CP.*
- *O serviço proposto, a ser autorizado, terá um forte impacto sobre a procura dos serviços objeto do CSP, em particular sobre os Intercidades e Regionais. Estima-se que a quebra da procura nestes serviços possa atingir [Confidencial] [redacted]. Acresce, considerando que a CP adotaria as medidas necessárias para manter a competitividade do Alfa Pendular, que poderia existir uma transferência de [redacted] [redacted] [redacted].*
- *Na sequência do ponto anterior, a proposta apresentada [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] Por outro lado, fica em causa o equilíbrio financeiro do operador interno, na medida em que o valor de lucro razoável [redacted] [redacted] o que diminuirá a capacidade da CP para fazer face às necessidades de investimento subjacentes ao próprio CSP.*
- *Pelo exposto, entende-se serem questionáveis as virtudes da proposta apresentada, tendo em conta o impacto negativo que a mesma tem no Contrato de Obrigações de Serviço Público presentemente em vigor, quer para o Estado, quer para a CP.*

**33.** Para fundamentar estas conclusões a CP, apresentou análises operacionais e económico financeiras cujas conclusões se reproduzem seguidamente (sic):

### **33.1 Análise Operacional**

- *Só por si e sem mais análises, o apresentado impacta inevitavelmente na circulação dos comboios objeto do Contrato de Obrigações de Serviço Público*

<sup>25</sup> Comunicação B-Rail de 19.04.2021 c/ registo de entrada AMT Refº 05180/2021



*da CP, quer nos serviços Regionais, Inter-Regionais e Intercidades, como nos serviços Urbanos de Lisboa e do Porto, com supressões e com grandes perturbações nas marchas, impactando assim de forma irreversível na oferta da CP, pondo em causa a atratividade do serviço ferroviário e impossibilitando o cumprimento do estabelecido no referido Contrato e, conseqüentemente, no seu equilíbrio económico e financeiro, colocando em causa, de forma absolutamente indiscutível, o interesse público subjacente ao mesmo.*

- *Nas condições atuais e de médio prazo da infraestrutura ferroviária nacional, cujo contexto é de profundo congestionamento e de frágil robustez, a implementação de uma operação, como a ora proposta, arrisca a provocar ruturas frequentes no sistema existente, com os devidos impactos inversos aos normalmente pretendidos. Ou seja, ao invés de aumentar a atratividade da ferrovia, as permanentes disrupções do serviço afastam a procura deste modo de transporte.*

### **33.2 Impacto na produção dos comboios da CP**

- *Este projeto, caso fosse concretizado, em resultado dos limites existentes na infraestrutura ferroviária, nomeadamente no que respeita à falta de capacidade disponível em troços que já apresentam uma elevada utilização, como por exemplo, a Linha de Cintura em Lisboa, entre Alverca e Castanheira do Ribatejo, ou o troço Aveiro/Porto-Campanhã, geraria, inevitavelmente, um grande impacto na oferta atualmente realizada pela CP, não necessariamente na oferta do “mercado livre”, Alfa Pendular, mas sim na execução do Contrato de Obrigações de Serviço Público, como seriam os casos dos comboios Urbanos de Lisboa e do Porto, Regionais, Inter-Regionais e Intercidades, pondo em causa, ou mesmo impossibilitando, o cumprimento do estabelecido no Contrato e, conseqüentemente, o equilíbrio económico e financeiro do mesmo.*

### **33.3 Impacto na procura**

[Confidencial]



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

**33.4 Impactos financeiros**

[Confidencial]  
[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

### III.4 FEVEREIRO de 2022

34. No dia 10 de fevereiro de 2022 o IMT, I.P. apresentou um pedido de TEE<sup>26</sup>, fora do prazo de 30 dias estipulado no n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento AMT n.º 910/2019, contado a partir da data de receção da informação sobre a notificação da B-Rail, que lhe foi transmitida, por e-mail, no dia 17 de dezembro de 2021.
35. Neste pedido o IMT informa que a B-Rail se encontrava licenciada, mas ainda não tinha dado entrada o pedido de Certificação de Segurança. Referiu ainda que como não dispunha de previsões próprias, trabalhou exclusivamente com as previsões do operador interno CP.

Relativamente ao pedido de teste o IMT apresentou um Memorando com a análise efetuada ao serviço proposto pela B-Rail tendo, nomeadamente, concluído o seguinte (*sic*):

[...]

- *A diminuição dos rendimentos operacionais que seria imposta à CP, E.P.E., afetaria a rendibilidade global da operação no cumprimento das obrigações de serviço público, sem contudo permitir o reajustamento da escala dessa operação, nomeadamente considerando o estrito cumprimento do programa de exploração contratado - já que, sob qualquer perspetiva, esse reajustamento, na forma de uma qualquer redução, corresponderia a desvirtuar o conjunto dessas obrigações, e a sua natureza essencial, tal como foi entendida aquando da celebração do Contrato de Obrigações de Serviço Público, o qual obteve parecer favorável da AMT -, tornando assim essa operação, necessariamente, mais deficitária.*
- *O IMT, I.P., identifica assim a absoluta necessidade de a AMT realizar o "teste de equilíbrio económico", em face dos relevantíssimos impactos do novo serviço pretendido pelo operador B-RAIL, por forma a deixar claro que o Estado, enquanto Autoridade de Transportes, entende que a compensação por obrigações de serviço público seria aumentada por mero efeito da entrada de um operador privado que, em medida muito significativa, e até disruptiva, iria disputar a procura com o operador de serviço público, precisamente em serviços e horários com maior procura e maior rendibilidade, mas não nos restantes, fazendo assim deteriorar a taxa de cobertura, por receitas, dos gastos operacionais da oferta permanente e integrada do serviço público e do seu "programa de exploração", o*

---

<sup>26</sup> Ofício IMT refª S/22/1227 de 10.02.2022, com registo de entrada AMT/2022/2457 de 18/02/2022

*que constituiria, em última análise, no pagamento pelo Estado do "ganho de mercado" alcançado pelo novo operador.*

**36.** Na sequência do requerimento de realização do TEE apresentado pela CP, e tendo em conta as questões de ordem operacional suscitadas nesse requerimento, a AMT oficiou a IP, S.A.<sup>27</sup>, solicitando, quer o comentário sobre as questões operacionais levantadas pela CP, quer informações adicionais sobre os seguintes aspetos (*sic*):

**36.1** *A caracterização da capacidade utilizável da infraestrutura e a efetivamente utilizada em 2019, 2020 e 2021, no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro para os comboios de longo curso (Alfa e Intercidades), em termos de número de canais horários para comboios de longo curso, por períodos de controlo de uma hora;*

**36.2** *Estimativa da capacidade utilizável no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, em número de canais horários para comboios de longo curso com velocidade máxima tipo T  $\geq 200$ , no período pós 2025 até 2045, considerando intervalos de 5 anos, tendo em consideração a conclusão do Plano Ferrovias 2020 e o desenvolvimento do PNI 2030;*

**36.3** *Informação sobre eventuais restrições de capacidade ou de constrangimentos operacionais que sejam previsíveis ocorrer no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro no período pós-2025 (v.g. indisponibilidade de canais horários, saturação da rede com incidência nos troços abrangidos pelo serviço ferroviário ora notificado, atrasos na circulação e intervenções na linha);*

**36.4** *Considerando o material circulante e os horários propostos pela B-Rail (Anexo I), solicitamos confirmação sobre a sua viabilidade tal como apresentados, ou possíveis ajustamentos a introduzir no sentido de os tornar total ou parcialmente exequíveis no futuro horário de serviço do ano de 2025 e seguintes, tendo em conta os seguintes fatores:*

- *As obrigações decorrentes da execução dos contratos de serviço público de transporte de passageiros das empresas CP e Fertagus, em termos dos respetivos programas de exploração - que se apresentam nos Anexos II e III;*
- *Os planos de desenvolvimento da infraestrutura, no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro dentro do "período mínimo de 27 anos" previsto para a*

---

<sup>27</sup> Ofício AMT nº 1546-CA/2022 de 21.02.2022

*exploração do novo serviço, nomeadamente a conclusão do Plano Ferrovias 2020 em 2024 e o desenvolvimento dos Projetos incluídos no PNI 2030;*

- As eventuais restrições temporárias de capacidade da infraestrutura motivadas pela concretização do PNI 2030;*
- Informação sobre se a IP considera iniciar os procedimentos que culminam na declaração de linhas ou troços de linha congestionados;*
- A eventual necessidade de aplicar critérios de prioridade estabelecidos no Diretório de Rede para as zonas congestionadas e a consequente repartição, não discriminatória, da capacidade disponível, tendo em conta serviços realizados ao abrigo de obrigações de serviço público, e serviços realizados sem obrigações de serviço público (Alfas, mercadorias, marchas em vazio, entre outros).*

**36.5** *Informações acerca dos potenciais impactos do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto pela B-Rail no desempenho e na resiliência da infraestrutura.*

**36.6** *A avaliação dos impactos sobre a utilização da capacidade da Rede Ferroviária Nacional.*

**36.7** *Informações pertinentes sobre os acordos-quadro celebrados ou em discussão, nomeadamente com a CP (Operador Interno) e/ou outros operadores de passageiros ou mercadorias.*

**36.8** Nesse mesmo ofício foi indicada a disponibilidade da AMT para realizar reuniões técnicas para o esclarecimento de eventuais questões que os assuntos abordados no ofício pudessem suscitar. Uma reunião técnica viria a realizar-se no dia 06 de maio de 2022.

### **III.5 MARÇO DE 2022**

**37.** Em 02 de março de 2022 a AMT solicitou informações adicionais à CP<sup>28</sup> sobre os fundamentos e a metodologia do modelo previsional da procura, bem como informação atualizada nomeadamente sobre receitas de exploração, preço das tarifas, estimativa de

---

<sup>28</sup> Ofício AMT ref<sup>a</sup> 01721-CA/2022 de 02.03.2022

custos totais do modelo financeiro, Custo Médio Ponderado do Capital (WACC) e TIR, elasticidades cruzadas, entre outros pontos.

- 38.** Em 10 de março de 2022 a B-Rail informou a AMT<sup>29</sup> que já tinha notificado a IP, S.A. da programação de um novo serviço ferroviário de transporte de passageiros, na sequência de email da AMT de 10 de fevereiro de 2022, dando conta da necessidade da B-Rail notificar a programação do novo serviço diretamente ao gestor da infraestrutura.
- 39.** Em 11 de março de 2022 a AMT oficiou B-Rail<sup>30</sup> no sentido de prestar informações adicionais sobre os cenários de previsão de tráfego de passageiros, tendo em conta as melhorias da infraestrutura consideradas nas fases de exploração I (conclusão em 2035) e na fase II (conclusão em 2045).
- 40.** Em 16 de março de 2022 a CP remeteu à AMT<sup>31</sup> as informações adicionais solicitadas referidas no parágrafo 37, tendo atualizado a revisão das suas previsões, com base nos valores reais de 2021.
- 41.** Em 22 de março de 2022 a B-Rail<sup>32</sup> solicitou à AMT o seguinte:
  - 41.1** Informação oficial sobre a data de entrada ao serviço dos novos troços de linha de alta velocidade;
  - 41.2** A disponibilização do CSP existente entre o Estado Português e a CP;
  - 41.3** A prorrogação do prazo por mais 15 dias uteis do prazo para dar resposta ao ofício da AMT referido no parágrafo 39.
- 42.** Em 22 de março de 2022 a IP, S.A.<sup>33</sup> enviou uma comunicação integrando um Memorando, que se apresenta na sua íntegra no Anexo I, com as respostas às questões de carácter operacional colocadas pela AMT no ofício referido no parágrafo 36.

Desse Memorando retiram-se as seguintes principais conclusões:

  - 42.1** Com a infraestrutura ferroviária atual, os tempos de trajeto apresentados pela B-Rail são demasiado ambiciosos, revelando-se impraticáveis no cenário de intervenções de modernização previsto até 2025.

---

<sup>29</sup> Email da B-Rail com registo de entrada AMT n.º ENT\_AMT/2022/3589 de 10 de março

<sup>30</sup> Ofício AMT refª 2076 de 11 de março de 2022

<sup>31</sup> Comunicação CP refª 760621 de 16.03.2022

<sup>32</sup> Comunicação B-Rail s/refª de 22.03.2022

<sup>33</sup> Comunicação IP, S.A. refª 3327912-007 de 22.03.2022.

- 42.2** O Horário atual do serviço de passageiros corresponde, na sua quase totalidade, ao que está contratualizado em termos de serviço público com a CP e a Fertagus.
- A proposta que a B-Rail apresentou, enfrenta enormes dificuldades de enquadramento e compatibilização, atendendo ao elevado impacto com serviços atribuídos no âmbito dos contratos de serviço público.
- 42.3** A capacidade no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, para o tráfego de Longo Curso será mantida até à construção da nova linha de alta velocidade (LAV).
- 42.4** A proposta da B-Rail não tem viabilidade nos termos em que é apresentada, mas no âmbito do processo de repartição de capacidade descrito no Diretório da Rede, poderá evoluir para outro tipo de oferta ferroviária ajustada às condições da infraestrutura e à restante malha horária, nomeadamente por aumento dos tempos de percurso e redução do número de canais solicitados, a coordenar entre as partes.
- 42.5** Com a conclusão do troço Porto – Soure da LAV com ligação à Linha do Norte, prevista para 2028, será possível a utilização deste troço pelo tráfego da Linha do Norte potenciando uma redução do tempo de trajeto neste serviço. Tendo por base a estrutura atual do horário, será possível a manutenção dos atuais canais de Longo Curso, estando a ser estudado um cenário para mais 1 comboio/hora de longo curso no eixo Lisboa – Porto.
- 42.6** Caso os projetos de construção da LAV e do programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitana sejam aprovados, com a sua conclusão será possível aumentar a capacidade de satisfação da exploração do novo serviço apresentado pela B-Rail, que poderá utilizar a nova linha Porto – Lisboa e/ou a linha do Norte.
- 43.** Em 25 de março de 2022 a AMT solicitou à CP<sup>34</sup>, a indicação especificada e de forma fundamentada sobre as matérias legalmente protegidas constantes do “Contrato de Serviço Público CP-Estado e respetivos anexos abrangendo, designadamente, segredos comerciais, industriais ou sobre a vida interna da empresa.

---

<sup>34</sup> Ofício AMT ref<sup>a</sup> 02484-CA/2022 de 25.03.2022

44. No mesmo dia de 25 de março de 2022 a AMT<sup>35</sup> respondeu aos pedidos da B-Rail referidos no parágrafo 41. deferindo o pedido de prorrogação do prazo de resposta por 10 dias úteis e informando sobre a fonte oficial onde poderia ser obtida a informação sobre a programação dos investimentos no ecossistema ferroviário. Mais informou que o envio do contrato de serviço público entre a CP e o Estado seria objeto de uma comunicação separada.

### III.6 ABRIL de 2022

45. Em 8 de abril de 2022 a B-Rail respondeu ao pedido de informações adicionais<sup>36</sup> endereçado pelo ofício da AMT referido no parágrafo 39, transmitindo uma atualização da notificação da programação de um novo serviço de transporte de passageiros com data de 8 de abril de 2022, que substitui a anterior apresentada em 29 de novembro de 2021. Esta atualização decorre de uma atualização do estudo de procura, tendo em conta a solicitação da AMT para a apresentação de um cenário de tráfego de passageiros e receitas que respeite o plano de realização de obras de melhoria da infraestrutura (Fase I e Fase II referenciadas pela B-Rail), estando as alterações realizadas reproduzidas na tabela seguinte:

---

<sup>35</sup> Ofício AMT refª 02485-CA/2022 de 25.03.2022

<sup>36</sup> Comunicação B-Rail de 08.04.2022 c/ registo de entrada AMT n.º 5124 de 08.04.2022



Tópico	Alteração Realizada
Capítulo 1 – Introdução	Introduzida a motivação para a nova atualização da notificação e atualizada a lista de anexos novamente submetidos e anexos que permanecem sem alterações face à notificação de 29 de novembro de 2021.
Capítulo 3 – Benefícios da presente proposta	Atualizado o valor do contributo para a descarbonização da economia e o valor do impacto na despesa pública, decorrente da atualização do estudo da procura.  Foi adicionado o racional para a atualização do estudo da procura, bem como os novos pressupostos em que assenta.
Subcapítulo 5.3 – Impacto na procura	Introduzida a explicação solicitada pela AMT sobre a introdução do efeito teletrabalho e a explicação referente ao market cap adicionados na submissão de 29 de novembro de 2021.  Adicionalmente, foi introduzida a justificação das discrepâncias mencionadas pela AMT relativamente aos valores da procura rodoviária e transferida entre a notificação de abril e a notificação de novembro.
Capítulo 6 – Estudo da procura	Atualização dos resultados do estudo da procura.
Subcapítulo 7.2 – Promoção e defesa do interesse público da MobES	Atualização do valor do Índice de Rendibilidade Global e do Índice de Rendibilidade Anual. Adicionado o cálculo do saldo líquido da entrada do novo operador. Atualizados os valores do contributo para o Estado da nova operação.
Subcapítulo 7.5 – Contributo para a descarbonização da economia	Atualizado o cálculo da redução de emissões de CO <sub>2</sub> devido à entrada da B-Rail no mercado, em consequência da atualização do estudo da procura.

46. Em 04 de abril de 2022 a CP<sup>37</sup> enviou a resposta ao pedido de identificação das matérias confidenciais referidas no parágrafo 44.
47. Em 20 de abril 2022 a AMT enviou à B-Rail<sup>38</sup> cópia do CSP celebrado entre a CP e o Estado, expurgado dos elementos de natureza confidencial ou considerados pela empresa como segredo de negócio, bem como de dados pessoais, de acordo com a legislação aplicável a cada uma destas matérias.
48. Em 20 de abril de 2022, a AMT oficiou a CP<sup>39</sup> no sentido de prestar informações complementares sobre as previsões realizadas que não tiveram em linha de conta os valores constantes do CSP, cuja respetiva fundamentação e modelo económico-financeiro foi validado pelo Tribunal de Contas, bem como pela AMT. Nesse sentido, a

<sup>37</sup> Comunicação CP ref<sup>o</sup> 762103 de 04.04.2022

<sup>38</sup> Ofício AMT ref<sup>o</sup> 2897-CA/2022 de 20.04.2022

<sup>39</sup> Ofício AMT ref<sup>o</sup> 2898-CA/2022 de 20.04.2022



AMT questionou a CP sobre qual a referência que deveria ser tomada para verificar se o equilíbrio económico do CSP se encontra de facto comprometido.

Em concreto, esta questão implicaria saber se teria - face aos acontecimentos referidos pela CP, como a *pandemia e a invasão da Ucrânia pela Rússia* – ocorrido alguma circunstância que determinasse a modificação objetiva do CSP, e, em caso afirmativo, quais os mecanismos que a CP pretendia acionar para uma eventual reposição do respetivo equilíbrio económico-financeiro.

Foram ainda solicitadas informações sobre questões que a AMT colocou anteriormente e para as quais não havia sido dada resposta pela CP, designadamente sobre a necessidade da entidade requerente do TEE fazer prova de que o equilíbrio do CSP podia ser comprometido pelo novo serviço ferroviário de passageiros, e sobre a avaliação do impacto do novo serviço na procura.

49. Em 29 de abril de 2022 e na sequência da disponibilidade manifestada pela AMT no ofício referido no parágrafo 36, a IP, S.A. solicitou à AMT a realização de uma reunião técnica na 1ª semana de maio<sup>40</sup> para esclarecimento das questões colocadas nesse mesmo ofício.

### III.7 MAIO de 2022

50. Em 05 de maio de a CP<sup>41</sup> enviou a resposta ao ofício da AMT referido no parágrafo 47, transmitindo informações e esclarecimentos complementares sobre as previsões e pressupostos assumidos no requerimento do TEE, sendo que a CP considera, nomeadamente que o uso das cenários-base adotados não determina a modificação objetiva do CSP, visto que não altera os parâmetros de avaliação, nem os níveis de serviço contratados. Reitera ainda o já anteriormente exposto de que a estabilidade da procura estimada a partir de 2027 se deve à incerteza de que se reveste a análise no que concerne à transferência modal, efeitos pós-pandemia, com forte impacto na mobilidade, como são o teletrabalho e a redução das viagens por motivo de trabalho, ou questões relacionadas com os acontecimentos mais recentes, decorrentes da invasão da Ucrânia e do impacto económico da mesma.
51. Em 06 de maio de 2022 realizou-se nas instalações da AMT a referida reunião técnica, onde a AMT referiu que para realizar o TEE necessitava de informações mais concretas do que as já anteriormente fornecidas pela IP, S.A., designadamente sobre os canais

---

<sup>40</sup> Comunicação IP, S.A refª 3342242-007 de 29.04.2022

<sup>41</sup> Comunicação CP refª 764591 de 05.05.2022

horários passíveis de serem utilizados pela B-Rail, tendo em conta os serviços de passageiros que utilizam o itinerário Braga-Porto-Lisboa-Faro ao abrigo de CSP, com análise adicional sobre o eventual impacto noutros serviços comerciais também consumidores da capacidade disponível neste itinerário.

Nessa reunião foi, resumidamente, acordado que a IP, S.A, até ao dia 19 de maio de 2022, deveria efetuar uma análise de capacidade no itinerário pretendido, incidindo particularmente na linha do Norte, que condiciona todos os serviços pretendidos pela B-Rail, com apresentação de resultados detalhados de acordo com o seguinte:

#### 51.1 Consideração de dois períodos distintos:

- **Entre 2025 e 2028** – correspondente ao período entre o início dos serviços B-Rail e a data prevista de entrada em serviço do troço da linha de alta velocidade (LAV) Porto-Soure;
- **Pós 2028** – abertura progressiva à exploração dos troços da LAV: Porto-Soure; Porto-Carregado, Porto-Lisboa

#### 51.2 Para cada um dos períodos acima referidos e não se considerando a atribuição de prioridades, estudar a utilização da capacidade e os impactos, de:

- Integração de todo o pedido de comboios da B-Rail na atual estrutura horária (cenário hipotético, não considerando a prioridade das OSP);
- Canais horários de longo curso suscetíveis de serem utilizados pela B-Rail, com redução da velocidade máxima dos comboios pendulares para o mesmo valor dos comboios Intercidades da CP (200km/h);
- Canais horários de longo curso suscetíveis de serem utilizados pela B-Rail, com manutenção da velocidade máxima dos comboios pendulares (220 km/h);
- Utilização das instalações de serviço (estações de origem/destino, estacionamento, oficinas de manutenção, etc.).

#### 51.3 Na sequência da reunião de 06 de maio de 2022, a IP, S.A. enviou no dia 19 de maio 2022<sup>42</sup> o estudo intitulado **“Informação a prestar à AMT no âmbito do Pedido de Teste de Equilíbrio Económico – B-Rail - 19 de maio 2022”**, que se apresenta no

---

<sup>42</sup> Comunicação IP de 19.05.2022 com registo de entrada AMT ref<sup>a</sup> 8912 de 17.06.2022, reproduzida na íntegra no Anexo I deste documento.

Anexo II, para dar resposta às questões suscitadas pela AMT no ofício referido no parágrafo 36 e, posteriormente, na citada reunião.

Este estudo, no capítulo 2.º e 3.º descreve e enquadra a proposta da B-Rail, analisando as dimensões relativas à caracterização da infraestrutura no horizonte 2025-2028 e no horizonte pós 2028, assim como a caracterização do material circulante e os tempos de trajeto.

Nos capítulos 4.º e 5.º foi avaliada a proposta da B-Rail no contexto dos cenários referidos no sub-parágrafo 51.2 e nas temporalidades referidas no sub-parágrafo 51.1

No capítulo 6.º foram identificados outros constrangimentos associados à proposta da B-Rail.

52. O estudo elaborado pela IP. S.A. revela resumidamente o seguinte:

#### 52.1 Caracterização da Rede Ferroviária – Horizonte 2025-2028.

*O eixo ferroviário Braga a Faro, onde a B-Rail pretende desenvolver a sua atividade, caracteriza-se por utilizar troços de linha com uma elevada ocupação, como são as zonas suburbanas do Porto e Lisboa.*

*Por outro lado, a linha do Norte com a existência de serviços mais rápidos, como o Alfa Pendular, e serviços mais lentos, como os Urbanos e Mercadorias com um grande diferencial de velocidade, implica que muitos dos troços da linha do Norte se encontrem no limite da capacidade.*

#### 52.2 Caracterização da Rede Ferroviária – Horizonte Após-2028.

**A construção de uma nova linha de alta velocidade (LAV) garantirá um aumento de capacidade no eixo Lisboa-Porto.** Esta linha irá permitir uma segregação do tráfego de longo curso dos restantes tráfegos no eixo mais saturado da rede.

Assim, com a conclusão do troço Porto – Soure da LAV e respetiva ligação à Linha do Norte, prevista para 2028, será possível a utilização deste troço pelo tráfego de longo curso da Linha do Norte, potenciando também uma redução do tempo de trajeto neste serviço para o Horário 2029.

Ainda no eixo Lisboa-Porto estão previstos investimentos nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto com vista ao aumento de capacidade na rede.

### 52.3 Caracterização do Material Circulante

As composições TREN AVRIL apresentam uma notória diferença de desempenho relativamente às composições CPA 4000 utilizadas no serviço ALFA da CP, considerando que necessitam de um acréscimo de cerca 36 minutos para a realização de serviços no eixo Braga-Faro.

Não comportam sistema de pendulação ativa, pelo que apenas podem praticar velocidades do tipo convencional, com penalização nos tempos de trajeto nos troços de maior sinuosidade, por comparação com o desempenho das composições CPA 4000.

### 52.4 Tempos de trajeto – Horizonte 2025-2028

Comparando os tempos verificam-se que os propostos pela B-Rail e os obtidos pela IP, S.A são bastante díspares resultando em acréscimos entre um mínimo de 16 minutos entre Porto-Campanhã a Lisboa-Oriente e um máximo de 24 minutos entre Lisboa-Oriente a Braga.

### 52.5 Tempos de Trajeto – Horizonte Após 2028

Para o percurso entre Lisboa Oriente e Porto Campanhã com as paragens solicitadas pela B-Rail, o valor estimado de tempo de trajeto será de 2h29, considerando margens suplementares de sete minutos, pelo que serão possíveis de garantir os tempos de trajeto apresentados pela B-Rail.

Para os troços Braga – Porto e Lisboa – Faro serão acrescidos os seguintes tempos à proposta da B Rail: de respetivamente cerca seis e cinco minutos.

### 52.6 Horizonte 2025 – 2028: avaliação da proposta B-Rail

- **AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 1**

O Cenário 1 corresponde a forçar a entrada/aceitação de todos os canais da B-Rail, por via da introdução de um novo canal para serviço de Longo Curso, na atual estrutura horária, analisando o impacto da existência de três comboios de longo curso por hora, ao invés de dois.

#### **PRINCIPAIS IMPACTOS**

Inviabilização de diversos serviços urbanos incluídos no CSP da CP, aumento do tempo de trajeto de comboios regionais e inviabilização do serviço Alfa Pendular, cuja

compatibilização necessita de um processo de estudo bastante aprofundado, equivalente ao estudo do horário anual, sem perspectivas de sucesso face à disponibilidade da infraestrutura prevista em 2025.

- **AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 2**

O Cenário 2 consistiu na identificação dos canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização na atual estrutura horária, com aumento dos tempos de trajeto dos comboios de tipologia Alfa em cerca de 12 minutos, para ficarem idênticos aos do Avril, permitindo assim uma maximização da capacidade global disponível na Linha do Norte

### **CANAIS SUSCETÍVEIS DE SEREM UTILIZADOS PELA B-RAIL**

Tendo por base apenas a análise de canais horários com a tipologia Intercidades, e as referências horárias indicadas pela B-Rail, foram identificados 7 canais horários passíveis de atribuir no sentido S/N e 7 no sentido N/S.

### **PRINCIPAIS IMPACTOS**

Os principais impactos resultantes da implementação dos 7 canais horários da B-Rail são:

- ✓ Aumento dos tempos de trajeto para a globalidade dos serviços de Longo Curso;
- ✓ Ajustamento em múltiplos canais horários de serviços de passageiros (regional e urbanos) e mercadorias, com aumento do tempo de trajeto, em zonas com elevado volume de tráfego e níveis de otimização máximos;
- ✓ Possível inviabilização de serviços de passageiros, pela incapacidade de acomodação de novas ultrapassagens ou dificuldades de compatibilização entre tráfegos;
- ✓ Menor capacidade para viabilização de serviços de mercadorias.

- **AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 3**

O cenário 3 consistiu na identificação dos canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização na atual estrutura horária, com manutenção dos tempos de trajeto dos comboios de tipologia Alfa.

### **CANAIS SUSCETÍVEIS DE SEREM UTILIZADOS PELA B-RAIL**

Tendo por base apenas a análise de canais horários com a tipologia Intercidades, e as referências horárias indicadas pela B-Rail, foram identificados 4 canais horários passíveis de atribuir no sentido S/N e 7 no sentido N/S.

### **PRINCIPAIS IMPACTOS**

Necessidade de ajustamento em canais horários de serviços de passageiros regional devido à necessidade de acomodação de novas ultrapassagens, em zonas com elevado volume de tráfego e níveis de otimização máximos.

## **52.7 HORIZONTE APÓS 2028: AVALIAÇÃO DA PROPOSTA**

- **CANAIS SUSCETÍVEIS DE SEREM UTILIZADOS PELA B-RAIL**

Tendo por base apenas a oferta atual e o número de canais indicados pela B-Rail, será possível viabilizar a oferta pretendida entre Lisboa e Porto, com os ajustes necessários aos tempos de trajeto já anteriormente identificados.

- **PRINCIPAIS IMPACTOS**

A partir do Horário 2029, será criada uma nova estrutura horária com vista à implementação deste novo serviço numa infraestrutura melhorada face à existente.

Na presente data, não é expectável a existência de impactos relevantes relativamente ao nível da oferta atual.

## **52.8 Outros Constrangimentos**

- **SERVIÇOS DE MERCADORIAS**

A análise efetuada à disponibilidade de novos canais de Longo Curso, indica que iremos assistir a uma densificação da estrutura horária, que irá reduzir a capacidade de programação de serviços regulares e especiais de mercadorias.

- **ESTACIONAMENTO E POSICIONAMENTO DE COMBOIOS DA B-RAIL**

Os tipos de serviço acessórios que serão essenciais realizar nas estações origem/término, antes da partida ou depois da chegada de cada comboio não constam da proposta da B-Rail, mas têm uma grande influência na gestão da

atividade das estações, sendo também consumidoras de capacidade, logo podendo condicionar todas as análises realizadas pela IP, S.A.

### **III.7 JUNHO de 2022**

- 53.** Em 03 de junho de 2022 a B-Rail enviou uma comunicação à AMT referindo que tinha recebido a cópia do CSP entre o Estado e a CP e da leitura da mesma entende que *(sic)* “*não existe qualquer situação impeditiva à programação apresentada pela B-Rail para o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros.*”

Considera que resulta das cláusulas 2.<sup>a</sup> e 8.<sup>a</sup> do CSP, que os serviços Alfa Pendular não integram o leque de serviços exclusivos da CP e que são prestados em condições de mercado, sendo expressamente qualificados como “serviços comerciais”.

Conclui ainda que *(sic)* [...] *relativamente os serviços atribuídos em exclusividade à CP nos termos do Contrato CP, a programação pretendida pela B-Rail não afeta o equilíbrio económico dos mesmos nem, por conseguinte, do Contrato CP.*

## **IV. O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL**

- 54.** O interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável constitui-se, do ponto de vista regulatório, como um fator indutor da estabilidade e, desse modo, elemento catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, sobretudo num contexto do Mercado Interno no Espaço Económico Europeu, mas também enquanto garante de 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.
- 55.** No contexto do Ecosistema Ferroviário Nacional, o investimento em novos serviços e no incremento da atividade do transporte de passageiros que a proposta da B-Rail representa, pode, a par com a modernização e desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, constituir um fator contributivo para a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, porquanto:

**55.1** Dá resposta às exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, que a contemporaneidade coloca à transição dos sistemas de transporte para uma



economia hipocarbónica, potenciando a dimensão da sustentabilidade, em alinhamento com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.

- 55.2** A este propósito destaca-se, que o objetivo da plena utilização de energia limpa, para o qual a total eletrificação da RFN e o uso de material circulante elétrico, são fatores determinantes, assim como o aumento da resiliência das infraestruturas, equipamentos e sistemas aos efeitos das alterações climáticas, convergem com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia em 09 de dezembro de 2020<sup>43</sup>.
- 55.3** Destaca-se ainda nesta estratégia o objetivo de duplicar o tráfego ferroviário de mercadorias até 2050. Ao nível do tráfego de passageiros os objetivos da CE são a duplicação do tráfego ferroviário de alta velocidade até 2030 e a triplicação até 2050.
- 55.4** Potencia a concorrência intra e extra modal, com benefício para os utilizadores, quer na disponibilidade de maior oferta de serviços de transporte quer no incremento da qualidade de serviço e na adequação do preço das tarifas.
- 55.5** Contribui para a coesão territorial e social, ao facilitar, em geral, a mobilidade das pessoas, e em particular a das regiões mais interiores, quando adequadamente integrado numa lógica de complementaridade e intermodalidade com o transporte público rodoviário.
- 55.6** Permite ao gestor de infraestrutura uma maior recuperação de custos de utilização da infraestrutura e ao contribuinte um menor dispêndio em compensações financeiras, contribuindo para efetuar as intervenções que potenciem uma utilização mais intensiva da rede ferroviária, tanto para o serviço de transporte de passageiros como para o serviço de transporte de mercadorias, com elevados padrões de segurança.

---

<sup>43</sup> Comunicação da Comissão (COM (2020) 79 final, de 09.12.2020, e respetivo Anexo) ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, intitulada “Estratégica de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro”.



## V. APRECIÇÃO CRÍTICA DA NOTIFICAÇÃO E DO PEDIDO DE REALIZAÇÃO DE TESTE DE EQUILÍBRIO ECONÓMICO

- 56.** Com o requerimento apresentado pela CP, na sequência da notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros apresentada pela B-Rail em 29.11.2021, para a realização do TEE no sentido de avaliar se o equilíbrio económico do CSP que estabeleceu com o Estado fica comprometido com esse serviço, a AMT é convocada, ao abrigo do n.º 1 e n.º 2 do artigo 11.º do DL 217/2015 a tomar uma decisão sobre a eventual limitação do direito de acesso à exploração de serviços de transporte ferroviários de passageiros, apresentado pela B-Rail.
- 57.** A tomada de decisão sobre a limitação do direito de acesso deve ser fundamentada com base nas disposições legais relevantes estabelecidas no DL 217/2015 e no Regulamento AMT n.º 910/2019.
- 58.** Especificando:
- 58.1** A Diretiva 2012/34/UE, alterada pela *“Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016 no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária”*, abriu o mercado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros com vista a concluir o espaço ferroviário europeu único;
- 58.2** Os Estados-Membros podem prever na sua legislação a possibilidade de recusar o acesso à infraestrutura caso o equilíbrio económico de contratos de serviço público em execução fique comprometido pelos novos serviços de transporte ferroviário de passageiros liberalizados, tendo também em conta as suas especificidades, como características de qualidade, horários, destinos servidos e potenciais clientes visados;
- 58.3** Devem ser equilibrados interesses legítimos dos operadores que prestam um serviço público e das autoridades competentes, por um lado, com os objetivos preponderantes da conclusão do espaço ferroviário europeu único e da concretização de benefícios sociais mais amplos, por outro lado.
- 58.4** O TEE deve alcançar uma harmonia entre estes interesses concorrentes;
- 58.5** Tal como refere o “Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste do equilíbrio económico previsto no artigo 11.º da Diretiva

2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho” além de uma análise sobre impacto do novo serviço proposto no CSP, a decisão da entidade reguladora deve incluir uma avaliação dos benefícios resultantes do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros a curto e médio prazo, **e deve ter em conta as informações técnicas fornecidas pelo gestor da infraestrutura sobre requisitos importantes aplicáveis à infraestrutura e sobre os impactos esperados no desempenho da rede e na utilização ótima da capacidade por todos os candidatos;**

**58.6** Além dos diversos elementos de âmbito económico e financeiro, o regulador deve ter em conta **informação do gestor de infraestrutura, designadamente sobre as linhas ou troços relevantes, de forma a assegurar que o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros possa ser explorado na infraestrutura em causa, informações acerca dos potenciais impactos do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto sobre o desempenho e a resiliência, avaliação dos impactos sobre a utilização da capacidade, planos de desenvolvimento da infraestrutura no que respeita a trajetos abrangidos pelo novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto.**

[negrito e sublinhado AMT]

- 59.** Ou seja, a **avaliação da capacidade da rede** é prévia à realização da análise económicas e financeiras, de forma a verificar a exequibilidade de determinado modelo de exploração proposto, que é fundamentado pelo proponente e com base no qual, a entidade requerente do TEE elabora o seu pedido.
- 60.** A CP no requerimento de realização do TEE, colocou questões de ordem operacional, económica e financeira que considera impactarem de forma substancialmente comprometedora nos serviços contratados no âmbito do CSP estabelecido com o Estado.
- 61.** Do anteriormente exposto nos Capítulos II e III a AMT solicitou informações adicionais e complementares ao notificante, ao requerente do TEE e ao gestor da infraestrutura, no sentido de esclarecer as questões do foro operacional, económico e financeiro determinantes para a realização do TEE e a fundamentação da decisão.
- 62.** No contexto da decisão a tomar sobre o direito de acesso da B-Rail, o **impacto operacional assume particular relevância**, pois sabendo-se que a capacidade utilizável da infraestrutura ferroviária é um bem finito e que existem dois CSP em execução - Fertagus e CP, é fundamental, em primeiro lugar, (i) determinar se o novo serviço

proposto tem condições físicas para ser operado nas condições propostas, em termos da existência de canais horários disponíveis, tempos de trajeto, velocidades máximas e operações acessórias como o estacionamento e reposicionamento nos locais de origem/destino, bem como (ii) a relevância do impacto na execução dos serviços de transporte de passageiros ao abrigo dos contratos de serviço público, bem como em outros serviços comerciais de passageiros e mercadorias.

63. A avaliação das **condições operacionais** encontra fundamento legal no disposto do n.º 3 do artigo 11.º do DL 217/2015, no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, conjugado com o disposto na alínea d) do artigo 7.º; n.º 3 e 4 do Capítulo I e n.º 4 da alínea ii) Racionalidade das Pessoas do Capítulo IV, todos do Anexo II do Regulamento AMT n.º 910/2019
64. Tendo presente as **questões operacionais** suscitadas pela CP referenciadas no parágrafo 33, a AMT procurou analisar exaustivamente junto da IP, S.A., entidade que tem a responsabilidade pelo comando e controlo da circulação ferroviária e pela repartição da capacidade de acordo, respetivamente, com os seus Estatutos<sup>44</sup> e o disposto n.º 1 do artigo 38.º do DL 217/2015, os impactos do novo serviço tendo como referencial o disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo do Regulamento AMT 910/2019.
65. Os atuais CSP da Fertagus e da CP, vigoram respetivamente até setembro de 2024 e novembro de 2029. A malha horária atual da rede ferroviária foi construída tendo em consideração os serviços contratualizados nestes CSP e as características da infraestrutura atualmente existente, sendo que se perspetiva que estas características sejam progressivamente modificadas com a conclusão dos investimentos previstos no **Plano Ferrovia 2020 e no Programa Nacional de Investimentos 2030**. Estas intervenções levarão, nomeadamente, a aumentos progressivos da capacidade utilizável é à consequente construção de um novo horário, com a entrada ao serviço da Linha de Alta Velocidade (LAV) entre Porto e Soure, prevista para 2028, assim como com as melhorias igualmente previstas em troços das linhas das Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa.
66. De acordo com as informações recolhidas é previsível, que no horizonte até 2028, o eixo ferroviário de Braga a Faro, onde a B-Rail pretende desenvolver as suas operações, continue com troços de linha com uma elevada ocupação, nomeadamente a Linha do Norte, onde existe tráfego misto com grande diferencial de velocidade e troços no limite da capacidade, e as zonas suburbanas do Porto e de Lisboa.

---

<sup>44</sup> Estatutos da IP, S.A. aprovados pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio

67. A partir de 2028 a IP, S.A. prevê, quer a conclusão do troço da LAV - Porto-Soure e a sua ligação à Linha do Norte, o que irá possibilitar, nesse troço, a segregação de tráfego de longo curso da Linha do Norte para a LAV, quer intervenções de aumento de capacidade nas áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa, intervenções que no conjunto irão proporcionar reduções nos tempos de trajeto no horário de 2029.
68. Por outro lado, é também significativa a informação de que nas atuais características da infraestrutura, o material circulante proposto pela B-Rail - composições Tren Avril - que podem atingir uma velocidade máxima de 330 km/h só possam circular a uma velocidade máxima de 200 km/h, inferior à dos comboios Alfa Pendulares, que possuem um sistema de pendulação ativa, que permite que nalguns troços de linha no eixo Braga-Faro possam atingir a velocidade máxima de 220 km/h. Isto implica que necessitem de um acréscimo de 36 minutos para a realização dos serviços neste eixo, relativamente aos comboios pendulares da CP.
69. Tendo em conta todo este enquadramento circunstancial e que a IP, S.A. informou que a proposta da B-Rail não teria viabilidade nos termos em que havia sido apresentada, mas que, no âmbito do processo de repartição de capacidade descrito no Diretório da Rede, poderia evoluir para outro tipo de oferta ferroviária ajustada às condições da infraestrutura e à restante estrutura horária, a AMT requereu à IP, S.A. informação detalhada sobre a previsão dos canais horários disponíveis e tempos de percurso estimados para o serviço proposto pela B-Rail, tendo em conta a evolução da capacidade utilizável no Eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, associada ao faseamento construtivo da futura LAV e à conclusão de outras obras de renovação da infraestrutura, programadas ou em curso, com impacto no serviço em questão.
70. Na sequência dessa solicitação, a IP, S.A. apresentou à AMT um estudo que avalia o tipo de operação que a B-Rail poderia realizar, desde o seu início proposto para 01 de janeiro de 2025 e ao longo do tempo, considerando dois horizontes temporais distintos (2025 a 2028 e após 2028), correspondentes a alterações significativas nas características da rede ferroviária, em resultado da conclusão total ou parcial das obras da futura LAV e de outros investimentos programados, em três cenários distintos de operação seguidamente explicitados.
71. Assim, no estudo em questão e para avaliação da proposta de serviço apresentada pela B-Rail, tendo em perspetiva a aferição da viabilidade do novo serviço de Longo Curso e os respetivos impactos na oferta atual, designadamente naquela que decorre das obrigações do Contrato de Serviço Público, foram estabelecidos os três cenários seguintes:

**71.1 Cenário 1** – Integração de todo o pedido da B-Rail;

**71.2 Cenário 2** – Identificação de canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização, na atual estrutura horária pela B-Rail, com aumento do tempo de trajeto dos canais tipologia Pendular

**71.3 Cenário 3** – Identificação de canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização na atual estrutura horária pela B-Rail, com manutenção do tempo de trajeto dos canais tipologia Pendular.

**72.** Desse estudo resultaram as seguintes conclusões:

### **72.1 Horizonte 2025-2028**

- **Tempos de trajeto no serviço da B-Rail**

Os tempos de trajeto calculados pela B-Rail e os obtidos pela IP, S.A. são bastante díspares, com acréscimos significativos, entre 16 e 24 minutos, nos calculados pela IP, S.A relativamente aos da B-Rail, quer no sentido descendente como no ascendente (ex: Porto Campanhã -> Lisboa Oriente: +16 minutos e Lisboa Oriente -> Porto Campanhã: + 18 minutos).

**Apreciação crítica dos tempos de trajeto:** Alterações nos tempos de trajeto têm implicações diretas na procura dos serviços e conseqüente impacto económico que pode afetar a rentabilidade da operação.

A alteração (acrécimo) de tempos de percurso de qualquer serviço ferroviário (mercadorias ou passageiros) decorrente da entrada de serviços B- Rail deve também ser ponderado do ponto de vista dos impactos negativos nos respetivos utilizadores.

- **Viabilidade e impactos dos serviços indicados na notificação da B-Rail**

**Cenário 1** – Integração total da operação da B-Rail na atual estrutura horária

**Impacto:** Inviabilização de diversas tipologias de serviço, incluindo o contrato de serviço público e o serviço Alfa Pendular, cuja compatibilização necessita de um processo de estudo bastante aprofundado, equivalente ao estudo do horário anual, sem perspetivas de sucesso face à disponibilidade da infraestrutura prevista em 2025.

**Apreciação crítica:** Face às OSP contratadas entre o Estado e CP, que têm um horizonte possível de 10 anos, podendo ser acrescidos de mais 5 anos, este cenário implicaria a indisponibilidade de múltiplos canais horários de serviços urbanos afetos ao serviço público e o aumento dos tempos de trajeto de comboios Intercidades, Inter-regionais e Regionais, o que inviabiliza a operação da B-Rail nos termos propostos. Acresce o impacto impossível de acomodar de os comboios Alfa Pendular deixarem de circular entre as cidades de Lisboa e do Porto por não terem canal horário disponível no sentido Porto-Lisboa.

Ainda em relação aos serviços Alfa Pendular, sendo certo que os mesmos são serviços comerciais não sujeitos a exclusividade, haverá que considerar a desvantagem decorrente de uma possível entrada de novos serviços B-Rail, conforme apresentada neste cenário, que implicaria que o percurso entre Lisboa e Porto passasse a ser feito por esta empresa em mais tempo do que atualmente, com as desvantagens adicionais associadas à supressão do serviço Alfa, e ao aumento do tempo de trajeto dos serviços Intercidades e Regionais, não apresentando, assim, qualquer vantagem para os utilizadores.

**Cenário 2 – Canais horários da notificação da B-Rail suscetíveis de utilização, com aumento do tempo de trajeto dos comboios Alfa Pendular em 12 minutos, para maximizar capacidade da Linha do Norte**

**Canais horários utilizáveis:** 7 canais no sentido Norte/Sul e 7 canais no sentido Sul/Norte

**Impacto:** Aumento do tempo de trajeto da globalidade dos serviços de Longo Curso.

Ajustamento em múltiplos canais horários de serviços de passageiros (regional e urbanos) e mercadorias, com aumento do tempo de trajeto, em zonas com elevado volume de tráfego e níveis de otimização máximos;

Possível inviabilização de serviços de passageiros, pela incapacidade de acomodação de novas ultrapassagens ou dificuldades de compatibilização entre tráfegos;

Menor capacidade para viabilização de serviços de mercadorias.

**Apreciação crítica:** Tomando como referência o programa de exploração da B-Rail que contempla 12 serviços por sentido na Linha do Norte, neste cenário verifica-se a impossibilidade de realizar 5 comboios por sentido na linha do Norte, o que impacta diretamente em todo o modelo económico-financeiro estudado e apresentado na notificação.

Face às obrigações de serviço público contratadas entre o Estado e CP, o possível comprometimento da disponibilidade de alguns canais horários, o aumento generalizado dos tempos de trajeto dos comboios de passageiros afetos ao serviço público, a menor capacidade para a viabilização de serviços de mercadorias, com o impacto adicional da redução da velocidade e o aumento do tempo de serviços comerciais relevantes, inviabiliza a operação da B-Rail nos termos propostos e impossibilita a concretização deste cenário de redução de oferta.

Ainda no que se refere aos serviços Alfa Pendular, sendo certo que os mesmos são serviços comerciais não sujeitos a exclusividade, haverá que considerar a desvantagem decorrente de uma possível entrada de novos serviços B- Rail, conforme apresentada neste cenário, que implicaria que o trajeto entre Lisboa e Porto que passaria a ser feito por todos comboios Pendulares e da B-Rail em mais tempo do que atualmente, o mesmo acontecendo com a globalidade dos comboios de longo curso, múltiplos comboios regionais, urbanos e de mercadorias, não apresentando, assim, qualquer vantagem para os utilizadores.

### **Cenário 3 – Canais horários da notificação da B-Rail suscetíveis de utilização, com manutenção dos tempos de trajeto dos comboios Alfa Pendular**

**Canais horários utilizáveis:** 7 canais no sentido Norte/Sul e 4 canais no sentido Sul/Norte

**Impacto:** Necessidade de ajustamento em canais horários de serviços regionais de passageiros devido à necessidade de acomodação de novas ultrapassagens, em zonas com elevado volume de tráfego e níveis de otimização máximos.

**Apreciação crítica:** Tomando como referência o programa de exploração da B-Rail que contempla 12 serviços por sentido na Linha do Norte, neste cenário verifica-se a impossibilidade da B-Rail realizar 5 comboios no sentido Norte-Sul e 8 comboios no sentido Sul/Norte, o que na prática significa que só podem ser realizados 4 comboios por sentido ao invés de 12, pois todos os comboios que



partem num sentido têm de regressar à origem no outro sentido. Verifica-se ainda que alguns comboios regionais veem o seu tempo de trajeto aumentado entre 9 e 10 minutos.

A realização de apenas 4 comboios por sentido impacta diretamente em todo o modelo económico-financeiro estudado e apresentado na notificação.

Dado o relativo reduzido impacto nos comboios de serviço público o Cenário 3 é passível de ter viabilidade operacional, embora esta viabilidade esteja ainda condicionada a outros constrangimentos decorrentes da utilização da capacidade disponível nas estações de origem/término para o posicionamento e estacionamento das composições.

De referir que a proposta da B- Rail não esclarece de que forma pretende operacionalizar a utilização da capacidade disponível nas estações de origem/término, e tal é relevante para determinar a (in)viabilidade da utilização de algumas dessas estações, podendo gerar alterações nos tempos de percurso e, logo, no modelo de exploração.

Resulta do exposto que a notificação apresentada não tem viabilidade nos termos propostos, podendo em termos operacionais eventualmente evoluir, se o notificante se mostrar interessado, para um serviço de menor escala do que o notificado, no período entre 2025 e 2028.

## 72.2 Horizonte Após 2028

- **Tempos de trajeto**

Para o percurso entre Lisboa-Oriente e Porto-Campanhã com as paragens solicitadas pela B-Rail, o valor estimado de tempo de trajeto será de 2h29, considerando margens suplementares de sete minutos, pelo que serão possíveis de garantir os tempos de trajeto apresentados pela B-Rail.

Para os troços Braga – Porto e Lisboa – Faro serão acrescentados os seguintes tempos à proposta da B Rail:

Até Braga - cerca 6 min;

Até Faro – cerca de 5min.



**Apreciação crítica dos tempos de trajeto:** Neste horizonte a médio prazo, a IP, S.A. prevê que possam ser garantidos os tempos de trajeto na linha do Norte apresentados pela B-Rail, e o acréscimo entre 5 e 6 minutos dos comboios entre Lisboa-Faro e entre Porto-Braga, pelo que eventualmente os impactos no modelo económico-financeiro não serão muito significativos para o proponente.

**Canais horários utilizáveis:** Tendo por base a oferta atual e o número de canais indicados pela B-Rail, será possível viabilizar a oferta pretendida entre Lisboa e Porto, com os ajustes necessários aos tempos de trajeto já anteriormente identificados.

**Impacto:** A partir do Horário 2029, será criada uma nova estrutura horária com vista à implementação deste novo serviço numa infraestrutura melhorada face à existente.

Na presente data não é expectável que venham a existir impactos relevantes relativamente ao nível de oferta atual.

**Apreciação crítica:** Do exposto verifica-se que a operação da proposta pela B-Rail tem plena viabilidade operacional a partir do horário de 2029, com tempos de trajeto estimados na Linha do Norte compatíveis com os apresentados na notificação, não sendo expectáveis impactos nos serviços de passageiros com OSP, no pressuposto de uma oferta de serviços semelhante à atual.

## **VI. CONCLUSÕES E DECISÃO**

**73.** De tudo o que foi exposto, analisado e sedimentado ao longo deste documento retiram-se as seguintes conclusões:

**73.1** A B-Rail apresentou à AMT em novembro de 2021 uma segunda notificação para a programação de um novo serviço ferroviário de transporte de passageiros no Eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro que substituiu a anterior e que previa a realização, diária e por sentido, de doze (12) comboios entre Lisboa e Porto, dois (2) comboios entre Lisboa e Faro e três (3) comboios entre Porto e Braga.

Esta segunda notificação resultou da atualização da primeira notificação apresentada pela B-Rail em abril de 2021, atualização que consistiu no diferimento do início da operação de 01 de janeiro de 2023 para 01 de janeiro de

2025 e na utilização de composições automotoras de alta velocidade, com velocidade máxima de 330 km/h (Série Talgo Avril), ao invés das composições previstas na primeira notificação constituídas por locomotiva + carruagens capazes de atingir 200 km/h.

**73.2** A CP requereu ao abrigo do disposto na alínea d) do artigo 11.º do DL 217/2015, em ambas as notificações, a realização de um TEE, por considerar que o novo serviço programado pela B-Rail comprometia o equilíbrio económico do CSP estabelecido com o Estado em novembro de 2019, com a validade de 10 anos e possibilidade de prorrogação por mais 5 anos, mediante o cumprimento de condições relacionadas com o investimento em material circulante.

Para justificar o referido requerimento, a CP apresentou previsões de ordem operacional e económico-financeiras, que considerou impactarem negativa e significativamente, quer na viabilidade da execução da operação ferroviária contratada, quer no equilíbrio económico do CSP

**73.3** Na sequência do pedido de TEE da CP, a AMT analisou a documentação remetida pelas diversas entidades, solicitando esclarecimentos adicionais e complementares ao proponente, ao requerente do teste de equilíbrio económico e ao gestor da infraestrutura.

**73.4** Tendo presente que para a realização do TEE a AMT pode solicitar ao gestor da infraestrutura, entre outras, *“informações sobre as linhas ou os troços relevantes, de forma a assegurar que o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros possa ser explorado na infraestrutura em causa, informações acerca dos potenciais impactos do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto no desempenho e resiliência da infraestrutura e avaliação dos impactos sobre a utilização da capacidade<sup>45</sup>”*, a AMT solicitou à IP, S.A., enquanto gestor da infraestrutura, informações sobre o impacto que a programação do novo serviço ferroviário da B-Rail teria na execução dos CSP estabelecidos entre o Estado e as empresa Fertagus e CP.

**73.5** Em diversas interações com a AMT, a IP, S.A. informou que **a operação programada pela B-Rail não tem viabilidade nos termos em que foi apresentada, mas que, poderia evoluir para outro tipo de oferta ferroviária ajustada às condições de evolução da capacidade da infraestrutura e à**

---

<sup>45</sup> Artigo 7.º do Regulamento AMT n.º 910/2019.

**restante estrutura horária, tendo presente o processo de repartição de capacidade descrito no Diretório da Rede.**

**73.6** Para aprofundar o conhecimento sobre a viabilidade dos serviços programados pela B-Rail, a AMT solicitou à IP, S.A. a realização de uma **análise de capacidade**, no sentido de avaliar qual o tipo de serviço que seria viável a B-Rail, realizar tendo em conta a execução dos CSP existentes e a evolução das características da infraestrutura ferroviária resultante dos investimentos em curso, designadamente no Plano Ferrovias 2020 e no Programa Nacional de Investimentos 2030. Essa análise deveria também indicar eventuais impactos com os outros tipos de serviço de passageiros e mercadorias que operam à data atual.

**73.7** Do resultado desse estudo pode concluir-se que a programação do serviço de transporte de passageiros apresentado, tendo em conta as características da infraestrutura atuais e futuras e a estrutura horária presente na rede ferroviária nacional, é **operacionalmente inviável nos termos em que foi apresentada, mas que pode eventualmente evoluir, para uma operação, de menor escala do que a notificada pela B-Rail, no período entre 2025-2028, e uma operação plena a partir do horário de 2029.**

**73.8** Por razão desta **impossibilidade operacional a AMT não pôde prosseguir a análise do impacto económico-financeiro** da programação do novo serviço no contrato de serviço público da CP.

**73.9** Ou seja, face à capacidade utilizável da rede ferroviária nacional e aos prazos estimados de aumento dessa capacidade, apenas o mercado e novos interessados poderão avaliar do seu interesse em proceder à elaboração de eventuais propostas de novos serviços.

**73.10** Neste contexto e face ao exposto, a AMT decide que:

a) Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 11.º do DL 217/2015 alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018 de 31 de dezembro, e com fundamento no disposto na metodologia definida no Anexo II do Regulamento AMT n.º 910/2019, designadamente:

- (i) No n.º 3 e n.º 4 do capítulo I,
- (ii) Nas alíneas b) e c) do n.º 4 do capítulo II,

(iii) Nas alíneas c) e d) do n.º 4 da secção ii) do capítulo IV

É recusado o acesso da B-Rail à prestação dos serviços de transporte de passageiros nos termos concretos em que foram apresentados na notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário passageiros, enviada à AMT em 29 de novembro de 2021, **por não existir capacidade disponível na infraestrutura ferroviária nacional** e porque **comprometeria operacionalmente e de forma significativa a execução do CSP entre o Estado e a CP**. Quaisquer conclusões sobre o exato impacto económico-financeiro no CSP da CP, dependeriam da apresentação de novas estimativas por parte da B- Rail, associadas a um novo modelo de exploração.

- b) Não obstante a recusa de acesso daqueles serviços nos termos em que foram propostos, ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 11.º do DL 217/2015, e tendo em conta o **interesse público** que o serviço que a B-Rail se propõe realizar, para uma mobilidade que se requer inclusiva, eficiente e sustentável, como referido no Capítulo IV deste documento e ainda os princípios da criação de um **espaço ferroviário europeu único e da liberalização do transporte ferroviário de passageiros na União Europeia**, a AMT considera que **poderão existir condições operacionais para realizar serviços de transporte de âmbito mais reduzido do que o notificado, no período entre 2025 e 2028 e na sua plenitude, a partir de 2029**.
- c) Resultando inviável, do ponto de vista operacional, e não sendo viável ou rigorosa a realização de análises económicas com base em mera redução proporcional em diversas variáveis face á constatação dos serviços operacionalmente viáveis e inviáveis, **dependerá, pois, do proponente avaliar do seu interesse em ajustar o modelo de exploração proposto às condicionantes existentes na capacidade da infraestrutura** ferroviária nacional. As ações a tomar para estudar e eventualmente concretizar estas condições deverão ser ajustadas e coordenadas com o gestor da infraestrutura<sup>46</sup>.

**73.11** No sentido da apresentação de notificações de programação de novos serviços ferroviários, robustas do ponto de vista operacional, e tendo em conta as condicionantes de capacidade existentes na rede ferroviária nacional, **a AMT recomenda que os candidatos recorram aos serviços publicitados pelo**

---

<sup>46</sup> Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão de 20 de novembro de 2018

gestor da infraestrutura no Diretório de Rede<sup>47</sup>, para efeitos de estudos de capacidade ou de viabilidade de cenários de oferta de serviços de transporte ferroviário.

## VII. RESULTADO DA AUDIÊNCIA PRÉVIA

74. Em sede de audiência de interessados, cfr. Artigos 121.º e 122.º do CPA, a B-Rail foi informada em 29.07.2022 <sup>48</sup> da Deliberação do Conselho de Administração da AMT<sup>49</sup> sobre a notificação da programação de um novo serviço ferroviário de passageiros apresentado pela empresa em novembro de 2021, tendo nessa notificação sido resumidamente referido o seguinte (*sic*):

“ ..., na sequência da Deliberação n.º 110 do Conselho de Administração da AMT de 29 de julho de 2022, notifica-se V.Ex<sup>as</sup>, ao abrigo do disposto do n.º do artigo 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo para, querendo, pronunciar-se por escrito no prazo de 15 dias do sentido da decisão do Conselho de administração da AMT, a qual se traduz **na recusa de acesso da B-Rail à prestação de serviços de transporte de passageiros nos termos concretos em que foram apresentados na notificação da programação de um novo serviço de transportes transporte ferroviário de passageiros, enviada à AMT em 29 de novembro de 2021, por não existir capacidade disponível da infraestrutura e porque e comprometeria operacionalmente e de forma significativa a execução do CSP entre o Estado e a CP**, conforme resulta do parecer da AMT em anexo à presente notificação e da qual faz parte integrante.

No mesmo prazo, deverá a B-Rail

- i.) Identificar quais os conteúdos específicos que considera confidenciais no relatório e que não devam constar da versão pública;
- ii.) Caso existam, remeter à AMT duas versões do documento, sendo a versão confidencial para conhecimento da AMT, e a versão não confidencial, com os trechos

<sup>47</sup> Cfr. 1ª Adenda do Diretório da Rede 2022, ponto 5.5.7 – “A IP 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. Estes serviços são faturados em função dos meios humanos mobilizados, considerando as categorias profissionais indicadas no Anexo 5.4.4.”

<sup>48</sup> Cfr. Ofício AMT refº05010-CA/2022 de 29-07-2022

<sup>49</sup> Deliberação n.º 110 do Conselho de Administração da AMT de 29 de julho de 2022

*considerados confidenciais expurgados, para publicação na página eletrónica da AMT e eventual consulta pelas partes ou interessados no procedimento administrativo.*

*A versão não confidencial do documento terá de respeitar a estrutura da versão confidencial ora remetida para audiência prévia, devendo a substituição da informação confidencial expurgada ser realizada com recurso à seguinte expressão:*

*«[CONFIDENCIAL – XXX]», identificando o “XXX” o tipo de segredo a proteger”*

*As informações consideradas confidenciais deverão conter a fundamentação do pedido de proteção da confidencialidade indicando, caso a caso, qual o interesse digno de proteção; e de que forma a divulgação dessa informação lesaria seriamente a IP, S.A. ou terceiros.*

*Mais se comunica que, se nada for dito até ao final do prazo supra indicado, se considera não haver informação ou documentação confidenciais a salvaguardar.*

*De referir, ainda, que, na sequência da análise de capacidade solicitada à IP, S.A pôde concluir-se que a programação do serviço de passageiros poderá, eventualmente, evoluir para uma operação de menor escala do que a notificada, no período entre 2025-2028 e uma operação plena, a partir de 2029.*

.... “

- 75.** Na sequência da notificação da decisão da AMT, a B-Rail em 5 de agosto de 2022, requereu um prazo adicional de 45 dias úteis para realizar uma análise cuidada da documentação enviada, nos planos jurídico, técnico, operacional e financeiro, assim como a consideração de que a preparação de uma pronúncia exigia um trabalho multidisciplinar, a recolha e preparação de informações e de dados, bem como interação técnica com o gestor da infraestrutura, objetivamente impossíveis de realizar no prazo de 15 dias, com a agravante de o decurso do prazo coincidir plenamente com o mês de agosto, período de férias.
- 76.** A AMT por considerar que efetivamente se estava perante procedimentos de complexidade e relevância assinalável, importando garantir a sua melhor instrução e fundamentação, deferiu o requerimento de prorrogação do prazo de pronúncia por 45 dias úteis.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Cfr. Ofício ref<sup>a</sup> 05366-CA/2022 de 05-08-2022

77. Em 17 de outubro de 2022, a B-Rail invocando que uma das informações absolutamente essenciais para a adequada instrução e fundamentação do procedimento administrativo em causa, prendia-se com a informação relativa à capacidade e à disponibilidade da infraestrutura e dos respetivos canais horários, matéria que a B-Rail tinha vindo a tratar em articulação com a IP. S.A., em diversos contactos e reuniões que tinham vindo a ser realizados durante o decurso do prazo de audiência prévia, a última das quais realizada no dia 13 de outubro de 2022 e que se encontrava a ainda aguardar a prestação de informações por parte da IP, S.A., indispensáveis para a elaboração da sua pronúncia, solicitou<sup>51</sup> uma nova prorrogação do prazo, por idêntico período ao da última prorrogação (45 dias úteis).
78. A AMT considerou que a questão da obtenção de informação sobre a disponibilidade da infraestrutura era relevante para o procedimento administrativo, pelo que, tal como requerido e ao abrigo dos princípios da colaboração entre a Administração e os particulares e da participação, previstos nos artigos 11.º e 12.º do CPA, em 26 de outubro deferiu<sup>52</sup> o pedido de prorrogação do prazo para pronúncia da B-Rail, por 45 dias úteis, a contar do fim do prazo de prorrogação anteriormente concedido.
79. A B-Rail em 26-12-2022, em sede de audiência de interessados, cfr. artigos 121º e 122º do CPA enviou a sua pronúncia sobre a decisão da AMT de ***recusa de acesso da B-Rail à prestação de serviços de transporte de passageiros nos termos concretos em que foram apresentados na notificação da programação de um novo serviço de transportes transporte ferroviário de passageiros, enviada AM em 29 de novembro de 2021, por não existir capacidade disponível da infraestrutura e porque e comprometeria operacionalmente e de forma significativa a execução do CSP entre o Estado e a CP, informando resumidamente o seguinte (sic):***
- “ 1 A B-Rail mantém o seu interesse na prestação dos serviços de transporte ferroviário de transporte de passageiros, pretendendo ser o primeiro operador privado a prestar tal serviço em Portugal no quadro da respetiva liberalização.
- 2 A B-Rail vem apresentar o seu modelo de exploração ajustado, consubstanciado no início de operação a partir de 01.01.2029, de acordo com a disponibilidade da infraestrutura ferroviária nacional e os tempos de trajeto indicados para o efeito pela IP, S.A. no Memorando e no Estudo anexos ao ofício n.º 5010-CA/2022 de 29.07.2022 e na sequência de contactos efetuados pela B-Rail (conforme Doc. 1

<sup>51</sup> Cfr. Carta B-Rail de 17.10.2022, e registo de entrada AMT refª16693 de 17.10.2022

<sup>52</sup> Cfr. Ofício AMT refª 0724-CA/2022 de 26-10-2022



*que se junta), atenta a informação disponibilizada pela IP relativamente às simulações de tempos de trajeto no período pós-2028 e a conclusão da AMT de que poderão existir condições operacionais para realizar o serviço na sua plenitude a partir de 2029 (alínea b) do ponto 73.10 do Parecer).*

*3 Para o efeito, junta-se o Formulário para a Notificação da Programação de um Novo Serviço de Transporte ferroviário de Passageiros a que corresponde o Anexo I do Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro, devidamente atualizado, acompanhado da respetiva documentação técnica e operacional também devidamente atualizada.*

... “

- 80.** Do exposto conclui-se que a B-Rail não contesta a decisão da AMT, assumindo a conclusão exposta pela AMT de *“que poderão existir condições operacionais para realizar o serviço na sua plenitude a partir de 2029 (alínea b) do ponto 73.10 do Parecer”*, reformulando a programação do seu novo serviço ferroviário de transporte de passageiros e ajustando-a, conseqüentemente, à evolução da disponibilidade e capacidade da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, resultante dos investimentos em curso do Plano Ferrovias 2020 e os a concretizar no âmbito do Programa Nacional de Investimentos 2030.
- 81.** Neste contexto, a B-Rail apresentou à AMT uma nova *“Notificação da Programação de um Novo Serviço de Transporte Ferroviário de Passageiros”* que irá ser tratada de acordo com o disposto no artigo 4.º do Regulamento 910/2019, sendo que, por este motivo, se considera que deverá ser arquivado o processo relativo à anterior notificação apresentada pela B-Rail em novembro de 2021, mantendo-se, sem alterações, a decisão da AMT constante na Deliberação do Conselho de Administração n.º 110 de 29 de julho de 2022
- 82.** O presente Parecer replica na íntegra o Parecer AMT n.º 69/AMT/2022 de julho de 2022, tendo sido apenas aditado presente capítulo VII com o resultado do processo de audiência prévia da B-Rail.

Lisboa, 19 de janeiro de 2023

## **ANEXO I**

### **Memorando IP. S.A.**

### **Teste do Equilíbrio Económico relativo à B-Rail**

Anexo à Comunicação IP, S.A. ref<sup>a</sup>3327912-007 de 22.03.2022



## Memorando

Em resposta ao pedido da AMT veiculado na carta ref<sup>o</sup> 1546-CA/2022 de 2022-02-21, a IP apresenta os respetivos esclarecimentos, respeitando a ordem da mesma.

### **(a) Os comentários tidos por pertinentes sobre as "questões operacionais", suscitadas pela CP**

A reformulação da proposta apresentada pela B-Rail, para exploração de novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no eixo Faro a Braga, apresenta como principal alteração a mudança do material circulante para composições Avril Tren da Talgo. Esta alteração permite flexibilizar ligeiramente as horas de partida, mas mantém o mesmo número de canais solicitados, pelo que continua a revelar-se impactante na oferta existente. Desta forma, e pese embora a proposta de alteração do material circulante, as respetivas características não são potenciadas na infraestrutura existente no Horário de 2025, pelo que a reformulação apresentada pela B-Rail não permite reformular de modo significativo a resposta que enviámos em 29-07-2021, com ref<sup>o</sup> D.2021.2470654.

- i. *A alegada "impraticabilidade" da proposta apresentada pela B-Rail, considerando os "constrangimentos" existentes no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, quer em termos de disponibilidade de canais horários, quer em termos de velocidades praticadas, não sendo ainda expectável que as performances indicadas pela B-Rail possam ser permitidas no Horário de 2025;*

A análise efetuada pela IP à proposta apresentada pela B-Rail evidencia várias "questões operacionais" decorrentes das características do novo serviço e da sua compatibilização, quer com a infraestrutura atual, quer com os serviços já existentes, que listamos nos pontos seguintes:

1. Com a infraestrutura ferroviária atual, os tempos de trajeto apresentados pela B-Rail são demasiado ambiciosos revelando-se impraticáveis no cenário de intervenções de modernização previsto até 2025.
2. As características do material circulante e do serviço proposto pela B-Rail, têm subjacente velocidades de circulação mais lentas que os atuais serviços Alfa, criando uma diferenciação adicional à estrutura de canais horários existentes o que se traduz em novos constrangimentos em termos de atribuição de canais horários.
3. A circulação conjunta de comboios de Longo Curso da CP e da B-Rail, traduz-se num cadenciamento muito curto e elevada frequência destes serviços, com implicações no serviço Regional, obrigando a mais do que uma ultrapassagem em trajetos na ordem dos 100 km, diminuindo fortemente a qualidade deste serviço.
4. O aumento da frequência de comboios de Longo Curso com origem, escala e término nas cidades de Lisboa e Porto, tem implicações diretas nas malhas urbanas que se encontram consolidadas e otimizadas.
5. Foram identificadas múltiplas situações de incompatibilidade com a atual oferta de serviços, não apenas no âmbito do Longo Curso, mas fundamentalmente com outros comboios de passageiros (Regionais e Urbanos) e de Mercadorias.

Da análise realizada pela IP, verifica-se que a proposta apresentada pela B-Rail carecerá de diversos ajustes muito relevantes tanto ao nível do aumento dos tempos de percurso, como ao nível do número de canais disponíveis no eixo Braga-Faro, que apresenta um nível de ocupação já bastante elevado e de saturação em alguns locais (estações, e locais de cruzamento), com a presença de muitos canais horários associados a contratos de serviço público que assumem prioridade máxima na repartição de capacidade.

Considera-se assim que a proposta da B-Rail não tem viabilidade nos termos em que é apresentada, mas que, no âmbito do processo de repartição de capacidade descrito no Diretório da Rede, poderá evoluir para outro tipo de oferta ferroviária ajustada às condições da infraestrutura e à restante malha horária, nomeadamente por aumento dos tempos de percurso e redução do número de canais solicitados, a coordenar entre as partes.



- ii. *A "amplificação do número das perturbações na circulação dos comboios", devido ao aumento do nível de utilização da infraestrutura nos troços Porto-Campanhã/Aveiro e Azambuja/Sete Rios, considerada pela CP "saturada e sem robustez", sendo que o proponente do novo serviço ferroviário pretende partilhar estes troços, não só com os comboios de Longo Curso Alfa Pendular e Intercidades, mas também com os comboios Inter-Regionais, Regionais e Urbanos de Lisboa e Porto;*

A análise desta questão é apresentada na resposta à alínea f) abaixo.

- iii. *A "implausibilidade" dos tempos de circulação propostos pelo novo operador de serviço ferroviário entre as estações de Campanhã e Lisboa Sete-Rios (2h41m) dadas as condições atuais da infraestrutura e as velocidades máximas praticadas na linha do Norte, as quais a CP perspetiva que se mantenham inalteráveis com a entrada em vigor do horário 2025;*

A IP confirma a necessidade de revisão significativa dos tempos de percurso apresentados pela B-Rail, face às condições da infraestrutura e da restante malha horária em vigor.

- iv. *A alegada "indisponibilidade" de oferta de canais horários na Linha de Cintura para incrementar a oferta de serviço público de transporte urbano, referindo a CP que esta informação lhe foi transmitida pela IP e que a mesma foi também publicamente divulgada*

Estando os serviços urbanos na Linha de Cintura enquadrados no CSP, os mesmos assumem prioridade máxima na repartição de capacidade, não podendo ser substituídos por outros serviços, nomeadamente por estes pedidos da B-Rail.

- v. *A "necessidade de ultrapassagem" dos comboios de Longo Curso da CP por todos os comboios da B-Rail, cujo horário de partida é semelhante ao horário de partida de um comboio CP, o que obrigaria a que estes comboios ficassem imobilizados para permitirem a sua ultrapassagem pelos comboios da B-Rail, o que a CP considera que "é inaceitável em termos de qualquer serviço comercial, no caso do comboio Alfa Pendular, e mesmo no Serviço Público, no que diz respeito em concreto aos comboios intercidades, e caótico em termos de infraestrutura";*

Na construção de horários, sendo os serviços de Longo Curso considerados de elevada qualidade, não se aplicam soluções de ultrapassagem para este tipo de serviço, em virtude dos impactos negativos no comboio ultrapassado.

No caso presente de análise do pedido da B-Rail, a IP mantém a mesma posição, ou seja, não considera aceitar soluções de ultrapassagem entre comboios de longo curso.

Acresce ainda que a generalidade dos comboios de longo curso da CP são enquadrados pelas OSP, garantindo assim máxima prioridade no processo de repartição de capacidade.

- vi. *A perspetiva de dificuldade, ou mesmo impossibilidade de reversão dos comboios da B-Rail que terminam a sua marcha na estação de Sete Rios, e caso seja possível, o seu potencial efeito de causar "constrangimentos na circulação da linha de Sintra" e, conseqüentemente, impacto negativo no serviço público urbano;*

Estando o serviço urbano de passageiros da Região de Lisboa enquadrado no CSP, os respetivos canais horários assumirão sempre prioridade face a outros pedidos de capacidade, nomeadamente os que venham a ser apresentados pela B-Rail.





- vii. *A conclusão da CP que o programa de exploração apresentado pela B-Rail, “impacta inevitavelmente na circulação dos comboios objeto do Contrato de Obrigações de Serviço Público da CP, quer nos serviços Regionais, Inter-Regionais e Intercidades, como nos serviços Urbanos de Lisboa e do Porto, com supressões e com grandes perturbações nas marchas, impactando assim de forma irreversível na oferta da CP, pondo em causa a atratividade do serviço ferroviário e impossibilitando o cumprimento do estabelecido no referido Contrato e, conseqüentemente, no seu equilíbrio económico e financeiro, colocando em causa, de forma absolutamente indiscutível, o interesse público subjacente ao mesmo” e, ainda;*

A análise desta questão é apresentada na resposta à alínea f) abaixo.

- viii. *“Nas condições atuais e de médio prazo da infraestrutura ferroviária nacional, cujo contexto é de profundo congestionamento e de frágil robustez, a implementação de uma operação, como a ora proposta, arrisca a provocar ruturas frequentes no sistema existente, com os devidos impactos inversos aos normalmente pretendidos. Ou seja, ao invés de aumentar a atratividade da ferrovia, as permanentes disrupções do serviço afastam a procura deste modo de transporte”*

A análise desta questão é apresentada na resposta à alínea f) abaixo.

**(b) A caracterização da capacidade utilizável da infraestrutura e a efetivamente utilizada em 2019, 2020 e 2021, no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, para os comboios de longo curso (Alfa e IC), em termos de número de canais horário para comboios de longo curso, por períodos de controlo de uma hora;**

O eixo ferroviário Braga a Faro, onde a B-Rail pretende desenvolver a sua atividade, caracteriza-se por utilizar troços de linha com uma elevada ocupação, como são as zonas suburbanas do Porto e Lisboa. Ambas as malhas suburbanas estão extremamente otimizadas e os canais de longo curso estruturantes que as atravessam, limitam a possibilidade de alteração dessas malhas.

Também a Linha do Norte, como eixo principal da Rede Ferroviária Nacional, que liga as principais cidades da faixa Atlântica do território Nacional apresenta níveis elevados de ocupação.

A capacidade utilizada no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro tem-se mantido estável entre os anos de 2019 a 2021, embora tenha ocorrido uma diminuição temporária em 2020 e 2021, decorrente de ajustamentos da oferta resultantes das vagas pandémicas COVID-19. A capacidade utilizável da infraestrutura por serviços de Longo Curso prevê a circulação de 2 comboio/hora por sentido no troço Lisboa a Porto, com algumas extensões a Braga e Faro. No entanto, nos casos em que na atual estrutura horária esta capacidade não é utilizada por serviços de passageiros de Longo Curso, a mesma tem vindo a ser utilizada para garantir a realização de tráfegos de Mercadorias.

**(c) Estimativa da capacidade utilizável no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, em número de canais horários para comboios de longo curso com velocidade máxima tipo T  $\geq$  200, no período pós 2025 até 2045, considerando intervalos até 5 anos, tendo em consideração a conclusão do Plano Ferroviário 2020 e desenvolvimento do PNI 2030;**

A capacidade no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, para o tráfego de Longo Curso será mantida até à construção da nova linha de alta velocidade (LAV). Esta nova linha irá permitir uma segregação do tráfego de longo curso dos restantes tráfegos no eixo mais saturado da rede.



De acordo com o Programa Nacional de Investimentos 2030, esta linha será construída por troços o que corresponderá às seguintes fases de exploração da nova linha: Porto-Soure, Porto-Carregado e finalmente Porto-Lisboa. Cada fase de exploração permitirá um incremento na capacidade da ligação Porto – Lisboa.

Assim, com a conclusão do troço Porto – Soure da LAV com ligação à Linha do Norte, prevista para 2028, será possível a utilização deste troço pelo tráfego da Linha do Norte potenciando uma redução do tempo de trajeto neste serviço. Tendo por base a estrutura atual do horário, será possível a manutenção dos atuais canais de Longo Curso, estando a ser estudado um cenário para mais 1 comboio/hora de longo curso no eixo Lisboa – Porto.

A conclusão do troço Soure – Carregado permitirá o incremento de 2 comboios de Longo Curso/h face ao atual.

A finalização de toda a linha AV Porto-Lisboa permitirá a segregação total entre AV e Longo Curso, potenciando uma ligação Lisboa – Porto AV pela nova ligação e a manutenção das ligações longo Curso na linha do Norte.

**(d) informação sobre eventuais restrições pontuais de capacidade ou de constrangimentos operacionais que sejam previsíveis ocorrer no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro no período pós 2025 (v.g. indisponibilidade de canais horários, saturação da rede com incidência nos troços abrangidos pelo serviço ferroviário ora notificado, atrasos na circulação e intervenções na linha);**

A análise desta questão é apresentada na resposta à alínea e) abaixo.

**(e) Considerando o "material circulante" proposto pela B-Rail (Anexo I), solicitamos confirmação sobre a sua viabilidade tal como apresentados ou possíveis ajustamentos a introduzir no sentido de os tornar total ou parcialmente exequíveis no futuro horário de serviço do ano 2025 e seguintes, tendo em conta os seguintes fatores:**

(i) As obrigações decorrentes da execução dos contratos de serviço público de transporte de passageiros das empresas CP e Fertagus, em termos dos respetivos programas de exploração que se apresentam nos Anexos II e III;

(ii) Os planos de desenvolvimento da infraestrutura, no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro dentro do "período mínimo de 27 anos" previsto para a exploração do novo serviço, nomeadamente a conclusão do plano Ferrovias 2020 em 2024 e o desenvolvimento dos projetos incluídos no PNI 2030;

(iii) As eventuais restrições temporárias de capacidade da infraestrutura motivadas pela concretização do PNI2030;

(iv) Informação sobre se a IP considera iniciar os procedimentos que culminam na declaração de linhas ou troços de linha congestionados;

(v) A eventual necessidade de aplicar critérios de prioridade estabelecidos no Diretório da Rede para as zonas congestionadas e a consequente repartição, não discriminatória, da capacidade disponível, tendo em conta serviços realizados ao abrigo de obrigações de serviço público, e serviços realizados sem obrigações de serviço público (Alfas, Mercadorias, Marchas em vazio entre outros).

O Horário atual do serviço de passageiros corresponde, na sua quase totalidade, ao que está contratualizado em termos de serviço público com a CP e a Fertagus.





Considerando a informação disponibilizada pela B-Rail, podemos afirmar que a proposta que esta empresa apresentou, enfrenta enormes dificuldades de enquadramento e compatibilização, atendendo ao elevado impacto com serviços atribuídos no âmbito desses contratos de serviço público.

Efetivamente, para os períodos em que é solicitada capacidade, verifica-se que os canais atualmente disponibilizados se enquadram, na sua esmagadora maioria, no serviço público contratado, e que a restante capacidade é ocupada por outros tráfegos, nomeadamente de mercadorias.

Os serviços atuais das zonas urbanas de Lisboa e Porto não só se encontram com um elevado nível de otimização como apresentam um elevado grau de interligação de forma a ficarem compatíveis com os tráfegos de longo curso. Tal significa que qualquer alteração significativa na malha urbana de Lisboa tem consequências na malha urbana do Porto e vice-versa. Esta circunstância dificulta a acomodação de novos serviços, especialmente os de velocidade mais elevada, sem afetar de forma generalizada ambas as malhas urbanas.

Na análise realizada pela IP, um dos pressupostos base foi a preservação dos canais associados aos CSP, nomeadamente os da CP e da Fertagus, uma vez que legalmente estes assumem o maior grau de prioridade no processo de repartição de capacidade e que constituem a quase totalidade dos canais de passageiros atualmente planeados em horário. Nesse princípio, o pedido da B-Rail não poderá afetar negativamente o cumprimento das OSP da CP e da Fertagus.

Como referido a organização do transporte de passageiros de Longo Curso horária da rede nacional assenta numa oferta que tem por base a Linha do Norte, como elemento estruturante da rede e na tipologia do material motor existente.

A distribuição de comboios de Longo Curso na Linha do Norte prevê que por cada hora possam partir dois comboios das estações de Lisboa e do Porto, um deles utilizando um canal de tipologia Pendular, com velocidade máxima de 220 km/h, e outro com tipologia Intercidade, com velocidade máxima de 200 km/h. A restante oferta de serviços (inter-regional, regional, urbana e mercadorias) utiliza a capacidade remanescente. Nas horas de ponta, o serviço urbano/regional da linha do Norte, integrado no âmbito do Contrato de Serviço Público (CSP), ocupa na generalidade a capacidade disponível.

Considerando o desempenho das composições Avril Tren na infraestrutura atual, a qual não beneficiará de alterações significativas até ao Horário de 2028, uma eventual utilização deste material circulante em canais “desenhados” para circulação de comboios de tipologia Pendular terá impacto na oferta realizada ao abrigo do CSP, uma vez que implicará a criação de uma nova tipologia de canais horários para comboios de Longo Curso.

O desempenho das composições Avril Tren, quando comparadas com os CPA 4000, apresentam tempos de trajeto significativamente mais alargados, com acréscimos na ordem dos 14 minutos entre Lisboa e Porto, pelo facto de não beneficiarem de pendulação. Este constrangimento implica que não possam praticar a velocidade máxima disponibilizada pela infraestrutura para os comboios Pendulares, impedindo a utilização de canais horários concebidos para esta tipologia de material circulante.

Tendo como referência a malha horária atual e a projeção da infraestrutura para o Horário de 2025, na Linha do Norte, foram identificados alguns canais horários atualmente não ocupados por serviços de Longo Curso, com as tipologias Pendular e Intercidade. A ocupação desses canais obrigará a que o material circulante a utilizar pelas Empresas Ferroviárias candidatas tenham performances iguais ou superiores aos atuais serviços Pendular ou Intercidade. Assim, considerando que a opção de utilização dos canais horários de tipologia Pendular por composições Avril Tren não se afigura praticável, entendemos que a utilização deste material circulante só será possível em canais de tipologia Intercidade, enquadrando-se com os serviços que já se encontram em vigor no âmbito do CSP. Assim, o serviço B-Rail terá que ter um tempo de trajeto igual ao InterCidades, apesar de a B-Rail pretender um serviço com menor número de paragens.





Relativamente ao plano de desenvolvimento da infraestrutura no eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro, tem por base o Programa Nacional de Investimentos 2030, que para a ferrovia identifica 16 programas e projetos, com um valor total de 10.510 M€. Neste sentido, a IP iniciou a análise dos projetos definidos nas fichas do PNI2030, destacando-se para o eixo Braga-Porto-Lisboa-Faro:

1. Nova Linha Porto – Lisboa - Este projeto pretende materializar uma nova linha no Eixo Porto – Lisboa que permitirá segregação dos tráfegos rápidos e lentos;
2. Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas:
  - Prolongamento da via quádrupla entre Roma-Areeiro (L. Cintura) e Braço de Prata (L. Norte);
  - Instalação de via quádrupla ou via tripla (onde não for viável a instalação de via quádrupla) entre Alverca e Castanheira do Ribatejo (L. Norte);
  - Instalação de via dupla adicional entre as estações de Contumil e Ermesinde (L. Minho);
3. Modernização das ligações ferroviárias a Beja e a Faro: Construção de variantes ao traçado entre Torre Vã e Tunes (Linha do Sul), permitindo obter troços mais extensos de velocidade homogênea mais elevada e, por conseguinte, reduzindo os tempos de viagem;
4. Nova Linha Porto – Valença potenciando a redução do tempo de trajeto entre Porto e Vigo, que na 1ª fase contempla a ligação Braga – Valença.

Caso os projetos apresentados sejam aprovados, com a sua conclusão será possível aumentar a capacidade de satisfação da exploração do novo serviço apresentado pela B-Rail, que poderá utilizar a nova linha Porto – Lisboa e/ou a linha do Norte.

Para que se garanta a pontualidade dos comboios durante a realização destes trabalhos de modernização, os horários têm tempos de percurso acrescidos com margens suplementares associadas a cada uma das intervenções, implicando aumentos dos tempos de trajeto apresentados pela B-Rail.

Relativamente aos procedimentos de declaração de congestionamento, assinala-se que somente após a coordenação de pedidos e audição prévia dos candidatos, e caso se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos, o gestor de infraestrutura declarará congestionada a parte de infraestrutura respetiva e informa a AMT do facto. Ou seja, o processo encontra-se dependente da consideração de “satisfação adequada”, a qual é da responsabilidade do candidato.

Na eventualidade de a IP declarar a infraestrutura congestionada, a IP começará por realizar a análise de capacidade nos termos do artigo 50º do DL 217/2015.

**(f) Informações acerca dos potenciais impactos do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto pela B-Rail no desempenho e na resiliência da infraestrutura.**

A conceção dos sistemas ferroviários pressupõe a maximização da sua utilização de forma a atingir o máximo benefício social e económico.

A forma de garantir um equilíbrio entre os dois interesses – elevada utilização versus elevado desempenho – corresponde a aplicar boas práticas de construção de horários, que entre outros fatores, está associado à consideração de margens de regularidade (para acomodar pequenas perturbações operacionais do lado da infraestrutura e dos operadores), de margens suplementares (para acomodar os efeitos das intervenções na infraestrutura) e ainda de desenvolvimento de estruturas horárias resilientes.



Na opinião da IP, o ponto ideal de equilíbrio deve atingir-se com as medidas acima referidas e não através da limitação da capacidade disponível.

**(g) A avaliação dos impactos sobre a utilização da capacidade da Rede Ferroviária Nacional.**

O impacto sobre a utilização da capacidade da RFN está dependente do número de canais horários apresentados pela B-Rail que for possível integrar no horário após a conclusão do processo de repartição da capacidade.

Conforme descrito ao longo deste memorando, o pedido original da B-Rail apresenta diversas dificuldades de implementação, quer em termos de tempo de percurso quer em termos de disponibilidade de canais horários, não sendo possível no presente avaliar com rigor um possível formato final a considerar em horário, uma vez que o mesmo estará dependente dos graus de liberdade disponíveis na atual estrutura horária e numa futura interação com a B-Rail.

O impacto destas medidas exigem uma avaliação técnica demorada e com interação direta com os vários candidatos, já que corresponderá a uma nova reorganização geral de todo o horário da rede ferroviária nacional.

Assinala-se que após a apresentação dos pedidos por parte dos Operadores, a IP necessita sempre de realizar diversos ajustamentos decorrentes do seu conhecimento específico sobre a infraestrutura e das restantes solicitações de capacidade e das obrigações de serviço público contratualizadas. Conforme descrito no Diretório da Rede, os processos de repartição de capacidade iniciam-se 8 meses antes da entrada em vigor do Horário técnico anual, tratando-se de processos complexos que envolvem grande interação entre as partes, no sentido de se resolverem os diversos conflitos de capacidade.

**(h) Informações pertinentes sobre os acordos-quadro celebrados ou em discussão, nomeadamente com a CP (Operador Interno) e/ou outros operadores de passageiros ou de mercadorias.**

A IP não tem atualmente nenhum acordo quadro celebrado, nem recebeu nenhum pedido nesse sentido.

## **Anexo II**

**Estudo realizado pela IP. S.A.**

**INFORMAÇÃO A PRESTAR À AMT NO  
ÂMBITO DO PEDIDO DE TESTE EQUILÍBRIO  
ECONÓMICO  
B-Rail**

**19 de maio 2022**

INFORMAÇÃO A PRESTAR À AMT NO  
ÂMBITO DO PEDIDO DE TESTE  
EQUILÍBRIO ECONÓMICO

B-Rail

19 de maio 2022



## ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. PROPOSTA B-RAIL .....	4
2.1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DO MATERIAL CIRCULANTE .....	4
2.2. SERVIÇO PROPOSTO.....	4
3. ANÁLISE DA PROPOSTA.....	6
3.1. CARACTERIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA .....	6
3.1.1. HORIZONTE 2025-2028.....	6
3.1.2. HORIZONTE APÓS 2028.....	6
3.2. CARACTERIZAÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE.....	7
3.3. TEMPOS DE TRAJETO .....	8
3.3.1. CENÁRIO 2025-2028.....	8
3.3.2. CENÁRIO APÓS 2028.....	8
4. HORIZONTE 2025-2028.....	9
4.1. AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 1 .....	10
4.1.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP .....	10
4.1.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL.....	12
4.1.3. PRINCIPAIS IMPACTOS.....	12
4.2. AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 2 .....	12
4.2.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP .....	13
4.2.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL.....	14
4.2.3. PRINCIPAIS IMPACTOS.....	14
4.3. AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 3 .....	15
4.3.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP .....	15
4.3.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL.....	16
4.3.3. PRINCIPAIS IMPACTOS.....	16
5. HORIZONTE APÓS 2028.....	16
5.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP.....	16
5.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL.....	17
5.3. PRINCIPAIS IMPACTOS.....	17
6. OUTROS CONSTRANGIMENTOS .....	17
6.1. SERVIÇOS DE MERCADORIAS .....	17
6.2. ESTACIONAMENTO E POSICIONAMENTO DE COMBOIOS DA B-RAIL.....	17





## 1. INTRODUÇÃO

O presente estudo surge na sequência do pedido da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para o fornecimento de informação que a habilite à realização do teste de equilíbrio económico solicitado pela CP e advém da intenção de acesso ao mercado do transporte ferroviário da Empresa de Transporte Ferroviário (ETF) B-Rail – Mobilidade Ferroviária, Lda, a qual pretende criar e desenvolver um novo operador ferroviário para transporte ferroviário de passageiros.

O novo serviço de transporte ferroviário de passageiros incide sobre o Eixo Atlântico de Portugal, ligando as principais cidades ao longo do Eixo.

Assim, este documento constitui uma referência técnica à viabilidade do pedido da B-Rail, tendo sido feita a seguinte análise:

- A oferta do ponto de vista do cenário solicitado pela ETF;
- A oferta possível relativamente à situação atual.



## 2. PROPOSTA B-RAIL

### 2.1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DO MATERIAL CIRCULANTE

<b>Locomotoras:</b> Diesel (Locomotives)	<input type="checkbox"/> Quantidade: _____ (Quantity)	<b>Elétrica</b> (Electric)	Quantidade: _____ (Quantity)
<b>Automotoras:</b> Diesel (Trains)	<input type="checkbox"/> Quantidade: _____ (Quantity)	<b>Elétrica</b> (Trains)	Quantidade: 7 (Quantity)
<b>Carruagens:</b> (Coaches)	<input type="checkbox"/> Quantidade: 63 (9 carruagens para cada automotora, incluindo o set de reserva) (Quantity)		

**Informações indicativas do material circulante a utilizar em cada itinerário, nomeadamente:**  
(Indicative information on the rolling stock the applicant plans to use in each route, namely)

<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Proprietário:</b> B-Rail (Owner)</li> <li>- <b>Série e nº de unidades da série:</b> TREN AVRIL, 7 unidades da série (Class and number of units in series)</li> <li>- <b>Fabricante:</b> TALGO (Manufacturer)</li> <li>- <b>Ano de fabrico:</b> Informação indisponível à data (Manufacturing year)</li> <li>- <b>Potência:</b> 7580 CV (Power)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Velocidade máxima:</b> 330 km/h (Maximum speed)</li> <li>- <b>Peso:</b> 67 toneladas (em serviço) (Weight)</li> <li>- <b>Lotação:</b> 486 por composição (Seating capacity)</li> <li>- <b>Carros de tração e frenagem:</b> As referenciadas para a série em TREN AVRIL (Tractive effort and braking cars)</li> <li>- <b>Entidade responsável pela manutenção:</b> Prestador(es) de serviços a definir (Entity in charge for maintenance)</li> </ul>
---	---

Figura 1 - Referência técnica do material circulante

### 2.2. SERVIÇO PROPOSTO

A oferta proposta pela B-Rail incide na ligação ferroviária ao longo do Eixo Atlântico de Portugal, tendo como cidades extremas das ligações, a Norte Braga e a Sul Faro, não existindo, no entanto, nenhuma ligação direta entre estas duas cidades.

A data prevista para o início de exploração é 1 de janeiro de 2025, com um período de exploração do serviço de 27 anos.

Para efeitos do presente estudo foi considerada a oferta comunicada pela B-RAIL à AMT em 29 de novembro de 2021, no âmbito da "Notificação da Programação de um Novo Serviço de Transporte de Passageiros", que substituiu a proposta inicialmente apresentada pela B-Rail em 19 de abril de 2021.

Esta proposta consiste na oferta dos seguintes serviços de Longo Curso:

- 12 frequências diárias em cada sentido, em que destes:
  - 7 frequências diárias em cada sentido, entre Porto e Lisboa
  - 3 frequências diárias em cada sentido, entre Braga e Lisboa;





Assim, com a conclusão do troço Porto – Soure da LAV e respetiva ligação à Linha do Norte, prevista para 2028, será possível a utilização deste troço pelo tráfego de longo curso da Linha do Norte, potenciando também uma redução do tempo de trajeto neste serviço para o Horário 2029.

Ainda no eixo Lisboa-Porto estão previstos investimentos nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto com vista ao aumento de capacidade na rede.

Para a avaliação do tráfego na B-Rail após 2028, foi considerada a seguinte infraestrutura:

1. Nova Linha Alta Velocidade – troço Porto – Soure em exploração;
2. Ligação LAV – Linha do Norte em Soure, Coimbra-B e Aveiro;
3. Prolongamento da via quádrupla entre Roma-Areeiro (L. Cintura) e Braço de Prata (L. Norte);
4. Instalação de via quádrupla ou via tripla (onde não for viável a instalação de via quádrupla) entre Alverca e Azambuja (L. Norte);
5. Instalação de via dupla adicional entre as estações de Contumil e Ermesinde (L. Minho).

### 3.2. CARACTERIZAÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE

As composições TREN AVRIL apresentam uma notória diferença de desempenho relativamente às composições CPA 4000 utilizadas no serviço ALFA da CP, considerando que necessitam de um acréscimo de cerca 36 minutos para a realização de serviços no eixo Braga-Faro.

Pese embora as composições TREN AVRIL permitirem uma velocidade máxima de 330 km/h, esta não é aproveitada na infraestrutura atual, considerando que a velocidade máxima permitida na RFN é de 220 km/h, e em troços de dimensão não significativa em trajetos do eixo Braga-Faro. Não comportam sistema de pendulação ativa, pelo que apenas podem praticar velocidades do tipo convencional, com penalização nos tempos de trajeto nos troços de maior sinuosidade, por comparação com o desempenho das composições CPA 4000.



### 3.3. TEMPOS DE TRAJETO

#### 3.3.1. CENÁRIO 2025-2028

Para o percurso entre Lisboa Oriente e Porto Campanha com as paragens solicitadas pela B-Rail, incluindo margens suplementares (7 minutos), o CPA 4000 necessita de 2h35 o Avril 2h47 e o IC 3h00.

Comparando os tempos verificam-se que os propostos pela B-Rail e os obtidos pela IP são bastante díspares resultando nos seguintes acréscimos:

- Braga a Lisboa Oriente - 21 min;
- Porto Campanhã a Lisboa Oriente - 16 min;
- Porto Campanhã a Faro - 21 min.

Também para o sentido Sul-Norte, os tempos de trajeto indicados pela B- Rail são inferiores aos calculados pela IP.

- Lisboa Oriente a Braga - 24 min;
- Lisboa Oriente a Porto Campanhã - 18 min;
- Faro a Porto Campanhã - 20 min.

#### 3.3.2. CENÁRIO APÓS 2028

Para o percurso entre Lisboa Oriente e Porto Campanhã com as paragens solicitadas pela B-Rail, o valor estimado de tempo de trajeto será de 2h29, considerando margens suplementares de 7min, pelo que serão possíveis de garantir os tempos de trajeto apresentados pela B-Rail.

Para os troços Braga – Porto e Lisboa – Faro serão acrescidos os seguintes tempos à proposta da B Rail:

- Até Braga - cerca 6 min;
- Até Faro – cerca de 5min.



#### 4. HORIZONTE 2025-2028

A avaliação da proposta apresentada pela B-Rail observou os seguintes pressupostos:

Dados da Infraestrutura	Infraestrutura atual (TVM, perfis, curvas, sinalização)
Estrutura horária	Em vigor no Horário 2022
Margens suplementares	7 minutos, entre Lisboa e Porto <sup>1</sup>
Tipo TVM	Convencional

Para efeitos do Teste de Equilíbrio Económico, e perante a complexidade desta matéria, decidiu-se a consideração de diversos cenários cuja definição se centra na Linha do Norte, entre Lisboa Oriente e Porto Campanhã, uma vez que todas as ligações propostas pela B-Rail tem incidência nesta linha e devido à heterogeneidade de tráfegos que a utilizam. Contribuíram também na opção por esta abordagem a discrepância de tempos de trajeto obtidos no sistema IP e os indicados na proposta da B-Rail. Deste modo, foram estabelecidos três cenários para avaliação da proposta de serviço apresentada pela B-Rail, tendo em perspetiva a aferição da viabilidade do novo serviço de Longo Curso e os respetivos impactos na oferta atual, designadamente naquela que decorre das obrigações do Contrato de Serviço Público (neste exercício não foi propositadamente considerada a prioridade atribuída na repartição de capacidade como estabelecido no Diretório da Rede):

- Cenário 1 – Integração de todo o pedido da B-Rail;
- Cenário 2 – Identificação de canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização, na atual estrutura horária pela B-Rail, com aumento do tempo de trajeto dos canais tipologia Pendular;
- Cenário 3 – Identificação de canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização na atual estrutura horária pela B-Rail, com manutenção do tempo de trajeto dos canais tipologia Pendular.

<sup>1</sup> Distinto das margens suplementares aplicadas no Horário 2022, cujos canais horários contemplam 19 minutos adicionais para absorverem o impacto das obras de modernização. Ressalva-se que este valor será condicionado pelo volume de obras em curso a partir de 2025, o qual não é possível definir presentemente com rigor.



#### 4.1. AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 1

O cenário 1 corresponde a forçar a entrada/aceitação de todos os canais da B-Rail, por via da introdução de um novo canal para serviço de Longo Curso, na atual estrutura horária, analisando o impacto da existência de três comboios de longo curso por hora, ao invés de dois.

##### 4.1.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP

Do processo do estudo de horário resultaram projeções de alterações às seguintes famílias de comboios:

###### ALFA

Devido à diferença de tempos de trajeto entre os comboios pendulares e Avril o comboio Alfa Pendular no sentido Porto – Lisboa deixa de ter canal viável na estrutura atual.

###### INTERCIDADES, INTERREGIONAIS e REGIONAIS

Lisboa Sta. Apolónia – Guarda, Castelo Branco e Tomar

Os comboios de diferentes tipologias que utilizam o minuto 15 à partida de Lisboa Sta. Apolónia, terão de ter um aumento de trajeto de 2 minutos até à chegada a Lisboa Oriente.

###### REGIONAIS

###### Ascendentes

- Lisboa Sta. Apolónia – Tomar  
Aumenta as ultrapassagens de uma para duas com um agravamento no tempo de trajeto em 5 minutos, afetando as circulações subsequentes (Intercidades, inter-regional) que são penalizadas em igual valor.
- Entroncamento – Coimbra  
Aumenta as ultrapassagens de uma para duas com um agravamento no tempo de trajeto em 8 minutos.
- Coimbra – Aveiro



---

Antecipa a partida em 3 minutos e passa a ser ultrapassado com um agravamento no tempo de trajeto em 8 minutos.

#### **Descendentes**

- Tomar – Lisboa Sta. Apolónia

Tem um aumento de tempo de trajeto de 14 minutos devido ao estabelecimento de ultrapassagens.

- Coimbra – Entroncamento

Antecipa a partida em 4 minutos para ser ultrapassado com um agravamento no tempo de trajeto em 7 minutos.

- Aveiro – Coimbra

Passa a ser ultrapassado aumentando o tempo de trajeto em 13 minutos.

#### **URBANOS**

##### **Ascendentes**

- Sintra – Alverca

Comboio com chegada a Alverca ao minuto 29 aumenta o tempo de trajeto em 4 minutos, inviabilizando a utilização da composição na rotação seguinte.

- Lisboa Sta. Apolónia – Azambuja

Comboio com chegada a Azambuja ao minuto 45 deixa de ter canal viável na estrutura atual.

- Figueira da Foz – Coimbra

Comboio com chegada a Coimbra B ao minuto 00 deixa de ter canal viável na estrutura atual.

- Aveiro – Porto

Comboio com chegada a Porto ao minuto 15 deixa de ter canal viável na estrutura atual.

- Ovar – Porto

Comboio com chegada a Porto ao minuto 09 deixa de ter canal viável na estrutura atual.





#### Descendentes

- Porto – Ovar  
Comboio com chegada a Ovar ao minuto 01 deixa de ter canal viável na estrutura atual.
- Azambuja – Lisboa Sta. Apolónia  
Comboio com partida da Azambuja ao minuto 05 deixa de ter canal viável na estrutura atual.
- Castanheira – Alcântara Terra  
Comboio com partida de Castanheira ao minuto 09 deixa de ter canal viável na estrutura atual.

#### 4.1.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL

Viabilizada toda a oferta solicitada pela B-Rail.

#### 4.1.3. PRINCIPAIS IMPACTOS

Inviabilização de diversas tipologias de serviço, incluindo o contrato de serviço público e o serviço Alfa, cuja compatibilização necessita de um processo de estudo bastante aprofundado, equivalente ao estudo do horário anual, sem perspectivas de sucesso face à disponibilidade da infraestrutura prevista em 2025.

#### 4.2. AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 2

O cenário 2 incidiu na avaliação de canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização, na atual estrutura horária, pela B-Rail, com aumento do tempo de trajeto dos canais tipologia Pendular, em cerca de 12 min, para ficarem idênticos aos do Avril, permitindo assim uma maximização da capacidade global disponível na Linha do Norte.

Tendo como referência o material circulante proposto pela B-Rail, a avaliação compreendeu os canais horários de tipologia Alfa e IC, incluindo os processos de avaliação preliminar ao impacto da compatibilização com os serviços atualmente em



vigor, uma vez que existe aproveitamento da capacidade por outros serviços, nos casos em que os serviços de Longo Curso não a utilizam.

Aplicando as referências horárias indicadas na proposta da B-Rail, foi utilizada a seguinte abordagem, com principal enfoque na Linha do Norte:

- Foram fixadas as horas em Lisboa Oriente, de modo a verificar se existem canais disponíveis na referência horária dada pela B-Rail, para linha do Norte;
- Foram também aumentados os tempos para compatibilização nos comboios de tipologia Alfa para possibilitar à B-Rail utilização dos canais desta tipologia.

#### 4.2.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP

Do processo de compatibilização de horário resultaram projeções de alteração de horário às seguintes famílias de comboios:

- Lisboa Sta. Apolónia – Tomar
  - Sentido Ascendente

Circulação pela VAO (Via Única Banalizada) no troço Castanheira do Ribatejo a Azambuja, a fim de permitir a possibilidade da utilização da estação da Azambuja para realização de ultrapassagens no sentido descendente.
  - Sentido Descendente

Aumento de 9 minutos do tempo de trajeto no serviço Regional de Tomar, mantendo a hora de chegada a Lisboa Sta. Apolónia. Resultou ainda a necessidade de estabelecimento de duas ultrapassagens, pelo serviço Alfa e Intercidades.
- Entroncamento – Coimbra
  - Sentido Ascendente

Retarda a partida em Entroncamento em cerca de 4 minutos.
  - Sentido Descendente

Aumenta o tempo de trajeto em cerca de 10 minutos, resultado das duas ultrapassagens pelo serviço Alfa e Intercidades
- Coimbra – Aveiro





- Sentido Ascendente  
Retarda em cerca de 9 minutos a partir de Coimbra.
- Sentido Descendente  
Antecipa a partida de Aveiro em cerca de 10 minutos.
- Coimbra – Figueira da Foz
  - Sentido Ascendente  
Aumento o tempo de trajeto em cerca de 5 minutos.
- Ovar – Porto
  - Sentidos Ascendente e Descendente  
O desvio na chegada/partida ao Porto será cerca de 12 min.
- Aveiro – Porto
  - Sentidos Ascendente e Descendente  
O desvio na chegada/partida ao Porto será cerca de 12 min.

#### 4.2.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL

Assim, e tendo por base apenas a análise de canais horários com a tipologia Alfa e Intercidades, e as referências horárias indicadas pela B-Rail, foram identificados 7 canais horários passíveis de atribuir no sentido S/N e 7 no sentido N/S.

#### 4.2.3. PRINCIPAIS IMPACTOS

Os principais impactos resultantes da implementação dos 7 canais horários da B-Rail são:

- Aumento dos tempos de trajeto para a globalidade dos serviços de Longo Curso;
- Ajustamento em múltiplos canais horários de serviços de passageiros (regional e urbanos) e mercadorias, com aumento do tempo de trajeto, em zonas com elevado volume de tráfego e níveis de otimização máximos;
- Possível inviabilização de serviços de passageiros, pela incapacidade de acomodação de novas ultrapassagens ou dificuldades de compatibilização entre tráfegos;



- Menor capacidade para viabilização de serviços de mercadorias.

#### 4.3. AVALIAÇÃO DO CENÁRIO 3

O cenário 3 consistiu na identificação dos canais horários de Longo Curso suscetíveis de utilização na atual estrutura horária, com manutenção dos tempos de trajeto dos comboios de tipologia Alfa.

Tendo como referência o material circulante proposto pela B-Rail, a avaliação compreendeu os canais horários de tipologia IC, incluindo os processos de avaliação preliminar ao impacto da compatibilização com os serviços atualmente em vigor, uma vez que existe aproveitamento da capacidade por outros serviços, nos casos em que os serviços de Longo Curso não a utilizam.

##### 4.3.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP

Os canais horários identificados como não estando ocupados pelo serviço Intercidades, são resultado de uma compatibilização dos serviços Regional e Suburbano. Do processo de compatibilização de horário resultaram projeções de alteração de horário às seguintes famílias de comboios:

- Lisboa Sta. Apolónia – Tomar

- Sentido Ascendente

Circulação pela VAO (Via Única Banalizada) no troço Castanheira do Ribatejo a Azambuja, a fim de permitir a possibilidade da utilização da estação da Azambuja para realização de ultrapassagens no sentido descendente.

- Sentido Descendente

Aumento do tempo de trajeto em 9 minutos do serviço Regional de Tomar, mantendo a hora de chegada a Lisboa Sta. Apolónia. Resultou ainda a necessidade de estabelecimento de duas ultrapassagens, pelo serviço Alfa e Intercidades.

- Entroncamento – Coimbra

- Sentido Ascendente



Antecipa a partida em Entroncamento em 4 minutos.

- o Sentido Descendente

Aumenta o tempo de trajeto em cerca de 10 minutos. Resultou ainda a necessidade de estabelecimento de duas ultrapassagens, pelo serviço Alfa e Intercidades.

#### 4.3.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL

Assim, e tendo por base apenas a análise de canais horários com a tipologia Intercidades, e as referências horárias indicadas pela B-Rail, foram identificados 4 canais horários passíveis de atribuir no sentido S/N e 7 no sentido N/S.

#### 4.3.3. PRINCIPAIS IMPACTOS

Necessidade de ajustamento em canais horários de serviços de passageiros regional devido à necessidade de acomodação de novas ultrapassagens, em zonas com elevado volume de tráfego e níveis de otimização máximos.

## 5. HORIZONTE APÓS 2028

Com as melhorias previstas na infraestrutura após 2028, foi estudada a viabilidade da manutenção do serviço longo curso na linha do Norte e o incremento do tráfego da B-Rail. Neste estudo, foi considerado que o serviço da B-Rail e o serviço Alfa pendular da CP utilizariam a LAV em exploração nesta fase, troço Porto-Soure.

### 5.1. COMPATIBILIZAÇÃO COM SERVIÇOS DA CP

A entrada ao serviço de uma nova infraestrutura, neste caso, a LAV Porto – Soure e as melhorias previstas na AMP e AML, levará à construção de um novo horário para a rede ferroviária.

A construção de um novo horário apresentará, consequentemente, diferentes horas de partida e de chegadas para os diferentes serviços, sejam estes Longo Curso, Regionais ou Suburbanos. Neste estudo, prevê-se que será possível garantir toda a oferta incluída



no contrato de serviço público não sendo expectável aumentos de tempos de trajeto nos serviços da Linha do Norte.

## 5.2. CANAIS SUSCETÍVEIS DE SER UTILIZADOS PELA B-RAIL

Tendo por base apenas a oferta atual e o número de canais indicados pela B-Rail, será possível viabilizar a oferta pretendida entre Lisboa e Porto, com os ajustes necessários aos tempo de trajeto já anteriormente identificados.

## 5.3. PRINCIPAIS IMPACTOS

A partir do Horário 2029, será criada uma nova estrutura horária com vista à implementação deste novo serviço numa infraestrutura melhorada face à existente.

Na presente data, não é expectável a existência de impactos relevantes relativamente ao nível da oferta atual.

# 6. OUTROS CONSTRANGIMENTOS

## 6.1. SERVIÇOS DE MERCADORIAS

Da análise efetuada à disponibilidade de novos canais de Longo Curso, iremos assistir a uma densificação da estrutura horária, que irá reduzir a capacidade de programação de serviços regulares e especiais de mercadorias.

## 6.2. ESTACIONAMENTO E POSICIONAMENTO DE COMBOIOS DA B-RAIL

Sobre o posicionamento e estacionamento de material motor e rebocado, para a realização de comboios, não encontramos na proposta da B-Rail dados que permitam uma abordagem de uma forma integrada com o estudo dos horários.

Assim, numa lógica de partilha de espaços entre a Empresa em operação e a nova, será necessário complementar a informação com a indicação dos tipos de serviço acessórios que serão essenciais realizar nas estações origem/termo, antes da partida ou depois da chegada de cada comboio.



Tomando como exemplo Porto Campanhã importa saber se o material chegado recolhe a Contumil ou a outra dependência. O mesmo se coloca relativamente a Sete Rios onde também não é referido qual a dependência de origem ou destino dos comboios para posicionamento de material.

Estas definições não constam da proposta que nos foi submetida, mas têm uma grande influência na gestão da atividade das estações, sendo também consumidoras de capacidade, logo podendo condicionar todas as análises realizadas pela IP neste documento.