



PARECER N.º 68 /AMT/2026

2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026

**Homologação das Taxas de Utilização da
Infraestrutura
do Pacote Mínimo de Acesso**

Rede Ferroviária Nacional

Junho 2026
Versão Pública

ÍNDICE

I. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	3
II. ENQUADRAMENTO.....	4
II.1. Enquadramento Geral.....	4
II.2. Natureza e competências da AMT	5
II.3. Diretórios da Rede	6
III. ANTECEDENTES.....	9
IV. O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL	11
V. ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DOS CUSTOS UNITÁRIO DIRETOS (CUD) NO PERÍODO DE 2019 A 2023	12
VI. PROPOSTA TARIFÁRIA DO DIRETÓRIO DE REDE DA 2ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2026	16
VII. BENCHMARKING SOBRE A TAXA DE UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NOS PAÍSES QUE INTEGRAM O IRG-RAIL	19
VIII. CONCLUSÕES.....	22
IX. RESULTADO DA CONSULTA DE INTERESSADOS	25
X. PROPOSTA DE DECISÃO RELATIVA À HOMOLOGAÇÃO DAS TARIFAS DA 2ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2026	26
ANEXO I – REGRAS DE DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS DO PMA	27
ANEXO II - RECLAMAÇÃO DA APEF.....	35

I. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), no exercício das suas atribuições de regulação económica independente do ecossistema da mobilidade e dos transportes, procede à apreciação das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária (TUI) do Pacote Mínimo de Acesso (PMA) constantes na 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, tendo em vista a sua homologação.
2. O presente parecer segue, em termos de estrutura, racional de análise e formatação, o parecer emitido para a homologação das tarifas da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025, atualizando a análise para o ciclo tarifário de 2026 e incorporando as pronúncias dos operadores, as respostas da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), o estudo de definição de novo modelo regulatório e o Despacho n.º 61/2025-GSEI de 10.01.2026.
3. No Diretório de Rede de 2026, a IP propôs a atualização das tarifas do PMA com base na média móvel dos Custos Unitários Diretos (CUD) dos exercícios de 2019 a 2023. Este mecanismo dá continuidade a idêntica metodologia aplicada em 2025, mas substitui a média 2018-2022 pela média 2019-2023, mantendo como referência o Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e o Decreto-Lei n.º 217/2015.
4. Em 12.12.2024, a IP comunicou à AMT a publicação oficial do Diretório de Rede de 2026 e informou sobre o resultado do processo de consulta, remetendo as pronúncias das empresas CP - Comboios de Portugal e Fertagus bem como a análise da IP às mesmas. As restantes empresas ferroviárias não se pronunciaram dentro do prazo. Em 20.01.2025, a IP informou a AMT que tinha recebido fora do prazo as pronúncias das empresas Medway e Captrain Portugal, não tendo sido possível considerar as mesmas na versão final do Diretório de Rede 2026. Contudo, os contributos tinham sido analisados e transmitidas as respetivas respostas às duas empresas.
5. A AMT procedeu em 2024/25 à elaboração de um estudo sobre um novo modelo regulatório para a tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária, avaliando a legislação europeia e nacional, a experiência comparada, a capacidade do mercado para pagar, a evolução dos custos do gestor da infraestrutura, a segmentação de mercado, os apoios públicos ao

transporte ferroviário de mercadorias e diferentes cenários de atualização tarifária para 2025 e 2026.

6. O estudo concluiu que a introdução de um modelo com um período regulatório plurianual é necessária para assegurar previsibilidade, transparência e equilíbrio entre a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a cobertura dos custos diretamente imputáveis e a promoção da competitividade do setor ferroviário, designadamente do transporte de mercadorias, em coerência com os objetivos nacionais e europeus de descarbonização.
7. O referido estudo considerou como modelo regulatório adequado aos objetivos em vista, a aplicação de um fator de eficiência à evolução anual dos custos unitários diretos do gestor da infraestrutura, atendendo, designadamente, às ineficiências associadas à existência de ativos com vida útil esgotada e ao facto de parte do acréscimo de custos de manutenção desses ativos se refletirem em custos ineficientes.
8. No Despacho n.º 61/2025-GSEI, o Secretário de Estado das Infraestruturas declarou nada opor à proposta da AMT de novo modelo de regulação das atualizações das tarifas do PMA e, relativamente à avaliação da evolução tarifária até 2028, validou o cenário indicado que, suaviza o aumento aplicável ao segmento do transporte ferroviário de mercadorias, tomando como referência para a atualização ao nível do IPC estimado no Orçamento do Estado para 2025, de 2,40%, e nos anos seguintes até 2028 um aumento de 12,33% assegurando o Estado a devida compensação financeira ao gestor da infraestrutura do impacto desta medida, no contexto dos mecanismos previstos no Contrato-Programa entre o Estado e a IP.
9. Assim, ponderados os interesses em presença, entende-se ser juridicamente admissível e regulatoriamente adequado homologar as tarifas do PMA para 2026 inscritas na 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026 publicada em 05.03.2026.

II. ENQUADRAMENTO

II.1. Enquadramento Geral

10. A tarifação da infraestrutura ferroviária constitui uma das dimensões centrais da regulação económica do setor ferroviário, na medida em que influencia simultaneamente a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a concorrência intramodal e

intermodal, a entrada e permanência de operadores no mercado e a prossecução dos objetivos de mobilidade sustentável e de descarbonização.

11. O quadro jurídico aplicável encontra-se estruturado, ao nível da União Europeia, pela Diretiva 2012/34/UE, que estabelece o Espaço Ferroviário Europeu Único, e pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/909, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário. No direito nacional, releva o Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na redação em vigor, bem como o quadro estatutário da AMT.
12. A TUI relativa ao PMA deve corresponder aos custos diretamente imputáveis à exploração ferroviária, sem prejuízo das componentes admitidas no regime legal, incluindo as associadas à escassez de capacidade, à segmentação de mercado, a acréscimos de custo admitidos quando a capacidade do mercado o suporte e à necessidade de assegurar sinais económicos coerentes para a utilização eficiente da infraestrutura.

II.2. Natureza e competências da AMT

13. A AMT é uma autoridade administrativa independente, com atribuições de regulação, supervisão e promoção e defesa da concorrência no ecossistema da mobilidade e dos transportes, competindo-lhe assegurar, no âmbito das suas atribuições, a convergência entre mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, equilíbrio económico dos mercados e proteção dos utilizadores.
14. Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea e), dos Estatutos da AMT, compete a esta autoridade definir as regras e os critérios de taxação da utilização da infraestrutura ferroviária e homologar as taxas relativas aos serviços ferroviários do PMA que integram os Diretórios de Rede, definidos e propostos pela IP. 1.
15. A intervenção da AMT na homologação anual da TUI, compreende uma análise de conformidade jurídica, de adequação económica e de proporcionalidade regulatória, à luz

¹No que se refere à caracterização do Ecossistema Ferroviário nacional, consultar: 2019: 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; 2017: 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

dos princípios da não discriminação, transparência, eficiência, previsibilidade e sustentabilidade do sistema ferroviário.

II.3. Diretórios da Rede

- 16.** De acordo com o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (DL 217/2015), por «Diretório de Rede²», entende-se “a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura”.
- 17.** Nos termos do artigo 13.º do mesmo diploma, e após consulta às partes interessadas, o gestor de infraestrutura deve elaborar e publicar os Diretórios de Rede, que estão sujeitos a validação da AMT. E, segundo o artigo 29.º, o gestor de infraestrutura deve assegurar que os Diretórios de Rede contêm o quadro e as regras de tarifação, estabelecendo o artigo 31.º que as taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço são pagas ao gestor de infraestrutura e ao operador da instalação de serviço, respetivamente, e utilizadas no financiamento da sua atividade.
- 18.** Neste contexto, o gestor de infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem:
- 18.1.** Fornecer à AMT todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas, para que a AMT desempenhe as funções que lhe são cometidas no artigo 56.º do mencionado DL 217/2015 (funções da entidade reguladora);
- 18.2.** Demonstrar às empresas ferroviárias que as taxas de utilização da infraestrutura e de serviço efetivamente faturadas à empresa ferroviária respeitam a metodologia, as regras e as escalas previstas nos Diretórios de Rede;
- 19.** Deve ainda ser considerado o seguinte:
- 19.1.** O cálculo das taxas de utilização do PMA e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem ter em conta o custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário;

² O conteúdo dos Diretórios de Rede consta do anexo IV ao DL 217/2015.

19.2. Para evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis, as taxas do PMA e do acesso às instalações de serviço podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços ferroviários e de tempos, devendo a importância relativa da taxa de utilização da infraestrutura ter em conta os custos imputáveis aos serviços.

20. Concretamente, no que se refere à tarifação da infraestrutura:

20.1. Nos termos do artigo 30.º do DL 217/2015, tendo em conta as exigências de segurança e a preservação e a melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve ser encorajado, através de incentivos, a reduzir os custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso, cabendo ao Estado definir as regras de atribuição dos incentivos através do Contrato-Programa entre o Estado e a IP, S.A.³ de medidas regulamentares ou da combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares;

20.2. Nos termos do artigo 32.º do mesmo DL 2017/2015, caso as condições de mercado o permitam, para, proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura podem ser aplicadas sobretaxas adicionais, respeitando os princípios da eficácia, transparência e não discriminação, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário, devendo o regime de tarifação respeitar os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias; isto sem prejuízo de outros incentivos públicos que possam ser atribuídos

20.3. Nos termos do artigo 33.º do DL 217/2015, sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º, 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e nas regras nacionais em matéria de concorrência, não obstante o princípio dos custos diretos, os descontos⁴ nas taxas aplicadas pelo gestor de infraestrutura a uma empresa

³ Nos termos do artigo 30.º do DL 217/2015, foi celebrado um contrato entre o Estado e a IP, S.A., enquanto gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional (RFN), definindo e regulando os termos e condições da prestação pela IP, S.A. das Obrigações de Serviço Público de gestão da infraestrutura integrante da RFN, bem como as indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado. O período de vigência deste contrato é de 5 anos, pelo que a primeira edição vigorou inicialmente entre 2016 e 2020, tendo, entretanto, sido objeto de três prorrogações, de seis meses cada, ou seja, tendo a sua vigência sido estendida até ao final do mês de junho do corrente ano de 2022. Prevê-se, assim, que brevemente possa ser estabelecido um novo Contrato-Programa, para vigorar entre 2022 e 2026.

⁴ Os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor de infraestrutura e que, para determinar o nível de desconto, não podem ser tidas em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada. Sem prejuízo, o gestor de infraestrutura pode criar regimes abertos a todos os utilizadores da infraestrutura, concedendo, para determinados fluxos de

ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios previstos naquele artigo.

21. Nos termos do citado artigo 56.º do DL 2017/2015, compete à AMT, entre outros poderes⁵, ser entidade de recurso quanto a decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura quanto ao(s):

- Diretório de Rede nas suas versões provisória e final;
- Critérios estabelecidos nos Diretórios de Rede;
- Processos de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- Regimes de tarifação;
- Nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;
- Disposições em matéria de acesso;
- Acesso aos serviços e à sua tarifação;
- Gestão do tráfego;
- Planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;
- Cumprimento dos requisitos relativos a conflitos de interesse.

22. A AMT é também competente para acompanhar a situação da concorrência e promover a sustentabilidade nos mercados de serviços ferroviários, através da verificação sobre o tratamento injusto ou discriminatório de empresas⁶, e promover a equidade das regras aplicáveis a diversos modos de transportes, sobretudo quando se encontram em concorrência, incluindo quanto a matéria tarifária, devendo-lhe ser prestada toda a informação necessária, sem prejuízo dos seus poderes de inspeção e auditoria e cabendo-lhe igualmente:

tráfego, descontos temporários destinados a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários, ou descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

⁵ Incluindo consultar periodicamente, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário.

⁶ Nos termos do artigo 57.º, deve trocar informações sobre os processos e sobre os princípios e práticas subjacentes à sua tomada de decisões com outras entidades reguladoras, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e sobre os problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta por todos os Estados-Membros.

- Definir as regras e princípios subjacentes à tomada das decisões para as quais seja competente ao abrigo do referido decreto-lei, através de regulamento ou deliberação,
- Publicitar as suas decisões no seu sítio na Internet;
- Publicar anualmente um relatório sobre a execução do Decreto-Lei.

III. ANTECEDENTES

- 23.** O novo modelo tarifário aplicável ao PMA foi introduzido no contexto da publicação do Diretório de Rede de 2020, em sequência de processo de adaptação ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909 e ao Decreto-Lei n.º 217/2015, tendo por base os custos diretamente imputáveis à exploração ferroviária e a segmentação do mercado.
- 24.** Entre 2021 e 2023, as atualizações das tarifas de utilização da infraestrutura foram efetuadas excecionalmente por indexação ao IPC, como medida de mitigação dos efeitos da pandemia no setor dos transportes, e num contexto regulamentar específico de suspensão da obrigatoriedade da aplicação do regulamento 2015/909 o que, em contexto de inflação reduzida, conduziu a aumentos tarifários muito moderados, sem ter em conta a evolução real dos custos da gestão ferroviária. A ocorrência da pandemia COVID-19 e a subsequente crise inflacionista e energética provocada pela guerra de Ucrânia, condicionaram fortemente o nível de atividade ferroviária e a evolução dos custos do gestor da infraestrutura.
- 25.** Para o Diretório de Rede de 2024, a IP propôs uma atualização tarifária com uma nova metodologia assente, não no IPC, mas sim na média móvel dos CUD dos últimos cinco anos (exercícios de 2017 a 2021) (2,17 €/CK) , correspondendo a um aumento médio de cerca de 20% face a 2023, embora inferior ao acréscimo que resultaria da consideração isolada do CUD do último exercício encerrado (2021) à data de elaboração do Diretório de Rede (2,33 €/CK). Os operadores pronunciaram-se criticamente sobre esse aumento, sobretudo quanto à previsibilidade e ao impacto no mercado.
- 26.** A AMT, no parecer de homologação das tarifas da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024, considerou que, no contexto então existente, deveria ser adotada uma solução de compromisso que salvaguardasse a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias, sem desconsiderar a sustentabilidade financeira da IP.

- 27.** Na sequência dessa ponderação, foi limitada a atualização do segmento de mercadorias e marchas ao valor do IPC previsto no Orçamento do Estado para 2024, de 2,9%, mantendo-se para o segmento de passageiros a atualização inscrita no Diretório de Rede de 2024, tendo em conta a existência de mecanismos de compensação associados aos contratos de serviço público a que estas empresas estão sujeitas.
- 28.** A compensação da perda de receita do gestor da infraestrutura associada a essa limitação tarifária foi posteriormente enquadrada no âmbito do Contrato-Programa, por despacho da tutela financeira, tendo assim a IP procedido à publicação da 1.^a Adenda ao Diretório de Rede de 2024, com o valor do tarifário reduzido para o segmento das mercadorias.
- 29.** Para 2025, a IP manteve o mecanismo aplicado em 2024, passando a média móvel do CUD a considerar os exercícios de 2018 a 2022, propondo uma atualização média do PMA de cerca de 6% que foi refletida no tarifário inscrito no Diretório de Rede de 2025, publicado em dezembro de 2023.
- 30.** O aumento tarifário do segmento de mercadorias de 2025, quando comparado com a 1.^a Adenda de 2024, revelava-se, porém, significativamente superior (aproximadamente +25,6%), exigindo da AMT uma ponderação autónoma dos impactos e dos objetivos de política pública em presença. Esse estudo e ponderação que foi concretizada através da elaboração do relatório “Tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária - Definição de novo modelo de regulação e propostas de promoção da competitividade do setor ferroviário” divulgado em março de 2026.
- 31.** Essa ponderação e as metodologias definidas para atualização tarifária foram posteriormente analisadas, validadas e refletidas no Despacho n.º 61/2025-GSEI e concretizadas nas tarifas finais inscritas na 1.^a Adenda ao Diretório de Rede de 2025 que, relativamente ao segmento de mercado das mercadorias, sofreram em 2025 apenas um aumento de 2,4%, em linha com a inflação prevista para esse ano.
- 32.** Para o tarifário inscrito na 2.^a Adenda do Diretório de Rede de 2026, a IP manteve o mesmo mecanismo aplicado aos Diretórios de 2024 e 2025, passando a média móvel do CUD a considerar os exercícios de 2019 a 2023, propondo uma atualização do CUD médio de cerca para 2,42 €/CK

- 33.** No âmbito das pronúncias dos operadores sobre as matérias contidas no Diretório de Rede de 2026 e na sua 1ª e 2ª Adenda, verifica-se que em termos gerais estas evidenciam uma preocupação transversal dos operadores com a evolução tarifária, a previsibilidade dos encargos futuros, os impactos operacionais das obras e restrições de capacidade e a adequação dos mecanismos de compensação.
- 34.** A IP, por seu turno, sustenta a manutenção do enquadramento geral das propostas, fundamentando-as no cumprimento do quadro legal e regulatório, no modelo de custeio aprovado, na evolução dos custos reais da infraestrutura e na necessidade de garantir a sustentabilidade da gestão da rede. Ainda assim, a IP admite ajustamentos pontuais, correções de informação e aprofundamento do diálogo com os operadores em matérias específicas, designadamente intervenções programadas, desempenho, energia de tração, acessibilidade, acordos-quadro e detalhe da informação disponibilizada no Diretório da Rede.
- 35.** Refira-se igualmente que a Associação Portuguesa de Empresas Ferroviárias apresentou em 19.12.2025, ao abrigo do disposto no artigo n.º 56.º do Decreto-Lei 217/2015 uma reclamação formal à AMT sobre variadas matérias constantes no Diretório de Rede de 2027 e na 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2026, reiterando igualmente essa reclamação relativamente à 2ª Adenda Diretório de Rede de 2026 e à 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026.
- 36.** A AMT analisou a reclamação e os seus fundamentos, bem como a pronúncia da IP, S.A. elaborada no âmbito do exercício do contraditório, apresentando-se no Anexo II uma síntese das matérias reclamadas, bem como a pronúncia da IP S.A. e a decisão da AMT.

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

- 37.** A regulação económica das tarifas ferroviárias deve ser enquadrada no interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, em particular no objetivo de promover a transferência modal para modos de transporte com menores emissões e externalidades ambientais negativas.
- 38.** O transporte ferroviário de passageiros beneficia, em grande medida, de mecanismos de financiamento e compensação pública associados a obrigações de serviço público, a políticas

tarifárias sociais e à contratualização da oferta. O transporte ferroviário de mercadorias, pelo contrário, opera essencialmente em regime de mercado, por conta e risco dos operadores, e enfrenta concorrência direta do transporte rodoviário.

- 39.** Esta diferença justifica uma ponderação regulatória específica quanto à capacidade do segmento de mercadorias para suportar aumentos tarifários abruptos, especialmente quando coexistem limitações temporárias de capacidade, interdições, constrangimentos operacionais, necessidade de recuperação de tráfego ferroviário e simultaneamente políticas públicas de apoio ao modo rodoviário.
- 40.** A estabilização de um modelo regulatório plurianual para a atualização TUI deve, por isso, atender não apenas à recuperação dos custos do gestor da infraestrutura, mas também à necessidade de evitar sinais económicos contraditórios com os objetivos nacionais e europeus de descarbonização, competitividade do setor ferroviário, desenvolvimento da intermodalidade e promoção de uma concorrência não falseada entre modos de transporte.
- 41.** Nesse sentido foi definido pela AMT um novo modelo regulatório para a atualização tarifária que confere aos operadores ferroviários maior previsibilidade nos encargos a suportar com a utilização da infraestrutura ferroviária, redução do risco de necessidade de revisões frequentes das compensações públicas, e maior coerência entre a regulação tarifária e os objetivos de política pública, evitando sinais que penalizem a utilização do transporte ferroviário enquanto serviço público essencial, a par de incentivos à melhoria do desempenho da gestão da infraestrutura.

V. ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DOS CUSTOS UNITÁRIO DIRETOS (CUD) NO PERÍODO DE 2019 A 2023

- 42.** Foram analisadas as bases de custos referentes aos serviços que integram o PMA⁷ incorridos nos anos de 2019 a 2023 verificando-se ao longo do período um aumento substancial dos custos do PMA suscetível de agravar significativamente o valor da TUI a aplicar em 2026.

⁷ Já considerando a metodologia de cálculo dos custos diretamente imputáveis ao PMA preconizada pela AMT, em conformidade com as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015 relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.

43. Efetivamente, a eventual atualização do Custo Unitário Direto (CUD)⁸ à escala da rede para o tarifário do PMA de 2026, que é o elemento base do cálculo das tarifas do Pacote Mínimo de Acesso constantes nos Diretórios de Rede, com fundamento na média móvel dos custos unitários dos últimos cinco anos (2018-2022) e na circulação de comboios realizada no ano de 2023, teria como consequência o aumento do CUD efetivamente aplicado no Diretório de Rede de 2025 de 2,3 €/ck para 2,42 €/ck, o que seria equivalente a um aumento de cerca de 5,2 % relativamente ao ano de 2025, conforme indicado no Quadro nº1 seguinte.

Indicador	2019	2020	2021	2022	2023
[Confidencial]					
Comboio-Quilómetro (CK's)	36 354 431	32 821 716 36 354 431*	34 972 411	35 303 146	35 303 146
Custos Unitário Direto (CUD) - Custos reais (*)	2,15 €/CK	2,71 €/CK 2,45€/CK(*)	2,33 €/CK	2,42 €/CK	2,73 €/CK
Método de atualização do Tarifário de Diretório de Rede (DR)	DR 2022 Tarifário DR2021 + IPC (1,1%)	DR 2023 Tarifário DR 2022 + IPC (+1,1%)	DR 2024 Média Móvel 5 anos (2017-2021)	1ª ADR 2025 Média Móvel 5 anos (2018-2022) + Fator Eficiência	2ª ADR 2026 Média Móvel 5 anos (2019-2023) + Fator Eficiência
Fator de Eficiência	–	–	–	90%	93%
CUD à escala de rede efetivamente aplicado	DR 2022 Tarifário DR2021 + 1,1% 1,794 €/CK	DR 2023 Tarifário DR 2022 + 1,1% 1,813 €/CK	DR 2024 Média Móvel 5 anos (2017-2021) 2,17 €/CK	1ª ADR 2025 Média Móvel 5 anos (2018-2022) + Fator Eficiência 2,29 €/CK	2ª ADR 2026 Média Móvel 5 anos (2019-2023) + Fator Eficiência 2,41 €/CK
Evolução tarifária homologada pela AMT	1,10%	1,10%	19,67% Pass/ 2,9% Merc.	5,15 % Pass/ 2,4% Merc.	4,42 % Pass/ 12,33% Merc.

Quadro n.º 1 – Tabela de evolução dos custos PMA

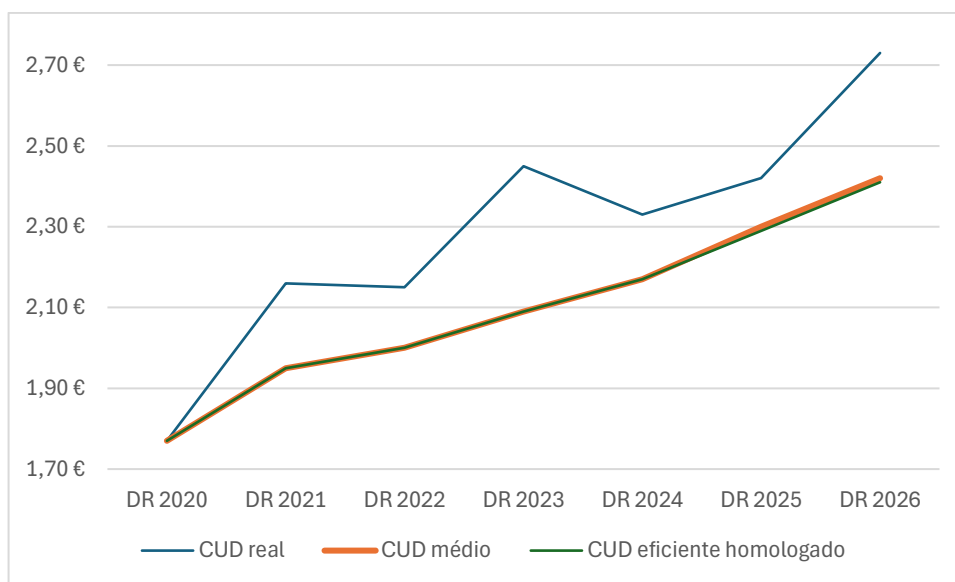
* Considerando CK 2020 = CK 2019, para cancelamento do efeito COVID-19.

Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

⁸ Custo Unitário Direto (CUD) - o custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário por comboio-km, veículo-km, ou tonelada-km bruta ou uma combinação destes elementos.

- 44.** No gráfico n.º 1 visualiza-se a evolução do CUD real e do CUD eficiente efetivamente considerado, sendo patente o diferencial entre ambos, podendo constatar-se ainda que a evolução dos custos tem sido bastante superior à da inflação e por outro lado o volume de tráfego não tem aumentado, pelo contrário reduziu-se e a descida agravou-se em 2020 com as restrições à mobilidade de pessoas e bens provocada pela COVID-19, tendo recuperado em 2023, mas em valores ainda inferiores a valor de pré-pandemia de 2019.
- 45.** Ao tarifário aplicado especificamente ao segmento de mercadorias no Diretórios de Rede de 2024 e 2025, foi aplicada, por via de determinação regulatória, uma contenção da evolução das tarifas deste segmento, que correspondeu em 2024 a um aumento de 2,9% e de 2,4% em 2025, sendo o aumento suavizado para uma taxa constante de 12,33% nos anos de 2026 a 2028, conforme se retira deste parecer.

Gráfico n.º 1 – Evolução do CUD



Fonte: Elaboração AMT com dados fornecidos pela IP, SA

- 46.** A IP, S.A. apresentou como principais causas para os aumentos dos custos 9verificados no período 2015-2019 e os previstos para os anos de 2020-2025, as seguintes:

- **PERÍODO 2015-2019:**

- Aumento da massa salarial, decorrente da reposição dos direitos adquiridos consagrada na Lei do Orçamento do Estado de 2017 com os inerentes reflexos salariais em termos de progressão nas carreiras e no acréscimo de diuturnidades.
- Incremento muito significativo dos gastos na gestão da faixa combustível (a partir de 2018, para cumprimento da legislação relativa à defesa da floresta contra incêndio).
- Aumento dos gastos em manutenção, absolutamente necessários face ao estado da rede e atraso do plano de investimentos.
- Aumento dos custos com vigilância e limpeza (reforço de serviços com aumento do custo da mão de obra associada).
- Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).
- Incremento nos custos de energia (elétrica e de tração).

- **PREVISIONAIS PARA O PERÍODO 2021-2025:**

- Aumento da necessidade de reforço das atividades de manutenção de via, designadamente ao nível do desguarnecimento e ataque mecânico pesado.
- Aumento dos custos com subcontratos nas especialidades de Sinalização (maior abrangência dos novos sistemas de sinalização), de Telemática (novos sistemas implementados no âmbito da modernização da rede ferroviária), de Catenária (aumento da rede eletrificada, no total de mais 535 km lineares de catenária).
- Aumento da extensão da área coberta da gestão da faixa combustível.
- Aumento devido ao descongelamento de carreiras, novo ACT + integração QPT no sistema de carreiras e subsídio de Refeição (2020).
- Aumento dos gastos com energia de tração (equilibrada por equivalente rendimento faturado aos Operadores/Consumidores).
- Aumento das rendas da frota automóvel.

47. Sem prejuízo da eventual auditoria por parte da AMT dos custos do PMA efetivamente incorridos, a informação transmitida pela IP, S.A., vem evidenciar a tendência de aumento dos custos observada a partir de 2017, ano em que foram calculados os primeiros custos diretos de acordo com a metodologia de cálculo introduzida pelo Regulamento de Execução (EU) 909/2015. De facto, no período de 2017 a 2023 verifica-se um agravamento global dos custos PMA (41,19 %) e, bem como dos Custos Diretos (47,33 %) conforme evidenciado abaixo no Quadro n.º 2.
48. Analisando o mesmo período, em termos do Custo Unitário Direto (CUD) à escala da rede , que é o elemento base para o cálculo das tarifas de utilização de infraestrutura, verifica-se um agravamento de 41,44 % mercê da conjugação de dois fatores contributivos: o aumento dos custos diretos em 47,33 % e a diminuição dos comboios quilómetros realizados em (-) 4,7 %.

Quadro n.º 2 – Custos Totais PMA (2017 vs. 2023)

[Confidencial]

VI. PROPOSTA TARIFÁRIA DO DIRETÓRIO DE REDE DA 2ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2026

49. Para a atualização tarifária integrada no Diretório da Rede 2026 e na 1ª e 2ª Adenda do Diretório da Rede 2026, foi mantida a metodologia aplicada e no Diretório de Rede de 2025, ou seja, a média móvel dos custos diretos dos últimos 5 anos de custos apurados, agora com o ajuste temporal necessário:
- Consideração dos Custos Unitários Diretos de 2019 a 2023;
 - Por correlação direta, aplicação da Capacidade Utilizada de 2019 a 2023, ainda com o ajuste para minimizar efeito da pandemia, pela consideração da capacidade utilizada em 2020 equivalente à capacidade utilizada de 2019, e, também aos efeitos das greves em 2022.

50. Além da aplicação do modelo tarifário conforme descrito, nesta 2ª Adenda foi também introduzida a metodologia definida pela AMT no relatório “Tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária - definição de novo modelo de regulação e propostas de promoção da competitividade do setor ferroviário”¹⁰ com aplicação à atualização tarifária do primeiro período regulatório 2025 e 2028. A metodologia definida é a seguinte:

- **Cálculo do CUD eficiente**

- Anualmente é calculado o Custo Unitário Direto real (CUD real) segundo a metodologia aprovada, com fundamento na aplicação das regras do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015, e nos princípios definidos nos artigos 31.º e 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.
- No ano N, para aplicação no cálculo das tarifas do Diretório de Rede do ano (N+2) é apurado o CUD médio (N+2) resultante da média dos CUD reais dos anos N-1 a N-5, tal que:

$$CUD_{médio}(N+2) = \sum_{i=-1}^{-5} CUD(Ni))/5$$

- No ano N é calculada a variação entre o CUD médio, calculado para vigorar no ano N+2 e o CUD médio para vigorar no ano N+1:

$$\Delta \text{ CUD médio (N+2)} = \text{CUD médio (N+2)} - \text{CUD médio (N+1)}$$

- Se a variação for positiva, esta é multiplicada pelo fator de eficiência (FE). Se a variação for negativa não há lugar à aplicação do FE.
- Para efeitos do cálculo do CUD eficiente no ano N+2 utiliza-se a fórmula:

$$\text{CUD eficiente (N+2)} = \text{CUD médio (N+1)} + \Delta \text{ CUD médio (N+2)} \times \text{FE (N+2)}$$

- **Cálculo do Fator de Eficiência**

- Anualmente deve ser calculado um fator de eficiência (FE) que tem como racional de aplicação, efetuar um desconto nas tarifas de utilização da infraestrutura, devido aos sobrecustos ocorridos pela manutenção em serviço de ativos que têm a sua vida útil

¹⁰ https://www.amt-autoridade.pt/media/5807/relatorio-tarifacao-versao-publica_fev26.pdf

esgotada, dentro do conjunto de ativos Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via.

- No ano N e com dados disponíveis do ano anterior N-1, calculam-se os gastos ocorridos, com todos os ativos do conjunto Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via, incluindo os com a vida útil esgotada, os com vida útil remanescente até 5 anos e ainda os com vida útil remanescente superior a 5 anos:

$$\text{Gastos totais (N-1)} = (\text{Gastos}_{\text{vida útil} < 0} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} < 5} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} > 5}) \text{ (N-1)}$$

- Nos ativos com a vida útil esgotada é calculado o valor eficiente, descontando nos gastos os sobrecustos ocorridos. Os gastos totais eficientes são a soma de todas as parcelas:

$$\text{Gastos totais eficientes (N-1)} = ((\text{Gastos}_{\text{vida útil} < 0} - \text{Sobrecusto}) + \text{Gastos}_{\text{vida útil} < 5} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} > 5}) \text{ (N-1)}$$

- O fator de eficiência FE a aplicar na ponderação do CUD do ano N+2 é o ratio entre os gastos eficientes e os gastos totais no ano N-1:

$$\text{Fator de Eficiência (N+2)} = \text{Gastos totais eficientes (N-1)} / \text{Gastos totais (N-1)}$$

51. Como resulta do referido estudo, foram aplicadas pela IP ao tarifário inscrito na 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026 as metodologias de:

- Média móvel do CUD dos últimos cinco anos a ambos os segmentos
- CUD eficiente a ambos os segmentos
- Suavização, entre 2024 e 2028, do aumento anual tarifário do segmento das mercadorias

52. Resumidamente é apresentado no quadro n.º 3 o resultado das metodologias acima referidas e a previsão do seu impacto financeiro ao longo do período regulatório, que termina em 2028.

Quadro n.º 3 – Extrato do Relatório Tarificação da utilização da infraestrutura ferroviária - definição de novo modelo de regulação e propostas de promoção da competitividade do setor ferroviário”

Tabela 40 - Evolução do aumento das tarifas médias de cada segmento com fator de eficiência e CAGR no segmento das mercadorias, depois de 2025

ANO	TUI Média Total	TUI Média Passageiros	% aumento anual	TUI Média Mercadorias	% aumento anual	Rendimento TUI	% aumento anual
2024	2,31	2,45 €	–	1,44 €	–	85 385 489 €	–
2025	2,43	2,58 €	5,39%	1,47 €	2,40%	90 302 676 €	5,76%
2026	2,57	2,72 €	5,23%	1,66 €	12,33%	96 538 355 €	6,91%
2027	2,68	2,82 €	3,90%	1,86 €	12,33%	101 606 926 €	5,25%
2028	2,76	2,88 €	2,13%	2,09 €	12,33%	105 374 497 €	3,71%
Total						479 207 943 €	

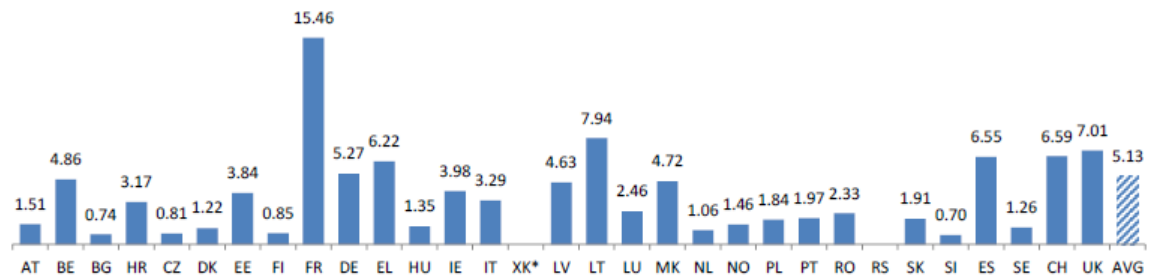
VII. BENCHMARKING SOBRE A TAXA DE UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NOS PAÍSES QUE INTEGRAM O IRG-RAIL

- 53.** A informação mais recente sobre as TUI aplicadas na maioria dos países europeus diz respeito ao ano de 2023¹¹, e foi publicada pelo IRG-Rail no “13th Annual Market Monitoring Working Document – March 2025”.
- 54.** No gráfico seguinte ilustra-se o valor da TUI praticado nos países membros do IRG-Rail, sendo que existem diversos fatores explicativos para a ampla variação da TUI entre os países, entre os quais:

¹¹ Todos os valores apresentados nesta subsecção referem-se ao ano de 2021.

- 54.1.** Diferenças na implementação da Diretiva 2012/34/UE, relativamente aos custos imputados pelos gestores da infraestrutura;
 - 54.2.** O nível de sobretaxas;
 - 54.3.** A inclusão ou exclusão de cobranças da utilização das estações no PMA;
 - 54.4.** Abordagens de cobrança diferentes para serviços de passageiros e de mercadorias, bem como diferentes esquemas de subsídios de apoio ao transporte ferroviário.
- 55.** Como resultado do antedito, a figura seguinte deve ser encarada com alguma reserva para a comparação direta entre países, no entanto, os valores apresentados constituem indicadores válidos para uma análise relativa.

FIGURE 13 – TRACK ACCESS CHARGES PER TRAIN-KM PAID FOR THE MINIMUM ACCESS PACKAGE TO INFRASTRUCTURE MANAGERS IN 2023
(in Euro per train-km)



Fonte: IRG-Rail -13th Annual Market Monitoring Working Document - March 2025

56. Da análise do gráfico retira-se que a TUI média global (transporte de passageiros e de mercadorias) em Portugal em 2023 foi de 1,97 €/CK e a média europeia foi de 5,13 €/CK, ou seja, a TUI portuguesa foi 61,6 % inferior à média europeia. Existem 12 países com taxas médias inferiores a Portugal e 16 países com taxas superiores.
57. Desagregando o valor global da TUI pelas componentes do transporte de passageiros e do transporte de mercadorias, os gráficos apresentados nas figuras seguintes permitem concluir o seguinte:

TAC per passenger train-km (in Euro)

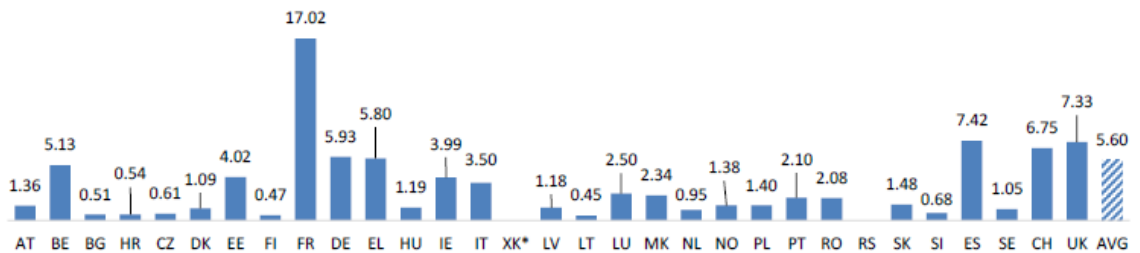
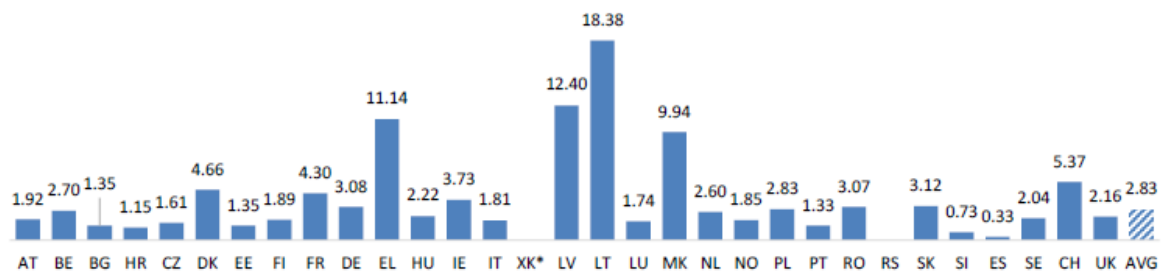


FIGURE 19 – TRACK ACCESS CHARGES PAID PER TRAIN-KM AND TONNE-KM FOR FREIGHT SERVICES IN 2023⁸

TAC per freight train-km (in Euro)



Fonte: IRG-Rail -13th Annual Market Monitoring Working Document - March 2025

- 58.** A TUI cobrada no segmento do transporte de passageiros em Portugal no ano de 2023 foi de 2,10 €/CK e a média europeia foi de 5,60 €/CK, ou seja, a TUI do segmento de passageiros em Portugal está 62,5% abaixo da média. Existem 16 países com taxas inferiores a PT e 12 países com taxa superiores.
- 59.** A TUI cobrada no segmento do transporte de mercadorias em Portugal, em 2023 foi de 1,33 €/CK e a média europeia foi de 2,83 €/CK, ou seja, a TUI em Portugal está 53,0% abaixo da média. Só três países têm valores da TUI aplicados às mercadorias mais reduzidos do que Portugal, e existem 25 com taxas superiores.

VIII. CONCLUSÕES

- 60.** Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea e) dos Estatutos da AMT, compete a esta autoridade definir as regras e os critérios de taxação da utilização da infraestrutura ferroviária, e, homologar as TUI relativas aos serviços ferroviários do PMA que integram os Diretórios de Rede, elaborados pela IP, S.A.
- 61.** Tendo presente tudo o que já foi exposto, esclarecido e sedimentado ao longo dos anteriores capítulos deste parecer, importa, pois, fazer uma síntese e extrair as conclusões finais que seguidamente se definem.
- 62.** A ocorrência do surto pandémico Covid 19, impactou muito negativamente a atividade do transporte ferroviário, particularmente durante os anos de 2020 e 2021, e, ainda em fase de recuperação em 2022, o que motivou medidas extraordinárias de apoio às empresas de transporte ferroviário por parte dos Estados-Membros e da Comissão Europeia, nomeadamente, a redução ou suspensão do pagamento das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária, tendo a possibilidade de aplicação deste apoios extraordinários sido suspensa a partir de 2023.
- 63.** À data de elaboração e publicação do Diretório de Rede de 2026, em dezembro de 2024, ainda não se perspetivava um cenário de plena normalidade, devido à persistência dos efeitos da guerra na Ucrânia, que levaram a uma crise inflacionista e aumento dos custos da energia.

- 64.** Desde 2020, primeiro ano em que entrou em vigor um novo tarifário definido de acordo com os princípios e as regras de cálculo estabelecidos, respetivamente no Decreto-Lei n.º 217/2025 e no Regulamento de Execução (UE) 2015/909, as tarifas de utilização da infraestrutura dos Diretórios de Rede, foram excecionalmente atualizadas por indexação ao IPC, como medida de mitigação dos efeitos da pandemia no setor dos transportes, e num contexto regulamentar específico de suspensão da obrigatoriedade da aplicação do Regulamento 2015/909, o que num cenário de baixa inflação verificado até 2022 conduziu a valores bastantes modestos de atualização tarifária (0,4 % a 1,1 %).
- 65.** No período de 2017 a 2023 verificou-se um agravamento global dos custos do PMA bem como dos Custos Diretos essencialmente devido ao aumento dos custos laborais e de conservação da infraestrutura.
- 66.** Como o Diretório de Rede de cada ano é publicado no ano N-2, assim o Diretório de 2026 foi publicado em dezembro de 2024, sendo, portanto, os custos diretos calculados relativamente ao ano de 2023.
- 67.** Esta atualização do CUD médio de 2023 (2,41 €/ck) representava um acréscimo de cerca de + 4,42 % relativamente ao CUD médio do ano de 2022 (2,29 €/ck), que é ainda assim, um valor atenuado, pois caso só fossem tomados em consideração os custos diretos apurados sem aplicação da média móvel, o CUD de 2023 seria de 2,73 €/CK, ou seja o aumento seria + 19,2%, em vez de + 4,42%.
- 68.** À semelhança do praticado por outros países da União Europeia, é recomendável a introdução de medidas de melhoria do enquadramento da gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, por forma a incentivar a transferência modal, a melhoria da qualidade do serviço prestado, e por essa via aumentar a rentabilidade das empresas, bem como as receitas da utilização da infraestrutura, e diminuir as emissões de gases com efeito de estufa.
- 69.** Deve estar também melhor equilibrada a necessidade de assegurar a sustentabilidade financeira do gestor da infraestrutura, a cobertura de custos da utilização da infraestrutura e a promoção da competitividade do setor ferroviário como um todo e com os compromissos nacionais e internacionais de descarbonização.

- 70.** Assim e considerando que é necessário dar sentido de urgência às medidas de recuperação da sustentabilidade do nosso planeta no âmbito das transições ambiental, energética e digital, a AMT, em outubro de 2023 a AMT publicou o estudo “Tarifação da Infraestrutura – Análise e Recomendações”¹², que se debruça sobre a competitividade do transporte intermodal, com base ferroviária, e o potencial de aumento da sua competitividade e do seu contributo para a descarbonização da economia.
- 71.** O estudo considerou, por isso, por uma questão de coerência de políticas públicas dirigidas a uma mobilidade sustentável, efetuar um conjunto de recomendações destinadas a promover a sustentabilidade do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, por via de alterações ao regime tarifário – fator decisivo na atratividade do transporte ferroviário - mas numa perspetiva holística.
- 72.** Entre outras recomendações, no estudo recomendou-se no âmbito da tarifação da infraestrutura ferroviária a ponderação da implementação de um período regulatório mínimo de três anos e que a atualização tarifária fosse modulada por um referencial de desempenho do gestor da infraestrutura.
- 73.** Neste contexto e no sentido desenvolver as ações recomendadas no referido estudo foi elaborado pela AMT o Relatório referido no ponto 70, com uma primeira versão sujeita a consulta em 2024/2025 e uma versão ajustada em outubro de 2025, que teve como foco principal a tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária em Portugal, procurando fundamentar e apresentar uma proposta de definição de um modelo regulatório para a atualização tarifária nos próximos anos, mas também efetuar propostas de política pública e recomendações para a promoção da competitividade do setor ferroviário.
- 74.** Como resultado dos estudos e análises realizadas para a elaboração desse relatório foi definido um novo modelo regulatório para a atualização das tarifas do pacote mínimo de acesso, cujo racional se funda na aplicação de um fator de eficiência como

¹² <https://www.amt-autoridade.pt/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/estudo-amt-tarifa%C3%A7%C3%A3o-da-infraestrutura-ferrovi%C3%A1ria-an%C3%A1lise-e-recomenda%C3%A7%C3%B5es/>

incentivo à promoção da diminuição do défice de conservação da infraestrutura ferroviária e à melhoria da sustentabilidade dos serviços de transporte ferroviário.

- 75.** Nesse novo modelo regulatório é definido um primeiro período regulatório até 2028, em que o tarifário em a aplicar em cada um dos anos é baseado: no cálculo da média do CUD dos últimos cinco anos; na aplicação de um fator de eficiência ao CUD, ancorado na eficiência do desempenho do gestor da infraestrutura; e, para o segmento de mercadorias, uma suavização do aumento anual do tarifário, compensando o Estado o gestor da infraestrutura pela perda de receita resultante dessa suavização.
- 76.** Dado o impacto deste novo modelo de atualização tarifária na sustentabilidade económico-financeira do gestor da infraestrutura e tendo o Estado a obrigação legal de assegurar esse equilíbrio, o impacto do novo modelo foi analisado pelas tutelas setoriais dos infraestruturas e transportes e das finanças, tendo o modelo sido validado por ambas as tutelas, com os impactos financeiros a serem acomodados no âmbito do Contrato-Programa estabelecido entre o Estado e Gestor da Infraestrutura Ferroviária, conforme Despacho n.º 45/2026-SETF do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, datado de 16.01.2026.
- 77.** Dentro deste enquadramento a IP apresentou na 2ª Adenda do Diretório de Rede de 2026 um tarifário do PMA que dá cumprimento aos requisitos legais estabelecidos na legislação nacional e europeia, ao modelo regulatório de atualização tarifária definido pela AMT, a par de incluir medidas de incentivo à eficiência do desempenho do gestor da infraestrutura e de proteção da competitividade e sustentabilidade de segmento de transporte ferroviário de mercadorias.

IX. RESULTADO DA CONSULTA DE INTERESSADOS

- 78.** Na sequência do ofício AMT refª 01938-CA/2026 de 02-06-2026 a solicitar a pronúncia da IP sobre o projeto do presente parecer e a indicação de matérias sensíveis e confidenciais a não publicar na versão pública do parecer, a IP sugeriu a clarificação no ponto 26 do Capítulo III (Antecedentes) e pontos 28 e 30 do Capítulo

VII (Conclusões) de que as atualizações tarifárias de 2021 a 2023 foram efetuadas excecionalmente por indexação ao IPC, unicamente como medida de mitigação dos efeitos da pandemia no setor dos transportes, num contexto regulamentar específico de suspensão da obrigatoriedade da aplicação do Regulamento 2015/909.

79. Como matérias sensíveis a omitir solicitou:

- Quadro 1 – Linhas 1, 2 e 3 – Omissão da informação por se tratar de detalhe de custos de gestão da infraestrutura
- Quadro 2 – Total – idem

80. Ambos os pedidos foram atendidos e implementados os respetivos ajustes na versão pública do parecer.

X. PROPOSTA DE DECISÃO RELATIVA À HOMOLOGAÇÃO DAS TARIFAS DA 2ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2026

81. Neste contexto, e tendo em conta tudo o referido ao longo deste parecer, será de a AMT:

- Deliberar homologar as tarifas do Pacote Mínimo de Acesso, inscritas na 2ª Adenda do Diretório de Rede de 2026¹³ nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea e), dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, considerando as competências próprias da AMT que lhe foram atribuídas em matéria de taxas relativas à utilização da infraestrutura ferroviária pelo DL 217/2015, em particular o disposto nos seus artigos 26.º e 56.º, n.º 7.
- Aprovar o presente Parecer.
- Dar conhecimento das presentes decisões ao membro do Governo responsável pelas infraestruturas ferroviárias.

¹³ Cf. Anexo I

ANEXO I – REGRAS DE DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS DO PMA

ANEXO 5.2 Regras de Determinação das Tarifas do Pacote Mínimo de Acesso

1. Princípios regulamentares

Pelo Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, foi delegada na IP a prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional e conferido o direito de cobrar tarifas devidas pela utilização da infraestrutura ferroviária.

No âmbito da gestão da infraestrutura, a IP desenvolve três grandes atividades: a Gestão da Conservação, a Gestão dos Sistemas de Comando, Controlo e Segurança da Circulação e a Gestão da Capacidade da Infraestrutura Ferroviária.

As condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário e de gestão da infraestrutura ferroviária estão consagradas no Decreto-Lei n.º 217/2015.

2. Princípios gerais de cálculo das tarifas

No primeiro ano de aplicação da reformulação tarifária (2020) as tarifas relativas ao pacote mínimo de acesso foram determinadas atendendo aos custos diretamente imputáveis à prestação do serviço de transporte ferroviário (cálculo do CUD) conjugado com as componentes de mercado. Nesse contexto, o ano de referência para o cálculo dos custos e da capacidade utilizada foi 2017 (à data, o último exercício encerrado).

As tarifas para 2026 resultam da atualização do referencial de custos para a determinação do CUD, correspondente à média dos valores reais dos exercícios encerrados de 2019 a 2023.

Para a tarifa de utilização de infraestrutura acresce ainda o fator de implementação aplicável aos segmentos de mercadorias e marchas.

3. Fórmula de cálculo das tarifas

A tarifa devida pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso associados à utilização de um canal horário é fixada da seguinte forma:

$$TUI = \sum_{i=1}^n T_i \times CK_i$$

Sendo:

TUI - Tarifa de Utilização da Infraestrutura - Tarifa a cobrar pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso quando da utilização de um canal horário por uma composição ferroviária.

i – Linha de Exploração

Ti – Tarifa base - definida para cada linha de exploração, consoante o tipo de tração e utilização de plataformas, horário do comboio e segmento de mercado.

CKi – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada uma das linhas de exploração.

A cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços abrangidos pelo pacote mínimo de acesso é realizada tendo em consideração toda a capacidade efetivamente utilizada por cada uma das Empresas Ferroviárias no período a que se reporta a fatura.

3.1. Tarifa base

O cálculo das tarifas a fixar para o pacote mínimo de acesso obedece à fórmula:

$$Ti = CUD \times P_1 \times C_{2i} \times C_3 \times C_4 \times F$$

Ti – Tarifa do troço i

CUD – Custo Unitário Direto

P₁ – Componente de Modulação de Custos Diretos pela tração do comboio e/ou pela utilização de plataformas

- C_{21} – Componente Procura da Linha
 C_3 – Componente Horário do Comboio
 C_4 – Componente Segmento de Mercado
 F – Fator de Implementação

O Custo Unitário Direto, ou CUD, é calculado a partir da divisão dos custos diretamente imputáveis pela capacidade efetivamente utilizada, à escala da rede, representando assim o valor médio aplicável. Os custos diretamente imputáveis estão descritos no ponto 4 do presente anexo. Neste contexto, o CUD traduz o custo adicional de cada CK produzido.

Atendendo ao cálculo com base nos custos reais e na capacidade utilizada dos cinco últimos exercícios encerrados (2019 a 2023), com respeito ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, o CUD médio a considerar é igual a 2,42 €/CK.

A componente – Utilização das infraestruturas de catenária e plataformas (P_1) – traduz a diferenciação de alocação dos custos aos CK efetuados por comboios com ou sem tração elétrica, utilizando ou não as plataformas das estações. Os custos considerados neste parâmetro são os diretamente imputáveis à utilização da catenária e plataformas, isto é, os custos que se consideram variar com a passagem de um comboio:

P_1	DIFERENCIAÇÃO
Tração Elétrica com utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas
Tração Elétrica sem utilização de plataformas	Alocação ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização de plataformas
Tração Diesel com utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária

P_1	DIFERENCIAÇÃO
Tração Diesel sem utilização de plataformas	Dedução ao CUD médio dos custos diretamente imputáveis à utilização da catenária e de plataformas

A componente – Procura de Linha (C_{21}) – está organizada em três categorias relacionadas com o volume de tráfego em CK e a extensão de vias de cada linha, resultando na seguinte distribuição:

CATEGORIAS	LINHAS
Linhas A - linhas estruturantes da RFN de maior procura/valor	Linha do Minho, Linha de Guimarães, Linha do Norte, Linha de Cintura, Linha de Cascais, Linha de Sintra, Linha do Sul, Ramal de Braga, Ramal de Alfaiolos, Ramal de Tomar, Variante de Alcácer, Concordância de Sete Rios, Concordância de Bombel e Concordância de Aqualva.
Linhas B - linhas de consumo misto entre passageiros e mercadorias com tráfego complementar às linhas do tipo A	Linha do Douro, Linha de Leixões, Linha da Beira Alta, Linha da Beira Baixa, Linha de Vendas Novas, Linha do Oeste, Linha do Alentejo, Linha de Sines, Linha do Algarve, Ramal do Lourical, Concordância de Xabregas, Concordância de Verride, Concordância Norte do Setil e Concordância do Poceirão.
Linhas C - linhas de consumo residual maioritariamente utilizadas por Empresas Ferroviárias de mercadorias e passageiros regional	Restantes

A componente – Horário do Comboio (C_3) – está alinhada com o quadro de prioridades apresentado no presente Diretório da Rede, Ponto 4.6. Para efeitos de tarifação, o horário de contabilização é o horário programado de partida.

HORÁRIO DE PARTIDA DO COMBOIO	DIAS DE SEMANA	SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS OFICIAIS
Períodos Low	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59	00h00 – 05h59 20h45 – 23h59
Períodos Regular	10h00 – 16h30	06h00 – 20h44
Períodos Peak	06h00 – 09h59 16h31 – 20h44	NA

A componente – Segmento de Mercado (C4) – categoriza a oferta existente com base no tipo de canal disponibilizado. Os segmentos atualmente considerados para efeitos de tarifação estão apresentados na tabela abaixo:

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFICAÇÃO
Regional	Os comboios regionais constituem todos os serviços regulares de passageiros. Não serão considerados comboios regionais, os comboios que cumpram as características enunciadas para os seguintes tipos de serviço: - Urbanos e suburbanos, - Longo Curso Normal, - Longo Curso Alta Qualidade
Urbano	Os comboios urbanos constituem todos os serviços regulares que servem fluxos pendulares de passageiros em centros urbanos e destes de/para os respetivos subúrbios.

SEGMENTO DE MERCADO	DEFINIÇÃO PARA EFEITOS DE TARIFICAÇÃO
	Adicionalmente, os comboios urbanos cumprem trajetos até 80 km com uma distância média entre paragens de até 10 km, exclusive. A distância média entre paragens avalia o número de km percorridos em média entre paragens para um dado comboio e trajeto.
Longo Curso Normal	Os comboios longo curso normal são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado.
Longo Curso Alta Qualidade	Os comboios longo curso de alta qualidade são os comboios regulares que prestam um serviço diferenciado com lugar marcado. Adicionalmente, os comboios longo curso de alta qualidade cumprem trajetos com distâncias superiores a 300 km e com distâncias médias entre paragens superiores a 30 km.
Internacional	Os comboios de passageiros de serviço regular que atravessem pelo menos uma fronteira e circulem além da primeira estação da rede vizinha.
Especial	Os comboios especiais são serviços de passageiros que pretendem dar resposta à solicitação de capacidade adicional para eventos ou associada a serviços de cariz turístico. A requisição de serviços desta natureza pode ser efetuada por agente externo à Empresa Ferroviária ou pela própria Empresa Ferroviária.
Mercadorias	Os comboios dedicados ao transporte de mercadorias.
Marchas	Os comboios que circulam vazios, isto é, sem um objetivo comercial, por exemplo para efeitos de formação.

No quadro seguinte apresenta-se a parametrização aplicada às tarifas constantes deste Diretório da Rede.

COMPONENTES DA TARIFA		PARÂMETROS DE AFETAÇÃO	VALOR DO PARÂMETRO
Custo Unitário Direto	CUD	Valor único	2,41
Utilização infraestruturas catenária e plataformas	P ₁	Tração Elétrica com Plataformas	1,0184
		Tração Elétrica sem Plataformas	1,0112
		Tração Diesel com Plataformas	0,9173
		Tração Diesel sem Plataformas	0,9101
Procura da Linha	C _{2i}	Linhas Tipo A	1,00
		Linhas Tipo B	0,90
		Linhas Tipo C	0,85
Horário do Comboio	C ₃	Horário Peak	1,00
		Horário Regular	1,00
		Horário Low	0,85
Segmento de Mercado*	C ₄	Marchas	1,00
		Mercadorias	1,00

COMPONENTES DA TARIFA		PARÂMETROS DE AFETAÇÃO	VALOR DO PARÂMETRO
		Urbanos	1,25
		Regional	1,00
		Longo Curso Normal	1,25
		Longo Curso Alta Qualidade	1,30
		Internacional	1,00
		Especial	1,25
Fator de Implementação	F	Aplicável ao segmento de mercado mercadorias e marchas	Tabela abaixo

*O presente tarifário prevê a possibilidade de distinguir os segmentos de passageiros de acordo com a prestação de serviço público ou não. O atual Diretório da Rede não prevê diferenciação na tarifa por não se encontrar necessidade para a mesma.

O Fator de Implementação (F) - traduz-se na introdução progressiva das tarifas de utilização da infraestrutura, cujo valor aumenta significativamente em resultado da revisão da aplicação da modalidade de cálculo atendendo ao CUD ajustado ao Regulamento de Execução (UE) 2015/909, estando em conformidade com o previsto no considerando 18 do referido regulamento. Com a aplicação deste fator, a introdução do novo tarifário é amenizada garantindo uma transição progressiva para o mesmo.

O Fator de Implementação é aplicado sobre o valor final da tarifa e apenas aos segmentos mercadorias e marchas, por serem aqueles onde a reformulação do tarifário em 2020 implicou maiores alterações, pretendendo-se continuar a introduzi-lo de forma progressiva, conforme apresentado no seguinte quadro.

A tabela abaixo apresenta o fator de implementação definido para o período de 2020-2029:

ANO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fator aplicado à tarifa	81,0%	82,0%	83,0%	84,0%	85,0%	86,5%	88,5%	91,0%	94,5%	99,0%

3.2. Modelo de Regulação

Há ainda a considerar o novo modelo de regulação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com aplicação à atualização tarifária no primeiro período regulatório, o qual vigora entre 2025 e 2028.

A metodologia definida é a seguinte:

Cálculo do CUD

- Anualmente é calculado o Custo Unitário Direto real (CUD real) segundo a metodologia aprovada, com fundamento na aplicação das regras do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão de 12 de junho de 2015, e nos princípios definidos nos artigos 31.º e 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.
- No ano N, para aplicação no cálculo das tarifas do Diretório de Rede do ano (N+2) é apurado o CUD médio (N+2) resultante da média dos CUD reais dos anos N-1 a N-5, tal que:

$$CUD_{médio}(N+2) = \sum_{i=-1}^{-5} CUD(N_i) / 5$$

- No ano N é calculada a variação entre o CUD médio, calculado para vigorar no ano N+2 e o CUD médio para vigorar no ano N+1:

$$\Delta CUD_{médio}(N+2) = CUD_{médio}(N+2) - CUD_{médio}(N+1)$$

- Se a variação for positiva, esta é multiplicada pelo fator de eficiência (FE). Se a variação for negativa não há lugar à aplicação do FE.

- Para efeitos do cálculo do CUD eficiente no ano N+2 utiliza-se a fórmula:

$$CUD_{eficiente}(N+2) = CUD_{médio}(N+1) + \Delta CUD_{médio}(N+2) \times FE(N+2)$$

Cálculo do Fator de Eficiência

- Anualmente deve ser calculado um fator de eficiência (FE) que tem como racional de aplicação, efetuar um desconto nas tarifas de utilização da infraestrutura, devido aos sobrecustos ocorridos pela manutenção em serviço de ativos que têm a sua vida útil esgotada, dentro do conjunto de ativos *Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via*.

No ano N e com dados disponíveis do ano anterior N-1, calculam-se os gastos ocorridos, com todos os ativos do conjunto *Infraestrutura e Plataforma de Via-Férrea, Via e Aparelhos de Via*, incluindo os com a vida útil esgotada, os com vida útil remanescente até 5 anos e ainda os com vida útil remanescente superior a 5 anos:

$$\text{Gastos totais (N-1)} = (\text{Gastos}_{\text{vida útil} < 0} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} < 5} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} > 5}) (N-1)$$

- Nos ativos com a vida útil esgotada é calculado o valor eficiente, descontando nos gastos os sobrecustos ocorridos. Os gastos totais eficientes são a soma de todas as parcelas:

$$\text{Gastos totais eficientes (N-1)} = ((\text{Gastos}_{\text{vida útil} < 0} - \text{Sobrecusto}) + \text{Gastos}_{\text{vida útil} < 5} + \text{Gastos}_{\text{vida útil} > 5}) (N-1)$$

- O fator de eficiência FE a aplicar na ponderação do CUD do ano N+2 é o ratio entre os gastos eficientes e os gastos totais no ano N-1:

$$\text{Fator de Eficiência (N+2)} = \text{Gastos totais eficientes (N-1)} / \text{Gastos totais (N-1)}$$

Considerando a metodologia descrita, para 2026 temos:

$CUD_{\text{médio 2026}} = 2,42 \text{ €/CK}$ e $CUD_{\text{2025}} = 2,30 \text{ €/CK}$

$FE_{2026} = 93\%$ (com referência a dados de 2024, disponibilizados em 2025)

$\Delta CUD_{\text{médio 2026}} = CUD_{\text{médio 2026}} - CUD_{\text{médio 2025}} = 0,12 \text{ €/CK}$

$CUD_{\text{eficiente 2026}} = CUD_{\text{médio 2025}} + \Delta CUD_{\text{médio 2026}} \times FE_{2026} = 2,41 \text{ €/CK}$

A tabela das tarifas resultantes do modelo tarifário, conjugado com o efeito do fator de implementação e da aplicação do novo modelo de regulação para o primeiro período regulatório ($CUD_{\text{eficiente 2026}} = 2,41 \text{ €/CK}$), é a que se apresenta de seguida.

HORÁRIO	LINHAS	PASSAGEIROS												MERCADORIAS		MARCHAS	
		URBANOS		REGIONAL		LONGO CURSO NORMAL		LONGO CURSO ALTA QUALIDADE		INTERNACIONAL		ESPECIAL					
		E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
PEAK	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	2,15	1,94	2,15	1,94
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,94	1,75	1,94	1,75
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,83	1,65	1,83	1,65
REGULAR	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	2,15	1,94	2,15	1,94
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,94	1,75	1,94	1,75
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,83	1,65	1,83	1,65
LOW	A	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,83	1,65	1,83	1,65
	B	2,34	2,11	1,88	1,69	2,34	2,11	2,44	2,20	1,88	1,69	2,34	2,11	1,65	1,48	1,65	1,48
	C	2,21	1,99	1,77	1,60	2,21	1,99	2,30	2,07	1,77	1,60	2,21	1,99	1,56	1,40	1,56	1,40

3.3. Medida de apoio ao segmento de Mercadorias

Adicionalmente, igualmente para vigorar no período entre 2025 e 2028, foi aprovada a seguinte medida de apoio ao segmento de transporte de Mercadorias:

- A variação das tarifas de 2025, face às aplicadas em 2024, não devem exercer um aumento de 2,4%, correspondente à estimativa da inflação prevista no cenário macroeconómico do Governo para 2025;
- A variação das tarifas entre 2026 e 2028 será efetuada a uma taxa de crescimento anual constante (CAGR – *Compound Annual Growth Rate*), correspondente a +12,33%/ano.

Assim, o tarifário efetivo a aplicar no período de vigência do Horário Técnico de 2026, que integra o modelo tarifário base, o novo modelo de regulação e a medida de apoio descrita para o segmento de mercadorias e marchas (variação máxima de +12,33% face a 2025), é o correspondente à tabela publicada no [Ponto 5.3](#), e que também aqui se apresenta.

HORÁRIO	LINHAS	PASSAGEIROS												MERCADORIAS		MARCHAS	
		URBANOS		REGIONAL		LONGO CURSO NORMAL		LONGO CURSO ALTA QUALIDADE		INTERNACIONAL		ESPECIAL					
		E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE	E	NE
PEAK	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	1,83	1,62	1,83	1,62
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,64	1,46	1,64	1,46
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
REGULAR	A	3,06	2,76	2,45	2,21	3,06	2,76	3,19	2,87	2,45	2,21	3,06	2,76	1,83	1,62	1,83	1,62
	B	2,76	2,48	2,21	1,99	2,76	2,48	2,87	2,58	2,21	1,99	2,76	2,48	1,64	1,46	1,64	1,46
	C	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
LOW	A	2,61	2,35	2,08	1,88	2,61	2,35	2,71	2,44	2,08	1,88	2,61	2,35	1,56	1,36	1,56	1,36
	B	2,34	2,11	1,88	1,69	2,34	2,11	2,44	2,20	1,88	1,69	2,34	2,11	1,42	1,24	1,42	1,24
	C	2,21	1,99	1,77	1,60	2,21	1,99	2,30	2,07	1,77	1,60	2,21	1,99	1,31	1,16	1,31	1,16

ANEXO II - RECLAMAÇÃO DA APEF

I - QUADRO SÍNTESE DAS MATÉRIAS RECLAMADAS

Tema	Síntese da posição da APEF	Síntese da posição da IP
Tarifário	A APEF entende que a evolução do CUD/TUI agrava estruturalmente os custos do transporte ferroviário de mercadorias e reduz a competitividade da ferrovia.	A IP sustenta que o tarifário resulta da aplicação do quadro legal e regulatório, com base em custos diretos e mecanismos de estabilização compatíveis com a legislação aplicável.
Fator de implementação	A APEF considera que a progressão prevista não acompanha a realidade económica e operacional do setor.	A IP afirma que o plano foi definido e homologado pelo regulador, limitando-se a aplicá-lo.
Incentivos e horários	A APEF pede horários Low mais utilizáveis, diferenciação real entre Peak e Regular e descontos temporários para novos serviços e para situações de interdição.	A IP refere que os descontos já existentes se enquadram no artigo 33.º do DL 217/2015 e que a estrutura atual foi desenhada para não agravar ainda mais o nível tarifário.
Pedidos pontuais e CPNU	A APEF considera o modelo penalizador, desadequado ao mercado de mercadorias e assimétrico face à IP.	A IP entende que as penalizações são necessárias para incentivar planeamento, evitar reservas excessivas e gerir um bem escasso.
Obras e interdições	A APEF liga a perda de competitividade às obras, interdições prolongadas e falta de mitigação suficiente.	A IP reconhece o impacto, diz minimizá-lo ao estritamente necessário e sublinha que já prevê compensações e canais alternativos.
Estacionamento e manobras	A APEF questiona aumentos e defende adaptações do modelo, bonificações e maior adequação às necessidades operacionais.	A IP justifica os valores com custos reais, média móvel e utilização efetiva, rejeitando alterações que entenda comprometerem equidade ou aumentarem a complexidade.
Restrições Temporárias de Capacidade	A APEF pede critérios específicos para mercadorias e questiona o regime de comunicação das intervenções.	A IP privilegia um modelo simples e uniforme, baseado em prática estabilizada e sem penalidades adicionais.

Tema	Síntese da posição da APEF	Síntese da posição da IP
Instrumentos contratuais	A APEF mantém reservas sobre Acordo-Quadro, Contrato de Utilização e níveis médios de ocupação.	A IP aceita rever alguns temas em trabalho conjunto futuro, mas não acolhe alterações imediatas fora do quadro já previsto.

II - RESUMO DA DECISÃO DA AMT

(...) a AMT considera ser de emitir recomendações à IP, dentro dos seus poderes e atuação regulatória previstos na lei, sublinhando que cabe ao Estado assegurar, por contratualização e por apoios públicos legalmente admissíveis, o equilíbrio económico do gestor da infraestrutura e a promoção da transferência modal para a ferrovia, incluindo no setor das mercadorias.

Realizada a análise das matérias objeto de reclamação da APEF e dos argumentos invocados pela IP e, considerando o necessário, mas frágil equilíbrio entre assegurar a competitividade imediata do segmento de transporte ferroviário mercadorias, e a sustentabilidade financeira da gestão da infraestrutura e otimização da capacidade disponível, num contexto de constrangimento e elevado impacto operacional motivado pelas numerosas intervenções de modernização em curso, sumariza-se em seguida as várias recomendações que ao longo da análise foram elencadas, devendo a IP ter em consideração o seguinte:

- i. Reaprecie, na preparação dos próximos Diretórios de Rede, a utilidade efetiva dos períodos Low, Regular e Peak para o transporte ferroviário de mercadorias e a eventual adoção de incentivos temporários legalmente admissíveis, nomeadamente para novos serviços e para situações de interdição prolongada, desde que respeitados os princípios da não discriminação, da transparência e da sustentabilidade financeira do sistema.
- ii. Reavalie, nos próximos processos de consulta e revisão do Diretório de Rede, a proporcionalidade das regras aplicáveis aos pedidos pontuais de capacidade, à capacidade pedida e não utilizada, ao estacionamento, às manobras e à alteração ou supressão de canais, devendo ponderar soluções

mais equilibradas para o tráfego de mercadorias sem comprometer a utilização eficiente da infraestrutura.

- iii. Institua um mecanismo regular de acompanhamento com todas as empresas ferroviárias, com periodicidade pelo menos semestral, especificamente dirigido às obras, interdições, limitações de capacidade e medidas de mitigação, incluindo programação atualizada, canais horários alternativos e critérios de compensação aplicáveis.
- iv. Aprofunde a transparência e a desagregação da informação disponibilizada no Diretório de Rede e respetivos anexos, designadamente quanto aos níveis médios de ocupação por troço de linha e por segmento de mercado; à utilização da capacidade; ao impacto das obras e interdições e aos efeitos tarifários específicos sobre o segmento de mercadorias.
- v. No relacionamento com a AMT e com o Estado, identifique de forma autónoma e quantificada as medidas de interesse público orientadas para a competitividade do transporte ferroviário que careçam de compensação financeira pública, designadamente as relativas ao segmento das mercadorias, por forma a permitir que eventuais apoios públicos sejam decididos sem comprometer o equilíbrio económico do gestor da infraestrutura.

Sem prejuízo do exposto, a AMT assinala que o equilíbrio económico-financeiro do gestor da infraestrutura deve ser assegurado pelo Estado através de instrumentos adequados de contratualização e financiamento público, nos termos do quadro legal aplicável, e que a promoção da transferência modal para a ferrovia pode justificar a adoção de políticas públicas de apoio ao transporte ferroviário de mercadorias, incluindo subsídios fora do quadro tarifário, sem transferência desse encargo para a IP.

