

PARECER N.º 76/AMT/2026

Objeto: Validação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025

Destinatário: Infraestruturas de Portugal, IP S.A.

ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO.....	3
II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO.....	4
III – O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL.....	5
IV – ANÁLISE.....	5
IV.1- CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO.....	6
IV.1.1 - CONTEXTO.....	6
IV.1.2 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE.....	7
IV.1.3 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA.....	8
IV.1.4 - PONTO DE SITUAÇÃO NA 1ª ADR 2024.....	9
IV.1.5 - PONTO DE SITUAÇÃO NA 1ª ADR 2025.....	9
IV.2. PUBLICAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL / UTILIZADA.....	10
IV.2.1 - CONTEXTO.....	10
IV.2.2 - ANÁLISE DAS DISPOSIÇÕES DO DIRETÓRIO DE REDE 2023.....	10
IV.2.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE.....	10
IV.2.4 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA.....	11
IV.2.5 –INFORMAÇÃO PRESTADA PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024.....	11
IV.2.6 – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NA 1ª ADR 2025.....	11
IV.3 - SERVIÇOS E INSTALAÇÕES DE SERVIÇO.....	12
IV.3.1 - CONTEXTO.....	12
IV.3.2 – AVALIAÇÃO DAS AÇÕES CORRETIVAS DEFINIDAS NO PARECER DE VALIDAÇÃO DO DIRETÓRIO DE REDE 2024.....	13
V – CONCLUSÕES.....	13
ANEXO I.....	16
PRONÚNCIAS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E COMENTÁRIOS DA IP, S.A.....	16

I – INTRODUÇÃO

1. A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012 que estabelece um espaço ferroviário único para a União Europeia, alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, estipula a obrigatoriedade do gestor da infraestrutura publicar de forma acessível e justa todas as informações necessárias sobre a rede ferroviária e os serviços nela prestados, no sentido de garantir a todas as empresas ferroviárias transparência no acesso não discriminatório à infraestrutura e às instalações de serviço.
2. Em Portugal estas informações são publicadas pelo gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, no documento designado por «Diretório de Rede», estabelecido pelo artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro, alterado pelo Decreto-lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, cuja estrutura e conteúdo deve respeitar o disposto no Anexo IV desse mesmo Decreto-Lei, nomeadamente, quanto à relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, bem como todas as informações necessárias para viabilizar pedidos de capacidade de infraestrutura e as condições comerciais e legais para a sua utilização.
3. O Diretório de Rede constitui assim um elemento-chave para o livre acesso ao mercado dos serviços de transporte ferroviário, pois sumariza toda informação relevante sobre a infraestrutura ferroviária, designadamente, como obter o acesso, quais as suas características técnicas, quanta capacidade está disponível, quais os períodos para a sua requisição e qual o custo da sua utilização.
4. Nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro (“DL 217/2015”), a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”) deve validar os Diretórios da Rede, elaborados pelo Gestor de Infraestrutura¹.
5. No cumprimento da sua obrigação legal de publicar os Diretórios de Rede, a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), enquanto gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional (RFN), enviou à AMT os seguintes documentos para produzirem efeitos durante o horário de serviço do ano de 2025:
 - 5.1. Projeto de Diretório de Rede de 2025²;
 - 5.2. Relatório de Fundamentação das tarifas de 2025³

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

² Carta IP ref.ª 4068668-007 de 24-10-2023

³ Carta IP refª 4131536-007 de 23-11-2023

- 5.3. Publicação do Diretório de Rede de 2025⁴;
 - 5.4. Publicação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025⁵
 - 5.5. Relatório de Fundamentação das tarifas da 1ª Adenda ao Diretório de Rede 2025⁶
6. Foram igualmente remetidas pela IP, para conhecimento da AMT, as pronúncias das empresas ferroviárias sobre o projeto de Diretório de Rede de 2025: CP-Comboios de Portugal, Fertagus, Medway e Takargo, bem como a respetiva análise da IP. No caso da Captrain e Continental não foram recebidas pronúncias.
7. As questões tarifárias do Pacote Mínimo de Acesso (PMA) vertidas na 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2025 foram objeto de análise específica e detalhada, tendo, ao abrigo da alínea e) do n.º 3 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, sido objeto de homologação através da Deliberação n.º AMT-D205/2026.
8. Para a validação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025, a AMT suportou-se (i) nos documentos facultados pela IP, (ii) nos esclarecimentos prestados no seguimento das questões suscitadas pela AMT, (iii) nas reuniões realizadas com esta Autoridade, (iv) nas pronúncias das empresas de transporte ferroviário e (v) nos respetivos comentários produzidos pela IP.

II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO

9. No quadro normativo aplicável à análise da conformidade dos Diretórios de Rede importa considerar o DL 217/2015 que, nos termos do n.º 1 do artigo 27.º, determina *“Após consulta às partes interessadas, o gestor da infraestrutura deve elaborar e publicar os diretórios de rede, **sujeitos a validação da AMT**”*.
10. Resulta, portanto, que a AMT é a entidade competente para apreciar e validar os Diretórios da Rede, elaborados pelo Gestor de Infraestrutura, a empresa Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP).
11. A apreciação e validação dos Diretórios da Rede, elaborados pela IP, é realizada tendo como referencial de conformidade o seu conteúdo obrigatório estabelecido no Anexo IV do DL 217/2015 e o Regulamento AMT n.º 1375/2024 que estabelece os procedimentos para validação dos Diretórios de Rede nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro.

⁴ Carta IP ref. ^a 4131941-007 de 04-12-2023

⁵ Carta IP ref. ^a 4933654-007 de 05-03-2026

⁶ Carta IP, A. ref^a 5008472-007 de 24-03-2026

III – O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL

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

IV – ANÁLISE

15. A análise realizada à 1ª Adenda ao Diretório da Rede de 2025 permite considerar que **o documento globalmente cumpre, na forma e no conteúdo, com as disposições constantes na legislação aplicável.**

16. Foram, no entanto, referenciados no “Relatório de Validação do Diretório de Rede de 2024” diversos aspetos a necessitar de melhorias e medidas corretivas por parte da IP, a implementar em próximos Diretórios.
17. Deste modo subsistiam para o Diretório da Rede de 2025 aspetos que careciam de desenvolvimento elencando-se de seguida as correspondentes medidas corretivas preconizadas no parecer de validação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2024:
- *Reitera-se a necessidade da IP concluir com urgência o processo conducente ao estabelecimento dos acordos de utilização da infraestrutura referidos no artigo 28.º do Decreto-lei n.º 217/2015, publicando, os respetivos formulários.*
 - *Para além da apresentação nível qualitativo médio de ocupação resultante do rácio entre o nível entre a capacidade utilizada e a capacidade utilizável (baixo: até 30%, médio: acima de 33% 3 até 66%; alto: acima de 66%), calculado para a totalidade da extensão de cada uma das linhas da RFN, a IP deverá detalhar esta informação informando igualmente:*
 - *O valor concreto do nível quantitativo de ocupação de cada linha;*
 - *Para cada linha a identificação dos níveis de ocupação qualitativos e quantitativos dos seus troços mais característicos, no mínimo, com a desagregação já realizada pela IP para resposta aos pedidos de informação da AMT.*
 - *Considera-se que a IP deverá completar em próximos Diretórios de Rede e Adendas a Diretórios de Rede as informações regulamentarmente previstas das instalações de serviço que gere, recomendando-se que, dado o volume da informação a tratar, utilize uma plataforma eletrónica, designadamente a proporcionada especificamente para o efeito pelo Rail Facilities Portal gerido pela RNE - Rail Net Europe, associação da qual a IP é membro efetivo. Nesta plataforma encontra-se carregada alguma informação sobre as instalações de serviço operadas pela IP, mas essa informação permanece muito incompleta e com incorreções.*
18. Nos capítulos seguintes será analisada a efetiva implementação e concretização das medidas corretivas anteriormente preconizadas.

IV.1- CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO

IV.1.1 - CONTEXTO

19. A utilização da infraestrutura por uma empresa ferroviária só é legalmente possível após o estabelecimento de um acordo/contrato, celebrado entre o gestor da

infraestrutura e a empresa ferroviária que presta serviços de transporte ferroviário, que defina os direitos e obrigações de cada uma das partes.

20. As condições que regem este acordo deverão ser não discriminatórias e transparentes e estar em conformidade com as disposições legais e regulamentares em vigor.
21. Para harmonizar a estrutura e conteúdo estes contratos a nível europeu, em maio de 2021 a RNE -Rail Net Europe e o CIT – International Rail Transport Committee aprovaram um modelo de contrato-padrão (European Standard Contract of use of railway infrastructure “E-SCU-I”) para servir de referência no estabelecimento dos contratos de utilização da infraestrutura por parte dos gestores de infraestrutura e empresas ferroviárias europeias, o qual se encontra disponível no site da RNE⁷.
22. O “E-SCU-I” constitui uma caixa de ferramentas de boas práticas para a conceção de contratos de utilização, que pode apoiar as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas na conceção das suas relações contratuais de forma cada vez mais harmonizada, sem ser, contudo, vinculativa.

IV.1.2 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

23. Sobre os acordos/contratos de utilização, o artigo 28.º do DL 217/2015 estabelece o seguinte (sic):
- “as empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte ferroviário devem celebrar com o gestor de infraestrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários, devendo as condições que regulam esses acordos ser não discriminatórias e transparentes, nos termos do presente decreto-lei”.
 - A existência de um acordo ou contrato para a utilização da infraestrutura é assim uma condição prévia para o acesso à infraestrutura e início do serviço de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, sendo um instrumento que promove a transparência e a segurança jurídica das partes contratantes, no que respeita às condições administrativas, técnicas e financeiras aplicáveis à utilização da infraestrutura da rede ferroviária nacional, das instalações de serviço e aos serviços nelas prestados.
24. Através da análise de documentos equivalentes ao Diretório de Rede de outros gestores da infraestrutura europeus, verifica-se a existência de uma panóplia de

⁷ chrome-extension://efaidnbmninnibpcjpcglclefindmkaj/https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/E-SCU-I_-final.pdf

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

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

25. É do conhecimento geral que em Portugal não existem acordos ou contratos de acesso à infraestrutura e aos serviços nela prestados, celebrados de acordo com o disposto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, situação que se arrasta há já longos anos (desde a publicação do Decreto-Lei n.º 270/2003 de 28 de outubro), sendo que em 2019 a IP, S.A. iniciou um processo de elaboração e discussão com as empresas ferroviárias de uma minuta-tipo do contrato de utilização da infraestrutura, o qual até à data de elaboração do presente parecer (em 2024) ainda não tinha sido concluído com sucesso.

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

IV.1.3 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA

27. Na próxima publicação do Diretório de Rede de 2024 deve estar concluído o processo de contratualização do acesso à infraestrutura, às instalações de serviço e aos serviços nelas prestados, devendo as respetivas minutas contratuais serem nele publicadas, assim como elaborar uma adenda ao Diretório de Rede de 2023, já publicado em dezembro de 2021, onde conste esta atualização.

IV.1.4 - PONTO DE SITUAÇÃO NA 1ª ADR 2024

28. A IP comunicou à AMT, em 19.04.2024 que tinha preparado uma nova proposta de Minuta Tipo do Contrato de Utilização da Infraestrutura, que iria apresentar para consulta aos Operadores a qual constituiria a base para a celebração de contratos individuais com estes, nos quais poderiam ser adicionados detalhes específicos, desde que não discriminatórios.
29. Em email de 29.04.2024 a AMT informou a IP que nada obstava a que a consulta dos operadores fosse realizada e que no fim dessa consulta fosse remetido o documento final resultante da consulta e as pronúncias dos operadores, para apreciação da AMT
30. Em 31.07.2024 a B-Rail transmitiu à IP, com conhecimento da AMT, a sua pronúncia relativamente à minuta de Contrato de Utilização proposta pela IP em 09.07.2024
31. Em 17.09.2024 a CP transmitiu à IP, com conhecimento da AMT, a sua pronúncia relativamente à minuta de Contrato de Utilização proposta pela IP em 09.07.2024
32. Até à data de elaboração do presente Parecer (*em 2024*), o documento final resultante da consulta aos operadores ainda não foi remetido pela IP.
33. Com esta evolução constata-se que não foi ainda finalizado o processo conducente à contratualização do acesso à infraestrutura, às instalações de serviço e aos serviços nelas prestados, com a publicação em Diretório de Rede das respetivas minutas contratuais, pelo **que se mantém a necessidade de concretizar a medida corretiva em futuros Diretórios de Rede.**

IV.1.5 - PONTO DE SITUAÇÃO NA 1ª ADR 2025

34. Na 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2025, que apenas alterou os aspetos tarifários da tarifação do PMA, relativamente ao Diretório de Rede de 2025, a situação dos contratos de utilização manteve-se inalterada relativamente à 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2024.
35. Contudo, na 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, que foi publicada no mesmo dia da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025, existiu uma evolução substancial desta questão, tendo sido finalmente concluída e vertida como anexo 3.3.2 a Minuta Tipo do Contrato de Utilização da Infraestrutura Ferroviária.

36. Deste modo pode-se considerar como realizada a medida corretiva referente à publicação da minuta do contrato de utilização nos Diretórios de Rede.

IV.2. PUBLICAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL / UTILIZADA

IV.2.1 - CONTEXTO

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

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

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

IV.2.3 - ANÁLISE DA CONFORMIDADE

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

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

⁸ https://www.adif.es/documents/20124/5115425/20211202_01_DR_Adif_Libro_2022.pdf/ac74af1a-4435-9979-fd5e-e3bbdedb08de?t=1638441645127

IV.2.4 - MEDIDA CORRETIVA PROPOSTA

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

IV.2.5 –INFORMAÇÃO PRESTADA PELA IP NO DR 2024 E 1ª ADR 2024

41. A IP em 2022 informou que esta medida corretiva ainda não seria incluída no Diretório da Rede de 2024, atendendo a que o trabalho que permite dar resposta a este ponto se encontrava em desenvolvimento no âmbito do Plano Diretor de Exploração da Rede Ferroviária Nacional. Efetivamente, a IP iria apresentar em 2023 os valores de capacidade por troço da rede, o que incluirá o número de canais por hora num determinado troço, tendo por base a construção de um horário sistemático (horário para um período de 2 horas, intervalo padrão para o dimensionamento das infraestruturas).
42. Já em 2024, no processo de consulta do Diretório de Rede de 2026, a IP informou a AMT que foi incluído o nível médio de ocupação das linhas principais da IP, em sequência de indicação da AMT para publicação dos níveis médios de capacidade utilizável e/ou utilizada, e os respetivos níveis de congestionamento nas linhas ou em troços de linha relevantes.

A informação apresentada já representa um avanço, no entanto considera-se que seria mais pertinente e útil do ponto de vista das empresas ferroviárias se, em vez de ser apresentado um valor médio por linha, as linhas fossem segmentadas por troços característicos e indicado o valor médio de ocupação por troço. Por exemplo na linha do Norte a IP tem apresentado publicamente e especificamente os troços: Lisboa SA - Braço de Prata; Braço de Prata - Lisboa Oriente; Alverca – Castanheira; Castanheira – Azambuja; Ovar – Granja e Granja - Porto Campanhã, como troços saturados.

Assim em futuros Diretórios de Rede ou em próximas Adendas de Diretórios de Rede, a IP deverá detalhar por troço característico de cada linha os respetivos níveis médios de utilização.

IV.2.6 – CORREÇÃO REALIZADA PELA IP NA 1ª ADR 2025

43. Relativamente à publicitação dos níveis médios de utilização dos troços característicos de cada linha, não se verificou na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025 a publicação de qualquer informação sobre os níveis médios de ocupação.

44. Contudo, na 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, que foi publicada no mesmo dia da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025, existiu uma evolução substancial encontrando-se vertida, como anexo 4.1, a informação do nível médio de ocupação das linhas principais da Rede Ferroviária Nacional, reportado a 31 de dezembro de 2024.
45. **Neste contexto pode-se considerar como encerrada na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025, a medida corretiva em análise, sendo novamente analisada no contexto da validação da 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, a sua integral conformidade com o proposto.**

IV.3 - SERVIÇOS E INSTALAÇÕES DE SERVIÇO

IV.3.1 - CONTEXTO

46. O acesso transparente, justo e não discriminatório às instalações de serviço ferroviário e aos serviços nelas prestados, a todas as empresas ferroviárias e outros candidatos autorizados, é condição fundamental para o funcionamento competitivo e eficiente do mercado de serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias. Esta constatação é ainda mais significativa no recente contexto da abertura à concorrência do transporte doméstico de passageiros.
47. As estações, oficinas de manutenção de material circulante ferroviário, terminais de mercadorias, instalações de abastecimento de combustível, entre outras, constituem instalações de serviço que desempenham um papel central no processo de produção dos serviços de transporte ferroviário.
48. Estas instalações não são facilmente multiplicadas, devido, nomeadamente, a barreiras financeiras e, técnicas ou de espaço que muitas vezes impossibilitam o investimento por parte das empresas ferroviárias ou de outros candidatos autorizados.
49. Assim, os operadores ferroviários que desejam oferecer serviços de transporte ferroviário completos não dependem apenas do acesso à infraestrutura ferroviária no seu sentido estrito, mas também do acesso às instalações de serviço e aos serviços relacionados com a atividade ferroviária nelas prestados, sendo por isso que esses serviços são também objeto de regulação. Como exemplo, poderá referir-se os serviços e instalações relacionados com a manutenção de material circulante e o acesso a estações de passageiros e terminais de mercadorias.

50. A fim de garantir este acesso transparente, equitativo e não discriminatório às instalações de serviço, a legislação nacional e europeia⁹ prevê a regulação tarifária e não tarifária desse acesso, dispondo sobre (i) as condições que um operador de instalação de serviço deve oferecer para o acesso à sua instalação (obrigações de acesso); (ii) quais os valores máximos das taxas que podem ser cobradas (regulação das taxas); e (iii) quais as informações sobre as instalações de serviço que devem ser publicadas (obrigações de transparência).
51. Além da legislação, o Diretório da Rede é também um elemento relevante para o transparente funcionamento do mercado, pois deve fornecer informação sobre os serviços e instalações de serviço que estão disponíveis, não só os fornecidos e/ou operados pelo próprio gestor da infraestrutura, mas também por todas aquelas que sejam operados por terceiros e estejam conectados com a RFN.

IV.3.2 – AVALIAÇÃO DAS AÇÕES CORRETIVAS DEFINIDAS NO PARECER DE VALIDAÇÃO DO DIRETÓRIO DE REDE 2024

52. No Parecer sobre a Validação da 1ª Adenda ao Diretório de 2024 sobre o tema dos serviços e instalações de serviço foi considerado que a IP deveria (*sic*): *completar em próximos Diretórios de Rede e Adendas a Diretórios de Rede as informações regulamentarmente previstas das instalações de serviço que gere, recomendando-se que, dado o volume da informação a tratar, utilize uma plataforma eletrónica, designadamente a proporcionada especificamente para o efeito pelo Rail Facilities Portal gerido pela RNE - Rail Net Europe, associação da qual a IP é membro efetivo. Nesta plataforma encontra-se carregada alguma informação sobre as instalações de serviço operadas pela IP, mas essa informação permanece muito incompleta e com incorreções.*
53. Na consulta realizada ao Rail Facilities Portal gerido pela RNE - Rail Net Europe verifica-se que foi carregada informação sobre todas as estações da rede ferroviária incluindo a sua localização e horários de funcionamento.
54. Neste contexto pode-se considerar como encerrada na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025, a medida corretiva em análise, sendo novamente analisada a sua evolução no contexto da validação da 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, designadamente a sua integral conformidade com o proposto.

V – CONCLUSÕES

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

55. O projeto do Diretório de Rede de 2025 foi sujeito à consulta prévia das empresas ferroviárias interessadas, que tiveram oportunidade de expressar as suas reflexões, correções e comentários sobre esses documentos, tendo a IP analisado os respetivos comentários e procedido às correções que entendeu justificadas.
56. As questões tarifárias do Pacote Mínimo de Acesso (PMA) vertidas na 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2025 foram objeto de análise específica e detalhada, tendo, ao abrigo da alínea e) do n.º 3 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, sido objeto de homologação através da Deliberação n.º AMT-D205/2026.
57. A AMT não recebeu da parte das empresas ferroviárias qualquer recurso apresentado ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 56.º do DL 217/2015 relativamente às matérias contidas no Diretório de Rede de 2025 nem na 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025 pelo que se assume que o seu conteúdo foi aceite pelas empresas de transporte ferroviário.
58. A 1ª Adenda do Diretório de Rede de 2025 não foi sujeita a consulta das empresas interessadas por substancialmente só ter sido aplicada uma redução das tarifas do segmento de mercadorias e de marchas de serviço, e desse modo as alterações introduzidas proporcionarem um regime mais favorável aos interessados, aplicando-se nestes termos o definido no CPA.
59. **Da análise efetuada à estrutura e conteúdo da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025 conclui-se que globalmente este documento cumpre com as disposições do DL 217/2015, propondo-se a sua validação ao abrigo do disposto no n.º 1 do Artigo 27.º, do DL 217/2015, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro.**
60. Sem prejuízo da validação global referida no ponto anterior, subsistem, no entanto, os seguintes aspetos que carecem de acompanhamento em próximas edições do Diretório de Rede ou em Adendas aos Diretórios de Rede:
- 60.1. Embora já tenha publicado o nível médio de ocupação das linhas, a IP deverá detalhar esta informação, nos seguintes termos:
- O valor concreto do nível quantitativo de ocupação de cada linha;
 - Para cada linha a identificação dos níveis de ocupação qualitativos e quantitativos dos seus troços mais característicos, no mínimo, com a desagregação já realizada pela IP para resposta aos pedidos de informação da AMT.

60.2. Considera-se que a IP deverá continuar a densificar as informações regulamentarmente previstas das instalações de serviço que gere, recomendando-se que, dado o volume da informação a tratar, utilize uma plataforma eletrónica, designadamente a proporcionada especificamente para o efeito pelo Rail Facilities Portal gerido pela RNE - Rail Net Europe, associação da qual a IP é membro efetivo.

61. No âmbito da audiência prévia de interessados foi consultada a IP, S.A que se pronunciou através de comunicação ref^a 51541575-007 enviada em 21-07-2026, referindo que:

- 61.1. A IP considera ter dado resposta às principais questões identificadas pela AMT, designadamente através da publicação, no Diretório da Rede 2026, de informação sobre os níveis médios de utilização da capacidade e de congestionamento da infraestrutura ferroviária, salientando, contudo, o carácter indicativo desses dados e a necessidade de evitar níveis de desagregação suscetíveis de criar expectativas incorretas quanto à capacidade efetivamente disponível. A IP refere ainda que, no âmbito do novo Regulamento da Capacidade, está em desenvolvimento, ao nível da RNE, uma metodologia comum que permitirá futuramente disponibilizar valores quantitativos mais rigorosos.
- 61.2. No que respeita às instalações de serviço, a IP destaca a atualização anual da informação relativa a 458 instalações no *Rail Facilities Portal* e a disponibilização de informação complementar no Diretório da Rede, prevendo ainda reforçar os dados relativos às estações e apeadeiros, nomeadamente quanto à intermodalidade, acessibilidade, elevadores e estacionamento.
- 61.3. Por último, a IP solicita que as pronúncias das empresas ferroviárias ao Diretório da Rede 2025 e as respetivas respostas da IP não integrem a versão pública do Relatório de Validação, por considerar que essa documentação foi produzida no âmbito do processo de consulta, sem expectativa das partes quanto à sua divulgação pública, o que foi atendido.

Lisboa, 17 de agosto de 2026

ANEXO I

PRONÚNCIAS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E COMENTÁRIOS DA IP, S.A.

[CONFIDENCIAL]