PARECER N.º AMT/2026/99

Objeto: Validação da 2 ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026

Destinatário: Infraestruturas de Portugal, IP S.A.

Versão Pública

setembro 2026

ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO 3

II – ENQUADRAMENTO NORMATIVO 5

III – O INTERESSE PÚBLICO DA MOBILIDADE INCLUSIVA, EFICIENTE E SUSTENTÁVEL 6

IV – ANÁLISE 6

IV.1 - ASPECTOS A DESENVOLVER REFERIDOS EM ANTERIORES PARECERES DE VALIDAÇÃO DA AMT 7

IV.2 - ASPECTOS A DESENVOLVER NA SEQUÊNCIA DE RECURSO APRESENTADO PELA APEF 7

V – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES 13

VI – RESULTADO DA CONSULTA DE INTERESSADOS 14

ANEXO I - PRONÚNCIAS DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E COMENTÁRIOS DA IP, S.A - PROJETO DE DIRETÓRIO DE REDE DE 2026 [CONFIDENCIAL] 17

ANEXO II - RECLAMAÇÃO DA APEF 18

ANEXO III - REVISÃO DA RECLAMAÇÃO DA APEF 35

I – INTRODUÇÃO

1. A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012 que estabelece um espaço ferroviário único para a União Europeia, alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, estipula a obrigatoriedade do gestor da infraestrutura publicar de forma acessível e justa todas as informações necessárias sobre a rede ferroviária e os serviços nela prestados, no sentido de garantir a todas as empresas ferroviárias transparência no acesso não discriminatório à infraestrutura e às instalações de serviço.

2. Em Portugal estas informações são publicadas pelo gestor da infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional, no documento designado por «Diretório de Rede», estabelecido pelo artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 de 7 de outubro, alterado pelo Decreto-lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, cuja estrutura e conteúdo deve respeitar o disposto no Anexo IV desse mesmo Decreto-Lei, nomeadamente, quanto à relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, bem como todas as informações necessárias para viabilizar pedidos de capacidade de infraestrutura e as condições comerciais e legais para a sua utilização.

3. O Diretório de Rede constitui assim um elemento-chave para o livre acesso ao mercado dos serviços de transporte ferroviário, pois sumariza toda informação relevante sobre a infraestrutura ferroviária, designadamente, como obter o acesso, quais as suas características técnicas, quanta capacidade está disponível, quais os períodos para a sua requisição e qual o custo da sua utilização.

4. Nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro ("DL 217/2015"), a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ("AMT") deve validar os Diretórios da Rede, elaborados pelo Gestor de Infraestrutura[1].

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

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 um conjunto de documentos para produzirem efeitos durante o horário de serviço do ano de 2026, designadamente:

   5.1. Projeto de Diretório de Rede de 2026;
   5.2. Publicação do Diretório de Rede de 2026
   5.3. Relatório de Fundamentação das tarifas de 2026
   5.4. Relatório de Fundamentação das tarifas da 2ª ADR 2026
   5.5. Projeto de 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026
   5.6. Publicação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026;
   5.7. Publicação da 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026

6. Foram igualmente remetidas pela IP, para conhecimento da AMT, as pronúncias das empresas ferroviárias sobre o projeto de Diretório de Rede de 2026 e sobre o projeto de 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026 e as respetiva análise e comentários da IP, constantes nos Anexos I e II

7. A APEF – Associação Portuguesa de Empresas Ferroviárias, apresentou uma reclamação à AMT sobre diversos aspetos constantes na 1ª e na 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026 relacionados com a tarifação, pedidos pontuais de capacidade e capacidade pedida e não utilizada, interdições de via, estacionamento, manobras e reserva de capacidade (Anexos III e IV)

8. A IP, no âmbito da consulta de interessados promovida pela AMT, teve oportunidade de exercer o contraditório sobre a reclamação apresentada pela APEF, tendo a AMT tomado uma decisão sobre essa reclamação através do Parecer n.º 59/AMT/2026[2].

[2] https://www.amt-autoridade.pt/pareceres-e-pron%C3%BAncias/pareceres/parecer-n%C2%BA-592026-decis%C3%A3o-relativa-%C3%A0-reclama%C3%A7%C3%A3o-apresentada-pela-associa%C3%A7%C3%A3o-portuguesa-de-empresas-ferrovi%C3%A1rias-sobre-a-1%C2%AA-adenda-do-diret%C3%B3rio-de-rede-de-2027-e-2%C2%AA-adenda-do-diret%C3%B3rio-de-rede-de-2026/

9. As questões tarifárias do Pacote Mínimo de Acesso (PMA) vertidas na 2ª Adenda do Diretório de Rede de 2026 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-D206/2026.[3]

10. Para a validação da 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, 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

11. 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***".

12. 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).

13. 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.

[3] https://www.amt-autoridade.pt/pareceres-e-pron%C3%BAncias/pareceres/parecer-n%C2%BA-682026-parecer-sobre-as-tarifas-do-pacote-m%C3%ADnimo-de-acesso-inscritas-na-2%C2%AA-adenda-do-diret%C3%B3rio-de-rede-de-2026/

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

14. O interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, para além de um direito de cidadania, constitui-se não só como um fator indutor de estabilidade do ponto de vista regulatório e, desse modo, elemento catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, mas também como um fator que garante uma esfera alargada e melhor protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da concorrência, da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a par, a coesão socioeconómica e territorial.

15. A publicação dos Diretórios de Rede pelo gestor da infraestrutura, após prévia consulta às empresas ferroviárias interessadas, e a validação pela AMT da sua conformidade com os requisitos legais, são elementos contributivos para a promoção e defesa daquele interesse público, porquanto dá aos investidores que estão, ou pretendam entrar no mercado do transporte ferroviário ou desenvolver novos serviços ferroviários, as informações necessárias para 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.

16. 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

IV.1 - ASPECTOS A DESENVOLVER REFERIDOS EM ANTERIORES PARECERES DE VALIDAÇÃO DA AMT

17. Os aspetos que ficaram sinalizados no parecer de validação da 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2025, como carecendo de acompanhamento em próximas edições do Diretório de Rede ou em Adendas aos Diretórios de Rede, foram os seguintes (*sic):*

    17.1. *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.*

    17.2. *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.*

18. Os dois temas abordados nos sub-parágrafos anteriores mantiveram-se inalterados na 2ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, pelo que se reitera a necessidade de em próximos Diretórios de Rede a IP concretizar o seu desenvolvimento e implementação.

IV.2 - ASPECTOS A DESENVOLVER NA SEQUÊNCIA DE RECURSO APRESENTADO PELA APEF

19. Em 19.12.2025 através da sua comunicação refª 14/2025ª a APEF, em representação dos seus associados, apresentou uma reclamação à AMT sobre o Diretório da Rede de 2027 e da 1.ª Adenda do Diretório da Rede de 2026, por não concordar com o tarifário apresentado pela IP, tendo em conta o peso que, no contexto atual, ele representará na competitividade dos operadores ferroviários de mercadorias, o que levará a uma perda de quota modal do transporte ferroviário, e que colocará em causa a sustentabilidade dos operadores ferroviários e do sistema ferroviário como um todo.

20. A APEF salientou que era da maior importância dar nota da dificuldade existente no desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias, pelo contexto socioeconómico externo, decorrente da instabilidade política que se vive na Europa, o aumento generalizado de custos de produção, ao que acresce a distorção de tratamento entre modos de transporte, favorecendo de forma objetiva a redução de custos de contexto à rodovia e o facto de as empresas operarem numa uma rede ferroviária com obras permanentes e fracas possibilidades de redundância, que possam minimizar os impactos operacionais.

21. Em concreto, referiu que a atividade dos operadores de mercadorias é fortemente impactada pelas obras, respetivas interdições e limitações de velocidades, em consequência das variadas intervenções em curso na rede ferroviária.

22. Em 24.02.2026 a AMT, depois de solicitar a confirmação da APEF que estaria mandatada pelos seus associados para apresentar uma reclamação no contexto do artigo 56º Do DL 217/2015, solicitou a pronúncia da IP S.A para efeitos de exercício do contraditório.

23. A IP através da comunicação refª 4995776-007 de 10-03-2026, pronunciou-se sobre a reclamação da APEF considerando que esta reclamação era realizada na sequência da sua Pronúncia ao processo de consulta do Diretório de Rede de 2027 e da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, à qual a IP já havia respondido, considerando o conteúdo dessa resposta ainda válido. Por esse motivo, nesta nova pronúncia à reclamação da APEF, a IP apenas acrescentou elementos de análise adicionais resultantes da densificação de matérias por parte dessa Associação.

24. Através de email, de 19.03.2026 a AMT solicitou à APEF que, em face da publicação da 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2027, da 2ª Adenda ao Diretório da Rede 2026 e da 1ª Adenda ao Diretório da Rede 2025, a APEF esclarecesse se pretenderia manter a anterior reclamação, uma vez que a mesma incidia sobre objeto diverso.

25. Em email de 20.03.2026 a APEF responde que a reclamação apresentada pela APEF continuava a fazer todo o sentido e se mantinha.

26. Em email de 23.03.2026 a AMT, solicitou a reformulação, atualização e reenvio da reclamação apresentada, tendo em conta a publicação de alterações dos atos administrativos que foram objeto dessa mesma reclamação.

27. Em comunicação refª 07/2026 datada de 29.03.2026 a APEF apresentou novamente a reclamação efetuada reformulando-a tendo em consideração as referidas adendas os Diretórios de Rede entretanto publicados pela IP.

28. Em email de 01.04.2026, a AMT voltou a solicitar para efeitos de exercício do contraditório, a pronúncia da IP sobre as matérias objeto da última reclamação da APEF.

29. Em 13.04.2026 a IP através da comunicação ref5027744-007 referiu que da análise da última reclamação, verificou não terem sido apresentados quaisquer elementos novos pela APEF, configurando-se a mesma como uma reiteração dos argumentos anteriormente invocados, não obstante a publicação das Adendas aos Diretórios de Rede de 2025, 2026 e 2027, nas quais a IP tinha procedido a um relevante ajustamento tarifário, com impacto particular no segmento de mercadorias. Nestes termos, a IP referiu que mantinha integralmente o teor das respostas anteriormente prestadas nos processos acima referidos.

30. No fim deste processo e de forma sumária os temas objeto de reclamação por parte dos associados da APEF e a posição da IP sobre os mesmos, são os que se apresentam no seguinte quadro e cuja análise detalhada se encontra plasmada no Parecer N.º 59/AMT/2026.

Mapa das divergências

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.

Tema	Síntese da posição da APEF	Síntese da posição da IP
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.
Reserva 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.
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.

RECOMENDAÇÕES DO PARECER N.º 59/AMT/2026

31. *Realizada a análise detalhada das matérias objeto de reclamação da APEF e dos argumentos invocados pela IP no Parecer que se junta em anexo e considerando o necessário, mas frágil equilíbrio entre assegurar a competitividade imediata do segmento de transporte ferroviário de 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 ao que 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, 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 da ferrovia que careçam de compensação financeira pública, designadamente as relativas ao segmento de mercadorias, por forma a permitir que eventuais apoios públicos sejam decididos sem comprometer o equilíbrio económico do gestor da infraestrutura.*

32. *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.*

V – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

33. A análise realizada à 2ª Adenda ao Diretório da Rede de 2026 permite considerar que **o documento globalmente cumpre, na forma e no conteúdo, com as disposições constantes na legislação aplicável, reunindo as condições necessárias para ser validado pela AMT.**

34. Não obstante este global cumprimento subsistem aspetos que carecem de desenvolvimentos e, ou, melhorias que deverão ser implementadas em futuras edições do Diretório de Rede.

35. Tendo presente o exposto no Capítulo IV recomenda-se à IP o seguinte:

35.1. 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.

35.2. 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.

35.3. 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.

35.4. 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.

35.5. 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.

35.6. Aprofunde a transparência e a desagregação da informação disponibilizada no Diretório de Rede e respetivos anexos, designadamente quanto aos níveis médios de ocupação, à utilização da capacidade, ao impacto das obras e interdições e aos efeitos tarifários específicos sobre o segmento de mercadorias.

36. Até 60 dias após a receção do presente parecer, a IP deverá apresentar à AMT um programa detalhado de implementação das presentes recomendações.

VI – RESULTADO DA CONSULTA DE INTERESSADOS

37. No âmbito da consulta de interessados relativa ao projeto de parecer de validação da 2.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) apresentou a sua pronúncia, através da comunicação ref.ª 5195677-007, de 8 de setembro de 2026, incidindo, em particular, sobre as conclusões e recomendações formuladas pela AMT.

38. Na sua pronúncia, a IP apresentou um conjunto de observações sobre a forma de concretização dessas recomendações. Quanto à informação relativa aos níveis médios de capacidade utilizada e de congestionamento, referiu que já procede à respetiva

publicação no Diretório de Rede de 2026, considerando, contudo, que uma desagregação quantitativa mais aprofundada dos valores históricos poderá não traduzir adequadamente a capacidade efetivamente disponível em cada momento. A IP assinalou ainda que a RNE – RailNetEurope se encontra a desenvolver uma metodologia harmonizada para determinação da capacidade disponível, defendendo que a adoção de uma metodologia nacional mais detalhada deverá aguardar a estabilização desse referencial europeu.

39. Relativamente às instalações de serviço, a IP informou que tem vindo a assegurar a manutenção e atualização anual da informação respeitante às instalações sob a sua gestão no Rail Facilities Portal, complementada pela informação constante do próprio Diretório de Rede e dos respetivos anexos. Considera, por isso, que a recomendação já se encontra, em larga medida, integrada nos procedimentos regulares de atualização, sem prejuízo de continuar a avaliar a necessidade de maior densificação da informação disponibilizada.

40. No que respeita à estrutura tarifária aplicável ao transporte ferroviário de mercadorias, designadamente à utilidade dos períodos Low, Regular e Peak e à eventual adoção de incentivos temporários, a IP salientou que o período Low já beneficia de um desconto de 15% e que as tarifas dos períodos Peak e Regular se encontram temporariamente equiparadas. Referiu ainda que a introdução de descontos ou incentivos adicionais deverá assegurar a sustentabilidade económico-financeira do gestor da infraestrutura e, quando implique perda de receita, ser acompanhada da correspondente compensação pública. A IP indicou igualmente que procede, previamente à preparação de cada Diretório de Rede, à reavaliação das regras e condições aplicáveis, tendo em consideração a experiência da sua aplicação e as necessidades dos utilizadores.

41. Quanto à recomendação de reavaliação da proporcionalidade das regras relativas aos pedidos pontuais de capacidade, capacidade pedida e não utilizada, estacionamento, manobras e alteração ou supressão de canais, a IP considera que este princípio já integra o processo regular de elaboração e revisão dos Diretórios de Rede. Como exemplo, refere a revisão, no Diretório de Rede de 2027, das tarifas aplicáveis aos pedidos pontuais de capacidade, cuja evolução será objeto de acompanhamento, podendo conduzir a ajustamentos futuros.

42. No que se refere ao acompanhamento das obras, interdições e limitações de capacidade, a IP informou que realiza regularmente reuniões individualizadas com as empresas ferroviárias e que estava prevista, para 8 de outubro de 2026, a realização de um IP Open Day – Em Diálogo com os Operadores, destinado, entre outros temas, à discussão do Diretório de Rede e das questões identificadas no Inquérito de Satisfação e respetivo Plano de Ação.

43. Relativamente ao reforço da transparência e da desagregação da informação, a IP manifestou disponibilidade para continuar a avaliar, em cada ciclo de elaboração e revisão, oportunidades de melhoria, procurando assegurar um equilíbrio entre transparência, utilidade, fiabilidade da informação e esforço necessário à sua atualização.

44. Em síntese, a IP considera que uma parte significativa das recomendações da AMT se encontra já refletida em procedimentos existentes ou em mecanismos regulares de elaboração e revisão do Diretório de Rede. Nas matérias dependentes do desenvolvimento de metodologias externas, designadamente quanto à determinação da capacidade disponível, manifesta a intenção de acompanhar os trabalhos em curso antes de introduzir alterações metodológicas próprias. Não obstante, confirma que continuará a apreciar as recomendações nos futuros processos de elaboração, consulta e revisão dos Diretórios de Rede e declara que dará cumprimento à apresentação, no prazo de 60 dias, do programa detalhado de implementação solicitado pela AMT.

45. A pronúncia da IP não altera, assim, a conclusão quanto à validação da 2.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, devendo, contudo, as observações apresentadas ser consideradas no acompanhamento da implementação das recomendações e na apreciação das futuras edições do Diretório de Rede.

ANEXO I

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

PROJETO DE DIRETÓRIO DE REDE DE 2026

[CONFIDENCIAL]

ANEXO II

RECLAMAÇÃO DA APEF EM REPRESENTAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS MEDWAY E CAPTRAIN

1ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2026

ENT_AMT/2026/9 registado no webdoc a 02/01/2026 V1

[redacted]

Exma. Senhora Presidente da Autoridade para a
Mobilidade e Transportes
Eng. Ana Paula Vitorino
Av. António Augusto Aguiar, 128
1069-133 Lisboa

[redacted]

Lisboa, 19 de Dezembro de 2025,

Ref.: 14/2025

Assunto: Reclamação da APEF à 1ª Adenda Diretório de Rede 2026 e Diretório de Rede 2027

Exmo. Senhora Presidente,

A APEF vem ao seu contato na sequência da publicação do Diretório de Rede de 2027 e 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026 pelo gestor de infraestrutura.

A APEF e os seus Associados não concordam com o tarifário apresentado pela Infraestruturas de Portugal, tendo em conta o peso que representará na competitividade dos operadores ferroviários, no contexto atual, e que levarão a uma perda de quota modal do transporte ferroviário, que colocará em causa a sustentabilidade dos operadores ferroviários e do sistema ferroviário como um todo.

É da maior importância dar nota da dificuldade existente no desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias, pelo contexto socioeconómico externo, decorrente da instabilidade política que se vive na Europa, o aumento de custos de produção generalizado, ao que acresce o contexto de distorção de tratamento entre modos de transporte, favorecendo de forma objetiva a redução de custos de contexto à rodovia e o facto de trabalharmos com uma rede ferroviária com obras permanentes e fracas possibilidades de redundância, que minimize os impactos operacionais.

Em concreto, a atividade dos operadores de mercadorias é fortemente impactada pelas obras, respetivas interdições e limitações de velocidades, em consequência das variadas intervenções em curso na rede ferroviária.

Ano após ano, gera-se a expetativa de que os investimentos efetuados na rede ferroviária nacional traduzir-se-ão numa oportunidade para o desenvolvimento do mercado de transporte ferroviário de mercadorias, porém, a experiência dos últimos anos demonstra uma realidade diferente. Verificamos, sim, que a infraestrutura ferroviária é bastante mais dispendiosa, num percurso persistente de perda de competitividade em relação ao setor rodoviário, em oposição às necessidades do mercado onde se encontra inserido.

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

A Linha da Beira Alta finalmente reabriu à exploração, no entanto, o processo de modernização não está concluído. A linha reabriu no início do mês de outubro, com as limitações de radiofonia existentes antes do seu encerramento, o sistema de sinalização a ser substituído em data futura e as ligações aos ramais estão por concluir, sem data de conclusão apresentada. O que mudou foi o aumento do custo de utilização da Linha, que subiu cerca de 35% face à data do seu encerramento em 2022, o que torna a Linha da Beira Alta um case study para a perda de competitividade da ferrovia.

Na Linha do Leste, assiste-se a um desguarnecimento da estação de Portalegre, situação que contribui para a redução da capacidade da infraestrutura. Em contraciclo à persistência dos operadores ferroviários em desenvolverem mais tráfego ferroviário nesta ligação internacional, caso a IP não garanta o guarnecimento esperado, degrada-se a oferta de capacidade, em prejuízo da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias. Existe crescente procura para esta Linha, realço que é identificada pela IP como a Linha que permitirá o desenvolvimento dos serviços de Autoestradas ferroviárias, mas que depois vê a sua capacidade reduzir por falta de recursos humanos.

A Linha de Sines, recentemente aberta, com um atraso considerável face ao prazo de execução apresentado, continua a registar fortes condicionamentos na exploração comercial. As estações nela inseridas, *Abela* e *São Bartolomeu da Serra*, não admitem cruzamento de comboios, penalizando deste modo todo o tráfego operacional de e para Sines. À data não só não existe qualquer previsão para o restabelecimento dos cruzamentos de comboios na Linha de Sines, como a norte de Ermidas, até Grândola, numa extensão de 34 Km, apenas é possível efetuar cruzamento de comboios em Azinheira dos Barros. Nestas condições, onde as penalizações sofridas devido aos atrasos e supressões, assumem um fator determinante nas ineficiências sentidas, será difícil admitir a entrada em obra da modernização da Linha de Vendas Novas, onde se preveem interdições de 12h/dia por um período de tempo mais alargado do que o inicialmente previsto, hoje estimado em 4 anos de intervenção, para um troço de 69 km, ainda mais tempo do que demorou a Linha da Beira Alta. Ficamos bastante preocupados com a incerteza do que pode resultar desta obra e sugerimos que se envolva os operadores e se avalie a possibilidade de reduzir a sua interdição para períodos de tempo mais curtos, alargando o prazo de execução da obra, se assim se mitigar o impacto na circulação ferroviária.

Apesar de todos os constrangimentos e limitações impostas à operação ferroviária, continuam a ser aplicados aumentos significativos nas taxas de utilização da infraestrutura e de outros serviços, afetando cada vez mais a competitividade do modo ferroviário, que fica cada vez mais frágil em comparação ao modo rodoviário.

Afigura-se para a APEF e para os seus associados de difícil compreensão como é que o gestor de infraestrutura considera que assim promove a transição modal para a ferrovia. O gestor de infraestrutura não conclui as intervenções com o aumento de capacidade e as condições operacionais que promete e onera ainda mais uma atividade que fica cada vez mais difícil.

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

Reiteramos a necessidade de reversão das taxas de uso. Para o aumento da competitividade do setor, é fulcral a redução de custos de contexto, que acontece para outros modos de transporte, mas, aparentemente, não existe vontade que aconteça para a ferrovia.

É fundamental sublinhar que o setor ferroviário não está a ser tratado de forma equitativa em relação ao modo rodoviário, que tem beneficiado da isenção de portagens em vários troços da rede, o que agrava a disparidade competitiva que já existia. Assim, o custo de utilização não só ficará cada vez mais caro, como ficará incomportável de ser remunerado, dado o facto de potenciar a redução do tráfego ferroviário, o que levará a que menos comboios terão de pagar esta infraestrutura, o que será nitidamente insustentável.

A APEF respondeu ao ofício da IP datado de 02 de outubro de 2025, relativo ao processo de consulta do Diretório da Rede 2027 e da 1.ª Adenda do Diretório da Rede 2026, em representação dos seus associados, o qual foi respondido pela IP em ofício de 28 de novembro de 2025.

Genericamente, a IP reconhece o forte impacto que as obras e diferentes intervenções e respetivos atrasos têm na atividade dos operadores, mas como está fortemente regulamentada, não pode fazer nada para apresentar um tarifário diferente. Isto remete para uma sensação de inevitabilidade e de que os operadores têm de viver com uma infraestrutura com má qualidade de serviço, várias ineficiências e mais onerosa para o futuro, o que é paradoxo da atividade de uma entidade monopolista que sabe que os seus clientes não têm alternativa, o que já não deveria acontecer em 2025. O operador ferroviário é cliente, e deveria ser tratado como tal.

Sem operadores ferroviários, a infraestrutura não serve o seu propósito e o investimento realizado não é justificável, pelo que seria conveniente haver a preocupação em garantir que o setor fica mais forte e capacitado e evitar o risco de o paciente morrer da cura e não da doença.

Relativamente aos nossos comentários e à resposta apresentada pela IP às nossas reivindicações, temos os seguintes comentários:

1. CUD e TUI

Reclamamos o facto de a proposta de DR de 2027 apresentar um CUD de 2,51€, valor que representa um aumento de 41,8% face ao valor do CUD estabelecido para 2023 (1,77€). Esta atualização produz impacto direto na TUI, sendo que o aumento em relação a 2026 para as componentes aplicáveis ao tráfego de Mercadorias situar-se-á nos 7%. Constatamos que para o setor do transporte de passageiros, que foi o que registou um crescimento significativo nos últimos dois anos, constata-se que o aumento proposto da TUI é de 4%, tal como para 2026, manifestamente inferior ao transporte de mercadorias. Onde se verifica mais aumento de tráfego é no transporte de passageiros, onde há menos elasticidade dos clientes para mudarem o seu comportamento com o aumento da taxa de uso, tendo em conta a oferta que existe e o modelo de pricing instituído para o transporte de passageiros em Portugal, e penaliza-se o

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

segmento onde há maior volatilidade e sensibilidade ao preço e que tem registado uma evolução menos positiva.

Registe-se que o gestor de infraestrutura realça que apenas repassa parte dos custos que efetivamente tem com a gestão da infraestrutura, o que assumidamente nos preocupa, porque significa que os custos são crescentes, cada vez mais elevados e a tendência futura será querer repassar mais custos para o mercado. Não é sustentável este nível de aumento de custos, que consideramos exagerado, e não é sustentável ser o mercado a pagá-los, o mercado não resiste.

Alertamos que a aplicação da componente de tarifa C3 para incentivar a utilização de linhas em períodos de menor afluência, traduz-se numa muito baixa aplicabilidade prática. Isto porque os períodos de menor afluência são entre as 20:45 e as 06:00 do dia seguinte, o que coincide maioritariamente com o período de interdições ou "zonas azuis", inviabilizando a possibilidade de dinamizar a realização de comboios. Esta interdição poderia ser revista de forma a permitir que o tráfego ocorresse sempre que se não houvesse intervenções planeadas, estamos a reduzir a capacidade da Rede como regra e talvez fosse possível não ser assim.

Efetuámos proposta à gestora de infraestrutura para que sábados, domingos e feriados nacionais, sejam classificados como Período Low, enquanto dias de menor afluência, proposta à qual não nos foi dada qualquer resposta, o que lamentamos.

A APEF e os operadores contestam o facto do horário Peak e Regular serem remunerados de forma igual. Se é para ser assim, por uma questão de transparência, mais vale assumir que só há um horário para além do Low.

Propomos ao gestor de infraestrutura o desfasamento dos horários, com aplicação de taxação diferente entre eles, permitindo haver diferenciação e a possibilidade efetiva de os operadores poderem escolher entre dois períodos horários diferentes. Não havendo disponibilidade do Período Low, pela razão antes explicada, os operadores são confrontados com a necessidade de circular no período horário mais caro, com baixa qualidade de serviço pelo facto de não termos qualquer prioridade em termos de gestão de tráfego, no período por excelência de utilização do segmento de passageiros.

O operador de mercadorias é levado para o período mais caro, sabendo que vai ser penalizado pela utilização de passageiros, porque não lhe é dada alternativa.

Poderia haver a intenção do gestor de infraestrutura de aplicar descontos comerciais temporários destinados a incentivar o desenvolvimento de serviços ferroviários, tal como o artigo 33º do Decreto-Lei 217/2015 prevê, ou para compensar a baixa qualidade de serviço que lhe é disponibilizada, mas nem isso é feito, por não ter qualquer incentivo nesse sentido.

Como já foi mencionado, o plano massivo de intervenções em curso e correspondentes constrangimentos produzidos, restringe a janela horária de circulação e a velocidade média das

marchas, provocando uma redução significativa da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias. Esta situação agrava-se pelo facto de o transporte de mercadorias ser o que tem menos prioridade, sendo classificado maioritariamente em último lugar nos períodos de disponibilidade efetiva da infraestrutura para circulação de comboios com fins comerciais, os Períodos Regular e Peak.

Com o objetivo de apresentar propostas para se dinamizar o transporte de mercadorias, a APEF propôs a aplicação de um desconto temporário, a todos os comboios que pertençam ao segmento de mercado Mercadorias e cuja marcha englobe alguma parte do trajeto em linha cuja interdição de circulação seja superior a 4 horas por dia. Sobre esta proposta, a IP não se pronunciou.

A APEF reitera que a IP não aplica nem demonstra intenção de procurar aplicar regimes de incentivo ao tráfego, apenas aplica penalidades, quando tem todas as condições para poder aplicar descontos temporários que permitam contrariar os efeitos da perda de competitividade, decorrente das limitações impostas na infraestrutura, incentivando o desenvolvimento de serviços ferroviários de mercadorias. Todos os agentes de mercado procuram soluções para dinamizar a atividade económica e ir ao encontro das necessidades dos seus clientes de forma a garantir condições para a sua atividade crescer. Infelizmente, não nos parece ser o caso da IP enquanto gestor de infraestrutura de uma Rede cuja procura deveria ser potenciada.

A APEF reitera a necessidade de encontrar novas soluções adaptadas à realidade do setor do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal.

2. Fator de Implementação

De acordo com o Projeto de Diretório da Rede para 2027, *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.*

Em 2024, por determinação da AMT, foi aplicado para 2024 o valor de 84%, seria expectável que, nos anos seguintes, a evolução da taxa mantivesse a progressão anteriormente definida. Se assim fosse em 2027 o fator de implementação seria de 88,5% em vez dos 91%. A IP refuta e diz que está a aplicar a determinação da AMT.

A APEF entende que o contexto verificado nos últimos anos e que persiste, não suporta o plano de implementação definido e não é sustentável para o mercado, pelo que deve ser revisto. Os pressupostos que estiveram na base dessa determinação dificilmente serão aplicáveis hoje pela evolução da atividade ferroviária que se verificou desde então. Propomos por isso a sua revisão.

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

3. C4 – Componente Segmento de Mercado

A APEF interpreta que a IP aplica uma margem de 25% sobre a CUD para os serviços Urbanos, Longo Curso Normal, Longo Curso Alta Qualidade e Especial. E aplica fator 1, ou seja, não aplica margem, no caso dos serviços Regional, Mercadorias e Internacional.

É entendimento da APEF que a IP pode aplicar perfeitamente um ajuste na componente C4 aplicada ao segmento de mercado Mercadorias, como o pode fazer a qualquer outro segmento.

A IP considera que não pode fazer subsidiação cruzada. Para a APEF, isto não passa de uma falácia. Assim como a IP considerou aplicar um fator 1,25 para os serviços Urbanos, por exemplo, pode aplicar outro fator qualquer. É um critério subjetivo e pode ser alterado quando e se assim for entendido. O que a APEF solicita é que o critério que foi subjacente à decisão de aplicação do fator 1 ao segmento de Mercadorias seja alterado e reduzido, incentivando por esta via o transporte ferroviário de mercadorias. A IP e o regulador decidirão para que valor.

A APEF apresentou uma proposta que permitiria, no entendimento da APEF manter a receita da IP neutra, recebendo a remuneração de acordo com o que sempre foi transmitido à APEF e aos operadores, que era a de que a IP não pretenderia ter margem com esta atividade.

Relembre-se que os segmentos de mercado aos quais a IP está a aplicar margens sobre a CUD são todos eles abrangidos por mecanismos públicos de financiamento com contínuos anúncios de crescimento, ao invés do segmento de mercadorias, que não beneficia de mecanismo de financiamento público para este efeito.

Mais uma vez, o gestor de infraestrutura não demonstrou na sua resposta qualquer vontade em encontrar uma solução equilibrada que sirva os propósitos do crescimento da atividade ferroviária.

4. Pedidos Pontuais de Capacidade e CPNU

Sobre este tema, a APEF regista mais uma vez a incompreensão e pouca sensibilidade do gestor de infraestrutura relativamente aos seus clientes e à complexidade da sua atividade.

Por um lado, os operadores enfrentam uma volatilidade grande da parte dos seus clientes, procurando adaptar-se da melhor maneira possível, para satisfazer as suas necessidades, relembrando que a flexibilidade não é uma virtude da ferrovia comparando com outros modos de transporte e temos de estar disponíveis para encontrar soluções. Por outro lado, o seu fornecedor IP pretende ter compromissos de canais o mais antecipadamente possível, mas penaliza no caso de alterações próximas da data do transporte e se efetuar um pedido pontual exatamente para dar resposta a um pedido do cliente, será penalizado de uma forma avassaladora, retirando por essa via competitividade ao transporte ferroviário.

Naturalmente, os operadores pretendem ter o maior rigor e previsibilidade na sua cadeia produtiva. Os custos produtivos associados às alterações da programação são elevados, fazendo-se sentir na gestão do material motor, gestão do pessoal e da capacidade e nenhum operador ferroviário consegue refletir no cliente o custo da alteração, tendo de assumir internamente estas ineficiências de forma a não perder posicionamento num mercado volátil e extremamente flexível do ponto de vista da concorrência, o que apenas contribui para a sua perda de competitividade.

É fundamental ter presente que o transporte de mercadorias não pode ser equiparado ao serviço de passageiros. Os operadores ferroviários de mercadorias estão sujeitos à programação dos seus clientes, a qual não é regular devido a fatores intrínsecos ao setor (e.g., atrasos ou desvios de navios, perturbações na produção, problemas na circulação, etc.). O mercado não irá responder de forma diferente. Os clientes estimam volumes anuais de transferência que são ajustados à semana, e em certos casos ao dia, fruto das dinâmicas associadas às cadeias de produção e distribuição.

Contrariamente ao que o gestor de infraestrutura pensa, é o comboio que tem de se adaptar à carga e, por conseguinte, a infraestrutura deveria ter capacidade e mecanismos para se adaptar a uma realidade completamente díspar do transporte de passageiros. A ferrovia tem de conseguir adaptar-se e o aumento proposto para a taxa de pedidos pontuais constitui um fator adicional que prejudica o desenvolvimento do setor e a competitividade dos operadores ferroviários de mercadorias.

Por isso, manifestamos a nossa incompreensão face à política de agravamento das taxas de pedidos pontuais, mesmo depois de a IP ter apresentado uma alteração à proposta inicial, que mesmo assim representa um aumento de 38% para pedidos de capacidade cuja antecedência situa-se entre os 4 e 7 dias e para pedidos inferiores a 4 dias. Esta situação per si não terá o resultado esperado se não for associada a outras medidas incentivadoras.

Relativamente à CPNU, a APEF reafirma que os operadores são duplamente penalizados com a CPNU, sofrem prejuízo pela não realização do comboio e são penalizados pela cobrança da taxa CPNU. Acresce que adicionalmente, são em seguida penalizados pela necessidade de solicitação de pedido pontual para ainda garantir o transporte de mercadorias que estava previsto, incorrendo num custo absurdo, quando pode nem ter tido qualquer intervenção na alteração de canal verificada. Este modelo não serve ao transporte de mercadorias, não reflete a volatilidade inerente ao transporte ferroviário de mercadorias e é da maior importância ser repensado. Note-se que a CPNU e a taxa de pedidos pontuais são temas comerciais e a IP não está restringida na sua definição por regulamentos comunitários. A rodovia não comporta nenhum destes custos.

Dado que se pretende uma maior disciplina ao nível da programação de longo prazo, a APEF apresentou mais uma proposta à IP de revisão do conceito de CPNU que reduza a penalização a 0% para pedidos de cancelamento até 4 dias, 10% até dois dias e 50% com prazos inferiores a 2

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

dias. Com este modelo grande parte dos tráfegos mais irregulares serão incluídos em livro horário (longo prazo), sendo as suas supressões geridas em programa semanal sem a penalização associada. Lamentavelmente, a IP não demonstrou abertura para aceitar esta proposta nem sequer para a discutir, com vista a garantir condições para ir ao encontro do objetivo de reduzir penalizações existentes à competitividade da ferrovia.

Esta alteração seria um compromisso entre as partes muito importante para com a transferência modal nas mercadorias, reduzindo a penalização da competitividade da ferrovia que representa a CPNU, que hoje é um custo relevante na operação ferroviária.

O projeto de DR 2027 introduz ainda um novo ponto relativo à penalização por alteração de canal, nomeadamente para situações de supressão imprevista. A APEF considera que o ponto não é esclarecedor no que diz respeito à metodologia adotada para determinação da responsabilidade pela supressão.

No entanto, a IP determina no pedido de alteração de canal que, no caso de haver necessidade de alteração de canal por decisão da IP, que se esta apresentar solução alternativa, não haverá direito a compensação ao operador (só dando lugar a compensação no caso de a alteração ter um Impacto Muito Elevado ou Elevado no operador) e que, no caso de haver lugar a alteração de canal por decisão do operador ferroviário, este caso deverá ser tratado como pedido pontual com a aplicação da respetiva tarifa. A APEF considera esta medida como abusiva por não se aplicar o princípio da reciprocidade no tratamento das partes.

A APEF considera que sempre e quando um canal seja alterado ou suprimido, a IP deve compensar o operador ferroviário aplicando as mesmas regras de taxação que lhe impõe tanto de CPNU como encargos associados à reserva de um novo canal, sujeito a confirmação do Operador ferroviário de que o mesmo é adequado, não o podendo impor de forma unilateral.

5. Interdições de via

Nos Projetos de Diretório de Rede, de cada ano, estão sempre incluídas as intervenções programadas nos diversos troços, devido a obras de manutenção de via.

Todavia, a programação destas intervenções, embora previsíveis e agendadas, não acautelam os interesses das empresas de transporte ferroviário e são implementadas sem um entendimento e envolvimento das empresas ferroviárias.

Manifestamos a nossa profunda apreensão com os períodos prolongados previstos para as obras de modernização na Linha de Vendas Novas, Linha do Alentejo, Linha do Sul e estação de Alfarelos. Tais períodos resultarão em perdas de comboios nas ligações ao Porto de Sines e aos terminais a Norte, com consequentes prejuízos para os operadores ferroviários e atividade económica dos terminais envolvidos.

É crucial garantir que os calendários apresentados são credíveis, que a capacidade e as condições de operação nas linhas intervencionadas esperadas para um aumento da eficiência da operação ferroviária se materializam, sob pena de frustração das expetativas do mercado e dos seus clientes, para além de originar a continuação de custos de operação ineficientes e sem ganhos de competitividade.

A IP mostrou-se disponível para a promoção de reuniões semestrais para partilha e atualização das diversas intervenções previstas, tal como proposto pela APEF, o que reconhecemos como muito positivo.

Sugerimos que se avalie a possibilidade de considerar períodos de obras mais alargados no tempo, mas com durações diárias mais curtas, de modo a mitigar o impacto na circulação, nos casos em que se verifique que se justifica pelo impacto gerado.

6. Estacionamentos

Relativamente à tarifa aplicável ao Estacionamento de material circulante, constata-se um aumento proposto de cerca de 20%, em relação a 2026 sem qualquer alteração ao modelo existente, que representa um aumento superior a 50% em relação ao DR de 2022.

Consideramos que o aumento é despropositado e para o qual não se encontra justificação. A IP responde que reflete o aumento de custos reais, não conseguimos perceber de que forma, não apenas pelo incremento proposto, mas também pela qualidade da oferta existente porque a IP não garante a disponibilidade de linhas nas estações onde os operadores operam.

Os operadores são regularmente obrigados a:

- Procurar linhas de estacionamento fora das áreas operacionais habituais;
- Realizar posicionamentos em vazio para parquear o material, incorrendo em custos operacionais desnecessários;
- Suportar o aumento dos tempos de estacionamento devido a intervenções na linha e à escassez de linhas de parqueamento.

Os operadores acabam por ser penalizados duplamente pelo aumento do custo de estacionamento e pelos custos e perdas de tempo associados à deficiente gestão da capacidade de estacionamento. A APEF tem verificado, aliás, que o espaço de estacionamento nas estações de linhas intervencionadas no âmbito do Ferrovia 2020, tem vindo a reduzir, quando o objetivo era precisamente aumentar a capacidade da Rede, o que é incompreensível.

Reconhecemos que a rede ferroviária está fortemente condicionada pelas obras em curso e pelas obras previstas até 2031, o que pode resultar em redução das linhas disponíveis para parqueamento do material circulante, mas tornar o estacionamento mais difícil e oneroso, não é certamente um contributo para a maior competitividade do transporte ferroviário. Ainda para

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

mais, quando na conclusão das obras verificamos uma redução do espaço disponível para estacionamento em estações fulcrais para a atividade ferroviária.

Pela resposta da IP às propostas e solicitações da APEF concluímos mais uma vez uma falta de preocupação para com a qualidade de serviço e atenção ao cliente, o que nos permite aferir de que não podemos esperar do gestor de infraestrutura soluções para melhorar a qualidade do serviço prestado, não é claramente uma prioridade.

A APEF insiste na necessidade de alteração do modelo de taxação, no sentido de evoluir para um modelo que considere a diferenciação de tarifário para estacionamento de curta e longa duração.

Adicionalmente, o modelo de taxação aplicável ao serviço estacionamento deveria ser bonificado nos casos em que o operador é obrigado a estacionar em linhas que não as pretendidas ou é obrigado a deslocações que aumentam os seus custos operacionais e implicam aumento de ineficiências por falta de estacionamento disponível.

A APEF considera que a IP deve promover incentivos para a prestação de um serviço de qualidade e quando assim não é, esta bonificação funcionaria como uma compensação ao seu cliente pelo facto de este ter de incorrer em custos desnecessários. A IP é a entidade que gere toda a Rede e deveria estar focada em garantir as melhores condições de operação para os seus clientes, ser proativa e procurar soluções que beneficiem o mercado. O mais fácil é manter tudo como está e aumentar o preço do estacionamento, apesar de penalizar os seus clientes.

A APEF propôs ainda a isenção da tarifa de estacionamento para os casos de estacionamento involuntário devido a atrasos nos enlaces transfronteiriços, tendo em conta as dificuldades operacionais nas estações fronteiriças. A IP manifestou mais uma vez a sua oposição, não implementando nenhuma medida para apoiar, promover a competitividade da ferrovia, quando sabe que a operação logística efetuada pelos operadores está fortemente condicionada pela quantidade de intervenções, muitas delas com atrasos recorrentes e alargados, conferindo ao operador um custo extraordinário, para o qual contribui os sucessivos atrasos que temos vivido, sem compensar minimamente os operadores ferroviários pela situação gerada.

7. Manobras

A prestação do serviço de manobras às Empresas Ferroviárias regista um aumento de 44% para manobras de curta duração em relação a 2026. Não conseguimos entender a razão deste aumento, uma vez que é um serviço diretamente correlacionado com o custo da mão de obra, o seu aumento deveria refletir apenas os ajustamentos salariais.

Além disso, o serviço prestado não corresponde às necessidades das empresas de transporte de mercadorias e consideramos preocupante a IP, na sua resposta, apresentar que não vai poder alargar o âmbito do serviço prestado, apesar dos operadores solicitarem esse serviço.

Se tivermos em conta que estamos a falar do Diretório de Rede de 2027, registamos que o gestor de infraestrutura em dezembro de 2025 diz aos seus clientes que não vai fazer qualquer esforço no sentido de assegurar esses serviços que estão a solicitar, daqui a mais de um ano. Lamentamos que não esteja nos seus horizontes melhorar a qualidade do serviço prestado, apenas o aumento do preço do serviço de manobras, onerando os operadores mais uma vez, pela prestação de um serviço aquém das necessidades.

8. Reserva de capacidade

No que diz respeito à reserva de capacidade para restrições temporárias de capacidade, a IP apresenta no ponto 4.3. os critérios de acordo com os quais se avalia uma restrição de capacidade como de Muito Elevado Impacto, Elevado Impacto, Médio e Menor Impacto, para determinar condições de aplicação de compensações aos operadores.

Consideramos da maior importância o reconhecimento de que estes critérios devem ter em conta o impacto das restrições temporárias por segmento. O volume de comboios de passageiros e de mercadorias é muito diferente e é crítico garantir serviços mínimos para o segmento de mercadorias, caso contrário poderemos verificar que se se garantir em média o conjunto de critérios estabelecidos, poderemos estar perante um impacto médio sobre a operação ferroviária no todo, mas com um impacto elevadíssimo no segmento de mercadorias. Importa ter isso em consideração, tendo presente a especificidade de cada segmento e da necessidade de garantir tráfego de mercadorias.

A IP responde que por uma questão de simplificação administrativa não pode acolher a proposta da APEF. Mais uma vez, consideramos haver falta de sensibilidade e de preocupação com o cliente. Sem dúvida que a nossa proposta provocaria na IP alguma complexidade adicional no tratamento deste tema. Mas assim defenderia a necessidade de garantir o tráfego de mercadorias e isso não parece ser uma prioridade para a IP. Assim se consegue concluir pela prioridade e relevância que é dado ao tráfego de mercadorias.

A APEF apresentou alguns comentários adicionais relativamente a alguns princípios presentes no Diretório de Rede, com os quais não concorda.

A IP pretende aplicar juros de mora no caso de atrasos no pagamento pelos operadores, mas no caso de haver atraso de pagamentos pela IP, os operadores poderão aplicar juros de mora, mas o seu prazo é suspenso em caso de reclamação da IP. A IP diz que o mesmo se aplica aos operadores. É correto, mas o que reclamamos é da falta de reciprocidade no texto presente no Diretório de Rede e o que pretendemos é que fique explícito no texto essa igualdade de tratamento entre operadores e IP.

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

Registamos o acordo da IP em retirar do âmbito do Diretório de Rede o Anexo 3.3.1. Modelo Acordo-Quadro, que estabelece os direitos e obrigações de uma empresa ferroviária e do gestor de infraestrutura em relação à capacidade da infraestrutura a repartir e taxas a aplicar e consideramos que deve ser então no momento próprio que deve ser discutido, pelo que colocamos à consideração da AMT a pertinência da sua inclusão no Diretório de Rede publicado, nos termos publicados.

Passando ao Anexo 3.3.2 – Contrato de Utilização de Infraestrutura, a APEF regista em primeiro lugar, que a IP acomodou nesta proposta um conjunto de comentários apresentados pela APEF à sua versão inicial. Não obstante, permanecem algumas questões que justificam o comentário da APEF e que considera que devem ser discutidos entre as partes com o detalhe que o contrato justifica.

Este contrato, para ser assinado entre as partes, tem de ser consensualizado e permitir que todos estejam confortáveis com o seu conteúdo.

A APEF aproveita para referir que os operadores pretendem que este contrato seja discutido de forma genérica pela APEF, enquanto representante dos operadores, podendo depois haver alguma cláusula particular que seja ajustada ao coso concreto de cada um dos operadores ferroviários.

Foram feitos alguns comentários considerados críticos pelos operadores, que é importante clarificar e cuja resposta pela IP não é considerada aceitável, nomeadamente a cláusula 16ª.

Sobre o Anexo 4.1. Níveis Médios de Ocupação, a resposta dada sobre as preocupações da APEF e dos operadores não responde ao pretendido e consideramos que é importante atender, senão continuaremos sempre a ser tratados como clientes de 2ª porque somos diluídos pelo segmento de Passageiros.

Conclusões

A APEF apresentou inúmeras propostas com o objetivo de criar condições para potenciar, crescer o tráfego ferroviário, permitindo dessa forma também contribuir para um melhor aproveitamento do elevado investimento que está a ser realizado pelo país na melhoria das condições da infraestrutura.

É absolutamente crítico aumentar a competitividade da ferrovia e, não havendo crescimento de tráfego, a circulação na Rede Ferroviária ficará cada vez mais onerosa e a ferrovia perderá inevitavelmente condições para ser competitiva num mercado concorrencial, levando ao desperdício de fundos, o que pretendemos por todas as vias evitar.

A IP através dos sucessivos projetos de Diretório de Rede demonstra uma orientação subordinada ao cumprimento de um dispositivo legal e regulatório, que obrigatoriamente tem de aplicar, em especial no que respeita ao cálculo tarifário, sem ter em consideração as



condições do mercado e o que pode fazer para o potenciar e melhorar a qualidade do serviço prestado. Mais, confirma que presta um serviço que é penalizador para os seus clientes, em termos de qualidade, e sobe todos os anos os custos de utilização da infraestrutura de tal forma que coloca em causa a sustentabilidade da atividade ferroviária.

Este Diretório de Rede não inclui nenhum incentivo ao transporte ferroviário, compromete a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias e vai no sentido oposto do cumprimento dos objetivos de quota modal da ferrovia e da redução de emissões de CO2 no setor dos Transportes.

A APEF e os operadores ferroviários de mercadorias vêm por este meio manifestar a sua discordância relativamente ao processo de elaboração do Diretório de Rede, em que somos informados por carta da proposta, sem termos sido minimamente envolvidos na sua elaboração, bem como ao documento em si, que vai promover ainda maiores dificuldades a uma atividade, que a AMT bem sabe que é complexa, de difícil operacionalidade e cada vez menos sustentável do ponto de vista financeiro.

A APEF espera que a AMT tenha em consideração as preocupações apresentadas, e não permita a implementação do tarifário proposto, perante um cenário de grande dificuldade para o setor, com o objetivo de podermos contar com um sistema ferroviário mais competitivo, com mais alinhamento entre os stakeholders e orientado à prestação de um serviço ao cliente com o propósito de atingir um desígnio nacional, que é o aumento da quota modal da ferrovia, de forma a atingirmos os objetivos nacionais de descarbonização.

Colocamo-nos à vossa disposição para o que entenderem por necessário, dada a criticidade do tema.

Atenciosamente,

_____

Miguel Rebelo de Sousa
Diretor Executivo

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt

Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Infraestruturas de Portugal

Direção de Estratégia, Planeamento e Controlo

Exmo. Senhor

Diretor da Direção de Regulação da AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Dr. Hugo Oliveira

Av. António Augusto de Aguiar 128,

1050-020 Lisboa

V/ REFª	ANTECEDENTE	N/ REFª	SAÍDA/PROCESSO	DATA
V. email de 2026-02-03		4995776-007	35	2026-03-10

Assunto: Reclamação da APEF à 1ª Adenda Diretório de Rede 2026 e Diretório de Rede 2027

Na sequência da reclamação apresentada pela APEF relativa à publicação do Diretório de Rede de 2027 e da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, a IP vem apresentar a sua Pronúncia.

A reclamação apresentada pela APEF é realizada na sequência da sua Pronúncia ao processo de consulta do Diretório de Rede de 2027 e da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, à qual a IP já havia respondido, considerando o conteúdo dessa resposta ainda válido. Por esse motivo, nesta nova pronúncia à reclamação da APEF, a IP apenas acrescentará elementos de análise adicionais resultantes da densificação de matérias por parte desta Associação.

Em termos globais, a IP compreende os motivos de contexto apresentados pela APEF, que evidenciam preocupações sobre a sustentabilidade do negócio ferroviário de mercadorias, considerando a situação económica nacional e internacional, e o atual momento de forte realização de investimentos na infraestrutura, que no futuro trarão importantes benefícios, mas no presente implicam diversos níveis de perturbação da atividade ferroviária. A título de exemplo, refira-se que a linha da Beira Alta reabriu totalmente requalificada (com os resultados em termos de fiabilidade que ficaram bem patente durante as intempéries).

A IP não pode, no entanto, concordar que a solução para o apoio do setor de mercadorias, ou de passageiros, passe por medidas de redução de receita do gestor da infraestrutura, uma vez que tal comprometeria a sustentabilidade financeira da empresa e, consequentemente, a sua capacidade de oferecer uma infraestrutura com adequado desempenho para as empresas ferroviárias. É importante sublinhar que a IP enfrenta igualmente diversos constrangimentos financeiros, resultantes das elevadas necessidades de meios alocados à operação e manutenção da infraestrutura, o que reforça a necessidade de existência de um modelo tarifário sustentável e rigorosamente regulado, que permita assegurar a operação e manutenção eficiente da rede, sem

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
CRC Lisboa
Capital Social 15.410.520.000,00€

comprometer a capacidade financeira da empresa.

Consideramos que a análise do financiamento do setor ferroviário deverá ser integrada, envolvendo todos os *stakeholders*, incluindo, além do gestor da infraestrutura e das empresas ferroviárias, a AMT e o Governo.

Neste âmbito, assume grande relevância no domínio tarifário a elaboração pela AMT do relatório "Definição de novo modelo de regulação e propostas de promoção da competitividade do setor ferroviário – Tarifação da Utilização da Infraestrutura Ferroviária", com consulta pública em 2024/2025 e versão ajustada em outubro de 2025. Este relatório propôs a implementação de um novo modelo regulatório para a atualização das tarifas da infraestrutura ferroviária, baseado na aplicação de um fator de eficiência. Em janeiro de 2026, no Despacho n.º 45/2026-SETF do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, foi validada a aplicação do novo modelo de regulação da AMT e, subsequentemente, esta entidade instruiu a IP para proceder ao respetivo ajuste das tarifas de utilização da infraestrutura referentes aos horários técnicos de 2025, 2026 e 2027 através da publicação, em 5 de março de 2026, das Adendas aos Diretórios de Rede de 2025, 2026 e 2027.

Este ajuste tarifário teve grande impacto no transporte de mercadorias, indo genericamente ao encontro das propostas apresentadas pela APEF. Assinala-se que neste domínio, a IP está obrigada ao cumprimento da legislação, das determinações regulatórias e do contrato celebrado com o Governo, não podendo efetuar unilateralmente ajustes com impacto financeiro.

Quanto à posição manifestada pela APEF sobre a sua discordância relativamente ao processo de elaboração do Diretório de Rede, em que considera ser somente informada por carta da proposta, sem ter sido minimamente envolvida na sua elaboração, a IP gostaria de apresentar a sua visão sobre essa matéria. De facto, para além das diversas iterações existentes entre a IP e as EF, nas quais são debatidas várias matérias no âmbito deste documento, o Diretório da Rede é produzido anualmente (podendo existir Adendas) através de um processo extenso de consulta, onde as EF têm oportunidade de apresentar as suas reflexões e propostas sobre as condições de negócio. A IP tem historicamente incorporado diversas propostas apresentadas pelas EF nestes processos de consulta, normalmente associados a melhorias globais de eficiência. Outro tipo de propostas, de maior impacto, que não foram incorporadas de imediato, têm vindo a ser estudadas e algumas integradas em revisões posteriores do Diretório da Rede. Dado o contexto de forte regulação a que a IP está sujeita, este último tipo de propostas tem de ser obrigatoriamente equacionado no âmbito regulatório. Para além do exposto, nos termos do Regulamento n.º 1375/2024 da AMT, as empresas ferroviárias têm ainda a possibilidade de apresentar recurso à AMT relativamente à versão provisória ou final do Diretório de Rede e das Adendas, permitindo assim assegurar a transparência, participação e equidade do processo.

Por último, a IP reforça que mantém o seu compromisso com a melhoria contínua do foco no cliente, garantindo transparência, comunicação regular com as empresas ferroviárias e adoção de soluções que minimizem perturbações (disponibilizar canais alternativos, aplicar compensações quando previstas e equacionar soluções de janelas de obras mais curtas e intervenções mais longas, sempre que compatível com os recursos disponíveis), incentivando o uso eficiente da infraestrutura

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
CRC Lisboa
Capital Social 15.410.520.000,00€

e promovendo a competitividade do setor ferroviário, dentro do enquadramento legal e regulatório aplicável.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor

Assinado por: **Eduardo da Silva Borges Pires**
Num. de Identificação: 11260491
Data: 2026.03.10 16:24:35+00'00'

CHAVE MÓVEL

Eduardo Borges Pires

(Ao abrigo da Delegação/subdelegação de competências conferida pela Deliberação nº 25/IP/2025)

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
CRC Lisboa
Capital Social 15.410.520.000,00€

ANEXO IV

REVISÃO DA RECLAMAÇÃO DA APEF EM REPRESENTAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS MEDWAY E CAPTRAIN E

COMENTÁRIOS DA IP S.A.

2ª ADENDA AO DIRETÓRIO DE REDE DE 2026

[redacted]

Lisboa, 29 de Março de 2026,

Ref.: 07/2026

Assunto: Revisão de Reclamação da APEF à 1ª Adenda Diretório de Rede 2026 e Diretório de Rede 2027

[redacted]

Exmo. Senhora Presidente,

A APEF vem atualizar a reclamação apresentada relativamente ao Diretório de Rede de 2027 e 1ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026 pelo gestor de infraestrutura, em resultado das alterações introduzidas na versão homologada pela AMT, publicada em março de 2026.

A APEF e os seus Associados não concordam com o tarifário aprovado, tendo em conta o peso que representará na competitividade dos operadores ferroviários, no contexto atual, e que levarão a uma perda de quota modal do transporte ferroviário, que colocará em causa a sustentabilidade dos operadores ferroviários e do sistema ferroviário como um todo.

Acresce à situação, as várias tempestades ocorridas este início de ano e o aumento dos custos com combustíveis em resultado da instabilidade internacional, que impactaram e impactam fortemente a atividade ferroviária e em relação aos quais o Estado português não implementou qualquer medida de apoio à ferrovia, enquanto várias medidas foram tomadas de apoio ao transporte rodoviário.

Olhando em concreto para a reclamação apresentada pela APEF em dezembro, verifica-se uma alteração do tarifário face à proposta apresentada pela IP, que registamos, mas que não deixa de ser claramente insuficiente, porque não permite o aumento da competitividade da ferrovia.

Sendo assim, as razões que levaram à apresentação da reclamação efetuada não se alteraram de forma substancial, pelo que a reclamação mantém a sua razão de ser e pertinência.

A evolução da quota modal da ferrovia não tem sido positiva, os índices de qualidade de serviço do gestor de infraestrutura não permitem identificar a prestação de um serviço de qualidade, mantemos uma rede ferroviária plena de intervenções, longas, com uma série de ineficiências para a operação ferroviária e os operadores vivem num contexto de mercado cada vez mais agressivo, com redução de custos de contexto progressivos para a rodovia e aumentos de custos de para a ferrovia, levando a que os operadores não consigam ser competitivos para fomentar

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
Portugal
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt
NIPC: 516 395 297

o tráfego ferroviário e poderem proceder aos fortes investimentos de modernização e transição que precisam para modernizar o setor.

Todos os problemas operacionais reportados na reclamação da APEF persistem, não há melhorias operacionais na Linha da Beira Alta após um período superior a 3 anos de encerramento para obras, na Linha do Leste continuam os problemas que foram relatados, bem como na Linha de Sines, às quais se junta agora o encerramento da Linha do Oeste e de parte da Linha da Beira Baixa (o que equivale para as mercadorias ao encerramento total da Linha).

Adicionalmente, vamos ter a Linha de Vendas Novas também com obras, bem como a Linha do Minho e o Corredor Internacional Sul apenas deverá abrir à circulação em 2027, sem data ainda definida, o que significa que vamos manter um estaleiro permanente na rede ferroviária, com o que isso também significa de perdas de eficiência operacional e de qualidade de serviço.

E apesar de todos estes constrangimentos à operação ferroviária, continuam a ser aplicados aumentos significativos nas taxas de utilização da infraestrutura e de outros serviços, afetando cada vez mais a competitividade do modo ferroviário, que fica cada vez mais frágil em comparação ao modo rodoviário.

Reiteramos a necessidade de reversão das taxas de uso. Para o aumento da competitividade do setor, é fulcral a redução de custos de contexto, que acontece para outros modos de transporte, mas, aparentemente, não existe vontade que aconteça para a ferrovia.

Temos de voltar a sublinhar que o setor ferroviário não está a ser tratado de forma equitativa em relação ao modo rodoviário, que tem beneficiado da isenção de portagens em vários troços da rede, o que agrava a disparidade competitiva que já existia. Assim, o custo de utilização não só ficará cada vez mais caro, como ficará incomportável de ser remunerado, e se levar a uma redução do tráfego ferroviário, levará a que menos comboios circularão e pagarão pela manutenção e conservação desta infraestrutura, aumentando ainda mais o custo de circulação porque será diluído por menos comboios, entrando num círculo vicioso negativo, o que será nitidamente insustentável.

Relembramos que o propósito da infraestrutura é servir um cliente, seja um cidadão, seja uma empresa, e sem operadores ferroviários a infraestrutura não serve o seu propósito e o investimento realizado não é justificável, pelo que seria conveniente haver a preocupação em garantir que o setor fica mais forte e capacitado e evitar o risco de o paciente morrer da cura e não da doença.

As alterações que se verificaram foi na sua essência em termos de taxa de uso de infraestrutura, onde se verificou uma opção por:

- Aplicar uma subida da taxa de uso em 2,4% em 2025
- Aplicar uma subida da taxa de uso de 12,3% em 2026
- Aplicar uma subida da taxa de uso de 12,3% em 2027

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
Portugal
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt
NIPC: 516 395 297

A APEF regista a decisão de se optar por uma subida de 2,4% em 2025, que é da maior importância para a sustentabilidade financeira dos operadores ferroviários. A subida prevista anteriormente, de 25,6% seria insustentável para o mercado ferroviário, pelo que era fundamental revertê-la.

Já as subidas para 2026 e 2027 levam a que o setor ferroviário entre numa dinâmica de aumento de custos permanente que não é de todo sustentável, sem medidas compensatórias que minimizem o seu impacto e que possam contribuir para o aumento da competitividade da ferrovia.

Esta situação leva a um aumento da base de custos dos operadores ferroviários, que se torna permanente, sem se compreender as razões que o justifiquem, dado que o serviço prestado não apresenta melhorias e os problemas arrastam-se no tempo, o que significa que se verifica uma perda objetiva de competitividade ano após ano, ao contrário dos outros modos de transporte, nomeadamente o rodoviário.

Praticamente todas as propostas e sugestões apresentadas pela APEF não tiveram resposta, pelo que não conseguimos identificar vontade de melhoria e de adesão ao que os clientes pedem, o que revela alguma dificuldade no relacionamento com os operadores.

Sendo concreto, a APEF apresentou propostas que não tiveram eco, e que importa relembrar.

A possibilidade de aumentar circulação nos períodos de menor afluência, pedida pelos operadores, não é real.

A possibilidade de incluir como períodos low, os feriados e fins-de-semana, por terem menor afluência, não foi atendida.

O pedido de que períodos Regular e Peak sejam efetivamente dois períodos diferentes e com uma taxa intermédia menor foi recusada.

Manifestámos preocupação por sermos empurrados para as faixas horárias de maior circulação, por serem mais onerosas e ainda por cima prejudica-se a eficiência operacional das mercadorias por estarem em último lugar em termos de prioridades na circulação, o que significa que pagam a taxa mais cara para ter um mau serviço.

Verifica-se inexistência de descontos comerciais para incentivar o desenvolvimento de serviços ferroviários, até para compensar a baixa qualidade de serviço prestada por causa das obras em curso.

Sobre a proposta de aplicação de um desconto temporário, a todos os comboios que pertençam ao segmento de mercado Mercadorias e cuja marcha engloba alguma parte do trajeto em linha cuja interdição de circulação seja superior a 4 horas por dia. Sobre esta proposta, não houve resposta.

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
Portugal
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt
NIPC: 516 395 297

A APEF não concorda com a CUD apresentada e sobre o Fator de Implementação que está a ser aplicado, a APEF entende que este Fator foi determinado aplicar em determinação da AMT tendo por base pressupostos de crescimento do tráfego ferroviário que não se verificaram e que são desfasados da realidade atual do mercado, pelo que o planeamento definido pela AMT não tem hoje suporte. Por essa razão, a APEF propõe a sua revisão.

A APEF propôs uma alteração da aplicação dos critérios utilizados para o cálculo do peso da componente de segmento de mercado associados ao segmento de mercadorias, que poderia ser alterado, como forma de incentivo ao tráfego de mercadorias, ao qual a IP apenas refuta, sem apresentar qualquer sugestão para a indução e promoção do tráfego ferroviário de mercadorias.

Continua a ser aplicada a taxa CPNU e Pedidos Pontuais nos termos propostos pela IP, o que põe claramente em causa a competitividade da ferrovia face à rodovia. Os aumentos de pedidos pontuais definidos para 2027 penalizam de forma clara e objetiva o operador ferroviário, que não pode passar este custo de forma direta para o cliente, sob pena de optar pela rodovia, que não levanta estes problemas. Um operador poder ter de pagar uma penalidade de 38% pelo pedido de um comboio que não estava previsto, mas que não causa constrangimentos em termos de gestão de infraestrutura e estar depois sujeito ter de pagar CPNU no caso de algum imprevisto que leve ao cancelamento do canal pedido, mas que dê origem a um novo pedido de canal passadas umas horas ou dias, leva a um aumento de custos desproporcional e inusitado, que só penaliza o operador ferroviário, quando ele está a trazer mais operação para a ferrovia, que deveria ser o propósito do gestor de infraestrutura. Nenhum operador rodoviário está sujeito a penalizações desta natureza.

A APEF apresentou mais uma proposta de revisão do conceito de CPNU para reduzir a penalização a 0% para pedidos de cancelamento até 4 dias, 10% até dois dias e 50% com prazos inferiores a 2 dias. Com este modelo grande parte dos tráfegos mais irregulares seriam incluídos em livro horário (longo prazo), sendo as suas supressões geridas em programa semanal sem a penalização associada. Para reduzir o volume de pedidos pontuais é preciso reduzir os custos associados à CPNU, dada a volatilidade existente no mercado. Mais uma vez, não foi aceite.

Temos de ter presente que é o comboio que tem de se adaptar à carga e, por conseguinte, a infraestrutura tem de ter capacidade e mecanismos para se adaptar a uma realidade completamente díspar do transporte de passageiros. A ferrovia tem de conseguir adaptar-se.

O projeto de DR 2027 introduz ainda um novo ponto relativo à penalização por alteração de canal, nomeadamente para situações de supressão imprevista, que determina que no pedido de alteração de canal, no caso de haver necessidade de alteração de canal por decisão da IP, que se esta apresentar solução alternativa, não haverá direito a compensação ao operador (só dando lugar a compensação no caso de a alteração ter um Impacto Muito Elevado ou Elevado no operador) e que, no caso de haver lugar a alteração de canal por decisão do operador ferroviário, este caso deverá ser tratado como pedido pontual com a aplicação da respetiva tarifa. A APEF considera esta medida como abusiva por não se aplicar o princípio da reciprocidade no tratamento das partes.

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
Portugal
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt
NIPC: 516 395 297

A APEF propõe que sempre e quando um canal seja alterado ou suprimido, a IP deve compensar o operador ferroviário aplicando as mesmas regras de taxação que lhe impõe tanto de CPNU como encargos associados à reserva de um novo canal, sujeito a confirmação do Operador ferroviário de que o mesmo é adequado, não o podendo impor de forma unilateral.

Também relativamente à tarifa aplicável ao Estacionamento de material circulante, constata-se a manutenção do aumento proposto para 2027, em cerca de 20% em relação a 2026 sem qualquer alteração ao modelo existente.

Consideramos que o aumento é despropositado e para o qual não se encontra justificação. A IP responde que reflete o aumento de custos reais, não conseguimos perceber de que forma, não apenas pelo incremento proposto, mas também pela qualidade da oferta existente porque a IP não garante a disponibilidade de linhas nas estações onde os operadores operam.

A APEF considera que a IP deve promover incentivos para a prestação de um serviço de qualidade e quando assim não é, esta bonificação funcionaria como uma compensação ao seu cliente pelo facto de este ter de incorrer em custos desnecessários. A IP é a entidade que gere toda a Rede e deveria estar focada em garantir as melhores condições de operação para os seus clientes, ser proativa e procurar soluções que beneficiem o mercado. O mais fácil é manter tudo como está e aumentar o preço do estacionamento, apesar de penalizar os seus clientes.

A APEF propôs ainda a isenção da tarifa de estacionamento para os casos de estacionamento involuntário devido a atrasos nos enlaces transfronteiriços, tendo em conta as dificuldades operacionais nas estações fronteiriças. A IP manifestou mais uma vez a sua oposição, não implementando nenhuma medida para apoiar, promover a competitividade da ferrovia, quando sabe que a operação logística efetuada pelos operadores está fortemente condicionada pela quantidade de intervenções, muitas delas com atrasos recorrentes e alargados, conferindo ao operador um custo extraordinário, para o qual contribui os sucessivos atrasos que temos vivido, sem compensar minimamente os operadores ferroviários pela situação gerada.

No que diz respeito à prestação do serviço de manobras às Empresas Ferroviárias, regista um aumento de 44% para manobras de curta duração em relação a 2026. Não conseguimos entender a razão deste aumento, uma vez que é um serviço diretamente correlacionado com o custo da mão de obra, o seu aumento deveria refletir apenas os ajustamentos salariais.

Além disso, o serviço prestado não corresponde às necessidades das empresas de transporte de mercadorias e consideramos preocupante que a IP responda que em 2027 não irá poder alargar o âmbito do serviço prestado, apesar dos operadores solicitarem esse serviço.

Relativamente à reserva de capacidade para restrições temporárias de capacidade, consideramos da maior importância o reconhecimento de que os critérios para determinar condições de aplicação de compensações aos operadores devem ter em conta o impacto das restrições temporárias por segmento. O volume de comboios de passageiros e de mercadorias

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
Portugal
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt
NIPC: 516 395 297

é muito diferente e é crítico garantir serviços mínimos para o segmento de mercadorias, caso contrário pode verificar-se que se se garantir em média o conjunto de critérios estabelecidos, poderemos estar perante um impacto médio sobre a operação ferroviária no todo, mas com um impacto elevadíssimo no segmento de mercadorias. Importa ter isso em consideração, tendo presente a especificidade de cada segmento e da necessidade de garantir tráfego de mercadorias.

Sobre outros temas presentes no Diretório de Rede, consideramos que deve ficar explícito no texto a igualdade de tratamento entre operadores e IP no que diz respeito à aplicação de juros de mora no caso de atraso no pagamento de cada uma das partes.

Também os comentários e reservas manifestadas pela APEF ao modelo de Acordo-Quadro apresentado, bem como ao Contrato de Utilização da Infraestrutura permanecem presentes e não se alteram face à reclamação anteriormente apresentada, pelo que pretendemos dar nota dessa preocupação à AMT, relativamente à necessidade de clarificação de alguns comentários efetuados pelos operadores, como, por exemplo a cláusula 16ª.

Sobre o Anexo 4.1. Níveis Médios de Ocupação, a resposta dada sobre as preocupações da APEF e dos operadores não responde ao pretendido e consideramos que é importante atender, senão continuaremos sempre a ser tratados como clientes de 2ª porque somos diluídos pelo segmento de Passageiros.

A APEF reitera, mais uma vez, a necessidade de encontrar novas soluções adaptadas à realidade do setor do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal.

Em conclusão, a APEF apresentou inúmeras propostas com o objetivo de criar condições para potenciar, crescer o tráfego ferroviário, permitindo dessa forma também contribuir para um melhor aproveitamento do elevado investimento que está a ser realizado pelo país na melhoria das condições da infraestrutura.

É absolutamente crítico aumentar a competitividade da ferrovia e, não havendo crescimento de tráfego, a circulação na Rede Ferroviária ficará cada vez mais onerosa e a ferrovia perderá inevitavelmente condições para ser competitiva num mercado concorrencial, levando ao desperdício de fundos, o que pretendemos por todas as vias evitar.

A IP manifesta pouca preocupação pelas condições do mercado e o que pode fazer para o potenciar e melhorar a qualidade do serviço prestado. Mais, confirma que presta um serviço que é penalizador para os seus clientes, em termos de qualidade, e sobe todos os anos os custos de utilização da infraestrutura de tal forma que coloca em causa a sustentabilidade da atividade ferroviária.

Este Diretório de Rede não inclui nenhum incentivo ao transporte ferroviário, compromete a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias e vai no sentido oposto do

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
Portugal
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt
NIPC: 516 395 297

Autoridade
da Mobilidade
e dos Transportes

APEF
Associação Portuguesa de Empresas Ferroviárias

cumprimento dos objetivos de quota modal da ferrovia e da redução de emissões de CO2 no setor dos Transportes.

Nesse sentido, não se vislumbra nos Diretórios de Rede publicados medidas que permitam à APEF mudar a sua reclamação e a sua opinião sobre a situação, apesar da importante decisão de limitação da subida da taxa de uso para 2025 a 2,4%, cuja relevância para o setor reconhecemos.

Por essa razão, A APEF e os operadores ferroviários de mercadorias têm de renovar a sua discordância relativamente ao Diretório de Rede publicado e à taxação da atividade ferroviária prevista, porque vai promover ainda maiores dificuldades a uma atividade complexa, de difícil operacionalidade e cada vez menos sustentável do ponto de vista financeiro.

Colocamo-nos à vossa disposição para o que entenderem por necessário, dada a criticidade do tema.

Atenciosamente,

_____

Miguel Rebelo de Sousa
Diretor Executivo

APEF
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS FERROVIÁRIAS
Av. da República, 66
1050-197 Lisboa
Portugal
apeferrovia.pt
geral@apeferrovia.pt
NIPC: 516 395 297

Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Infraestruturas de Portugal

Direção de Estratégia, Planeamento e Controlo

Exmº Senhor

Diretor de Regulação da AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Dr. Hugo Oliveira

Av. António Augusto de Aguiar 128

1050-020 Lisboa

V/ REFª	ANTECEDENTE	N/ REFª	SAÍDA/PROCESSO	DATA
V. email de 2026-04-01		5027744-007	53	2026-04-13

Assunto: Revisão de Reclamação da APEF à 1ª Adenda Diretório de Rede 2026 e Diretório de Rede 2027.

Na sequência da reclamação apresentada pela APEF à AMT, relativa à publicação do Diretório de Rede de 2027 e da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026, a IP vem apresentar a sua pronúncia.

A referida reclamação surge na sequência da pronúncia da APEF no âmbito do processo de consulta do Diretório de Rede de 2027 e da 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2026 (datada de 31 de outubro de 2025), bem como da reclamação apresentada à AMT sobre a publicação destes Diretórios de Rede (datada de 19 de dezembro de 2025). Em ambas as situações, a IP apresentou resposta, através das comunicações que, por conveniência, se anexam, mantendo-se plenamente válidos os respetivos fundamentos.

Da análise da presente reclamação, verifica-se não terem sido apresentados quaisquer elementos novos pela APEF, configurando-se a mesma como uma reiteração dos argumentos anteriormente invocados, não obstante a publicação das Adendas aos Diretórios de Rede de 2025, 2026 e 2027, nas quais se procedeu a um relevante ajustamento tarifário, com impacto particular no segmento de mercadorias.

Nestes termos, a IP mantém integralmente o teor das respostas anteriormente prestadas nos processos acima referidos.

Sem prejuízo do exposto, a IP não pode deixar de registar a ausência de consideração, por parte da APEF, relativamente aos seguintes aspetos:

- A significativa redução tarifária consagrada nas Adendas publicadas em março de 2026, a qual, constituindo uma medida de apoio ao segmento de mercadorias, implica uma potencial quebra de receita para a IP, não tendo ainda sido atribuída a correspondente compensação por parte do Estado;
- O facto de as propostas apresentadas pela APEF em matéria tarifária configurarem, na sua totalidade, impactos líquidos negativos para a IP, comprometendo, caso viessem a ser adotadas, a capacidade da empresa para assegurar uma gestão eficaz da infraestrutura;
- A ausência de propostas de natureza setorial, que assegurem a atribuição de apoios estatais sem gerar efeitos de canibalização entre empresas do setor (gestor da infraestrutura, empresas de

" Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
CRC Lisboa
Capital Social 15.851.510.000,00€

transporte de passageiros e de mercadorias); e

- O elevado esforço de investimento atualmente em curso, que, embora produza impactos relevantes no curto prazo para as empresas ferroviárias, permitirá, no médio e longo prazo, assegurar níveis mais elevados de desempenho do sistema ferroviário, designadamente através do aumento da capacidade disponibilizada. Acresce que a IP constitui um caso singular no contexto europeu no que respeita à atribuição de compensações financeiras às empresas ferroviárias em situações de intervenções de elevado impacto, mitigando efeitos que excedem as condições normais de execução de obras de manutenção e modernização da infraestrutura.

Ficamos ao vosso dispor para qualquer esclarecimento adicional.

Com os nossos melhores cumprimentos,

O Diretor

Assinado por: **Eduardo da Silva Borges Pires**
Num. de Identificação: 11260491
Data: 2026.04.13 10:47:54+01'00'

CHAVE MÓVEL

Eduardo Borges Pires

(Ao abrigo da Delegação/subdelegação de competências conferida pela Deliberação nº 25/IP/2025)

" Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

Anexos: os mencionados

IP.MOD.006 |v56

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
CRC Lisboa
Capital Social 15.851.510.000,00€