1165

S. R.

REPRESENTAÇÃO PERMANENTE
DE PORTUGAL
JUNTO DA UNIÃO EUROPEIA
BRUXELAS

Bruxelas, 25 de agosto de 2017

SRD/	DG: M
A/	
ACTION:	ÉCHÉANCE:
CODE DOSSIER:	
4864938 31-08-2017	

A	B	C	D	E
DG	~~ASS~~	001	01	SIAC
DGA	DGA	DGA		
DBC	DCDE	DDE		

Plano Nacional de Aplicação ETI PMR

Senhor Diretor-Geral,

Tenho a honra de comunicar a V. Exa o Plano Nacional de Aplicação previsto nos nºs 1, 3, 4 e 6 do artigo 8º do Regulamento (UE) nº 1300/2014 da Comissão, relativo à Especificação Técnica de Interoperabilidade Respeitante à Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida (ETI PMR).

O Plano Nacional de Aplicação ETI PMR resultou de um trabalho conjunto, nos termos do nº 4, do artigo 8º do citado Regulamento, entre o gestor de infraestrutura que constitui adicionalmente o principal gestor de estações (Infraestruturas de Portugal, S.A.); as empresas ferroviárias de transporte de passageiros (CP – Comboios de Portugal, E.P.E e a Fertagus); o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P, enquanto autoridade nacional de segurança ferroviária; e o Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P., na medida que constitui a entidade nacional que tem por missão assegurar o planeamento, execução e coordenação das políticas nacionais destinadas a promover os direitos de pessoas com deficiência em Portugal Continental e nas Regiões Autónomas.

Queira aceitar, Senhor Diretor-Geral, os protestos da minha alta consideração.

P/ O Embaixador Representante Permanente e J.A.O.

Exmº Senhor
Henrik HOLOLEI
Diretor Geral da DG MOVE
Comissão Europeia
BRUXELAS

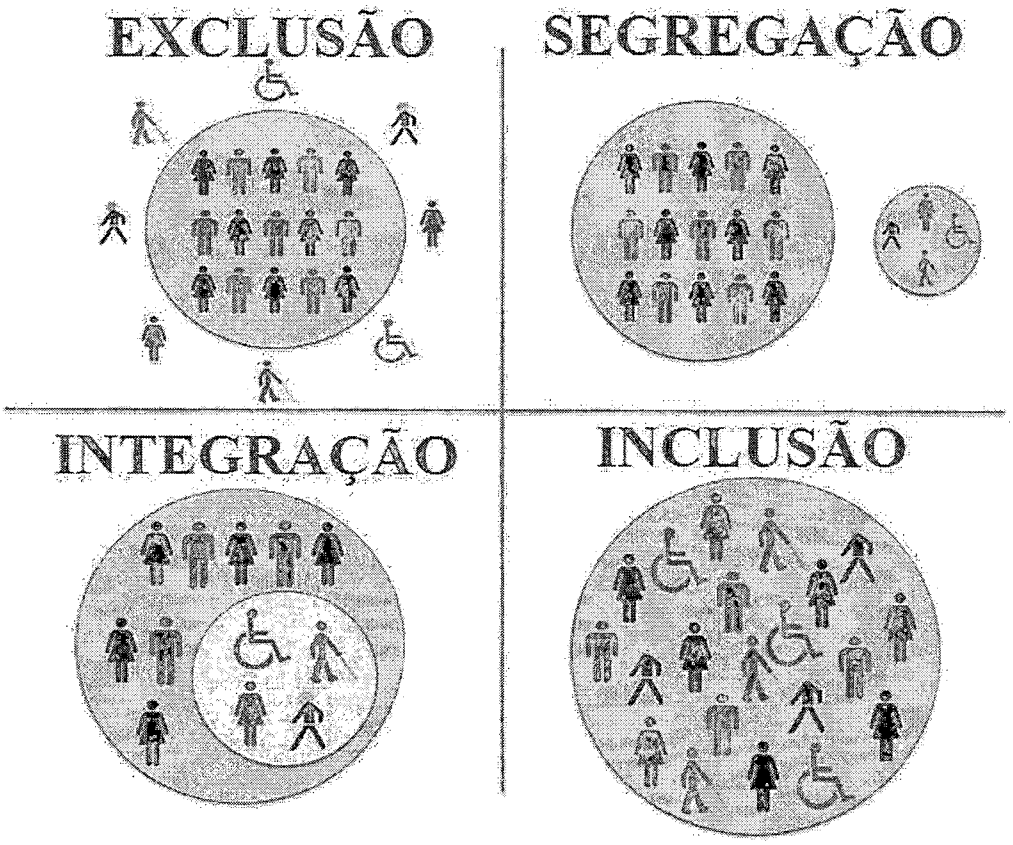
Pev

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

PLANO NACIONAL DE APLICAÇÃO

Regulamento (UE) nº 1300/2014 da Comissão de 18 de Novembro

Especificação Técnica de Interoperabilidade Respeitante à Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida



PORTUGAL

SUMÁRIO

Este plano começa por uma breve introdução e a contextualização das questões relativas às acessibilidades, sendo também apresentadas estatísticas ao nível do setor ferroviário e dados relativos à população portuguesa que apresenta algum tipo de deficiência e ao envelhecimento da mesma. Este capítulo encerra com a apresentação da metodologia adotada por Portugal para elaborar o Plano Nacional de Aplicação. Seguidamente, apresenta-se uma resenha dos inventários ao nível das estações, material circulante e regras de exploração e identifica-se a estratégia seguida por Portugal para dar cumprimento à especificação técnica de interoperabilidade respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Nos capítulos seguintes, identificam-se os meios técnicos e operacionais e o financiamento necessários para dar continuidade ao desígnio português de tornar o transporte ferroviário um meio de transporte de acesso universal às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Para finalizar, tecem-se considerações relativas ao acompanhamento da implementação do plano nacional de aplicação.

ÍNDICE

ÍNDICE DE QUADROS

ÍNDICE DE FIGURAS

ACRÓNIMOS E SIGLAS

CEF	*Connecting Europe Facility* (Mecanismo Interligar a Europa)
CP	CP - Comboios de Portugal, E.P.E
CRP	Constituição da República Portuguesa
ENDEF	Estratégia Nacional para a Deficiência
ERTMS	*European Rail Traffic Management System* (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário)
ETI	Especificação Técnica de Interoperabilidade
ETI PMR	Especificação técnica de interoperabilidade respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
INE	Instituto Nacional de Estatística, I.P.
INR	Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
MTSSS	Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social
PAIPDI	Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade
PETI 3+	Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas
PNPA	Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade
PT 2020	Portugal 2020
REFER	Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E
RFN	Rede Ferroviária Nacional
SIM	SIM - Serviço Integrado de Mobilidade
SNRIPD	Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência
UE	União Europeia
UIC	*Union Internationale des Chemins de Fer* (União Internacional dos Caminhos de Ferro)
UME	Unidade Múltipla Elétrica
UQE	Unidade Quádrupla Elétrica
UTE	Unidade Tripla Elétrica

1. INTRODUÇÃO

Uma democracia é uma questão de igualdade e não de discriminação social. Os nossos compatriotas com deficiência desafiam-nos, de forma muito especial, a manifestar esses valores da democracia na vida real.

Mandela 2102: 136

A acessibilidade física é um elemento fundamental na vida de qualquer cidadão, sendo um meio imprescindível para a liberdade de qualquer indivíduo. A acessibilidade constitui uma plataforma do direito à igualdade, na participação de qualquer pessoa, quer esta tenha ou não alguma limitação.

Atualmente, verifica-se uma crescente preocupação com as questões da acessibilidade, quer em espaços públicos, quer em espaços privados. A problemática da acessibilidade adquiriu uma importância relevante em muitas áreas, devido à evolução da população portuguesa caracterizada por uma estrutura etária muito envelhecida e com dificuldades na mobilidade.

A eliminação das barreiras arquitetónicas constitui uma condição imprescindível para garantir a participação na sociedade ativa, isto é, o princípio da cidadania para as pessoas com necessidades especiais e mobilidade condicionada, onde se inserem os cidadãos com incapacidades motoras ou sensoriais, quer sejam visuais, auditivas ou intelectuais e todos aqueles que, de alguma forma, se apresentam condicionados na sua mobilidade como grávidas, crianças, idosos e doentes.

Consciente desta problemática, a União Europeia (UE) tem envidado esforços para levar a cabo a tarefa hercúlea de tornar a Europa numa sociedade de todos para todos. Esta questão, sendo transversal aos transportes públicos, é-o, também ao setor ferroviário e à interoperabilidade do mesmo. Desta forma, o Regulamento (UE) nº 1300/2014 da Comissão, de 18 de novembro constitui a especificação técnica de interoperabilidade respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (ETI PMR). Este diploma legal, no seu artigo 8º, faz referência aos planos nacionais de aplicação, os quais devem ser adotados pelos Estados-Membros, tendo em vista a eliminação progressiva de todos os obstáculos à acessibilidade previamente identificados.

Ao projetar um sistema de transportes acessível, sem barreiras, está-se a contribuir decisivamente para uma maior participação na sociedade, reforçando os laços sociais de todos aqueles que dela usufruem.

O presente documento pretende, portanto, consubstanciar o Plano Nacional de Aplicação. Este plano está dividido em seis capítulos: contexto, situação atual, definição de uma estratégia, meios técnicos e operacionais, financiamento e, para finalizar, acompanhamento e reações.

2. CONTEXTO

2.1 Factos e Números

Este subcapítulo pretende apresentar informação relativa, por um lado, ao setor ferroviário e, por outro, estatísticas referentes à população portuguesa com deficiência ou incapacidade. Na medida que, quanto maior a idade, maior a probabilidade dos indivíduos adquirirem algum tipo de incapacidade, apresenta-se, adicionalmente, informação estatística relativa à população envelhecida.

No que diz respeito ao setor ferroviário de transporte de passageiros, o setor inclui uma empresa gestora da infraestrutura, responsável pela gestão da maior parte das estações (mais de 500), a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e duas empresas ferroviárias de transporte de passageiros: a CP – Comboios de Portugal, E.P.E. (CP) e a Fertagus que é também responsável pela gestão de 6 estações.

A rede ferroviária apresenta as seguintes caraterísticas:

- Via: 2 562 km, dos quais 2 067 km têm serviço de passageiros;
- Comboios de passageiros: 28.834 CKs (10^3) (CP) e 1.792 CKs (10^3) (Fertagus)[1];

O operador CP assegura o transporte de passageiros em toda a Rede Ferroviária Nacional (RFN). A Fertagus opera no eixo urbano Lisboa – Setúbal, assegurando o transporte de passageiros entre as estações de Roma-Areeiro (Linha de Cintura) e Setúbal (Linha do Sul).

O transporte internacional de passageiros nos serviços Porto-Vigo e Lisboa-Madrid (Lusitania comboio hotel) é operado conjuntamente entre a CP e a RENFE, sendo o serviço Lisboa-Hendaye (Sud Express) da responsabilidade da CP.

[1] Informação respeitante ao ano 2015.

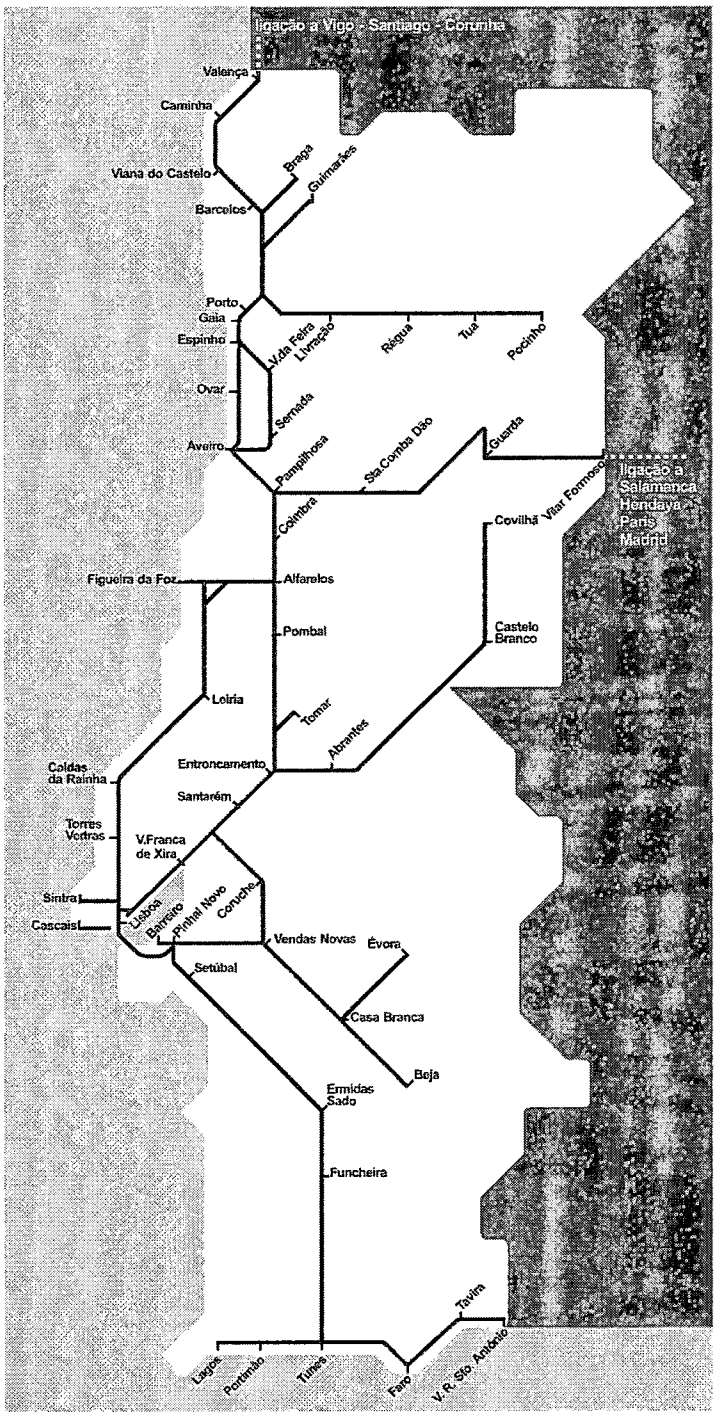


Figura 1 – Mapa da Rede Ferroviária Nacional
Fonte: CP

O quadro infra apresenta a proporção da população residente em Portugal com, pelo menos, uma dificuldade, por sexo, à data dos Censos 2011. Foram incluídas como parâmetros nos Censos 2011, dificuldades em ver, ouvir, andar ou subir degraus, tomar banho ou vestir-se sozinho e dificuldade em compreender os outros ou fazer-se compreender.

Quadro 1 – População residente, por sexo, com pelo menos uma dificuldade
Fonte: https://www.ine.pt/xportal/ine/portal/portlets/html/basedados_v2/arvore_comp_v2.jsp?lingua=pt

Local de residência (à data dos Censos 2011)	Proporção da população residente com pelo menos uma dificuldade (%) por Local de residência (à data dos Censos 2011) e Sexo; Decenal		
	Período de referência dos dados		
	2011		
	Sexo		
	T: HM	1: H	2: M
	%		
PT: Portugal	17,79	14,67	20,62
1: Continente	17,88	14,76	20,72
2: Região Autónoma dos Açores	15,73	13,02	18,35
3: Região Autónoma da Madeira	16,03	12,99	18,72

A figura seguinte apresenta também informação relativa à população residente, com idade igual ou superior a cinco anos com, pelo menos, uma dificuldade. Esta informação, para além de ser desagregada por grupo etário é também desagregada por género.

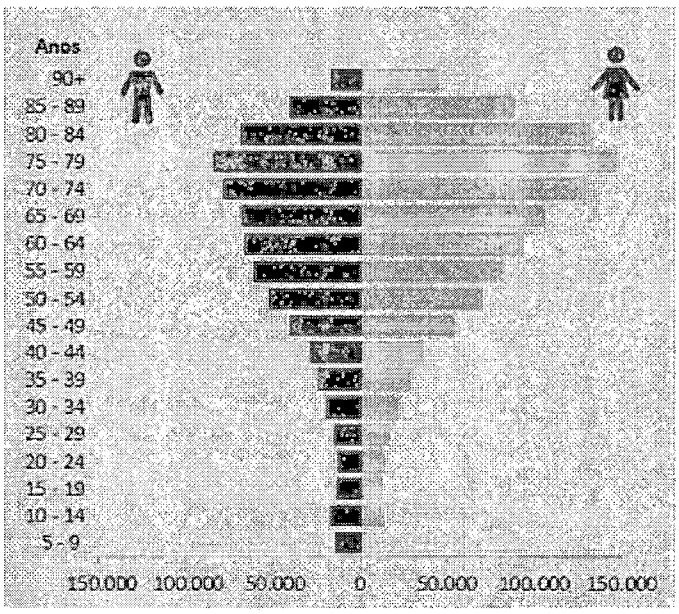


Figura 2 – População residente (idade ≥ 5 anos) com, pelo menos, uma dificuldade, por grupo etário e género
Fonte: http://www.gep.msess.gov.pt/estatistica/edi_03_12_2016.pdf

A dificuldade com incidência mais relevante na população, conforme pode constatar-se pela análise da figura seguinte, relaciona-se com o andar: 980 mil pessoas com, pelo menos, uma dificuldade não conseguem ou têm muita dificuldade em andar (Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social (MTSSS), 2016)

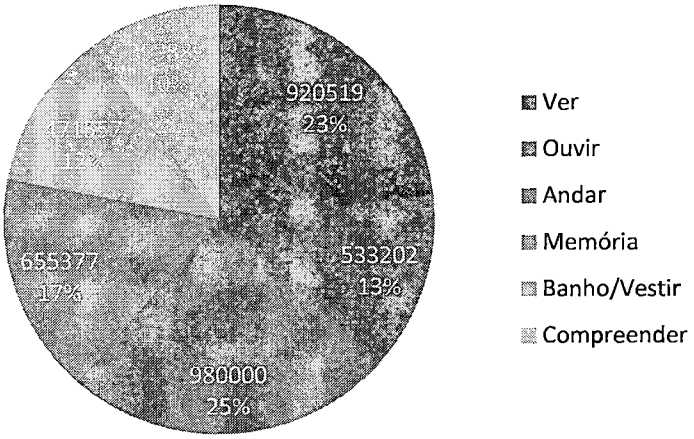


Figura 3 – População por tipo de dificuldade
Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. (INE) 2011

Por outro lado, 1,5% da população portuguesa não consegue tomar banho ou vestir-se sozinha, 1,0% não consegue andar, 1,0% não consegue memorizar ou concentrar-se, 0,7% não consegue compreender os outros ou fazer-se compreender, 0,3% não consegue ver e 0,3% não consegue ouvir (MTSSS, 2016).

A Figura 2 permite constatar que o número de pessoas com, pelo menos, uma dificuldade na realização das atividades do seu dia-a-dia aumenta com a idade, pelo que o envelhecimento, que representa um dos fenómenos demográficos mais preocupantes das sociedades modernas do século XXI, está diretamente ligado a esta questão.

O fenómeno do envelhecimento tem marcadamente reflexos de âmbito socioeconómico, com impacto no desenho das políticas sociais e de sustentabilidade, bem como alterações de índole individual através da adoção de novos estilos de vida. Em Portugal, a proporção da população com 65 ou mais anos era, em 2011, de 19%. Este valor contrasta com os 8% verificados em 1960 e com os 16% da década anterior (Instituto Nacional de Estatística, I.P. (INE), 2011).

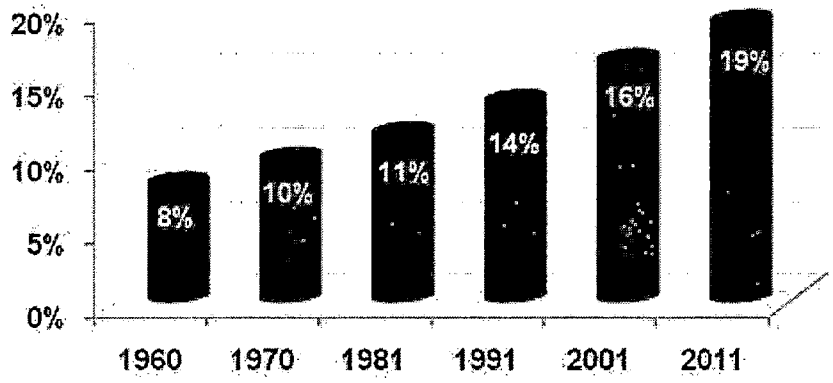


Figura 4 – População residente com mais de 65 anos
Fonte: INE, 2011

O índice de envelhecimento da população[2] reflete também esta tendência: em 2011, o índice de envelhecimento demonstrou o predomínio da população idosa sobre a população jovem. Os resultados dos Censos 2011 mostram que o índice de envelhecimento do país era de 128, o que significa que Portugal tem hoje mais população idosa do que jovem. (INE, 2012).

Quadro 2 – Índice de envelhecimento, por sexo e por ano
Fonte: https://www.ine.pt/xportal/ine/portal/portlets/html/basedados_v2/arvore_comp_v2.jsp?lingua=pt

Período de referência dos dados	Sexo	Local de residência PT: Portugal N.º
2014	T: HM	141,30
	1: H	114,50
	2: M	169,40
2013	T: HM	136,00
	1: H	110,10
	2: M	163,20
2012	T: HM	131,10
	1: H	106,00
	2: M	157,50

[2] Índice de Envelhecimento: relação existente entre o número de idosos (população com 65 ou mais anos) e o número de jovens (população com 0-14 anos). Exprime-se habitualmente pelo número de idosos por cada 100 pessoas com 0-14 anos.

	T: HM	127,60
2011	1: H	103,20
	2: M	153,20
	T: HM	123,90
2010	1: H	100,10
	2: M	148,80

2.2 Contexto Histórico

Os primeiros passos para a implementação da acessibilidade foram dados em 1982, ano em que houve uma tentativa de alteração do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, Decreto-Lei nº 43/82, de 8 de fevereiro. Este diploma legal foi revogado, quatro anos depois, pelo Decreto-Lei nº 172-H/86, de 30 de junho.

Passados quinze anos sobre a primeira legislação sobre acessibilidades, foi aprovado um diploma, o Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de maio, que exigia a adoção de um conjunto de normas técnicas básicas de eliminação de barreiras arquitetónicas em edifícios públicos, equipamentos coletivos e via pública para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, bem como no transporte ferroviário, designadamente estações ferroviárias e passagens de peões desniveladas, aéreas ou subterrâneas, para travessia de vias férreas.

Pesem embora as melhorias significativas decorrentes da introdução do Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de maio, a sua aplicação prática fez-se de forma lenta tendo em conta a elevada quantidade de edifícios e equipamentos públicos a adaptar, o que conduziu a que persistissem na sociedade portuguesa limitações à mobilidade resultantes da existência de barreiras urbanísticas e arquitetónicas. No domínio do transporte ferroviário, a publicação daquele decreto-lei coincidiu com um conjunto muito importante de investimentos de modernização da RFN, designadamente nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto e no eixo Braga-Lisboa-Faro, que privilegiou a introdução de condições de acessibilidade sem barreiras físicas nas estações intervencionadas.

No âmbito da publicação do Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de maio, foi estabelecido um protocolo de cooperação entre o Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência (SNRIPD)[3], CP e a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E (REFER) (atual IP), assinado em 19 de fevereiro de 1999 com o objetivo de promover a melhoria da acessibilidade dos passageiros ao caminho-de-ferro. Complementarmente, a REFER e a CP estabeleceram, em 2001, uma norma para a definição da altura das plataformas uniformizando em 2 alturas, dependendo da tipologia dos serviços ferroviários em

[3] Na sequência das orientações definidas pelo Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), e pela orgânica do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (Decreto-Lei nº 211/2006, de 27 de Outubro), o SNRIPD foi reestruturado dando lugar ao Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P. (INR, I.P.).

cada estação: fixou-se 900mm para todas as estações e apeadeiros com tráfego suburbano e 685mm para estações sem tráfego suburbano. Estes valores para a altura das plataformas permitiram diminuir o desnível a vencer entre as plataformas de passageiros e o piso dos veículos, facilitando desta forma a entrada e saída dos passageiros e possibilitando a utilização de meios de embarque/ desembarque menos complexos e mais fáceis de operar para uso de cadeiras de rodas, através de utilização de rampas móveis.

Por outro lado, em agosto de 2004 foi publicada a Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência (Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto), a qual na alínea d) do seu artigo 3º, estabelece que incumbe ao Estado «a promoção de uma sociedade para todos através da eliminação de barreiras e da adoção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência». Trata-se do instrumento legal que enquadra as políticas de promoção da igualdade de oportunidades respeitantes às pessoas com deficiência ou incapacidade em Portugal. Este documento constituiu um dos instrumentos enquadradores dominantes do I Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade (PAIPDI) para os anos de 2006 a 2009, o qual foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 120/2006, de 21 de setembro.

Este plano teve como objetivo a promoção dos direitos humanos e do exercício da cidadania, a integração das questões da deficiência e da incapacidade nas políticas sectoriais, a acessibilidade a serviços e produtos, a qualificação, formação e emprego das pessoas com deficiência ou incapacidade e a qualificação dos recursos humanos/ formação dos profissionais e conhecimento estratégico. Este plano desenvolveu-se em dois capítulos e em quatro eixos fundamentais de intervenção: o capítulo 1 respeitante à Intervenção e Estratégias para a Qualidade de Vida apresenta 3 eixos (eixo 1 – acessibilidade e informação, eixo 2 – educação, qualificação e promoção da inclusão laboral e eixo 3 - habilitar e assegurar condições de vida dignas) e o capítulo 2 respeitante às Condições para a Intervenção (investigação e desenvolvimento).

O documento respeitante ao I PAIPDI (2006-2009), elaborado pelo Ministério do Emprego e Segurança Social em setembro de 2006 faz alusão ao transporte ferroviário, referindo que a situação relativamente à Rede Ferroviária em matéria de acessibilidade tem evoluído favoravelmente na última década. Este documento refere que a REFER (atual IP), de forma a dar cumprimento ao Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de maio, iniciou um plano de intervenções faseadas nas instalações ferroviárias (estações, plataformas de acesso aos comboios e parques de estacionamento), com vista à eliminação das barreiras arquitetónicas existentes. Todavia, face à dimensão do universo das suas infraestruturas, o número das intervenções realizadas e em curso ainda é muito reduzido. O mesmo documento refere que, nos casos em que as estações já têm acessibilidade, o material circulante, com exceção do adquirido após 1997 que se encontra adaptado a passageiros em cadeira de rodas, ainda contém inúmeras barreiras no seu interior, carecendo ainda de meios auxiliares, rampas e elevadores de plataforma ou embarcados, para vencer o desnível entre a plataforma e o piso dos veículos no

acesso aos mesmos. O progresso mais acentuado ao nível da eliminação de barreiras nas estações tem-se verificado nas linhas do serviço urbano de Lisboa e Porto.

Face ao diagnóstico feito ao nível do **Eixo 1 – Acessibilidade e informação**, considerou-se pertinente a definição das seguintes medidas e instrumentos, de forma a promover o acesso universal aos transportes:

1. Medidas de Prevenção:
   - Uniformização e generalização da aplicação do símbolo internacional de acessibilidade em equipamentos de transporte;
   - Promoção de uma campanha dirigida aos operadores de transporte sobre a utilização de conceitos inovadores e não discriminatórios relativos às pessoas com necessidades especiais.

2. Medidas de Reparação:
   - Criação progressiva de Serviços de Apoio a passageiros com necessidades especiais nas infraestruturas utilizadas pelos meios de transportes públicos;
   - Definição de modelos de sinalética e de informação e bilhética a implementar nas estações de Metro, Ferroviárias e Fluviais, de modo a que se constitua um sistema de informação unificado e orientador para os utilizadores.

3. Instrumentos:
   - Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA), contemplando os diferentes domínios de acessibilidade.
   - Prémio de acessibilidade a atribuir periodicamente a projetos inovadores no âmbito dos transportes.

Em agosto de 2006, o Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de maio, foi revogado pelo Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de agosto, atualmente em vigor e que aprova o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais e, no que diz respeito ao transporte ferroviário, as estações ferroviárias e passagens de peões desniveladas, aéreas ou subterrâneas, para travessia de vias férreas. Segundo este diploma legal, o Estado tem o dever de fazer cumprir a regulamentação de acessibilidade, a satisfazer nos projetos e construções de edifícios habitacionais, espaços e equipamentos públicos, promover o conforto e bem-estar de todos os cidadãos, principalmente aqueles que, de alguma forma, dependem de terceiros, para que possam, com total liberdade, independência e conforto, desempenhar as suas tarefas sem a necessidade de intervenção de outros. Devem, desta forma, aproximar-se mais os espaços públicos das pessoas que deles usufruem, independentemente da sua capacidade.

De forma a apoiar a interpretação do Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de agosto foi elaborado um documento explicativo, no qual são apresentados casos práticos de verificação da legislação. O Guia de Acessibilidade e Mobilidade para Todos (2007), publicado pelo Instituto Nacional

para a Reabilitação, I.P. (INR), tem como principal objetivo clarificar e aprofundar as normas da legislação em vigor. É composto por duas partes, sendo a primeira dirigida à interpretação jurídica e a segunda à descodificação das Normas Técnicas apresentadas no Decreto-Lei 163/2006, de 8 de agosto.

A questão relativa à acessibilidade está também plasmada na Constituição da República Portuguesa (CRP), na qual se refere como atribuição do Estado, a obrigação de promover o bem-estar e qualidade de vida do povo e a igualdade real e jurídico-formal entre todos os portugueses (alínea d) do artigo 9º e artigo 13º). De acordo com nº 2 do artigo 71º da CRP, «O Estado obriga-se a realizar uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias, a desenvolver uma pedagogia que sensibilize a sociedade quanto aos deveres de respeito e solidariedade para com eles e a assumir o encargo da efetiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais e tutores». Esta questão está consubstanciada na Lei nº 46/2006, de 28 agosto que proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde. A alínea f), do artigo 4º desta lei refere o seguinte: «Consideram-se práticas discriminatórias contra pessoas com deficiência as ações ou omissões, dolosas ou negligentes, que, em razão da deficiência, violem o princípio da igualdade, designadamente (...) a recusa ou a limitação de acesso aos transportes públicos, quer sejam aéreos, terrestres ou marítimos». A prática do ato discriminatório referido anteriormente constitui contraordenação punível com coima.

Decorrente do PAIPDI (*vide* página 12), foi aprovado, através da Resolução do Concelho de Ministros nº 9/2007, de 17 de janeiro, o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA). Este Plano teve como objetivo a integração na sociedade de todos os cidadãos com mobilidade condicionada ou com dificuldades sensoriais. Trata-se de um documento estruturante, sustentado na Estratégia de Lisboa para a criação de acessibilidades no meio físico edificado, nos transportes e nas tecnologias de informação e comunicação e tecnologias de apoio a todos os cidadãos sem exceção. Este documento integrou um conjunto de medidas que visavam a construção de um sistema global coerente e homogéneo de acessibilidade para proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada ou dificuldades sensoriais, condições que lhes permitissem autonomia e mobilidade em igualdade com os restantes cidadãos, eliminando os riscos de exclusão e discriminação. Este plano pretendeu concretizar seis grandes objetivos:

- Sensibilizar, informar e formar;
- Assegurar a acessibilidade no espaço público e no meio edificado;
- Promover a acessibilidade nos transportes;
- Apoiar a investigação e a cooperação internacional;
- Fomentar a participação;
- Garantir a aplicação e o controlo.

Ao nível da promoção da acessibilidade dos transportes ferroviários, este plano apresentou os seguintes objetivos:

- Concluir os estudos de adaptação das instalações fixas (estações e apeadeiros) existentes e não incluídas no processo de modernização em curso, sem definição temporal de intervenção, de modo a tornar toda a rede acessível às pessoas com necessidades especiais;
- Intervir nos acessos ao interior das instalações e na circulação interna, proporcionando equipamentos acessíveis (bilheteiras, balcões de atendimento e máquinas distribuidoras de bilhetes) e instalações sanitárias adaptadas à utilização pelas pessoas com deficiência motora;
- Melhorar a sinalética de indicação e a informação sonora e textual, já hoje disponibilizada nas estações e apeadeiros da rede suburbana, estendendo-a a outros itinerários segundo critérios de procura, avaliando as vantagens da introdução das novas tecnologias de informação eletrónica;
- Aplicar em todo o material circulante a transformar, ou na aquisição de novas composições, do normativo COST 335 (COST 335 - *Passenger's accessibility of heavy rail systems*, relatório final manuscrito, Novembro de 1999).

Este documento atribuiu ao SNRIPD competência para acompanhar e dinamizar a execução das medidas constantes do Plano, sendo este órgão responsável por apresentar ao membro do Governo com competências na área da deficiência, no termo de cada ano civil, um relatório relativo à execução das medidas constantes do plano.

A implementação do Plano foi definida para o período entre 2007-2015, dividida em dois horizontes temporais. O primeiro decorreu até ao ano de 2010 e o segundo decorreria entre 2011 e 2015, que no entanto, acabou por não ser implementado.

Para o período até 2010 foram definidas linhas, medidas e ações a desenvolver para a prossecução dos objetivos anteriormente elencados, designadamente 6 linhas de intervenção, correspondendo a linha 3 à promoção da acessibilidade dos transportes. No caso dos transportes ferroviários, foram identificadas as seguintes ações:

- Sinalética - Atuar ao nível da sinalética fixa de informação nas estações, de modo que seja um elemento esclarecedor dos serviços disponíveis. A REFER (atual IP) é identificada como a entidade responsável pela implementação desta ação.

- Intervenções - Intervir prioritariamente nas estações da rede suburbana e regional, de modo a perseguir o objetivo de plena acessibilidade, de acordo com critérios quantitativos da sua utilização. Esta ação é direcionada para a REFER (atual IP).

- Informação ao passageiro - Elaborar sistemas de informação sobre itinerários (origem-destino) e horários, a disponibilizar na Internet, em CD, via telefone (voz e texto) e em folheto (braille e caracteres ampliados). Trata-se de uma ação a levar a cabo pela CP.

- Bilhética - Promover a acessibilidade aos passageiros com deficiência visual, auditiva e que se desloquem em cadeira de rodas aos equipamentos e interfaces de venda

automática de bilhetes nas estações e via Internet. A entidade responsável pela adoção desta medida é a CP.

- Assistência ao passageiro - Dotar a rede ferroviária de um serviço de assistência aos passageiros com necessidades especiais. Trata-se de uma medida a levar a cabo pela CP.
- Concessões especiais - reconciliar o sistema de concessão de bilhete grátis para o acompanhante de passageiros com necessidades especiais - tarifa 2 por 1 do protocolo entre a CP e o INR. (*vide* página 22) - com sistema similar existente em Espanha, permitindo assim o uso do sistema em todo o espaço da Península Ibérica por qualquer cidadão de nacionalidade portuguesa ou espanhola. A CP constitui a entidade para a qual é direcionada esta medida.

A avaliação dos progressos alcançados na execução das medidas preconizadas no PNPA pressupôs a elaboração de relatórios, os quais pretenderam identificar em que fase de execução se encontrava cada uma das medidas preconizadas no plano, à luz de novas diretivas europeias e de outras fontes de informação relevantes. De acordo com o Relatório de Execução correspondente à Fase 1 (2007-2010), os transportes concretizaram, ao longo da primeira fase do PNPA, uma melhoria significativa nas suas condições de acessibilidade.

No âmbito do PNPA, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P (IMT) abriu concurso, em 2009, para o Prémio de Acessibilidade aos Transportes. A primeira edição deste concurso, que decorreu entre 2009 e 2010, teve como segundo classificado o projeto "Revisão de nível 2 das Unidades Quádruplas Elétricas (UQE's)" da CP. Por outro lado, na segunda edição deste concurso, que decorreu entre 2011 e 2012, o segundo lugar correspondeu ao projeto "Informação aos Utentes de Transportes Públicos com Limitações Sensoriais da Agência Municipal de Energia do Seixal", o qual resultou do trabalho realizado pelos diferentes operadores da região, designadamente os TST – Transportes Sul do Tejo e a Fertagus e pelo próprio município.

Por outro lado e de forma a avaliar os progressos verificados na execução das medidas do I PAIPDI foram elaborados relatórios. O relatório resultante da primeira análise global de implementação do I PAIPDI apontou para a necessidade de se definirem indicadores que permitissem medir, com maior eficácia, o estado de execução das medidas elencadas no PAIPDI e ponderou a existência de medidas que careciam de redefinição, assim como o oportuno cabimento de novas medidas. Desta forma, foi aprovada, através da Resolução do Conselho de Ministros nº 88/2008, de 29 de maio, a primeira revisão do I PAIPDI (2006-2009). Esta revisão contempla, ao nível do eixo 1 (acessibilidade e informação) e com o objetivo de promover o acesso universal ao meio físico e edificado, um conjunto de medidas e instrumentos análogos aos anteriormente identificados. De acordo com o Relatório de Avaliação Anual para o ano 2009 do I PAIPDI, no que diz respeito ao setor ferroviário, as medidas identificadas e de aplicação à REFER (atual IP) e CP estavam a ser adotadas por

estas entidades, sendo adotadas pela REFER sempre que há intervenções no âmbito da remodelação/modernização das instalações e equipamentos de utilização pública.

Para além do acervo legislativo anteriormente identificado, há ainda a referir que a Assembleia da República aprovou a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada em Nova Iorque em 30 de Março de 2007 (Resolução da Assembleia da República n.º 56/2009, de 30 de julho) e o Protocolo Opcional à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotado em Nova Iorque em 30 de Março de 2007 (Resolução da Assembleia da República n.º 57/2009, de 30 de julho). O Presidente da República decretou, nos termos do artigo 135.º, alínea b), da CRP, a ratificação da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (Decreto do Presidente da República n.º 71/2009, de 30 de julho) e o Protocolo Opcional à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (Decreto do Presidente da República n.º 72/2009, de 30 de julho).

Por outro lado, em dezembro de 2010, foi aprovada a Resolução de Conselho de Ministros n.º 97/2010, de 14 de dezembro que aprova e publica em anexo a Estratégia Nacional para a Deficiência 2011-2013 (ENDEF). Este documento definia cinco grandes áreas de ação, configuradas em 5 eixos estratégicos correspondentes a:

- Eixo n.º 1- Deficiência e multidiscriminação;
- Eixo n.º 2 - Justiça e exercício de direitos;
- Eixo n.º 3 - Autonomia e qualidade de vida;
- Eixo n.º 4 - Acessibilidades e *design* para todos;
- Eixo n.º 5 - Modernização administrativa e sistemas de informação.

A questão da acessibilidade ao nível dos transportes é elencada no eixo nº 4, o qual adota um conjunto diversificado de medidas que refletem a ideia de que o planeamento da acessibilidade e a aplicação do *design* universal, para todos ou inclusivo, devem ser transversais a várias matérias e ambientes, merecendo neste quadro estratégico um interesse renovado. Este eixo propõe-se dar continuidade à remoção de obstáculos e de barreiras em vários equipamentos e infraestruturas de acesso público, perspetivando-se, adicionalmente, a criação de dispositivos que facilitam a mobilidade e a orientação das pessoas com deficiências ou incapacidades. Este eixo identifica uma série de medidas efetivas e apropriadas ao exercício pleno dos direitos humanos e da participação de todos na sociedade, contudo, das 37 medidas identificadas no eixo nº 4 que pretendem dar continuidade ao PNPA e a outras medidas e ações destinadas à promoção da acessibilidade, não foram identificadas medidas direcionadas para o transporte ferroviário.

Para finalizar, há que referir que em 5 de dezembro de 2014, a Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5, do artigo 166.º da CRP, recomendar ao Governo o cumprimento do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, que aprova o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, bem como do Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade, através de uma fiscalização mais eficaz e do reforço de medidas sancionatórias que desincentivem a existência de barreiras

arquitetónicas, e promovam a qualidade de vida e os direitos das pessoas com deficiência (Resolução da Assembleia da República n.º 102/2014, de 23 de dezembro). Decidiu, adicionalmente, no que concerne à acessibilidade dos transportes, recomendar ao Governo a criação de uma estratégia de ação, com um largo envolvimento e participação das autarquias, de associações, movimentos e dos cidadãos em geral, de forma a estabelecer objetivos de curto, médio e longo prazo no que respeita à eliminação de barreiras à acessibilidade e à mobilidade de pessoas com necessidades especiais, promovendo a garantia de direitos e envio, com caráter de urgência, à Assembleia da República de uma avaliação do grau de cumprimento do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto (Resolução da Assembleia da República n.º 103/2014, de 23 de dezembro).

O quadro seguinte apresenta uma súmula da informação anteriormente apresentada, nomeadamente a legislação atualmente em vigor.

Quadro 3 – Contexto Legislativo

Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto	Define as bases gerais do regime jurídico da prevenção, habilitação, reabilitação e participação da pessoa com deficiência
Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de agosto	Aprova o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, revogando o Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de maio
Lei nº 46/2006, de 28 de agosto	Proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde
Resolução do Conselho de Ministros nº 120/2006, de 21 de setembro	Aprova o I Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade para os anos de 2006 a 2009 (PAIPDI)
Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2007, de 17 de janeiro	Aprova o Plano Nacional de Promoção das Acessibilidades (PNPA)
Resolução do Conselho de Ministros nº 88/2008, de 29 de maio	Aprova a primeira revisão ao I Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiências e ou Incapacidades 2006-2009 (PAIPDI)
Resolução da Assembleia da República n.º 56/2009, de 30 de julho	Aprova a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada em Nova Iorque em 30 de Março de 2007
Resolução da Assembleia da República n.º 57/2009, de 30 de julho	Aprova o Protocolo Opcional à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotado em Nova Iorque em 30 de Março de 2007
Resolução de Conselho de Ministros n.º 97/2010, de 14 de Dezembro	Aprova a Estratégia Nacional para a Deficiência (2011-2013) (ENDEF)

2.3 Metodologia para a Elaboração do Plano Nacional de Aplicação

Inicialmente, o Grupo de Trabalho para a elaboração do Plano Nacional de Aplicação da ETI respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida contou com a presença do IMT, na qualidade de Autoridade Nacional de Segurança, da IP, da CP e da Fertagus.

Posteriormente, foi consultado e incluído no Grupo de Trabalho, o INR, entidade nacional que tem por missão assegurar o planeamento, execução e coordenação das políticas nacionais destinadas a promover os direitos das pessoas com deficiência em Portugal Continental e nas Regiões Autónomas. Os principais objetivos do INR consistem na garantia da igualdade de oportunidades e da não discriminação das pessoas com deficiência ou incapacidade numa abordagem de direitos humanos, na concretização das políticas nacionais de prevenção, habilitação, reabilitação e participação das pessoas com deficiência ou incapacidade, na fiscalização da aplicação da legislação relativa aos direitos das pessoas com deficiência ou incapacidade, na dinamização da cooperação com as associações que defendem os direitos e interesses das pessoas com deficiências ou incapacidade e suas famílias e com todos os membros da sociedade e na promoção da participação ativa das pessoas com deficiência em todos os domínios da sociedade.

3. SITUAÇÃO ATUAL

3.1 Sinopse dos Inventários: Estações

Na IP existe uma metodologia de classificação das estações que se baseia na existência de quatro critérios: fluxo de passageiros[4], serviço ferroviário oferecido[5], nível de intermodalidade[6] e relevância da estação[7]. Esta metodologia assenta numa análise multicritério, com a introdução de uma componente avaliativa ponderada para o conjunto desses critérios. Desta forma, a classificação final depende da ponderação de todos os critérios e é desagregada em quatro tipos: D, C, B e A, hierarquizados por ordem decrescente de exigência, em termos de equipamentos e serviços. A classificação das estações, obtida através desta metodologia, é objeto de atualização sempre que justificável e é disponibilizada, para consulta, na aplicação interna "eEstações".

Das 426 estações existentes com serviço de passageiros[8], 96 têm mais de 1 000 passageiros origem/destino por mês e cerca de 130 do total permitem o embarque e o desembarque de passageiros em cadeira de rodas do comboio, o que serve um universo aproximado de 65% do total dos passageiros transportados na RFN.

---

[4] O número de passageiros com origem ou destino em cada estação (O/D) influencia o seu dimensionamento, manutenção e conservação. O potencial de receitas de cada estação não é alheio àquele número. Assim sendo, o valor atribuído, segundo este critério, a uma dada estação, deverá ser diretamente proporcional à dimensão do fluxo O/D mensal registado.

[5] Os clientes que recorrem a serviços distintos terão naturalmente necessidades diferentes. As distâncias percorridas durante a viagem, os tempos de permanência nas estações, as frequências dos comboios e os motivos de viagem refletem padrões de deslocação completamente diferentes. Este critério procura refletir uma classificação consoante o tipo de serviço que cada estação oferece tendo em conta que, essa classificação, deverá ser tanto mais alta quanto maior for a acumulação e diversidade de serviços numa dada estação. Uma oferta diversificada e completa de serviços ferroviários em determinada estação reflete-se, por exemplo, na noção de área de influência que lhe está associada, abrangendo assim uma maior área territorial em comparação com uma estação com menor integração de serviços oferecidos. Os serviços considerados para este critério são: Urbano, Regional, Inter-regional, Intercidades, Alfa Pendular e Internacional.

[6] As estações ferroviárias poderão e deverão ser representadas pontualmente - num exercício de representação geográfica - e cuidadosamente enquadradas num sistema mais abrangente que é o das redes de transportes, tendo sempre em conta as escalas de análise adequadas. Estes pontos são integrados numa envolvente que deverá estar preparada para permitir, consoante os casos, a mudança de modo de transporte dos passageiros. As condições de transporte e de serviços complementares oferecidos numa estação deverão, necessariamente, ter em conta o nível de intermodalidade dessa estação. Uma dada estação na sua qualidade de interface e congregadora de diferentes modos de transporte (modos suaves, ferroviário, rodoviário, marítimo ou fluvial e aéreo) representará, do ponto de vista de gestão, diferentes níveis de compatibilização e monitorização desses serviços de transporte. Daí que, no âmbito da caracterização e gestão de uma estação, se considerar importante o seu nível de intermodalidade. À compatibilização e monitorização dos serviços de transporte que uma dada estação oferece não são alheios fatores como a qualidade, conforto e rapidez de transbordo entre modos de transporte. Essa é uma condição importante na tomada de decisão dos passageiros sendo o serviço tanto mais competitivo quanto maior forem os seus níveis de intermodalidade, qualidade, conforto e rapidez de transbordo. Estações com grande importância na articulação entre vários modos de transporte são verdadeiros centros de distribuição intermodal e têm um claro potencial de captação de passageiros para a generalidade do transporte público. Neste sentido, o valor atribuído a uma determinada estação, relativamente ao presente critério, deverá ser, de certo modo, reflexo da capacidade e necessidade de compatibilização que um determinado modo de transporte acresce a uma estação, por permitir esse transbordo modal. O *layout* da infraestrutura é uma questão fundamental a ter em conta e as características construtivas associadas à dotação de ligações com outros modos de transporte devem ver-se refletidas nos valores atribuídos por este critério.

[7] A relevância de uma determinada estação será o critério mais complexo de analisar, pelo que, de forma a contornar esta questão, se define um conjunto de parâmetros. Estes parâmetros definem-se pela natureza da relevância, podendo assumir-se que uma estação tem importância ao nível: nacional, regional, turístico, patrimonial ou arquitetónico, ferroviário e mercadorias (apenas como elemento caracterizador, sem efeito na classificação).

[8] Deste valor, 420 estações são geridas pela IP e 6 são geridas pelo operador Fertagus.

3.2 Sinopse dos Inventários: Material Circulante

No que diz respeito ao inventário de ativos relativo ao material circulante, na medida que se trata de informação exaustiva, a mesma é apresentada em anexo

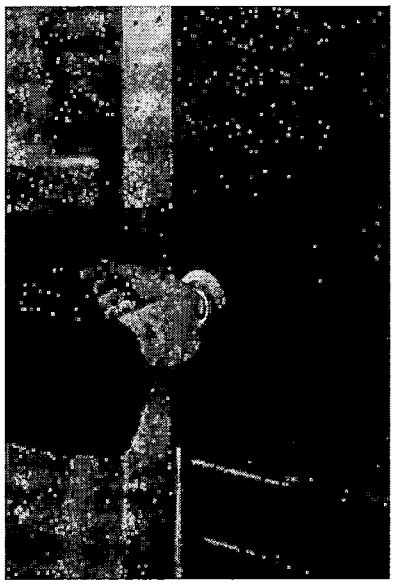
A informação apresentada em anexo diz respeito apenas ao material circulante da CP acessível a cadeiras de rodas. Nenhum do material do serviço *diesel* (Unidades Duplas Diesel UDD 450; *Allans* 350; Unidades Triplas Diesel UTD 592) ou das carruagens do serviço Intercidades permitem atualmente acesso a pessoas com cadeira de rodas. No passado, a CP permitia o embarque nas carruagens Intercidades, contudo esta situação está, neste momento, suspensa, na medida que requeria que o passageiro mudasse da sua cadeira para uma cadeira de transbordo para poder passar nas portas interiores e, uma vez dentro do comboio, transferir-se para um lugar "normal".

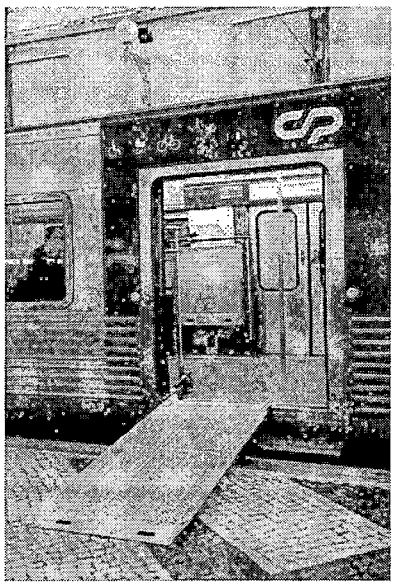
Atualmente o parque de carruagens é gerido de forma mista - Carruagens *Corail* e Carruagens Modernizadas - e somente as primeiras têm cadeiras de transbordo. Esta situação poderá ser revista no próximo ano se a CP adquirir, entretanto, cadeiras de transbordo para as restantes carruagens. Ressalva-se, no entanto, que o direito à mobilidade destes passageiros nos comboios da CP está em parte garantido através do serviço Alfa Pendular e Regional, que servem parte das mesmas estações.

O quadro respeitante às UQEs 3500 (idênticas às do operador Fertagus) apresenta algumas diferenças em relação ao quadro apresentado para a Fertagus, em resultado dos pontos seguidamente elencados:

- As unidades da CP fazem serviço na Gare Oriente que tem 685mm de altura na plataforma, enquanto que as da Fertagus fazem serviço somente em plataformas com 900mm de altura.

As figuras seguintes ilustram a aplicação de boas práticas ao nível das acessibilidades e de cumprimento da ETI PMR.





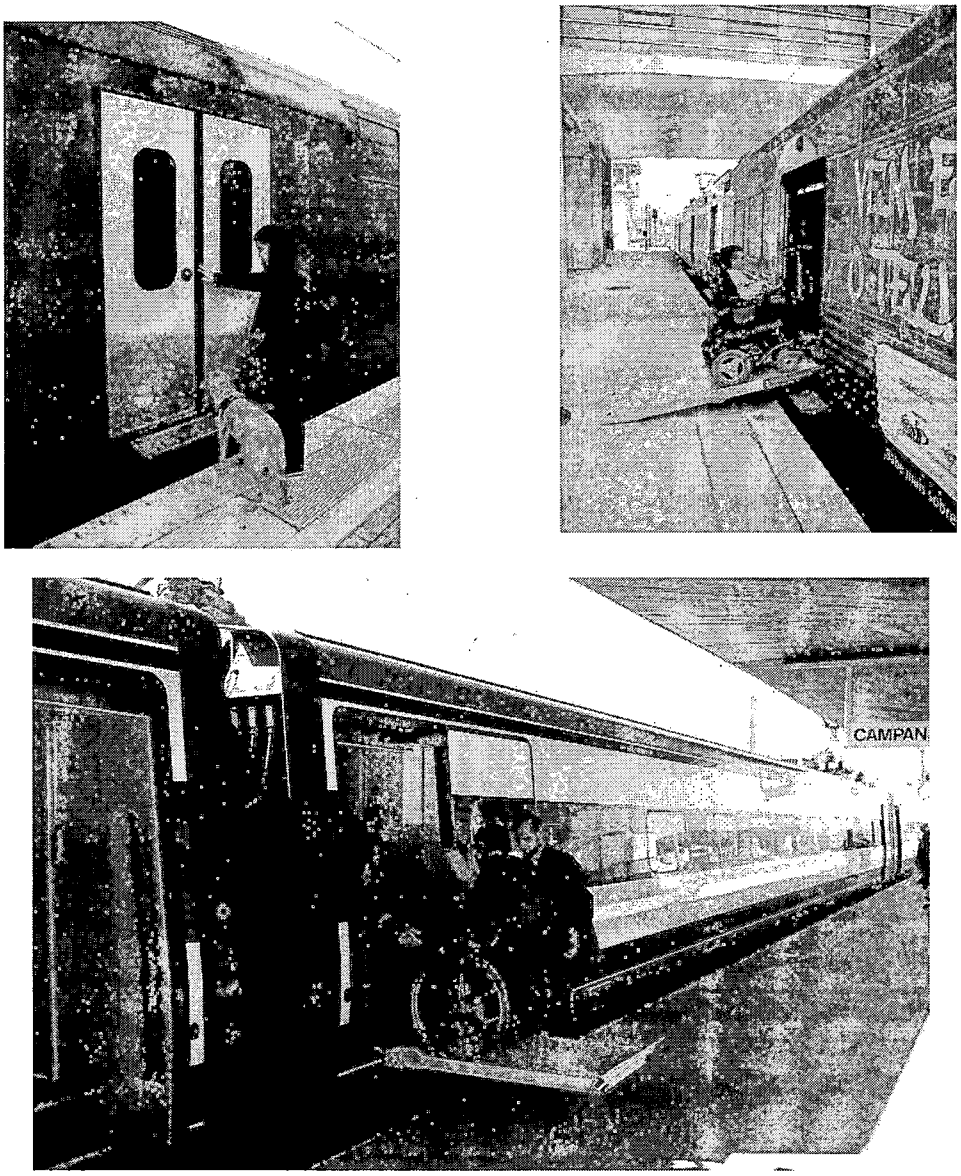


Figura 5 Aplicação de Boas Práticas
Fonte: CP

3.3 Sinopse dos Inventários: Regras de Exploração

No que diz respeito às regras de exploração, a Fertagus tem disponível a informação das estações acessíveis no seu *website* e nas "Condições Gerais de Transporte" estabelecendo as regras para o transporte de cães de assistência:

1. «Podem ainda ser transportados, gratuitamente, os denominados cães de assistência, acompanhantes de clientes portadores de deficiência visual, com deficiência auditiva, deficiência mental, orgânica ou motora. O cão de assistência deve transportar de modo bem visível um distintivo emitido por estabelecimento nacional ou internacional de treino de cães de assistência, que assumirá carácter oficial e que o identifica como tal».

e informa o contacto de apoio ao cliente para clientes com mobilidade reduzida:

2. «No caso de pessoas com mobilidade reduzida, necessitarem de ajuda para efetuar a viagem, sem prejuízo do cumprimento da legislação vigente, podem contactar o Apoio ao Cliente Fertagus através do número 707 127 127, com 48 horas de antecedência.»

A Fertagus, no que diz respeito às regras de exploração, encontra-se a desenvolver alterações aos seus procedimentos internos, estando previsto robustecer a informação sobre o serviço disponibilizado aos clientes nesta matéria, previsivelmente até ao fim de 2017.

As regras de exploração na CP incluem:

1. Descontos para portadores de deficiência nos comboios da CP, limitado ao grau de incapacidade de 80% ou mais, em resultado de um Protocolo realizado entre a CP e o INR. Este acordo[9], celebrado em 4 de março de 2016, permite às pessoas com deficiência beneficiar de um desconto de 75% na compra de títulos de transporte para realizar viagens em qualquer percurso em segunda classe, dos Comboios Alfa Pendular, Intercidades, Regionais, Inter-regionais e Urbanos da CP e aos acompanhantes um desconto de 25%. Esta medida tem um prazo de um ano, sendo renovável sucessivamente por iguais períodos e abrange, para além das pessoas com deficiência com um grau de incapacidade igual ou superior a 80%, os Deficientes das Forças Armadas.
2. Serviço de ajuda no embarque e desembarque para todos os Clientes que o solicitarem, em funcionamento em todos os comboios e em todas as estações.
    a. Para clientes que se façam transportar em cadeira de rodas, este serviço de ajuda no embarque e no desembarque está implementado em cerca de 60 estações, devido às características do material e das estações.
    b. A ajuda no embarque e desembarque é prestada pelo revisor do comboio, quando os meios de embarque estão a bordo, o que constitui a grande maioria. Quando os meios estão nas bilheteiras, a referida ajuda é prestada pelo pessoal da venda em estação.
    c. O serviço de apoio, SIM - Serviço Integrado de Mobilidade (SIM), deve ser solicitado com antecedência de 24 horas.
3. São transportados gratuitamente os denominados cães de assistência, acompanhantes de clientes com deficiência visual.

[9] Este acordo veio substituir os dois acordos que existiam anteriormente entre a CP e o INR, designadamente o Acordo Tarifário Dois por Um, celebrado em maio de 2000 e o Acordo Descontos para as Pessoas com Deficiência nos Transportes Ferroviários, celebrado em novembro de 2002. O acordo Tarifário Dois por Um permitia às pessoas com deficiência com um grau de incapacidade igual ou superior a 80% fazer-se acompanhar por outrem em viagens para qualquer percurso, em 2ª classe, exceto suburbano, nos comboios da CP, tendo o acompanhante direito a um bilhete gratuito, válido para o mesmo comboio, classe e percurso. O acordo Descontos para as Pessoas com Deficiência permitia às pessoas com deficiência com um grau de incapacidade igual ou superior a 60%, beneficiar de um desconto de 25% na compra de bilhetes em viagens para qualquer percurso, em 2ª classe, exceto suburbano, nos comboios da CP desde que reunisse determinados requisitos estipulados no acordo.

4. DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA

4.1 Regra de Prioridade

Conforme já expresso no ponto 2.2, desde 1997 que, para garantir a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, a IP, enquanto gestora da RFN, tem vindo a considerar em todas as intervenções efetuadas em estações e apeadeiros (novas intervenções ou intervenções de remodelação), o cumprimento da legislação nacional em vigor nesta matéria (Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de maio que foi revogado pelo Decreto-Lei nº163/2006, de 8 de agosto).

Com o mesmo critério, desde janeiro de 2015, os projetos desenvolvidos pela IP consideram já as medidas estabelecidas na ETI PMR. Destaca-se, para o efeito, o projeto, iniciado em 2015, para a eletrificação da Linha do Minho (Troço Nine – Valença) cuja intervenção, pela primeira vez, irá considerar de forma integrada, a instalação em todas as estações e apeadeiros intervencionados, de um sistema completo de encaminhamento para pessoas com deficiência visual.

Relativamente à CP, a prioridade é dotar o material circulante com meios de embarque que permitam a entrada de pessoas com cadeiras de rodas. A prioridade foi dada às séries que já têm o interior adaptado, que têm um maior potencial de vida, que cobrem uma larga parte do território e dotadas de meios de embarque que só podem ser usados em plataformas com 900mm de altura. O calendário de implementação destas medidas é o seguinte:

- Unidade Múltipla Elétrica (UME) 3400 afetas aos urbanos do Porto: até ao final de 2018 serão equipadas com rampas de embarque (atualmente estão dotadas com plataformas que só permitem embarque em estações com 900mm de altura);
- Unidade Tripla Elétrica (UTE) 2240 afetas ao serviço regional das linhas eletrificadas: até ao final de 2019 serão equipadas com elevadores de acesso.

Adicionalmente, serão adquiridos elevadores portáteis de estação, como complemento aos já existentes, para as principais estações do país que, por terem plataformas baixas, serem servidas por uma grande variedade de material circulante e terem uma grande afluência, necessitam de garantir a correspondência entre as várias séries de material circulante que aí param.

O subcapítulo seguinte apresenta a lista de projetos e empreitadas, respeitantes à IP, que estão em fase avançada de desenvolvimento, bem como a lista de projetos e empreitadas nos quais serão aplicados os requisitos da ETI PMR.

4.2 Projetos em fase avançada de desenvolvimento e projetos passíveis de constar no plano nacional de aplicação da ETI PMR

No presente subcapítulo, procede-se à identificação da relação dos projetos em curso que se encontram em fase avançada de desenvolvimento no âmbito da ETI PMR.

Entende-se por «projeto em fase avançada de desenvolvimento», qualquer projeto cujo planeamento ou construção se encontra numa fase em que deixa de ser possível aceitar alterações do caderno de encargos, podendo esta impossibilidade ser de natureza jurídica, contratual, económica, financeira, social ou ambiental, devendo a mesma ser devidamente justificada.

O Quadro 4 apresenta a relação dos projetos em curso, em avançado estado de desenvolvimento. Esta lista inclui os projetos com pedido de derrogação relativo à aplicação da ETI PMR ao abrigo do artigo 9,° n° 3, da Diretiva 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, 17 de junho de 2008[10]. Destaque-se a inclusão nesta lista de alguns projetos que, apesar de fechados, ainda carecem da derrogação relativa à declaração CE de verificação.

Quadro 4 – Listagem de Projetos em Curso em Estado de Desenvolvimento Avançado
Fonte: IP

Linha ou Ramal / Troço	Designação[1]
Linha do Norte / Alfarelos - Pampilhosa	Renovação integral de via do troço entre Alfarelos e Pampilhosa
Linha do Norte	Melhoria das acessibilidades da estação de General Torres
Linha do Minho	Quadruplicação do troço entre Contumil e Ermesinde[2]
Linha do Minho / Caíde – Marco de Canaveses	Modernização do traço entre Caíde e Marco de Canaveses

(1) A listagem inclui projetos e empreitadas

(2) Este projeto não será alvo de revisão, contudo a ETI PMR foi aplicada, quando possível, dado tratar-se de ativos existentes.

O Quadro 5 apresenta a relação dos projetos em curso passíveis de constarem no Plano Nacional de Aplicação da ETI PMR.

Quadro 5 – Listagem de Projetos em Curso Passíveis de Constarem no Plano Nacional de Aplicação
Fonte: IP

Linha ou Ramal / Troço	Designação
Linha do Norte / Ovar (Válega) – Gaia	Renovação integral de via do troço entre Válega e Gaia
Concordância da Mealhada e Estação de Mangualde / Concordância e Adequação da Estação da Pampilhosa	Concordância entre a Linha da Beira Alta e a Linha do Norte Ligação à Plataforma Logística da Pampilhosa Adequação do *layout* da Estação da Pampilhosa
Linha da Beira Alta / Mangualde – Guarda	Modernização parcial do troço Mangualde / Guarda

[10] Esta diretiva, e respetivas alterações, foi revogada pela Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2016, com efeitos a partir de 16 de junho de 2020.

Linha da Beira Alta / Pampilhosa – Mangualde	Modernização parcial da Linha da Beira Alta no troço Pampilhosa – Mangualde
Linha da Beira Baixa / Covilhã – Guarda	Modernização do troço entre Covilhã e Guarda
Linha da Beira Alta	Modernização do troço entre Guarda e Vilar Formoso
Linha de Cascais / Cais do Sodré – Cascais	Modernização da Linha de Cascais
Linha de Cintura	Quadruplicação da Linha de Cintura, no troço entre as Estações de Chelas e Braço de Prata
Linha do Alentejo / Poceirão – Bombel	Modernização do troço entre Poceirão e Bombel
Linha do Leste / Elvas- Elvas – Fronteira	Reabilitação integral da via e eletrificação do troço entre Elvas e Elvas – Fronteira
Linha do Minho / Nine – Viana do Castelo – Valença	Eletrificação do troço entre Nine e Valença
Linha do Norte	Reformulação do *layout* Alfarelos
Linha do Oeste / Mira Sintra – Meleças – Caldas da Rainha	Modernização do troço entre Mira Sintra – Meleças e Caldas da Rainha
Nova Linha	Ligação de Aveiro a Mangualde

(1) A listagem inclui projetos e empreitadas

5. MEIOS TÉCNICOS E OPERACIONAIS

Desde a publicação do Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de maio, tem vindo a ser considerada em todas as intervenções em Estações e Apeadeiros da RFN a implementação de soluções construtivas específicas para garantir a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida. Esta atuação é válida quer para novas estações, quer para intervenções de renovação/beneficiação das infraestruturas existentes. Para o efeito, são adotadas as medidas preconizadas no PNPA e verificado o cumprimento da legislação nacional referente às acessibilidades (Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de maio, até 2006 e Decreto-Lei nº 163/2006 a partir desse ano) e legislação europeia em vigor.

Estas soluções construtivas recaem fundamentalmente na criação de percursos livres de obstáculos, instalação de elevadores, rampas, redução das cotas das soleiras, bem como a adaptação de outras medidas facilitadoras, tais como, a adaptação da altura dos balcões das bilheteiras ou a adaptação de instalações sanitárias para pessoas com mobilidade reduzida.

Complementarmente à legislação nacional e europeia, a IP tem também desenvolvido um conjunto de normativos internos que estabelecem, em alguns casos, um conjunto de medidas mais exigentes do que as definidas na referida legislação, como por exemplo, a que se refere às instalações sanitárias para pessoas com mobilidade reduzida.

Destes normativos, e no que se refere especificamente à acessibilidade, destacam-se:

IT.CCA.003 – Instalações Sanitárias Públicas adaptadas a Pessoas com Mobilidade Condicionada em Estações Ferroviárias;

IT.CCA.004 – Escadas Públicas em Estações Ferroviárias;

IT.CCA.005 – Marcação de Painéis Transparentes;

IT.CCA.006 – Bilheteiras em Estações Ferroviárias;

IT.CCA.007 – Sinalização nas plataformas de alerta aos passageiros no acesso aos comboios;

GR.IT.CCA.008 – Faixa de Segurança em Plataformas[11];

GR.IT.CCA.010 – Faixa de Cautela em Estações Ferroviárias[12];

GR.IT.CCA.011 – Faixa de Encaminhamento em Estações Ferroviárias[13].

Relativamente ao Sistema de Encaminhamento para Pessoas com Deficiência Visual, este começou a ser considerado de forma gradual pela IP em todos os projetos que envolviam intervenções ao nível dos pavimentos:

- Aplicação da Faixa de Segurança em plataformas de passageiros com características táteis a partir de 2011;

[11] Esta norma, em conjunto com as normas seguintes, constitui o Sistema de Encaminhamento para Pessoas com Deficiência Visual.

[12] Esta norma, em conjunto com a anterior e a seguinte, constitui o Sistema de Encaminhamento para Pessoas com Deficiência Visual.

[13] Esta norma, em conjunto com as duas normas anteriormente identificadas, constitui o Sistema de Encaminhamento para Pessoas com Deficiência Visual.

- Aplicação de Faixas de Cautela a partir de 2012;
- Aplicação do Sistema completo (Faixa de Segurança, Cautela e Encaminhamento) a partir de 2015.

Está neste momento a decorrer a empreitada de eletrificação dos troços Nine-Viana do Castelo e Viana do Castelo-Valença na Linha do Minho, onde será instalado em todas as Estações e Apeadeiros, pela primeira vez de forma integrada, o Sistema de Encaminhamento para Pessoas com Deficiência Visual.

Relativamente à Sinalética fixa de informação, a IP tem em vigor desde 2006 um normativo interno "GR.MN.CCA.001 - Manual de Sinalética – Guia para aplicação gráfica de sinalética em estações ferroviárias" que normaliza e estabelece padrões de uniformização na sinalética a instalar em estações e apeadeiros da RFN. Este Manual, que já vai na 4.ª versão, tem por base o documento publicado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) "UIC *Code* 413 R, *Mesures to facilitate travel by rail*, bem como a "ISO 7001:2007. *Internacional Standard. Graphical Symbols – Publique Information Symbols.*"

Do lado do material circulante, a CP tem vindo a realizar investimentos em meios de embarque (rampas ou elevadores embarcados nos comboios e modificação do *layout* interior dos veículos), de forma a permitir o acesso e o transporte de passageiros com cadeiras de rodas em segurança e comodidade. Tem vindo ainda, oportunamente, a melhorar as condições de acesso modificando os esquemas de pintura interiores e exteriores, de forma a destacar visualmente os elementos auxiliares de embarque como sejam a localização das portas, as botoneiras de abertura de porta, os corrimãos. No que se refere às condições interiores, pode indicar-se que grande parte do material que faz serviço em linhas eletrificadas, mormente a totalidade dos serviços suburbanos de Lisboa, Porto e Coimbra, dispõe de condições de uso para pessoas com cadeiras de rodas, nomeadamente instalações sanitárias universais[14] e espaços amplos para manobra e estacionamento das cadeiras de rodas (*vide* ponto 3.2).

Por outro lado, no que diz respeito ao símbolo internacional de acessibilidades, este está a ser aplicado, pela CP, em todos os comboios que permitem o embarque de pessoas com cadeira de rodas, ou seja:

- Comboios pendulares série CPA 4000, afetos ao serviço Lisboa-Porto-Braga; Lisboa-Porto-Guimarães e Lisboa-Faro;
- Comboios regionais da série UTE 2240 afetos ao serviço regional das linhas eletrificadas, ao serviço suburbano da linha do Sado e ao serviço suburbano do Porto;
- Comboios suburbanos das séries UQE 2300; UQE 2400 e UQE 3500 afetos ao serviço suburbano das linhas de Sintra, Azambuja e Cintura de Lisboa;
- Comboios suburbanos da série UME 3400 afetos ao serviço suburbano do Porto.

A CP criou adicionalmente o SIM que constitui um serviço centralizado através de uma linha telefónica, orientado para servir Clientes com Necessidades Especiais, disponível nos dias

[14] O material circulante do serviço suburbano de Lisboa e Porto não dispõe de sanitários.

úteis das 07:00 às 18:00. A CP promoveu a acessibilidade aos passageiros com deficiência visual e auditiva ao seu sítio de *internet*.

A CP criou, no seu *sítio de internet*, um ícone para acesso específico às pessoas com deficiência visual e reajuste de conteúdos, de forma a facilitar o acesso à informação às pessoas com necessidades especiais e disponibilização de uma linha de atendimento e folheto informativo SIM em braille. No que diz respeito à questão respeitante à bilhética e de forma a promover a acessibilidade dos passageiros, com deficiência visual, auditiva e que se desloquem em cadeira de rodas, aos equipamentos e interfaces de bilhetes nas estações e via internet, a CP procedeu à disponibilização da ferramenta de venda *online netTicket*. Adicionalmente e de forma a dar resposta à questão relativa à assistência ao passageiro, criou, para além do SIM, a figura de Conselheiro para o Cliente com Necessidades Especais, que tem como funções prioritárias assessorar a empresa em práticas que defendam e promovam a acessibilidade aos serviços da CP por todos os cidadãos com necessidades especiais, contribuindo para a inventariação dos obstáculos de acesso e definindo prioridades na adoção de medidas que tornem a mobilidade um direito adquirido.

No que diz respeito à sinalética, a Fertagus tem procedido à identificação e colocação de sinalética reforçada nas portas de acesso a pessoas com mobilidade reduzida e colocação de sinalética identificadora nas portas do comboio para clientes com mobilidade reduzida. Por outro lado e de forma a dar resposta à medida relativa à informação ao passageiro, a Fertagus procedeu à adaptação do seu sítio de *internet*, com o objetivo de o tornar acessível a pessoas com deficiência visual (nível de acessibilidade AA) e à colocação de horários em braille nas suas estações.

6. FINANCIAMENTO

O Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020 – FERROVIA 2020 – baseia-se no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) que definiu um conjunto de prioridades devidamente identificadas por um conjunto alargado de *stakeholders* das quais importa destacar os compromissos internacionais, incluindo os compromissos bilaterais com Espanha, bem como os que resultam do Corredor Atlântico.

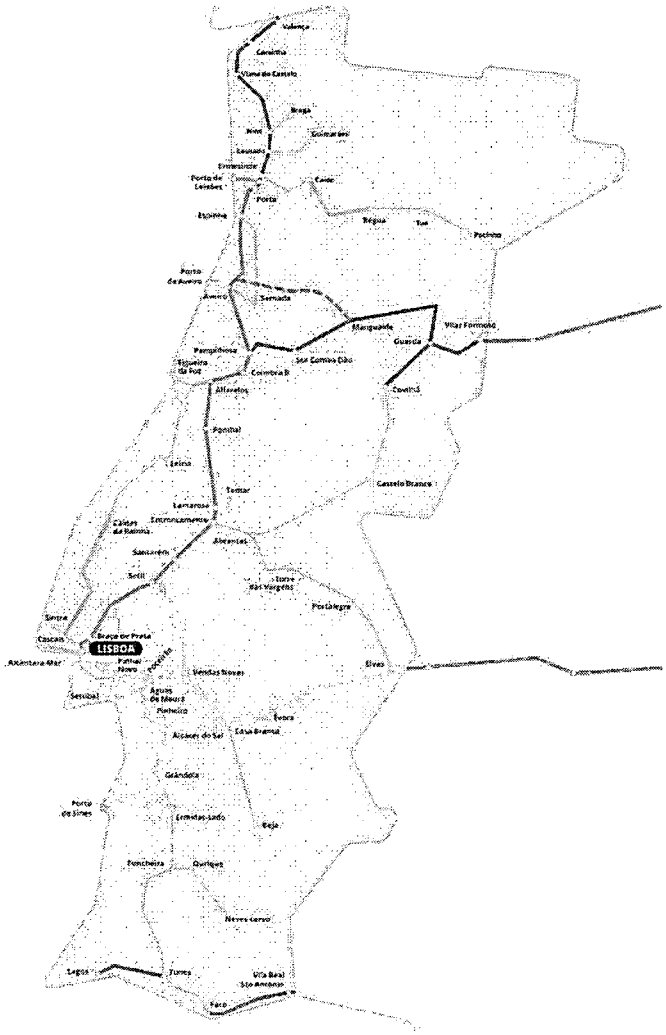


Figura 6 FERROVIA 2020
Fonte: IP

Para o desenvolvimento das ações que concorrem para o cumprimento dos objetivos acima indicados conta-se com um pacote financeiro composto por fundos comunitários do programa *Connecting Europe Facility* (CEF), quer na componente geral (30 a 50% de comparticipação), quer na componente coesão (85% de comparticipação) e pelo Portugal 2020 (PT 2020) (85% de comparticipação) a que se poderá acrescentar o Plano *Juncker* e o contributo da IP.

Especificamente no que diz respeito ao programa CEF, as subvenções no contexto ferroviário com vista à melhor acessibilidade à infraestrutura de transportes para as pessoas com

deficiência correspondem a 30% do custo elegível dos trabalhos de adaptação, os quais não devem, em caso algum, exceder 10% do total dos custos elegíveis das obras.

No que diz respeito ao Portugal 2020, a tipologia de ações a financiar enquadra-se no objetivo de "desenvolvimento e reabilitação de sistemas ferroviários abrangentes, interoperáveis e de alta qualidade e promoção de medidas de redução do ruído".

Os quadros seguintes listam os projetos inseridos no Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020, salientando que todos os projetos do FERROVIA 2020 no âmbito do transporte de passageiros, visam uma melhor acessibilidade à infraestrutura para as pessoas com mobilidade reduzida e, neste sentido, dão cumprimento à aplicação da ETI PMR.

- **Corredor Internacional Norte** (Corredor Aveiro – Vilar Formoso; Linha da Beira Baixa e Linha de Leixões)

CORREDOR NORTE - Projetos	Programa
PAMPILHOSA – VILAR FORMOSO	CEF Geral / CEF Coesão
PAMPILHOSA – VILAR FORMOSO: ERTMS	CEF Coesão
COVILHÃ – GUARDA (INC.BP_LBB/LBA)	PT 2020
AVEIRO - MANGUALDE	CEF Coesão
AVEIRO – MANGUALDE: ERTMS	CEF Geral

- **Corredor Internacional Sul** (Corredor Sines/Setúbal/Lisboa – Caia)

CORREDOR SUL - Projetos	Programa
SINES – ERMIDAS - GRÂNDOLA NORTE	CEF Coesão / PT 2020
ÉVORA - ÉVORA NORTE	CEF Geral
ÉVORA NORTE - ELVAS - FRONTEIRA (CAIA)	CEF Geral / CEF Coesão
ÉVORA – CAIA: ERTMS	CEF Coesão

- **Corredor Norte/Sul** (Linha do Norte e Linha do Minho)

CORREDOR ATLÂNTICO (Linha do Norte) - Projetos	Programa
OVAR (VÁLEGA) – GAIA	PT 2020
ALFARELOS – PAMPILHOSA	PT 2020
VALE DE SANTARÉM – ENTRONCAMENTO	PT 2020
BRAÇO DE PRATA-ALVERCA (TERMINAL DA BOBADELA)	PT 2020

EIXO ATLÂNTICO (Linha do Minho) - Projetos	Programa
NINE – VIANA – VALENÇA	PT 2020

- **Corredores Complementares:** Linha do Oeste, Linha do Douro e Linha do Algarve

OUTRAS LINHAS - Projetos	Programa
OESTE - MELEÇAS / CALDAS	PT2020
DOURO – Caide / Marco de Canaveses	PT2020
DOURO – Marco de Canaveses / Régua	PT2020
ALGARVE	PT2020
LINHA DE CASCAIS	Plano *Juncker*

- **Corredor Norte / Sul – Outros Projetos:** Linha de Leixões e Linha de Setúbal – Praias do Sado

OUTROS PROJETOS	Programa
(Estudos) LINHA DE LEIXÕES	CEF Geral
(Estudos) LINHA DE SETÚBAL E PRAIAS DO SADO	CEF Geral

7. ACOMPANHAMENTO E REAÇÕES

Tal como preconizado pela ETI PMR, este Plano pretende constituir-se como uma das ações necessárias para a definição de uma estratégia de adaptação gradual das características das infraestruturas e dos veículos ferroviários, com vista à eliminação progressiva de todos os obstáculos identificados à acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida ao sistema ferroviário.

Neste sentido e face aos trabalhos desenvolvidos, considera-se que o mesmo deverá estar alinhado com o desenvolvimento das seguintes ações:

AÇÕES	PROMOTOR
• **Inventário de ativos**: dar continuidade ao processo de levantamento das condições atuais de acessibilidade das estações e do grau de conformidade com os requisitos legais (ETI PMR e restante legislação aplicável).	IP
• **Adequação das estações aos requisitos legais (ETI PMR e restante legislação aplicável):** dar continuidade ao trabalho já desenvolvido pela IP, nomeadamente ao nível das rampas, bilheteiras, nivelamento de pavimentos, abrigos, alteamento de plataformas e informação sonora e implementar-se, com maior intensidade, a sinalética táctil.	IP
• **Adequação do material circulante de passageiros aos requisitos legais (ETI PMR e restante legislação aplicável)**: dar continuidade ao trabalho já desenvolvido pelos operadores CP e Fertagus, no sentido da adequação do seu material circulante para, dessa forma, garantir a acessibilidade e a mobilidade em condições adequadas e de segurança dos passageiros com mobilidade reduzida, aplicando os requisitos legais.	CP Fertagus
• **Acompanhamento da implementação da ETI PMR**: de forma a garantir o acompanhamento da implementação da ETI PMR, nomeadamente a atualização do Plano Nacional de Aplicação, o grupo de trabalho, responsável pela definição do plano, deverá manter-se, reunindo-se com a periodicidade necessária.	Grupo de Trabalho Técnico ETI PMR
• **Acompanhamento da execução do Plano Nacional de Aplicação pelo INR como entidade de missão**: o INR no contexto da sua missão, que consiste em assegurar o planeamento, execução e coordenação das políticas nacionais destinadas a promover os direitos das pessoas com deficiência, procederá ao acompanhamento do trabalho desenvolvido pela CP, pela IP e pela Fertagus.	INR

8. ANEXOS

Sinopse de Inventários – Material Circulante (Fertagus e CP – Comboios de Portugal, E.P.E.)

Sinopse de Inventários – Material Circulante

Fertagus e CP – Comboios de Portugal, E.P.E.

Fertagus: UQE 3500					
Características a avaliar		Cumpre	Não cumpre	Não Aplicável	Observações
Bancos	Generalidades	X			
	Lugares prioritários		X		Está previsto, com a realização das revisões R1, o redimensionamento dos lugares prioritários
	Bancos com a mesma orientação			X	
	Disposição dos bancos frente a frente	X			
	Espaços para cadeira de rodas (2 se mais de 30m e menos de 205m)	X			
Portas	Generalidades	X			
	Portas exteriores assinaladas		X		Os sinais visuais, a informar que a porta irá fechar, ou não existem ou poderão ficar tapados pelos passageiros que estejam de pé na plataforma ou vestíbulo
	Portas interiores		X		
	Iluminação	X			
	Sanitários universais, com fraldário			X	
	Passagens livres de obstáculos	X			
Informação dos utentes	Generalidades	X			
	Sinalética, pictogramas e informação táctil	X			Cumpre 70% - em falta informação táctil
	Informação visual dinâmica	X			
	Informação audível dinâmica	X			
	Alterações de altura	X			Cumpre 70%
	Corrimãos		X		Não irão ser intervencionados
	Compartimentos cama			X	
Disposição dos degraus de acesso e saída do veículo	Requisitos gerais	X			
	Degraus de acesso/saída		X		As distâncias degrau-plataforma não cumprem em algumas estações
	Equipamento auxiliar de embarque		X		O equipamento de embarque não cumpre a ETI (2 perfis)

CP: UQE 3500 – Urbanos de Lisboa					
Características a avaliar		Cumpre	Não cumpre	Não Aplicável	Observações
Bancos	Generalidades	X			
	Lugares prioritários (10% do total)		X		Será revista a sinalética que indica lugares prioritários, aumentando o número destes
	Bancos com a mesma orientação			X	
	Disposição dos bancos frente a frente	X			
	Espaços para cadeira de rodas (2 se mais de 30m e menos de 205m)	X			
Portas	Generalidades	X			
	Portas exteriores assinaladas		X		Os sinais visuais, a informar que a porta irá fechar, ou não existem ou poderão ficar tapados pelos passageiros de pé na plataforma ou vestíbulo
	Portas interiores		X		
	Iluminação	X			
	Sanitários universais, com fraldário			X	
	Passagens livres de obstáculos	X			
Informação dos utentes	Generalidades	X			
	Sinalética, pictogramas e informação táctil	X			Cumpre 70% - em falta informação táctil
	Informação visual dinâmica	X			
	Informação audível dinâmica	X			
	Alterações de altura	X			Cumpre 70%
	Corrimãos		X		Não irão ser intervencionados
	Compartimentos cama			X	
Disposição dos degraus de acesso e saída do veículo	Requisitos gerais	X			
	Degraus de acesso/saída		X		As distâncias degrau-plataforma não cumprem
	Equipamento auxiliar de embarque		X		O equipamento de embarque não cumpre ETI (2 perfis)

CP: UQE 2300/2400 – Urbanos de Lisboa					
Características a avaliar		Cumpre	Não cumpre	Não Aplicável	Observações
Bancos	Generalidades	X			
	Lugares prioritários		X		Será revista a sinalética que indica lugares prioritários, aumentando o número destes
	Bancos com a mesma orientação	X			
	Disposição dos bancos frente a frente	X			
	Espaços para cadeira de rodas (2 se mais de 30m e menos de 205m)	X			
Portas	Generalidades	X			
	Portas exteriores		X		Os sinais visuais, a informar que a porta irá fechar, ou não existem ou poderão ficar tapados pelos passageiros de pé na plataforma ou vestíbulo
	Portas interiores		X		
	Iluminação	X			
	Sanitários			X	
	Passagens livres de obstáculos	X			
Informação dos utentes	Generalidades	X			
	Sinalética, pictogramas e informação táctil	X			Cumpre 70% - em falta informação táctil
	Informação visual dinâmica	X			
	Informação audível dinâmica	X			
	Alterações de altura			X	
	Corrimãos	X			
	Compartimentos cama			X	
Disposição dos degraus de acesso e saída do veículo	Requisitos gerais	X			
	Degraus de acesso/saída		X		As distâncias degrau-plataforma não cumprem
	Equipamento auxiliar de embarque	X			

CP: UQE 3150/3250 – Urbanos de Lisboa – Linha de Cascais					
Características a avaliar		Cumpre	Não cumpre	Não Aplicável	Observações
Bancos	Generalidades	X			
	Lugares prioritários		X		Será revista a sinalética que indica lugares prioritários, aumentando o número destes
	Bancos com a mesma orientação	X			
	Disposição dos bancos frente a frente	X			
	Espaços para cadeira de rodas (2 se mais de 30m e menos de 205m)		X		O espaço existente é de menor dimensão que o estipulado na ETI
Portas	Generalidades	X			
	Portas exteriores		X		
	Portas interiores		X		
	Iluminação	X			
	Sanitários			X	
	Passagens livres de obstáculos		X		
Informação dos utentes	Generalidades	X			
	Sinalética, pictogramas e informação táctil		X		Cumpre 70% - em falta informação táctil
	Informação visual dinâmica	X			
	Informação audível dinâmica	X			
	Alterações de altura			X	
	Corrimãos		X		
	Compartimentos cama			X	
Disposição dos degraus de acesso e saída do veículo	Requisitos gerais	X			
	Degraus de acesso/saída	X			
	Equipamento auxiliar de embarque			X	Não dispõe de equipamento auxiliar de embarque

CP: UTE 2240 – Serviço Regional Linhas do Norte, Beira Alta e Beira Baixa; Serviço Intercidades da Linha da Beira Baixa					
Características a avaliar		Cumpre	Não cumpre	Não Aplicável	Observações
Bancos	Generalidades	X			
	Lugares prioritários		X		Será revista a sinalética que indica lugares prioritários, aumentando o número destes
	Bancos com a mesma orientação	X			
	Disposição dos bancos frente a frente	X			
	Espaços para cadeira de rodas (2 se mais de 30m e menos de 205m)		X		Só dispõe de espaço para uma cadeira de rodas.
Portas	Generalidades	X			
	Portas exteriores		X		
	Portas interiores		X		
	Iluminação	X			
	Sanitários	X			
	Passagens livres de obstáculos	X			
Informação dos utentes	Generalidades	X			
	Sinalética, pictogramas e informação táctil	X			Cumpre 70% - em falta informação táctil
	Informação visual dinâmica	X			
	Informação audível dinâmica	X			
	Alterações de altura			X	
	Corrimãos	X			
	Compartimentos cama			X	
Disposição dos degraus de acesso e saída do veículo	Requisitos gerais	X			
	Degraus de acesso/saída		X		
	Equipamento auxiliar de embarque		X		Equipamento com dois perfis, instalar-se-á elevador 2017/19

CP: UME 3400 – Urbanos do Porto					
Características a avaliar		Cumpre	Não cumpre	Não Aplicável	Observações
Bancos	Generalidades	X			
	Lugares prioritários		X		Será revista a sinalética que indica lugares prioritários, aumentando o número destes
	Bancos com a mesma orientação	X			
	Disposição dos bancos frente a frente	X			
	Espaços para cadeira de rodas (2 se mais de 30m e menos de 205m)	X			
Portas	Generalidades	X			
	Portas exteriores		X		Os sinais visuais, a informar que a porta irá fechar, ou não existem ou poderão ficar tapados pelos passageiros de pé na plataforma ou vestíbulo
	Portas interiores		X		
	Iluminação	X			
	Sanitários			X	
	Passagens livres de obstáculos	X			
Informação dos utentes	Generalidades	X			
	Sinalética, pictogramas e informação táctil	X			Cumpre 70% - em falta informação táctil
	Informação visual dinâmica	X			
	Informação audível dinâmica	X			
	Alterações de altura			X	
	Corrimãos	X			
	Compartimentos cama			X	
Disposição dos degraus de acesso e saída do veículo	Requisitos gerais	X			
	Degraus de acesso/saída		X		As distâncias degrau-plataforma não cumprem
	Equipamento auxiliar de embarque	X			Cumpre só para parte das estações onde para. Será adquirido novo equipamento 2017/2018

CP: CPA – Serviço Alfa Pendular, Linhas do Sul, Norte, Guimarães e Ramal de Braga					
Características a avaliar		Cumpre	Não cumpre	Não Aplicável	Observações
Bancos	Generalidades	X			
	Lugares prioritários			X	Comboio com reserva de lugar obrigatória
	Bancos com a mesma orientação	X			
	Disposição dos bancos frente a frente	X			
	Espaços para cadeira de rodas (2 se mais de 30m e menos de 205m)	X			
Portas	Generalidades	X			
	Portas exteriores		X		Os sinais visuais, a informar que a porta irá fechar, ou não existem ou poderão ficar tapados pelos passageiros de pé na plataforma ou vestíbulo
	Portas interiores		X		
	Iluminação	X			
	Sanitários	X			
	Passagens livres de obstáculos	X			
Informação dos utentes	Generalidades	X			
	Sinalética, pictogramas e informação táctil	X			Cumpre 70% - em falta informação táctil
	Informação visual dinâmica	X			
	Informação audível dinâmica	X			
	Alterações de altura			X	
	Corrimãos		X		
	Compartimentos cama			X	
Disposição dos degraus de acesso e saída do veículo	Requisitos gerais	X			
	Degraus de acesso/saída		X		As distâncias degrau-plataforma não cumprem
	Equipamento auxiliar de embarque	X			