

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA DE 2013

CONTROLO DO DOCUMENTO		
Elaborado por:	<p>Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Avenida das Forças Armadas, nº 40 1649-022 Lisboa Portugal</p>	
Aprovado por:	Conselho Diretivo	Deliberação do CD
Revisto por:	José Pinheiro (Eng.º)	Assinado no original
Elaborado por:	Emídio Cândido (Eng.º)	Assinado no original
Edição/Revisão:	01 / 2014	
Data:	22.09.2014	
Tipo de Documento:	Relatório	
Status do documento:	Final	

ÍNDICE

A – Introdução	3
B – Resumo do desempenho e estratégia de supervisão	6
C - O desenvolvimento da segurança ferroviária	8
D – Supervisão das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infraestrutura	22
E – O desenvolvimento da certificação e autorização de segurança	23
F – Alterações relevantes na legislação e regulação	24
G – Aplicação do Método Comum de Segurança de Determinação e Avaliação dos Riscos	27
H – Referências bibliográficas	28
L - Anexos	
Anexo A – Informação sobre a estrutura do sistema ferroviário	30
Anexo B – Informação sobre a organização do IMT,I.P.	38
Anexo C – Indicadores Comuns de Segurança e definições utilizadas	41
Anexo D – Alterações relevantes na legislação e regulação.....	45
Anexo E – Lista dos acidentes significativos de 2013	47

A – Introdução

A.1 – Objetivos e Âmbito

O presente relatório tem como objetivo principal divulgar as atividades desenvolvidas pelo IMT, I.P. durante o ano de 2013, no quadro das suas competências de Autoridade Nacional de Segurança ferroviária, nomeadamente, no que respeita a iniciativas para melhorar a segurança do sistema ferroviário; publicação de normativo relevante; desenvolvimento da certificação e autorização de segurança das empresas e a respetiva supervisão das suas atividades. Evidencia-se também a evolução do desempenho e da gestão da segurança no caminho-de-ferro relativamente ao transporte ferroviário de passageiros e mercadorias realizado na Rede Ferroviária Nacional.

Para além da divulgação destas atividades, é também objetivo do relatório publicar os Indicadores Comuns de Segurança (ICS) estabelecidos no Anexo do Decreto-Lei 62/2010, os quais permitem a medição e avaliação do desempenho da segurança, sendo tais indicadores apresentados no Anexo C.

Os dados apresentados neste relatório foram obtidos através dos relatórios anuais de segurança das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infraestrutura, apresentados ao IMT, I.P., de acordo com o estabelecido no Artigo 66º-C do referido Decreto-Lei e também de estatísticas fornecidas pelo INE.

A verificação da consistência dos dados da sinistralidade e a sua validação final foram feitas seguindo um processo participativo e transparente envolvendo as empresas de transporte ferroviário e o gestor da infraestrutura, os quais tiveram a oportunidade de efetuar correções e alterações, garantindo-se deste modo a fiabilidade dos dados apresentados.

A divulgação deste relatório será realizada da seguinte forma:

- Diretamente para os seguintes destinatários:

- Ministério da Economia;
- Agência Ferroviária Europeia;
- Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários;
- Gestor da infraestrutura e empresas de transporte ferroviário.

- No sítio da internet do IMT, I.P. para conhecimento público.

Estão excluídas do âmbito deste relatório as atividades de transporte realizadas noutros sistemas de transporte guiado como: metropolitanos, metropolitanos ligeiros de superfície, minicomboios, elétricos e instalações por cabo para transporte de pessoas.

A.2 – Mudanças organizacionais

Durante o ano de 2013 continuou o processo de consolidação do IMT - I.P. resultante da aprovação do Dec.Lei 236/2012 de 31 de outubro o qual definiu a respetiva estrutura orgânica, resultante da fusão do INIR e do IPTM no IMTT

Nesse sentido realizou-se a integração do pessoal do ex-IPTM e do ex-INIR na estrutura do IMTT, que no entanto ainda se manteve inalterada durante 2013. No anexo B é apresentado o organograma a em vigor neste ano

Relativamente à estrutura que dentro do IMT - I.P. se dedica às questões ferroviárias e em particular às relacionadas com a segurança, não se verificaram em 2013 alterações organizacionais significativas.

Para dar cumprimento às suas atribuições relativas ao transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e infraestruturas rodoviárias em todo o território nacional, o IMT, I.P. dispunha, em 31.12.2013, de um efetivo de 820 trabalhadores.

Especificamente para a atividade técnica de regulação de segurança nos meios de transporte guiado, como sejam: caminho-de-ferro, metropolitanos, metropolitanos ligeiros de superfície, minicombóios, elétricos e instalações por cabo para transporte de pessoas, o IMT, I.P. dispõe na sua estrutura orgânica do Departamento de Infraestruturas e Equipamentos Ferroviários, integrado na Direção de Serviços de Regulação Técnica e de Segurança, no qual desenvolviam a sua atividade, no final de 2013:

- 1 Chefe de Departamento;
- 4 Técnicos Superiores.

Salienta-se ainda que em 2013 foi nomeado o novo Diretor para o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF), depois de este órgão ter estado sem atividade durante dois anos.

B – Resumo do desempenho e estratégia para a segurança

B.1 – Principais conclusões

No ano de 2013 verificou-se um agravamento da sinistralidade relativamente a 2012, com mais acidentes e mortos, embora ainda abaixo dos valores da média dos últimos dez anos. O ponto de inflexão do sentido decrescente da sinistralidade deu-se em 2011, quando se atingiram os valores mais baixos desde que se iniciaram os registos de acordo com a metodologia harmonizada desenvolvida pela Agência ferroviária Europeia, a qual teve tradução jurídica na publicação da Diretiva 2009/149/CE e subsequente transposição para a legislação nacional através do Dec.Lei 62/2010.

Na generalidade e em termos de desempenho de segurança, o ano de 2013 foi pior que o de 2012, tal como ano de 2012 já tinha sido pior que o de 2011, com a agravante de se ter vindo a registar um decréscimo da atividade ferroviária, quer no serviço de transporte de passageiros, quer no de mercadorias. Esta inflexão deriva essencialmente do aumento de acidentes extrínsecos à atividade nuclear do caminho-de-ferro, mais concretamente nas interfaces do sistema com terceiros, traduzida por colisões de comboios com intrusos do espaço ferroviário e com pessoas que transgridem as regras de atravessamento de passagens de nível.

A sinistralidade derivada da normal atividade do sistema, traduzida em mortes e ferimentos de passageiros e trabalhadores do caminho-de-ferro, mantém-se a nível muito baixo e sem evidência de tendência de agravamento.

No que diz respeito aos suicídios eles diminuíram em 2013 relativamente a 2012, estando dentro da média dos últimos dez anos.

A tendência de evolução dos precursores de acidentes tem nos últimos dois anos sido ainda mais negativa do que os acidentes, verificando-se um agravamento

substancial e abrupto principalmente no item relativo às deformações da via, o que indicia problemas com a manutenção e conservação deste ativo fundamental para a segurança do transporte ferroviário.

O ano de 2013 ficou marcado pela ocorrência de dois acidentes muito mediatizados, mas cujas consequências em termos de danos pessoais foram felizmente muito reduzidas, não tendo ocorrido nenhuma morte, nem ferido grave embora os danos materiais tenham sido elevados, em especial no caso do acidente ocorrido em Alfarelos.

O primeiro destes acidentes ocorreu na Estação de Alfarelos em 21 de janeiro, em resultado da colisão entre um comboio regional que se encontrava imobilizado na entrada da estação e um comboio intercidades que circulava no mesmo sentido e que por falta de aderência da linha não conseguiu parar antes de atingir a cauda do comboio imobilizado.

O segundo acidente consistiu numa sequência de dois descarrilamentos consecutivos na linha de Cascais no dia 08 de fevereiro de uma falha técnica no bogie de uma automotora que provocou danos graves nos equipamentos da via, o que conseqüentemente levou ao descarrilamento de outra automotora.

De ambos os acidentes foram extraídos ensinamentos que permitiram melhorar procedimentos existentes e introduzir outros, no sentido de prevenir a ocorrência de idênticas situações no futuro.

A inflexão da tendência decrescente da sinistralidade e das situações perigosas que podem conduzir a acidentes, é merecedora de profunda reflexão entre todos os atores do sistema ferroviário, de forma a se identificarem as medidas corretivas mais adequadas do ponto de vista técnico e económico. A reversão desta tendência terá de ser um objetivo partilhado e assumido quer pelas empresas quer pelas entidades públicas.

empresas ferroviárias, no contexto da implementação de alterações significativas.

B.2 – Estratégia nacional de segurança, iniciativas e outros factos relevantes

Embora nos últimos anos, os conhecidos constrangimentos financeiros que o País atravessa não tenham permitido que se realizassem muitas obras já previstas e lançamento de outras novas, no âmbito da segurança e em particular no que diz respeito à infra-estrutura foi possível manter ativo o programa de redução de passagens de nível, tendo-se durante 2013 concretizado ações de melhoria e supressão de 7 passagens de nível, que irão prosseguir no futuro de acordo com novos objetivos traçados para o período 2014-2020.

No sentido de promover o desenvolvimento e a eficiência da rede ferroviária nacional o governo criou em 29.08 de 2013 um grupo de trabalho com o objectivo de apresentar recomendações relativamente ao investimento em Infra-estruturas de Elevado Valor Acrescentado (GT IEVAS). Este grupo apresentou as suas conclusões já em 2014, as quais serviram de base para a elaboração do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas (PETI).

A implementação deste plano irá ter impacto na melhoria da segurança, pois com a modernização das infraestruturas irão ser instalados modernos sistemas de comando e controlo em linhas onde eles ainda não existem, e melhoradas as condições de exploração ferroviária, nomeadamente, com a supressão de PN's e melhorias no atravessamento de estações

Continua portanto, dentro das limitações existentes, a existir firme intenção de fazer progredir a segurança do sistema ferroviário e cumprir de forma consistente os objectivos de segurança definidos na legislação comunitária para Portugal.

Durante 2013 há ainda salientar o início do processo de Certificação de Entidades Responsáveis pela Manutenção de Vagões e a consolidação do processo de análise de risco, materializada através do incremento do número de análises de risco efetuadas pelo gestor da infra-estrutura e pelas

B.3 – Áreas prioritárias a desenvolver no próximo ano

Nos próximos anos de 2014/15 pretende-se intensificar a supervisão das empresas sujeitas à regulação do IMT- IP, aplicando para tal a estratégia de supervisão desenvolvida no contexto da implementação do Regulamento UE nº 1077/2012 da Comissão Europeia.

Será também prioridade do IMT - I.P. dar continuidade ao processo de revisão do normativo técnico que constitui a Regulamentação de Segurança do caminho-de-ferro, no sentido de a simplificar e adequar ao enquadramento legal nacional e comunitário.

C – O desenvolvimento da segurança ferroviária

C.1 – Análise dos indicadores

O apuramento e tratamento dos dados apresentados neste relatório foram realizados com base em definições e métodos harmonizados a nível europeu, os quais foram desenvolvidos pela Agência Ferroviária Europeia e que se encontram estabelecidos na Diretiva 2009/149/CE, de 27.11.2009, que altera o Anexo 1 da Diretiva 2004/49/CE (Diretiva da Segurança), transposta para a legislação nacional através do Decreto-Lei nº 62/2010 de 09.06.2010.

Neste capítulo são analisadas com detalhe as tendências reveladas pelos Indicadores Comuns de Segurança, no período de 10 anos correspondente aos anos de 2004 a 2013.

O desempenho de segurança do sistema ferroviário em 2013 será também analisado por comparação com a média dos últimos 5 anos e com o ano anterior.

No Anexo C são apresentadas tabelas com os dados numéricos, rácios e definições utilizados no apuramento dos Indicadores Comuns de Segurança de 2013.

Genericamente, a avaliação global mostra que a sinistralidade no ano de 2013 agravou-se relativamente a 2012, confirmando a inversão da acentuada trajetória descendente que se tinha vindo a registar e que atingiu o seu mínimo em 2011. Por comparação com o ano precedente de 2012 - o número de acidentes aumentou em 12 unidades (+33%) e está 9 % acima da média dos últimos cinco anos e o número de vítimas mortais aumentou em 2 unidades (+ 8,3 %) sendo no entanto inferior em 3,7 % à média dos últimos cinco anos.

Os aspetos mais positivos a relevar são que, pelo terceiro ano consecutivo, não se registaram vítimas mortais em trabalhadores do caminho-de-ferro e que o número de suicídios diminuiu 19%

relativamente a 2012, sendo 15 % inferior à média dos últimos cinco anos .

O número de passagens de nível continua o processo de redução e melhoria das condições de circulação, tendo sido suprimidas mais sete e pela primeira vez o número de PN com algum tipo de proteção ativa (manual ou automática) suplantou as com proteção passiva (436 vs 434). Lamentavelmente esta redução não se traduziu num decréscimo das vítimas de acidentes mortais em passagens de nível, porquanto o seu número voltou a aumentar 25% em relação a 2012, sendo no entanto inferior à média dos últimos cinco anos (-9 %).

Seguidamente são apresentados os gráficos dos diversos indicadores que nos transmitem a visão clara e intuitiva da evolução da segurança ao longo dos últimos dez anos.

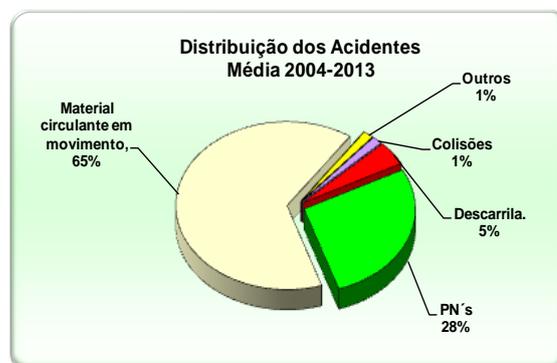
C.1.1 – Número de acidentes

Tipo de Acidentes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média 5 Anos
Total de todos os acidentes	115	87	89	93	73	43	42	27	36	48	44
Colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	1	1	3	3	0	0	2	1	1	1	1
Descarrilamentos de comboios	3	1	9	3	3	1	3	2	0	4	2
Acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	33	22	22	27	20	15	14	7	11	12	13
Acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	78	63	55	56	49	27	22	17	23	31	28
Incêndios em material circulante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros acidentes	0	0	0	4	1	0	1	0	1	0	1
Suicídios	25	39	40	52	50	69	51	42	58	47	54

O número de acidentes em 2013 aumentou em relação ao ano de 2012 (+33%), e foi superior à média dos anteriores cinco anos (+9 %) mercê, em larga medida, do maior número de acidentes em passagens de nível (+9%) e, principalmente, de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento (+ 34,7%).

Consistentemente ao longo dos últimos 10 anos e à semelhança do que acontece nos restantes caminho-de-ferro europeus, as duas categorias que registam a maioria dos acidentes são, respetivamente, as relativas aos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e aos acidentes em passagens de nível.

Pela análise do gráfico circular do lado, constata-se que os acidentes que ocorrem devido à atividade intrínseca do caminho-de-ferro, a que correspondem as colisões, descarrilamentos, e incêndios em material circulante, representam apenas uma pequena parcela do total (6%), verificando-se ainda a sua reduzida magnitude e relativa estabilidade na frequência com que ocorrem ao longo do tempo.



Pelo décimo ano consecutivo não se registaram acidentes devidos a incêndios em material circulante.

A distribuição dos acidentes e o seu peso relativo mantém-se praticamente inalterada relativamente ao ano anterior, verificando-se que cerca de 65% pertencem à categoria dos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e 28 % acontecem nas passagens de nível.

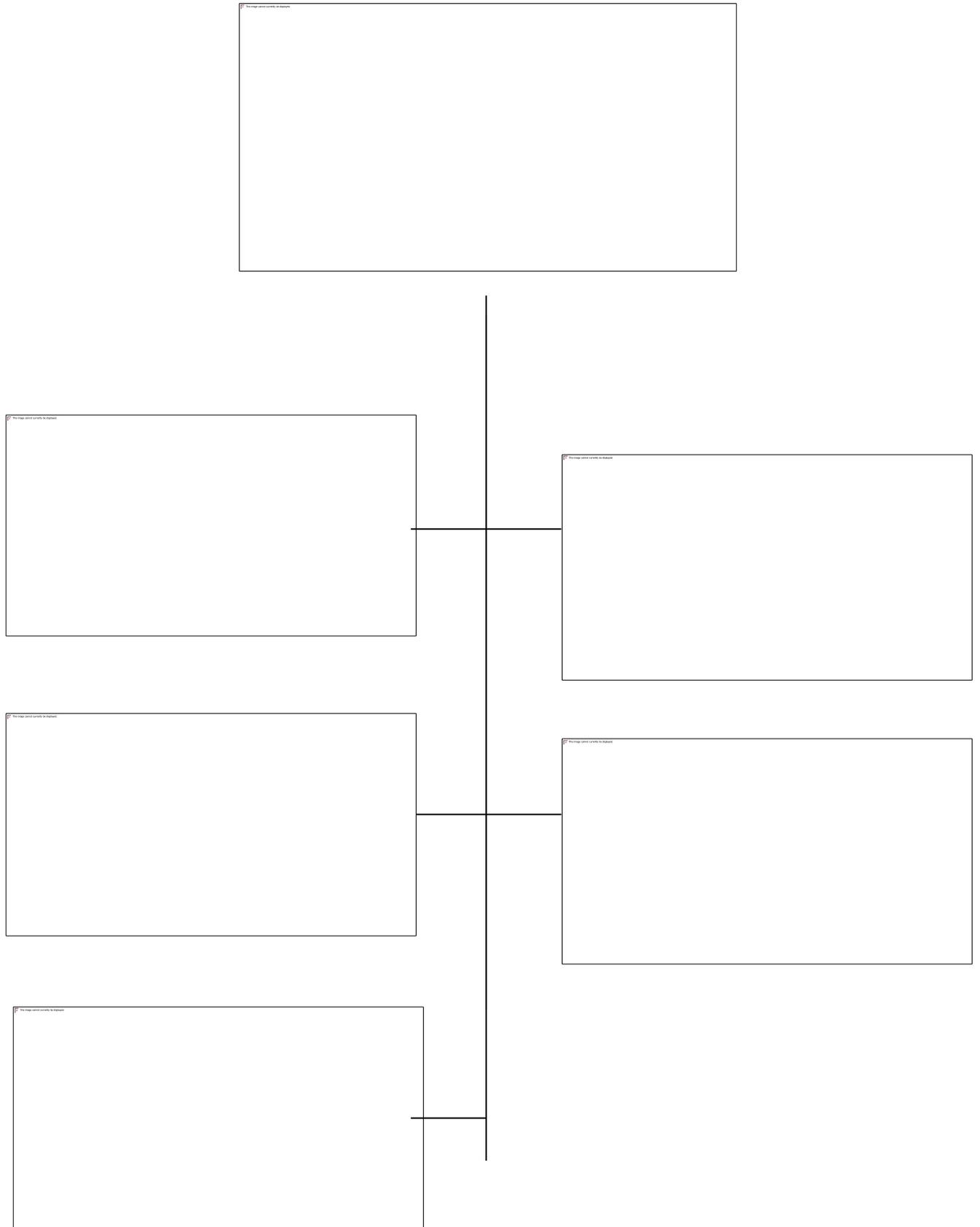
Na página 11 são apresentados os gráficos relativos à evolução dos acidentes no período 2004-2013 e respectivas linhas de tendência.

Pela análise desses gráficos continua a verificar-se que existe uma tendência clara de redução do total de acidentes, correlacionada principalmente com a tendência de redução nos acidentes mais frequentes: acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e acidentes em passagens de nível. Em 2011 atingiu-se um mínimo e nos últimos dois anos os acidentes voltaram a crescer. Como a série ainda é pequena (10 anos), não é possível antever se este recrudescimento é consistente ou se é uma variação natural devido a factores externos, dado que os acidentes mais frequentes acima referidos têm origem extrínseca ao caminho-de-ferro.

Nota-se com clareza que a redução do número de acidentes em passagens de nível ao longo dos anos reflete o impacto positivo do programa de supressão e beneficiação destas passagens empreendido pelo gestor da infraestrutura, bem como o impacto das campanhas mediáticas de sensibilização da população que têm sido efectuadas, embora nos dois últimos anos estas acções não tenham tido os efeitos desejados, pois os acidentes aumentaram relativamente ao mínimo atingido em 2011.

A frequência de outros acidentes significativos, não classificados nas categorias principais, continua irrelevante e sem expressão estatística.

Relativamente aos suicídios, que são analisados com detalhe no capítulo C.1.3., o ano de 2013 foi positivo relativamente a 2012, pois houve um decréscimo de 19 % e de 13 % relativamente à média dos 5 anos precedentes.



C.1.2 – Vítimas mortais

C.1.2.1 – Mortos por tipo de acidente

Tipo de acidente	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média 5 anos
Total em todos os acidentes	72	47	53	58	42	32	22	14	24	26	27
Colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Descarrilamentos de comboios	3	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0
Acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	26	11	18	20	15	17	11	4	8	10	11
Acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento	43	36	35	35	26	15	11	10	16	16	16
Incêndios em material circulante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros acidentes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

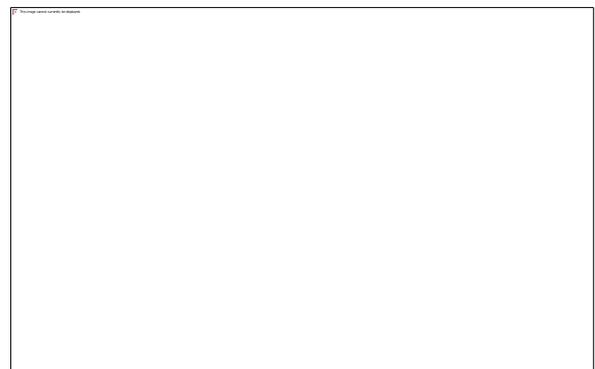
Em 2013, o número de vítimas mortais em resultado de acidentes ferroviários continuou a inversão da tendência de forte decréscimo entre 2007 e 2011, tendo crescido 8,3 % relativamente a 2012 embora se mantenha 3,8 % abaixo da média dos cinco anos precedentes.

Em Portugal, como nos restantes países europeus, as pessoas que utilizam indevidamente o espaço ferroviário, quer por se deslocarem em locais não autorizados, quer por desrespeito pelas regras de atravessamento das passagens de nível, constituem a esmagadora maioria das vítimas mortais (97%). Em 2013, tal como em 2012 e 2011 só existiram vítimas mortais nestas duas categorias, o que releva a elevada segurança que o sistema ferroviário oferece aos seus utilizadores e trabalhadores.

Os tipos de acidentes onde ocorrem mais vítimas mortais são, em média, os provocados por material circulante em movimento, quase 2/3 e os que ocorrem nas PN com aproximadamente 1/3.

Continuaram a não existir vítimas mortais, em 2013 devido a descarrilamentos ou colisões.

Estes acidentes embora tendo grande visibilidade mediática e impacto social, foram nos últimos 10 anos responsáveis apenas por 1,7 % das vítimas, sendo que nos últimos cinco não houve qualquer vítima mortal neste tipo de acidentes de carácter intrinsecamente ferroviário.



C.1.2.2 – Mortos por categoria de pessoas

Categoria de pessoas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média 5 anos
Total de todas as categorias	72	47	53	58	42	32	22	14	24	26	27
Passageiros	0	0	0	1	3	0	1	0	0	1	1
Trabalhadores	3	2	1	5	1	1	1	0	0	0	1
Utilizadores de PN	26	11	18	20	15	17	11	4	8	10	11
Pessoas não autorizadas	43	33	34	32	23	14	9	10	16	14	14
Outros	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Relativamente ao tipo de pessoas que falecem em consequência de acidentes ferroviários em 2013 como já se referiu anteriormente verificou-se um acréscimo de 8,3% relativamente a 2012, embora o valor seja inferior à média dos 5 anos precedentes.

A contribuir para este aumento verificou-se um significativo aumento na categoria dos utilizadores de PN (+ 25%) e uma diminuição das pessoas não autorizadas (-12,5%) em relação a 2012, embora ambos os valores se mantivessem inferiores ou iguais à média dos 5 anos precedentes.

Em 2013 e pela terceira vez consecutiva realça-se que não faleceram trabalhadores vítimas de acidentes.

Por comparação com o ano precedente, em 2013 registou-se a seguinte evolução:

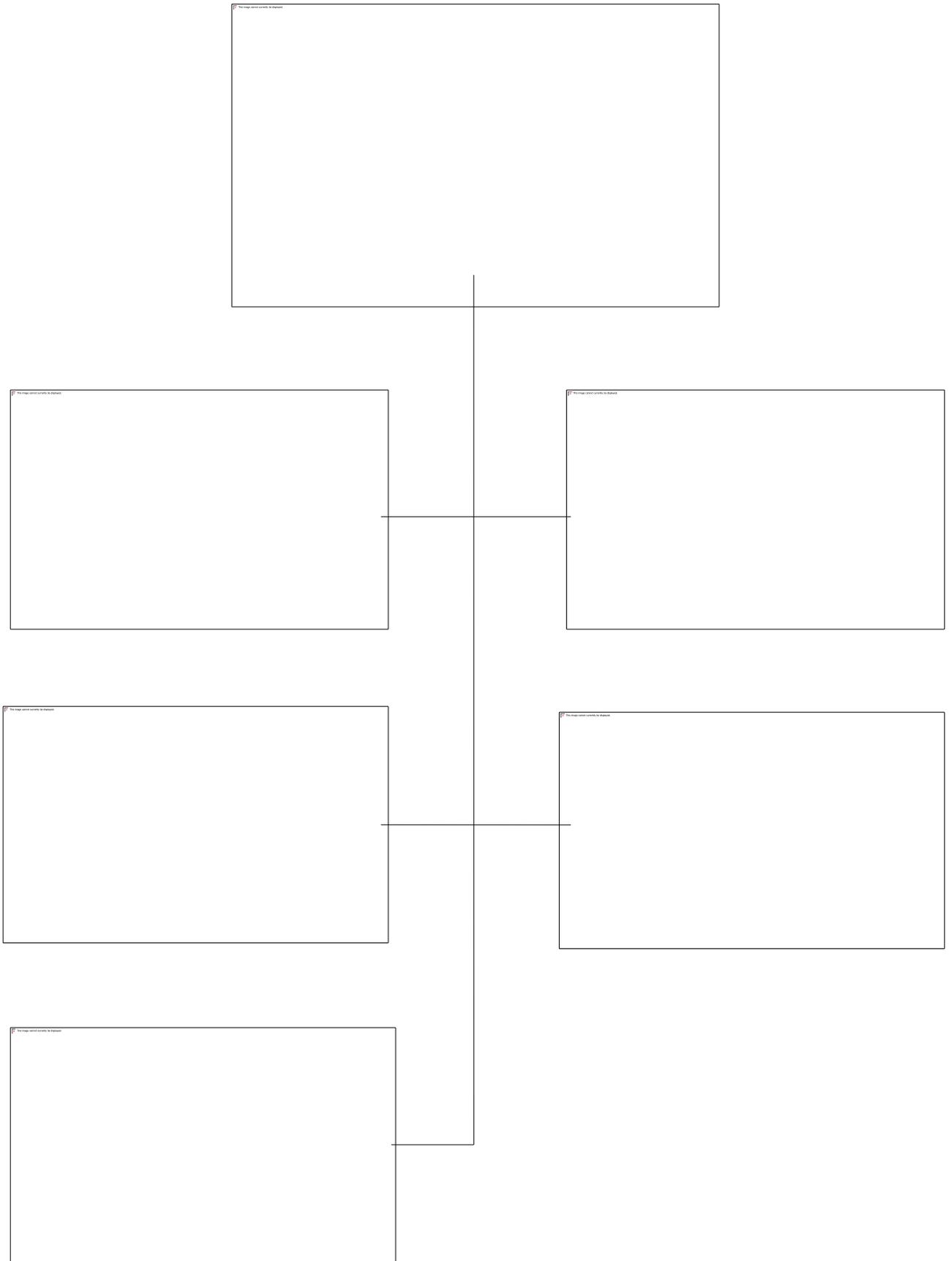
Passageiros: (+1)
Trabalhadores: igual (0)
Utilizadores de PN: (+2)
Pessoas não autorizadas: (-2)
Outras pessoas: (+1)
Total: +2

A distribuição média nos últimos dez anos revela que é nas duas categorias de pessoas estranhas ao caminho de ferro – "Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias" e "Utilizadores de Passagens de Nível" – que se regista a esmagadora maioria dos acidentes mortais (95%).

Os registos mostram que o transporte em caminho de ferro é particularmente seguro para os seus utilizadores pois apenas 2% das pessoas mortas em acidentes ferroviários, são passageiros.

Como tendência de longo prazo, verifica-se um nítido e consistente decréscimo do número de mortos devido a acidentes no caminho-de-ferro (ver gráficos da página seguinte) ao longo dos últimos dez anos, o que não pode deixar de ser relevado como bastante positivo e que se correlaciona diretamente com as medidas de redução e modernização das PN e com a melhoria do controlo dos riscos associados à segurança da circulação, quer através de novas disposições regulamentares, quer através de introdução ou melhoria de sistemas técnicos





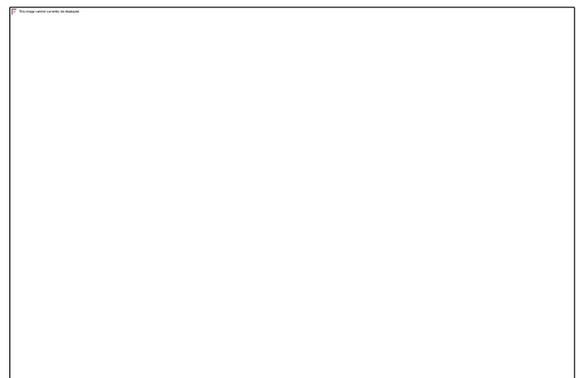
C.1.3 – Suicídios

Como consideração prévia, convém esclarecer que os suicídios não são classificados como acidentes porque constituem atos voluntários e deliberados, destinados a provocar intencionalmente danos a quem os comete. Contudo, apesar de não serem considerados acidentes, os suicídios, para além de constituírem uma tragédia pessoal e social, são também, a vários níveis, fonte de enorme perturbação no transporte ferroviário.

Os dados revelam que no ano de 2009 os suicídios atingiram um pico e que posteriormente diminuíram significativamente, embora em 2012 se verificasse um recrudescimento, que não se confirmou em 2013. A análise dos gráficos indicia que, quer o número total de mortos quer o de suicídios mostram têm uma tendência para o decréscimo, embora a evolução seja irregular.

Um dado interessante para avaliar o impacto dos suicídios no sistema ferroviário é verificar qual a contribuição destes no total das vítimas mortais ocorridas no espaço ferroviário. O gráfico revela que, em média, o número de suicídios ultrapassa o dos mortos devido a acidentes (55 % suicídios vs 45 % mortos)

Outro dado interessante é verificar que o total de mortos que ocorrem no espaço ferroviário (mortos em acidentes + suicídios) tem alternado em subidas e descidas ao longo dos anos, sendo 2011 o ano em que menos mortes ocorreram no espaço ferroviário, tendo subido depois desse mínimo mas a um nível inferior ao registado no inicio da série de dados.



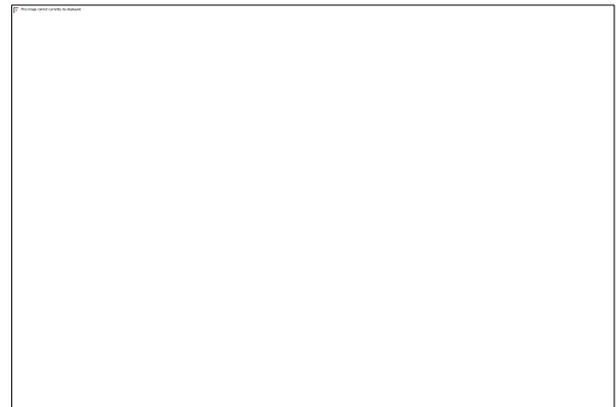
C.1.4 – Feridos Graves

Categoria	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média 5 anos
Total de feridos (todas as categorias)	50	44	33	34	39	18	16	10	16	14	20
Passageiros	11	7	8	5	6	4	3	2	3	3	4
Trabalhadores	3	0	2	2	2	2	2	0	0	0	1
Utilizadores de PN	12	15	9	8	10	5	3	3	5	5	5
Pessoas não autorizadas	24	22	12	18	20	7	8	5	7	5	9
Outros	0	0	2	1	1	0	0	0	1	1	0

O número de feridos graves tem vindo a sofrer um significativo e consistente decréscimo ao longo destes últimos 10 anos. Em 2013 registou-se um decréscimo de 12,5 % relativamente a 2012 (+60%), mantendo-se abaixo da média dos 5 anos precedentes.

Relativamente à distribuição pelas diversas categorias, o padrão de distribuição é semelhante ao dos mortos, em que a grande maioria dos feridos pertence à categoria das pessoas não autorizadas e utilizadores de passagens de nível (75%).

A distribuição média ao longo dos últimos 10 anos (2004 a 2013) continua a revelar a existência de uma parcela não negligenciável de passageiros feridos (18%), ao contrário do que acontece com as vítimas mortais, onde os passageiros apenas representam 2% do total.



C.1.5 – Risco para a sociedade

Categoria de pessoas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média 5 anos
Nº total em todos os acidentes	2,03	1,32	1,43	1,5	1,1	0,83	0,59	0,4	0,68	0,71	0,72
Passageiros	0,03	0,02	0,02	0,04	0,09	0,01	0,03	0,01	0,01	0,03	0,03
Trabalhadores	0,09	0,05	0,03	0,13	0,03	0,03	0,03	0	0	0	0,02
Utilizadores de PN	0,72	0,32	0,48	0,51	0,38	0,43	0,28	0,12	0,23	0,29	0,29
Pessoas não autorizadas	1,19	0,9	0,9	0,82	0,6	0,36	0,25	0,28	0,45	0,36	0,39
Outros	0	0,03	0,01	0	0	0	0	0	0	0,03	0

Um método importante para analisar a evolução global da sinistralidade na rede ferroviária, e deste modo o risco a que a sociedade está exposta pela existência do transporte ferroviário, consiste no cálculo de um índice normalizado que tem em conta quer os mortos quer os feridos graves que ocorrem durante um ano, assim como os percursos efetuados pelos comboios.

Este indicador é construído através da divisão do número total de Mortos e Feridos Graves Ponderados (MFGP) pelo número de milhões de comboios x quilómetro realizado durante o ano em análise. Para o cálculo do índice, um ferido grave ponderado é considerado estatisticamente equivalente a 0,1 morte.

A linha de tendência do índice global relativo aos últimos 10 anos revela um nítido decréscimo do risco total que o sistema ferroviário gera para a sociedade, conforme se pode observar no primeiro gráfico da página seguinte, embora os anos de 2012 e 2013 não tenham sido positivos.

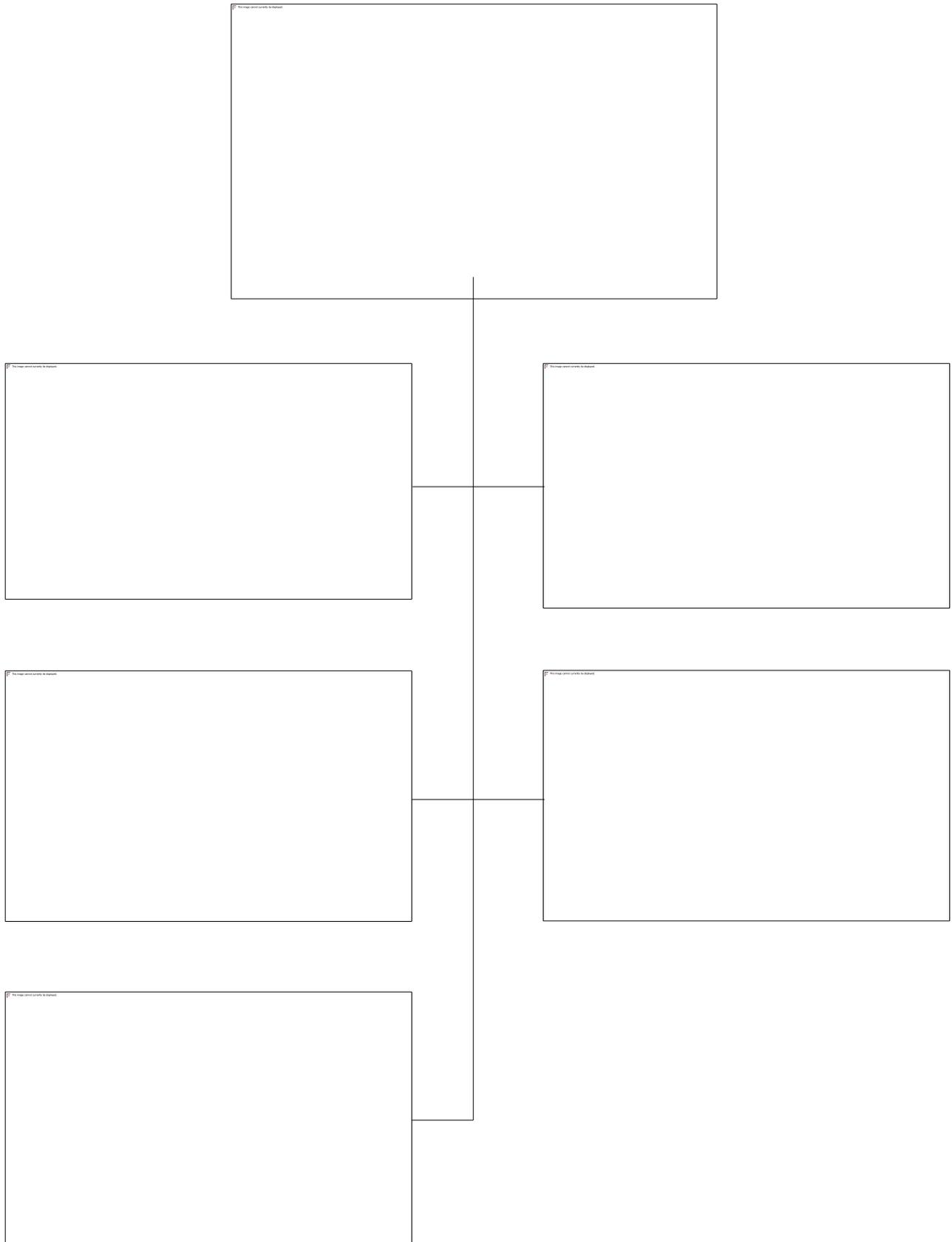
Em 2013 nenhum dos valores das diversas categorias, com exceção dos “outros”, foi superior à média dos cinco anos precedentes.

As diferentes categorias de risco consideradas são ilustradas nos respetivos gráficos, sendo de realçar a clara tendência de decréscimo de risco para a categoria

“Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias” e agora também para os “Utilizadores de PN”.

Estando os gráficos das várias categorias parciais representados com a mesma escala, é de notar apenas o contributo residual que as categorias relativas a passageiros, trabalhadores e outros dão para o risco global, o que se pode confirmar através da análise do gráfico abaixo.





C.1.6 – Precusores de acidentes

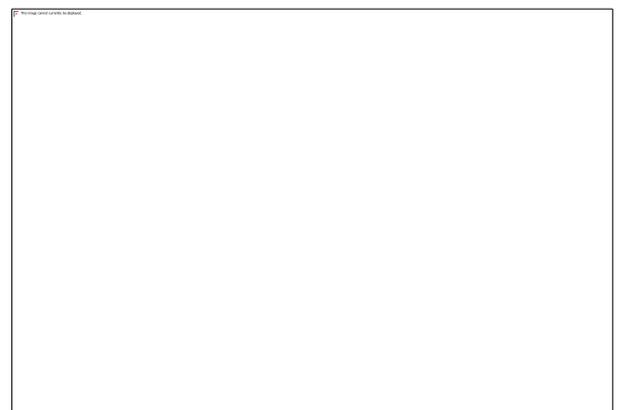
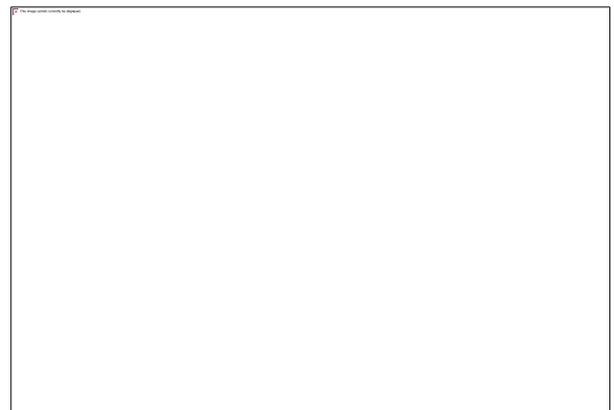
Precusores de acidentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média 5 anos
Total de incidentes e quase acidentes	168	100	94	91	114	68	146	179	103
Carris partidos	45	39	33	35	50	21	45	29	36,8
Deformações na via	95	40	37	44	56	24	76	121	47,4
Falhas na sinalização lateral	0	0	0	0	1	0	0	0	0,2
Sinais ultrapassados apresentando o seu aspeto mais restritivo (SPAD)	24	20	24	12	6	22	25	26	17,8
Rodas partidas em material circulante ao serviço	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Ruturas de eixos	3	1	0	0	1	1	0	2	0,4

O número total de precusores de acidentes que tinha vindo a decrescer continuamente desde 2006, sofreu no ano de 2010 uma inversão de tendência, que se acentuou com o resultado bastante negativo registado em 2012, agravado ainda mais em 2013 onde o número total dos precusores subiu ainda 22,6 % face a 2012 e está 74 % acima da média dos 5 anos precedentes.

Relativamente à distribuição média dos precusores de acidentes no período de 2006 a 2013, verifica-se que existem três categorias principais em termos absolutos - deformações na via, carris partidos e SPAD's.

Relativamente às deformações da via, o aumento significativo registado nos dois últimos anos tem de ser profundamente investigado e urgentemente corrigido, pois indicia uma degradação das condições de circulação na rede ferroviária nacional, eventualmente por deficiências da sua manutenção.

Assinala-se também que no caso dos SPAD's, continuou em 2013 a evolução negativa que se iniciou em 2011, com um acréscimo de 4 %, relativamente ao ano de 2012, sendo que este foi novamente o ano da série de dados em que se registaram mais incidentes deste tipo.



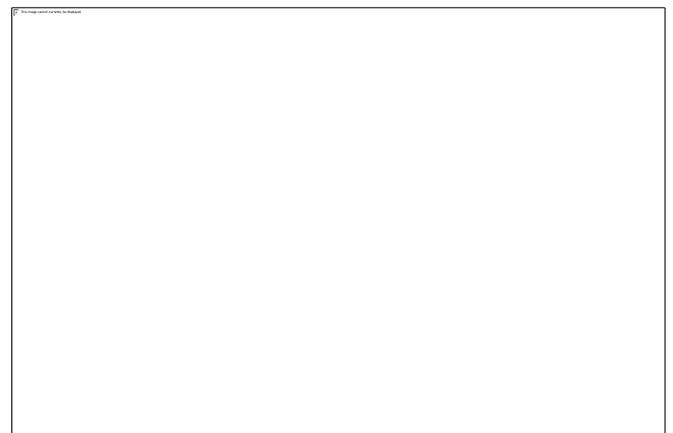
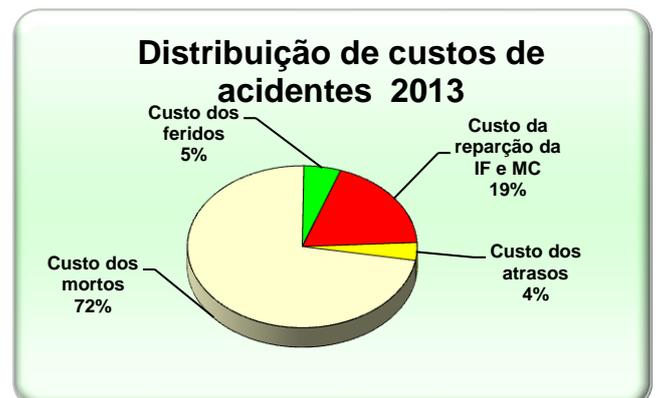
C.1.7 – Custos dos acidentes

Custo dos acidentes (em milhões de euros)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média
Custo total	52,11	60,25	47,69	33,59	26,29	15,75	24,96	33,49	36,56
Vítimas mortais	47,24	54,96	40,54	30,32	21,2	13,41	22,27	24,26	31,59
Feridos graves	3,93	4,31	5,03	2,28	2,06	1,28	1,99	1,748	2,81
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infraestrutura danificados	n.d.	n.d.	0,75	0,6	2,243	0,69	0,24	6,286	1,80
Custo dos atrasos	0,94	0,98	1,37	0,39	0,79	0,38	0,46	1,196	0,81

No apuramento dos custos dos acidentes utilizou-se a metodologia desenvolvida pela ERA para o cálculo dos Indicadores Comuns de Segurança. Nesta metodologia, o custo dos acidentes é valorizado na perspetiva dos custos que a sociedade, no seu conjunto, não suportaria, se tivessem sido prevenidos os acidentes que provocaram mortos, feridos e atrasos na circulação dos comboios de passageiros e mercadorias (ver detalhes no anexo C).

Para o cálculo dos custos foram considerados os valores definidos para Portugal nas tabelas correspondentes da ERA e corrigidos linearmente pelo fator de crescimento do PIB *per capita* entre 2002 e 2013.

Tendo em consideração que em 2013 se voltou a registar um acréscimo de acidentes relativamente a 2012, como conseqüente aumento de danos pessoais e materiais, os custos que os acidentes representaram para a sociedade cresceram substancialmente relativamente a 2012 (+38%).

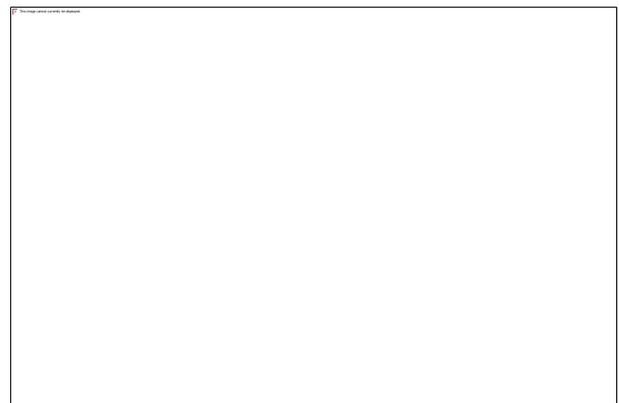


C.1.8 – Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura

Características técnicas das vias	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
% de Linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação	50,3%	50,8%	51,3%	51,3%	52,6%	58,6%	64,5%	64,8%
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	88,9%	87,6%
Número total de PN	1297	1266	1229	1191	1107	1049	877	870
Número de PN por quilómetro de via	0,37	0,36	0,35	0,34	0,31	0,3	0,27	0,27
Número de PN por quilómetro de linha	0,46	0,45	0,43	0,42	0,39	0,375	0,345	0,342
% de PN com proteção automática ou manual	39,3%	38,2%	37,3%	39,7%	41,9%	43,6%	49,6%	50,1%

Os indicadores sobre a segurança técnica da infraestrutura mostram que em 2013 se registou uma ligeira melhoria das condições técnicas de segurança relativamente aos anos precedentes, sentida particularmente na redução do número de PN e no aumento da cobertura do CONVEL., embora tal não tenha tido reflexos diretos na diminuição da sinistralidade. Relativamente à categoria "Passagens de Nível", onde se tem registado maior evolução positiva no que respeita à diminuição e melhorias técnicas e onde o Estado tem alocado avultados recursos financeiros, constata-se, pela análise do

gráfico seguinte, que a redução do número de passagens de nível verificada no ano de 2013 não teve tradução na diminuição da sinistralidade. Antes pelo contrário, verificou-se uma subida relativamente ao mínimo de 2011 e ao ano de 2012.



C.2 – Iniciativas para manter ou melhorar a segurança na sequência de recomendações de investigação de acidentes

Durante ao ano de 2013 o IMT, I.P. enquanto Autoridade Nacional de Segurança e portanto recetora das recomendações do Organismo Nacional de Investigação de Acidentes (o GISAF), não tem a reportar nenhuma iniciativa, porquanto não recebeu qualquer recomendação do referido órgão de investigação.

C.3 – Outras iniciativas para manter ou melhorar a segurança

As iniciativas mais relevantes no quadro da manutenção e melhoria da segurança que não resultam diretamente da investigação de acidentes levadas a cabo pelo Organismo de Investigação de Acidentes, no transporte ferroviário são apresentadas no quadro C.3.1

Iniciativas de segurança implementadas	Descrição do motivo
Continuação do programa de melhoria da segurança nas Passagens de Nível, com supressão de 8 e reclassificação de 4 PN's	Eliminação / redução da sinistralidade associada ao atravessamento de Passagens de Nível.
Melhoria das condições de atravessamento das linhas em 25 estações e apeadeiros	Eliminação / redução da sinistralidade associada ao atravessamento de linhas em estações.
Elaboração de procedimento para atuação e reporte de condições degradadas de aderência roda /carril	Mitigação dos riscos de colisão/descarrilamento e caracterização dos locais de aderência degradada
Elaboração de norma para regular a circulação de veículos motorizados especiais na Rede Ferroviária Nacional	Enquadrar de forma clara a circulação de veículos motorizados especiais nas linhas abertas à exploração ferroviária

Quadro C.3.1 – Iniciativas de segurança mais relevantes implementadas por outros motivos

D – SUPERVISÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DO GESTOR DA INFRAESTRUTURA

D.1 – Descrição da supervisão

A supervisão das atividades do gestor da infraestrutura e das empresas de transporte ferroviário é realizada através de:

- Análise das ocorrências registadas no Relatório Diário de Circulação elaborado pela REFER;
- Realização de ações de fiscalização previamente planeadas;
- Realização de ações de fiscalização decididas em função da análise de ocorrências relativas a acidentes ou incidentes, de reclamações ou de recomendações de comissões de inquérito;
- Auditorias aos Sistemas de Gestão da Segurança.

As ações de fiscalização são sempre efetuadas por elementos do IMT, I.P., os quais podem solicitar a colaboração dos agentes das empresas fiscalizadas para a concretização de atividades necessárias a essas ações.

Durante o ano de 2013 foi desenvolvido o enquadramento normativo para implementar a estratégia de supervisão de acordo com ao Regulamento EU 1077/2012, a qual irá ser desenvolvida a partir de 2014.

D.2 – Ações de supervisão realizadas

Durante o ano de 2013, a supervisão das atividades das empresas concretizou-se através do acompanhamento diário das ocorrências da exploração ferroviária e pela realização de reuniões e de algumas ações de fiscalização, tendo em vista avaliar o cumprimento das regras de exploração pelas empresas de transporte ferroviário.

E – O DESENVOLVIMENTO DA CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

E.1 – Enquadramento legal e apoio

A partir de 14 de junho de 2007, entrou em vigor o Decreto-Lei n.º 231/2007 que introduziu as alterações ao Decreto-Lei n.º 270/2003 necessárias para realizar a transposição da Diretiva 2004/49/CE de 29.04.2006 (Diretiva da Segurança). Assim, após aquela data, passou a existir um novo regime para a certificação de segurança das empresas de transporte ferroviário e criou-se a obrigatoriedade de existir uma autorização de segurança para o gestor da infraestrutura realizar as suas atividades.

O modo como os processos de Autorização e Certificação de Segurança podem ser instruídos encontra-se descrito no Regulamentos do IMT n.º 442/2010 e 443/2010, respetivamente.

A documentação legal relevante para instruir os processos de certificação e autorização de segurança tal como a listagem de legislação e regulamentação relativa ao caminho-de-ferro, encontra-se disponível no sítio da internet do IMT, I.P. sendo que os documentos regulamentares de segurança podem, a pedido dos candidatos, ser obtidos junto deste instituto.

Outra documentação de suporte eventualmente necessária para o pedido, poderá ser encontrada no Diretório da Rede (publicado pela REFER).

Para o processo de avaliação do pedido do Certificado de Segurança “Parte A”, o qual demonstra a existência de um sistema de gestão da segurança aprovado, utilizam-se os critérios harmonizados a nível europeu, que foram desenvolvidos no âmbito de um grupo de trabalho específico da Agência Ferroviária Europeia. Como resultado final deste trabalho foi publicado o regulamento comunitário 1158/2010/UE, com o Método Comum de Segurança para a avaliação da conformidade dos certificados de segurança.

Para a análise do pedido de Certificado de Segurança “Parte B” utilizaram-se como referência para os critérios de avaliação, o Regulamento (CE) n.º 653/2007 da Comissão de 13 de junho de 2007 (Regulamento relativo à utilização de um modelo europeu comum de certificado de segurança) e o referido Regulamento 1158/2010/UE.

Para a análise do pedido de emissão da autorização de segurança foi utilizado o Regulamento 1169/2010/EU relativo ao Método Comum de Segurança para a avaliação da conformidade com os requisitos para a emissão das autorizações de segurança.

E.2 – Procedimentos e contactos com outras autoridades de segurança.

Em 2007, concedeu-se em Portugal o primeiro Certificado de Segurança ferroviário, na sequência do pedido da empresa de transporte ferroviário FERTAGUS apresentado em 10.11.2006. Este certificado foi emitido, em 10 de maio de 2007, ainda durante a vigência do regime de certificação de segurança criado pelo Decreto-Lei n.º 270/2003 original que transpôs a Diretiva 2001/14/CE de 26 de fevereiro.

Em 2008, o IMT, I.P. atribuiu os primeiros certificados de segurança Parte A e Parte B de acordo com o novo regime legal, continuando esse processo durante o ano de 2009, devido ao aparecimento de uma nova empresa (CP Carga) e ao desenvolvimento e Alargamento do âmbito geográfico das atividades de outra (TAKARGO).

Em 2011, completou-se o processo de certificação de segurança de todas as empresas ferroviárias com a emissão dos “Certificados de Segurança “Parte A” e “Parte B” às empresas CP-Comboios de Portugal e FERTAGUS e à emissão da “Autorização de Segurança “Parte A” e “Parte B” à REFER.

Em 2013 foi emitida 1 renovação de Certificado de Segurança “Parte A” e 1 renovação de Certificado de Segurança “Parte B”.

Durante este ano não existiram pedidos de certificação de segurança de empresas de transporte ferroviário de outros estados membros.

Uma empresa de transporte ferroviário com Certificado de Segurança “Parte A” emitido em Portugal requereu e obteve em 2013 o Certificado de Segurança “Parte B” em Espanha.

F - ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

F.1 – Legislação Nacional

A Diretiva da Segurança 2004/49/CE e as suas posteriores modificações encontram-se totalmente transpostas para a legislação nacional através dos decretos-lei enumerados na tabela constante no Anexo D.

Em 2013 a alteração mais significativa no quadro regulamentar de segurança foi a publicação da Lei n.º 67/2013 de 28 de Agosto: Lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo, que estabelece o IMT, I.P. como entidade reguladora e define a sua reestruturação, sucedendo-lhe nas atribuições de regulação económica a AMT.

F.2 – Regulação Técnica de Segurança

Como aspetos mais relevantes no domínio da regulação técnica de segurança, na vertente de produção do normativo técnico de cumprimento obrigatório publicado pelo IMT, I.P., destaca-se a publicação do:

- 16º Aditamento à ICS 115/05 que estabelece os requisitos para a circulação de veículos especiais em vias abertas à exploração.
- ICS 27/13 - Circulação de comboios em condições de aderência degradada, que define as regras de atuação do GI e das ETF em condições de aderência degradada

G – Aplicação do Método Comum de Segurança de Determinação e Avaliação dos Riscos

Em 2013 o gestor da infra-estrutura concluiu quatro processos e uma empresa de transporte ferroviário concluiu outros dois processos de alterações que foram consideradas significativas. Estes processos foram sujeitos à aplicação do Regulamento (CE) N° 352/2009 da Comissão, de 24 de abril de 2009, relativo à adoção de um método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos.

De um modo geral, considera-se que as empresas aplicaram de forma correta o Regulamento n° 352/2009, quer na consideração do nível de significância das alterações, quer no processo de gestão do risco, tendo para o efeito recorrido aos organismos internos de avaliação do risco.

H – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Guideline for the use of the template – Structure for the content of the NSA Annual Safety Report: ERA - Network of National Safety Authorities
- Guidance for use of CSI's recommendation - WG on Common Safety Indicators/Safety Performance
- Relatório Anual de Segurança 2013 – REFER
- Relatório Anual de Segurança 2013 – CP – COMBOIOS DE PORTUGAL
- Relatório Anual de Segurança 2013 – CP CARGA
- Relatório Anual de Segurança 2013 – FERTAGUS
- Relatório Anual de Segurança 2013 – TAKARGO
- Template - Structure for the content of the NSA Annual Report: ERA - Network of National Safety Authorities
- Dados fornecidos pelo INE relativos a indicadores de produção das empresas e ao PIB

I - ANEXOS

ANEXO A – INFORMAÇÃO SOBRE A ESTRUTURA DO SISTEMA FERROVIÁRIO

ANEXO B – INFORMAÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO IMT, I.P.

ANEXO C – INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA

ANEXO D – ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

ANEXO E – LISTA DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS DE 2013

ANEXO A

INFORMAÇÃO SOBRE A ESTRUTURA DO
SISTEMA FERROVIÁRIO

2013

A.1 – Mapa da Rede Ferroviária Nacional



Rede Ferroviária Nacional com Tráfego Ferroviário

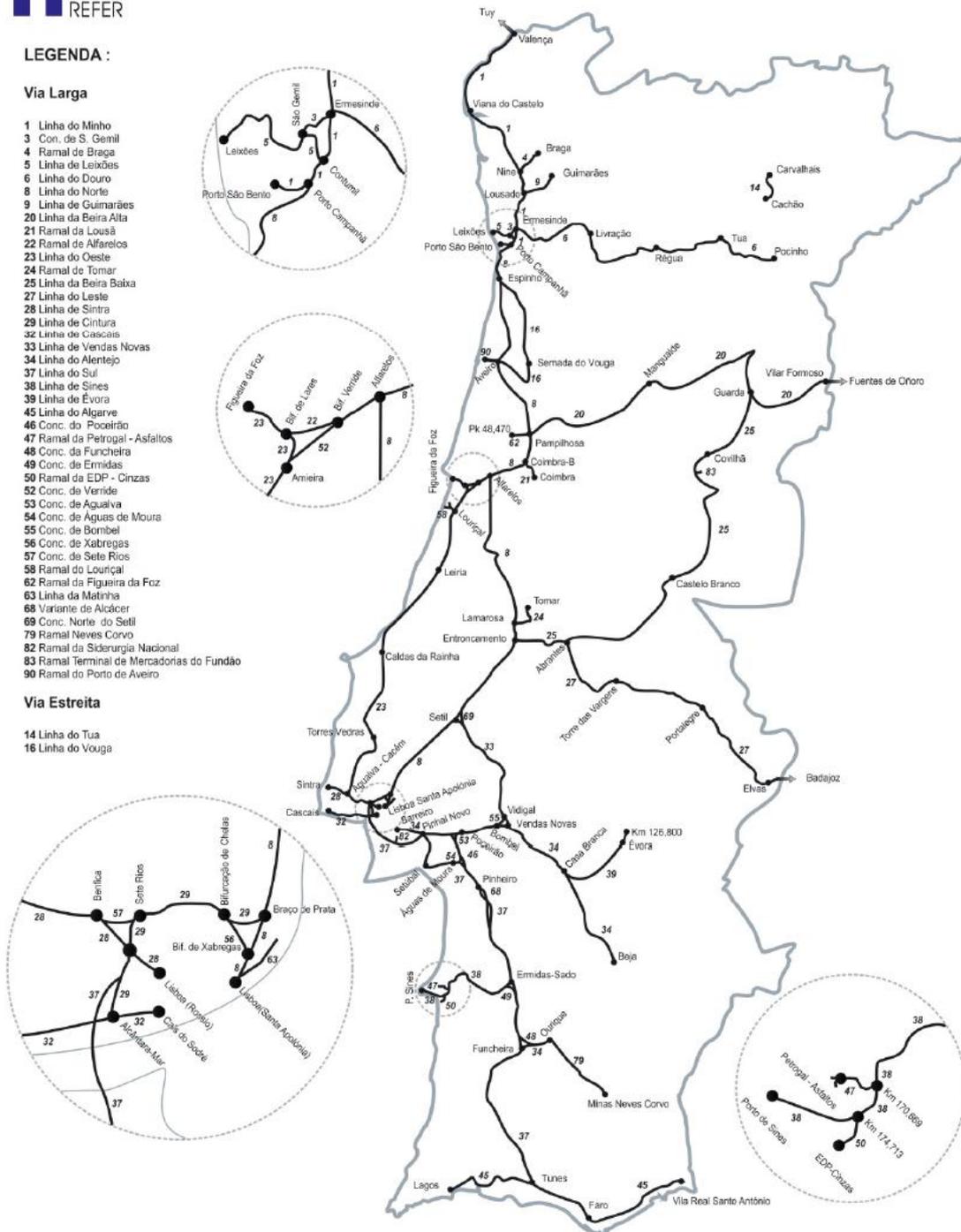
LEGENDA :

Via Larga

- 1 Linha do Minho
- 3 Con. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 20 Linha da Beira Alta
- 21 Ramal de Lousã
- 22 Ramal de Alfaiões
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cintura
- 32 Linha de Cascais
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha do Alentejo
- 37 Linha do Sul
- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 45 Linha do Algarve
- 46 Conc. do Póvoa
- 47 Ramal da Petrógal - Asfálto
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 50 Ramal da EDP - Cinzas
- 52 Conc. da Veride
- 53 Conc. de Aqualva
- 54 Conc. de Águas de Moura
- 55 Conc. de Bombel
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sete Rios
- 58 Ramal do Louçal
- 62 Ramal da Figueira da Foz
- 63 Linha da Matinha
- 68 Variante de Alcácer
- 69 Conc. Norte do Setil
- 79 Ramal Neves Corvo
- 82 Ramal da Siderurgia Nacional
- 83 Ramal Terminal de Mercadorias do Fundão
- 90 Ramal do Porto de Aveiro

Via Estreita

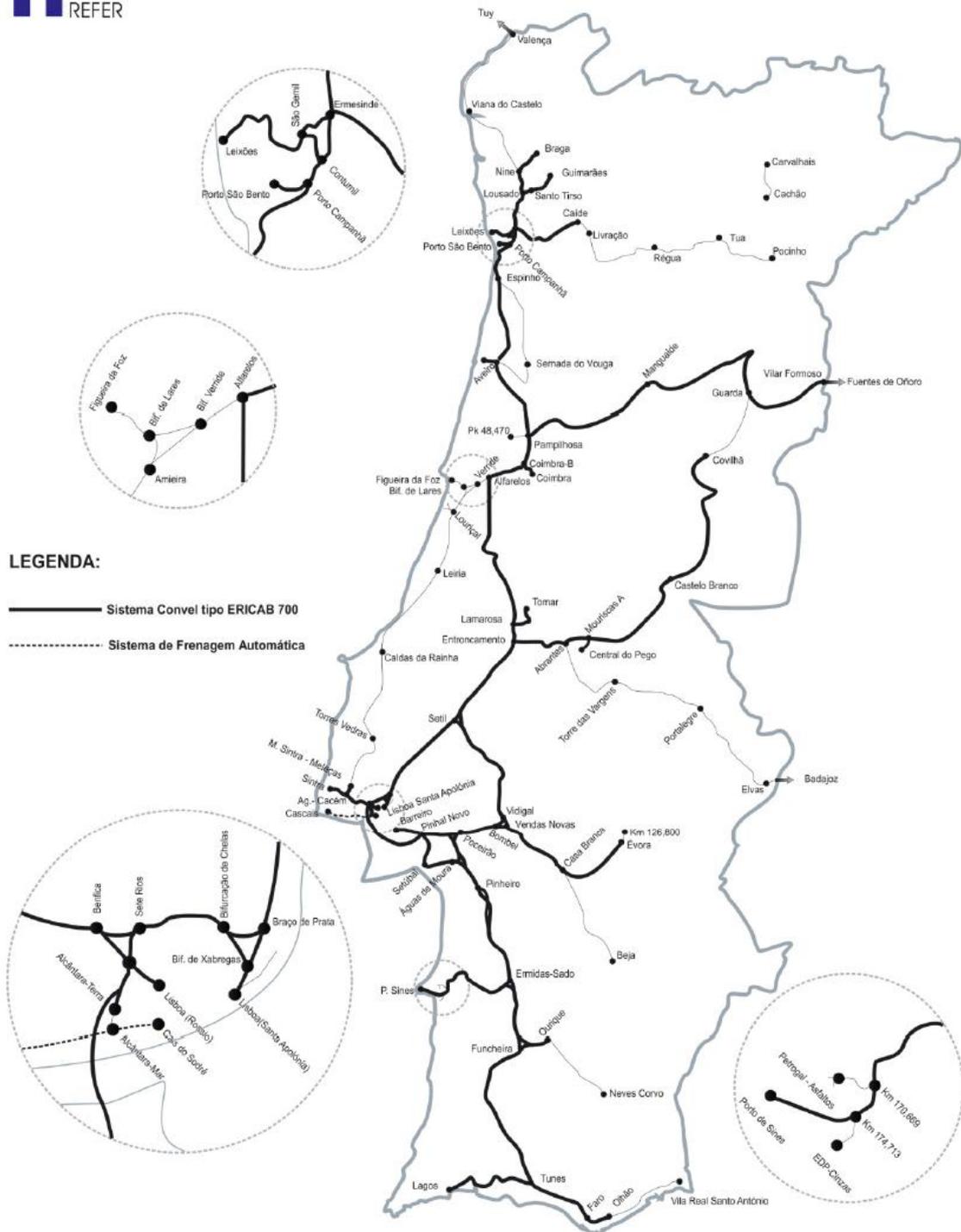
- 14 Linha da Tua
- 16 Linha do Vouga



A.1.1 – Mapa dos Sistemas de Controlo Automático de Velocidade



Sistemas de Controlo de Velocidade



A.2 – Lista das empresas de gestão da infraestrutura e de transporte ferroviário

A.2.1 – Gestor da Infraestrutura

Descrição	Informação
Nome	REFER, Rede Ferroviária Nacional, E.P.
Morada	Estação de Santa Apolónia, 1100-105 Lisboa, Portugal
Website	www.refer.pt
Autorização de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 21 2012 0001 e PT 22 2012 0001
Data de início da atividade	29 de abril de 1997
Extensão da rede em exploração	Total: 2541,349 km Via larga (bitola 1668 mm): 2432,039km Via estreita (bitola 1000 mm): 112,310 km
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla: 610,333 km Via única: 1934,016km
Extensão da rede eletrificada	Total: 1634,648 km 25 000 V _{CA} : 1604,648 km 1 500 V _{cc} : 25,450 km % da rede em exploração: 64,06%
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	148,697 km % da rede em exploração: 64,79 %
Extensão das linhas equipadas com Rádio Solo-Comboio:	1508,671km % da rede em exploração: 59,29 %
Número de Passagens de Nível (incluindo particulares e de peões)	870 PN Densidade: 0,354 PN / km de linha 0,27 PN / km de via
Passagens de nível com proteção automática ou manual	436 PN % do total de PN: 49,6 %
Número de comboios realizados na rede	Total: 601 888 Passageiros: 480 954 Mercadorias: 45 347 Marchas: 75 587
Comboios X km realizados na rede (ck)	Total: 36,28 x 10 ⁶ Passageiros: 29,69 x 10 ⁶ Mercadorias: 5,45 x 10 ⁶ Marchas: 1,12 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	87,75 %

A.2.2 – Empresas de Transporte Ferroviário

A.2.2.1 – CP – Comboios de Portugal, E.P.E.

Descrição	Informação
Nome	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.
Morada	Calçada do Duque, n.º 20 1249-109 Lisboa Portugal
Website	www.cp.pt
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 01 2010 0001 – Passageiros internacional PT 01 2010 0002 – Passageiros nacional PT 01 2010 0003 – Passageiros regional PT 01 2010 0004 – Passageiros suburbano
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 11 2011 0002 e PT 12 2011 0004
Data de início da atividade	09 de maio de 1951
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Locomotivas	Total: 90 (Diesel: 38; Elétricas: 52)
Número de Automotoras	Total: 235 (Diesel:49; Elétricas: 186)
Número de Carruagens	102
Número de responsáveis de condução	767
Número de agentes de apoio à condução	2
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	616
Número de comboios realizados	Passageiros: 449 468 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 28,60 x 10 ⁶ (inclui marchas)
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,9 %
Número de passageiros x km (pk)	3 311 x 10 ⁶
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	5 004 827

A.2.2.2 – FERTAGUS, S.A.

Descrição	Informação
Nome	FERTAGUS, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
Morada	Estação do Pragal Porta 23 2805-333 Almada Portugal
Website	www.fertagus.pt
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 01 2011 0001
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003 de 28 de outubro)	PT 11 2011 0003 e PT 2011 0005
Data de início da atividade	29 de julho de 1999
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Automotoras	Elétricas: 18
Número de responsáveis de condução	46
Número de agentes de apoio à condução	Não aplicável
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	83
Número de comboios realizados	Passageiros: 56 098 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 1, 791 x 10 ⁶
Número de passageiros x km (pk)	359, 207 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	100 %
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	324 407 h

A.2.2.3 – TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.

Descrição	Informação
Nome	TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.
Morada	Rua Mário Dionísio, nº 2 2799 – 557 Linda-a-Velha Portugal
Website	Não disponível
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL nº 231/2007 de 14 de junho)	Licença n.º 02 de 01 de março de 2007
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL nº 231/2007 de 14 de junho)	Parte A - PT 11 2008 0002 (1ª emissão) Parte B - PT 12 2008 0001 (1ª emissão)
Data de início da atividade	25 de Setembro de 2008
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Diesel:13
Número de vagões	125
Número de responsáveis de condução	32
Número de agentes de apoio à condução	7
Número de comboios realizados	Mercadorias: 2 905 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias : 0,760 X 10 ⁶ (inclui marchas)
Número de toneladas x km (tk)	319,880 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	84 %
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	115 510 h

A.2.2.4 – CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.

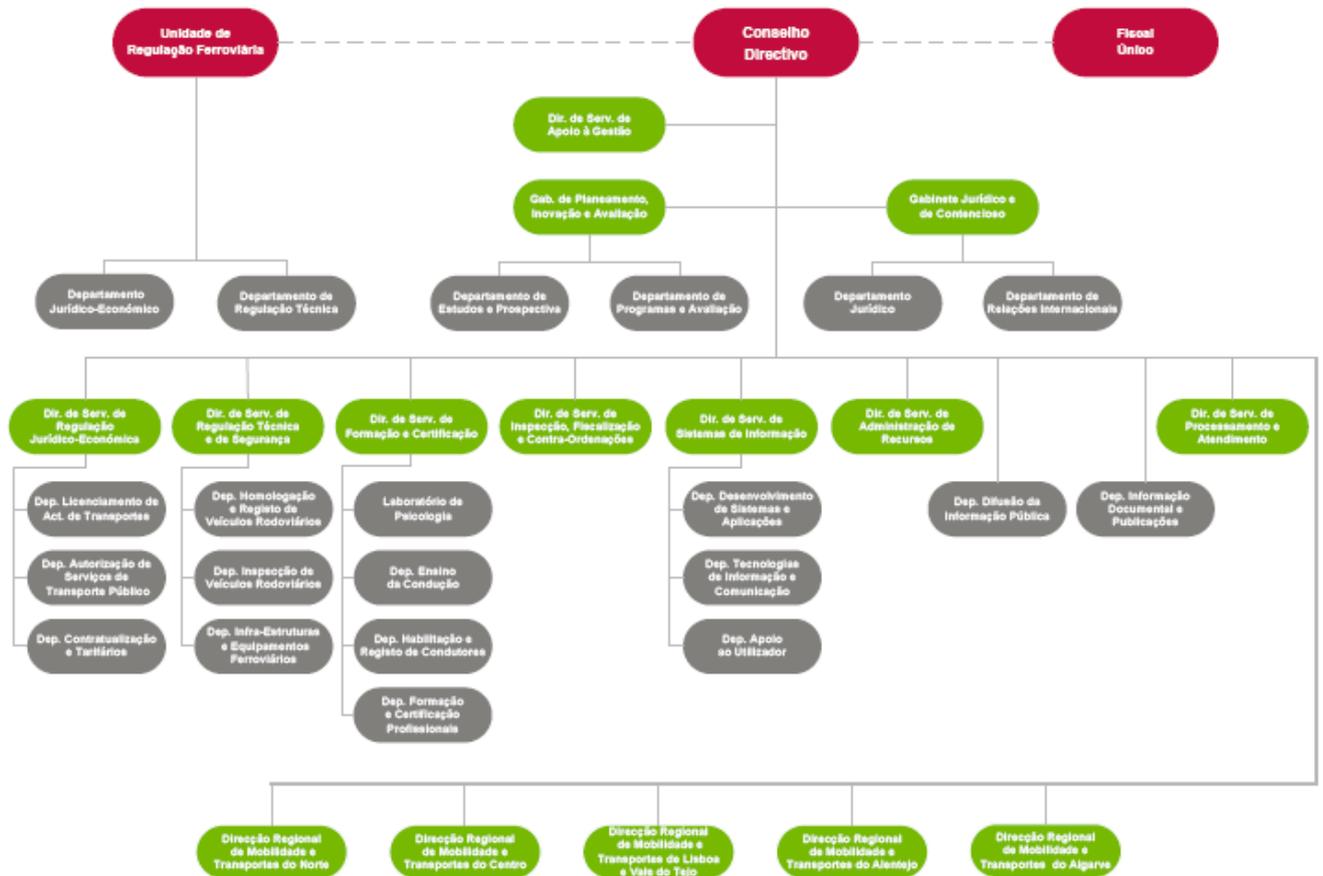
Descrição	Informação
Nome	CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.
Morada	Calçada do Duque, n.º 20 1249-110 Lisboa Portugal
Website	www.cpcarga.pt
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 01 2009 01 – Mercadorias nacional PT 01 2009 02 – Mercadorias internacional
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	Parte A – PT 11 2010 0001 Parte B – PT 12 2010 0004
Data de início da atividade	01 de Agosto de 2009
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 50 (Diesel: 31; Elétricas: 34)
Número de Vagões	2715
Número de responsáveis de condução	230 (efetivo médio)
Número de agentes de apoio à condução	- 284,7
Número de comboios realizados	Mercadorias: 45 992 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 4,870 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	-- %
Número de toneladas x km (tk)	1 893,648 x 10 ⁶
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	1 080 170

ANEXO B

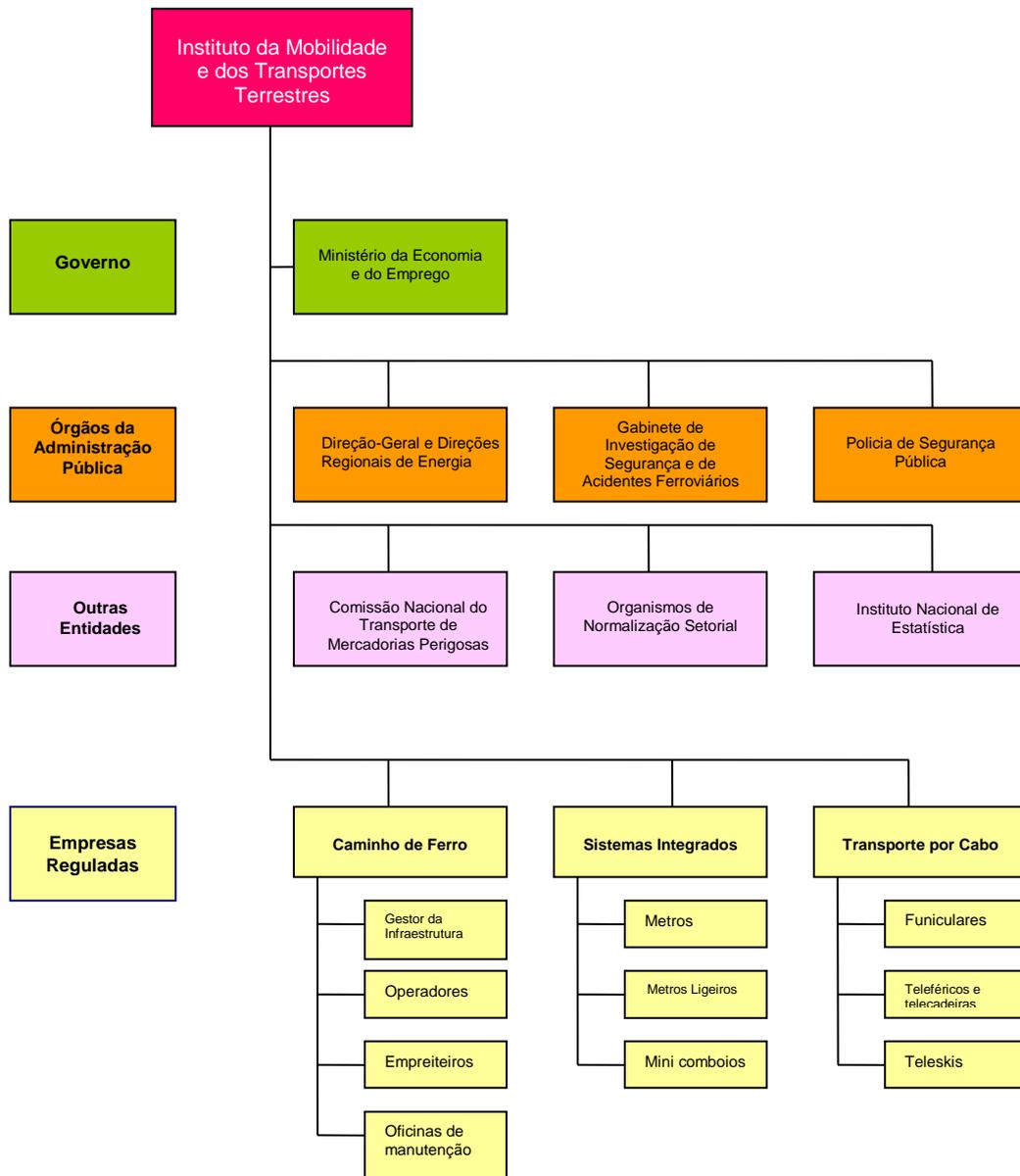
INFORMAÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO
IMT, I.P.

2013

B.1 – Organograma do IMT, I.P.



B.2 – Relações do IMT, I.P. com outras entidades no âmbito da segurança ferroviária



ANEXO C
INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA
2013

C.1 – Indicadores Comuns de Segurança de 2012

Número total de acidentes e desagregação por tipo		Por milhão de ck
Total de todos os acidentes	48	1,32
Colisões de comboios, incluindo colisões contra obstáculos dentro do gabarito	1	0,03
Descarrilamentos de comboios	4	0,11
Acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	12	0,33
Acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	31	0,85
Incêndios em material circulante	0	0
Outros acidentes	0	0

Número total de presumíveis suicídios		Por milhão de ck
N.º de suicídios	47	1,25

Número de mortos e desagregação por tipo de pessoa		Por milhão de ck	Por milhão de pk
N.º total de mortos	26	0,72	
Passageiros	1	0,03	0,0003
Empregados (incluindo pessoal de empreiteiros)	0	0	
Utilizadores de PN	10	0,28	
Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias	14	0,39	
Outros	1	0,03	

Número de mortos e desagregação por tipo de acidente		Por milhão de ck
Total de mortos	26	0,72
Colisões de comboios	0	0
Descarrilamentos de comboios	0	0
Acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	10	0,28
Acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	16	0,44
Incêndios em material circulante	0	0
Outros acidentes	0	0

Número de feridos graves e desagregação por tipo de pessoa		Por milhão de ck	Por milhão de pk
N.º total de feridos graves	14	0,39	
Passageiros	3	0,08	0,0008
Empregados (incluindo pessoal de empreiteiros)	0	0	
Utilizadores de PN	5	0,14	
Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias	5	0,14	
Outros	1	0,03	

Número de feridos graves e desagregação por tipo de acidente		Por milhão de ck	
Total de feridos graves	14	0,39	
Colisões de comboios, incluindo colisões contra obstáculos dentro do gabarito	0	0	
Descarrilamentos de comboios	0	0	
Acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	5	0,14	
Acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	9	0,25	
Incêndios em material circulante	0	0	
Outros acidentes	0	0	

Número de incidentes e “quase acidentes” e desagregação por tipo		Por milhão de ck	
Total de incidentes e “quase acidentes”	179	4,93	
Carris partidos	29	0,8	
Deformações na via	121	3,34	
Falhas conta a segurança na sinalização	0	0	
Sinais ultrapassados apresentando o seu aspeto mais restritivo	26	0,72	
Rodas partidas em material circulante ao serviço	1	0,03	
Eixos avariados em material circulante ao serviço	2	0,06	

Custo dos acidentes (em milhão de euros)		Por milhão de ck	
Custo total	33,49	0,92	
Custo dos mortos	24,26	0,67	
Custo dos feridos	1,748	0,05	
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infraestrutura danificados	6,286	0,17	
Custo dos atrasos, perturbações e reencaminhamento do tráfego, incluindo despesas suplementares com pessoal e lucros cessantes	1,196	0,03	

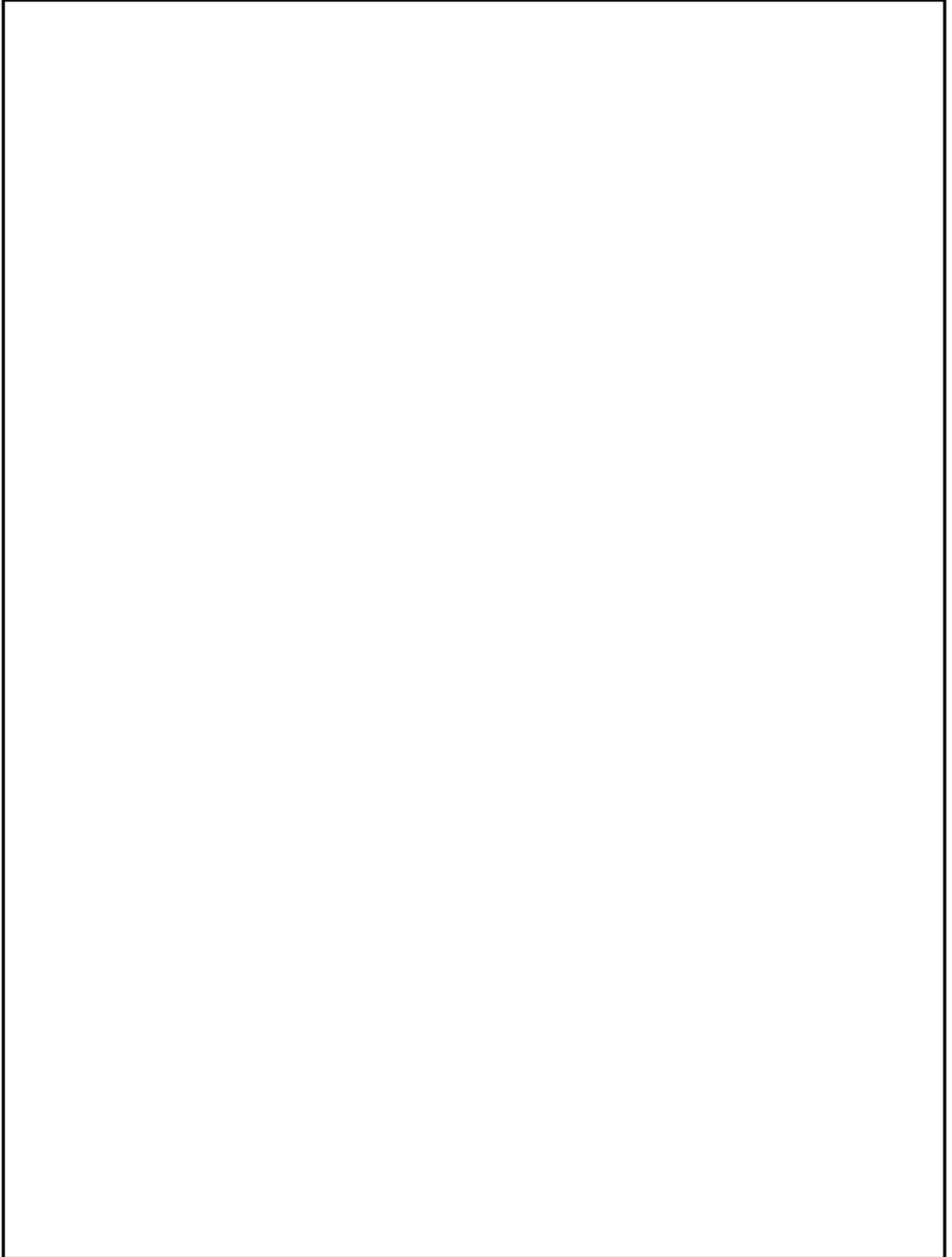
Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura	
% de linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação	64,8%
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais	87,55%
Nº de Passagens de Nível (PN)	
Total de Passagens de Nível Ativas	436
Aviso automático aos utilizadores	39
Proteção automática aos utilizadores	0
Aviso e proteção automática aos utilizadores (em simultâneo)	350
Proteção e aviso automático aos utilizadores e proteção automática dos comboios	2
Aviso manual aos utilizadores	4
Proteção manual aos utilizadores	31
Aviso e proteção manual aos utilizadores (em simultâneo)	113
Total de Passagens de Nível Passivas	434
Total de PN (Ativas + Passivas)	870
Número de PN por quilómetro de via	0,268
Número de PN por quilómetro de linha	0,342
% de PN com proteção automática ou manual	50,1%

Dados de referência	
N.º de comboios X km (em milhões de ck)	36,279
N.º de passageiros X km (em milhões de pk)	3649,385
N.º de km de via (km de linhas múltiplas são multiplicados pelo n.º de vias)	3242,237
N.º de km de linha em exploração	2544,349

Nota: valores do INE.

Quadro C.1.1 – Resumo dos Indicadores Comuns de Segurança

Nota: As definições utilizadas nos Indicadores Comuns de Segurança e o método comum para o cálculo do impacto económico dos custos dos acidentes são os que se encontram definidos no Decreto-Lei n.º 62/2010, de 9 de junho, que transpôs para a legislação nacional a Diretiva 2009/149/CE de 27 de novembro.



ANEXO D

**ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E
REGULAMENTAÇÃO**

2013

Diretiva da Segurança e Alterações			
Norma comunitária	Transposta (S/N)	Referência legal nacional	Data
Diretiva 2004/49/CE	Sim	Dec.Lei nº 270/2003 com as alterações introduzidas pelo Dec.lei nº 231/2017	14 de Junho de 2007
		Dec.Lei nº 394/2007	31 de Dezembro de 2007
Diretiva 2008/57/CE	Sim	Dec.Lei nº 27/2011	17 de Fevereiro de 2011

ANEXO E

Lista dos Acidentes Significativos

2013

Lista dos Acidentes Significativos de 2013

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 06- jan/16:45	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 003,950
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Aquando da passagem do comboio 15537 foi avistado um corpo na banqueta do lado da via ascendente. Após deslocação do ORV ao local, verificou tratar-se de um indivíduo do sexo masculino que se encontrava sem vida. Foi alertado o CDOS do Porto que alertou a PSP e B. V. de Rio Tinto. Estabelecido plano de emergência - categoria C e nomeado GLE o responsável da Zona de Movimento 102. Estabelecida a circulação temporária em via única pela via D no período das 17:00 às 18:22, com marcha à vista entre os quilómetros 3,900 a 4,050. Foram verificadas as composições dos comboios nº 15165, 15227, 15531, 15229, 855 e 873; no entanto não foi detetado qualquer vestígio do acidente. Foi dada via livre a partir das 18:20 após levantamento do corpo e limpeza da via.

O cadáver tinha vestígios de ter sido colhido por um comboio, não tendo o mesmo sido apurado.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 10- jan/20:06	Comboio nr. 5411	Linha da B. Alta	Km 140,500
--	-------------------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------

O comboio descarrilou ao km indicado devido a barreira caída. Ficaram descarrilados os 2 bogies da frente. Foi pedido socorro por modelo 117 nº 62800 às 21:00.

Deslocou-se ao local o GLE no âmbito do plano de emergência – categoria B. Para retirar os passageiros do local efetuaram-se as marchas 98210, 98212 e 98215.

A Unidade Tripla Elétrica deteve-se a cerca de 25 metros do ponto de embate.

Às 23:42 do dia 10-jan, foi levado a efeito o PATE nº 03/2012 com corte de tensão entre a ZN da SST de Gouveia e a estação de Gouveia.

Comboio de socorro chegou ao local às 01:04. Comboio composto por 1 engenheiro, 1 encarregado, 1 chefe e 3 operários que iniciaram os trabalhos de carrilamento às 01:20.

O 1º bogie ficou carrilado às 05:30 e o 2º às 07:35 do dia 11-jan.

O comboio de socorro saiu às 08:4 do local rebocando o material avariado em regime de marcha lenta a impelir (10 Km/h).

Por informações do pessoal no local presume-se que o desliz das pedras se deveu à chuva que ocorreu durante o dia, admitindo-se que foram as pedras de grandes dimensões que provocaram o descarrilamento.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 12- jan/11:47	Comboio nr. 15724	Linha do Norte	Km 300,581
--	-------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Quando dava entrada na estação de Ovar, colheu uma senhora que efetuava o atravessamento na passadeira de peões (km 300,581). A senhora apresentou-se a fazer o atravessamento do lado direito no sentido da marcha do comboio. O cadáver ficou a ocupar a linha II. Acionados os meios de emergência, tendo comparecido no local o INEM e PSP de Ovar. A passadeira é protegida por meios acústicos e luminosos e além disso estava a ser vigiada por um agente braçal da REFER. Foram feitos avisos sonoros de informação ao público à chegada do comboio. Nomeado GLE o Inspetor da Zona de Movimento 105. Desencadeado o plano de emergência de categoria C. Foi requerido teste aos avisos sonoros, para certificação do seu bom funcionamento, mas a manutenção não compareceu para o efetuar por, alegadamente, os ter feito no dia anterior. A linha ficou desimpedida às 12:20 com a remoção do corpo para a plataforma. O corpo foi removido pelos B.V de Ovar às 13:25.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 19- jan/01:40	Comboio nr. 123	Linha do Norte	Km 142,800
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Falta de tensão no subsetor ZN Caxarias-Albergaria entre os seccionadores 140-07 e IL1 na via A; IL2 e 139-10 na via D, devido a desarmes na catenária e não rearmar. Suspensa a circulação nas vias A e D entre as duas estações. Após vistoria pela brigada da catenária, o mesmo informou que ao km 145,780 se encontrava uma árvore de grande porte, caída em cima da catenária, encontrando-se a mesma danificada nas vias A e D. Para reparação da catenária foi elaborado o PATE nº 11/2013, com corte de tensão e interdição nas vias A e D entre Caxarias e Albergaria dos Doze. Ativado plano de emergência - categoria B. Nomeado GLE. Às 08:45 foi dada livre a via descendente. Às 09:55 o comboio 50301 informou estar detido ao km 145,400. Foi pedido socorro n.º 24347, foi fracionada a carga tendo a sua totalidade resguardado na estação de Albergaria às 11:55. O comboio 123 ficou detido das 12:01 às 13:20 ao km 142,800, por ter embatido numa árvore, tendo ficado danificado o pantógrafo do BAN. De imediato ficou desligada a tensão na via D, entre as estações indicadas. Restabelecida a circulação na via A às 17:03 e via D às 17:34.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 07- fev/17:36	Comboio nr. 126	Linha do Norte	Km 231,30
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	------------------

Informou via rádio solo que tinha colhido um individuo sexo masculino o qual se encontrava na gare muito próximo da via tendo ficado ferido com alguma gravidade.
O INEM tomou conta da ocorrência e transportou o acidentado para os hospitais da Universidade de Coimbra.

Descarrilamento de comboio	Data/Hora: 08- fev/08:25	Comboio nr. 19212	Linha de Cascais	Km 011,763
---------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

Informou que o comboio 19212 se encontrava descarrilado no AMV, não livrando o gabarito da via descendente. De imediato foi determinada a paragem a todas as circulações naquele troço. Ativada a emergência de categoria B e nomeado GLE. Resultou em 2 bogies e 1 rodado descarrilados da My 3269. (Ligação ao eGOC nr. 146363) Foi dada via livre na via A, às 15:05 e restabelecida a circulação de comboios em regime de cantonamento telefónico, por bastão piloto, (1º Comboio a circular nº 19265), entre as estações de Algés e Oeiras. Efetuaram-se os PATEs 26, e 27, corte de tensão e interdição na via D entre as estações de Oeiras e Algés.
Material que descarrilou, comboio 19212, UMs 3262/3269, resguardado no Parque de Oeiras às 15:58. Corrente ligada na via Descendente, entre as estações de Oeiras e Caxias às 19:34, e via livre às 19:40. Levantada a interdição, entre as estações de Oeiras e Caxias às 20:27, por telegrama nº 29/1 (após a chegada do comboio 19296 à estação de Algés)

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 21- fev/16:00	Comboio nr. 47810	Linha do Minho	Km 050,945
--	-------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Colheu um indivíduo do sexo masculino na PN de peões ao km indicado. Foi comunicado ao CDOS de Braga que alertou as restantes entidades. Segundo informação da tripulação, a colhida terá sido accidental, porque a vítima entrou na passagem de nível do lado direito no sentido da marcha, com os auscultadores nos ouvidos e não se apercebeu da aproximação do comboio. Segundo informação do CDOS o indivíduo tem 24 anos, foi assistido no local pela VMER e transportado para o Hospital de Barcelos, ficando a via livre a partir das 16:40.

Acidente em PN	Data/Hora: 14- mar/09:02	Comboio nr. 5105	Linha do Vouga	Km 023,479
-----------------------	-------------------------------------	-------------------------	-----------------------	-------------------

Comboio detido ao km indicado por ter colidido com um veículo automóvel que se apresentou no lado direito do sentido da marcha. Do acidente há a registar dois feridos. Ativado o plano de emergência de categoria C e nomeado o GLE.
Restabelecida a circulação normal de comboios às 10:20, tendo o comboio 5105 retomado a sua marcha às 10:42.
Intervieram nas operações de socorro, os Bombeiros Novos de Aveiro e a GNR de Cacia.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 17- mar/15:30	Comboio nr. 542	Linha da B. Baixa	Km 095,300
--	-------------------------------------	------------------------	--------------------------	-------------------

Informou o maquinista do comboio 542, ter colhido um individuo do sexo feminino que atravessava a via, ao km 95,300 da linha da Beira Baixa, tendo a mesma ficado com ferimentos, foi assistida no local pelo INEM e conduzida ao hospital distrital de Castelo Branco.
Tomou conta da ocorrência a PSP de Castelo Branco.
Deslocou-se ao local o responsável pela circulação na estação de Castelo Branco.
Retomou a marcha às 15:56.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 22- mar/18:17	Comboio nr. 18020	Linha de Cintura	Km 009,700
--	-------------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

Colheu um indivíduo do sexo masculino, que caminhava pela via A de costas para a circulação, ao ponto indicado. O corpo ficou fora da via, na zona do sistema de drenagem. Foi solicitado pelo CCO o INEM para o local. Dado conhecimento à PSP da GIL. O comboio 18020/21 ficou retido no local por ordem das autoridades, no período das 18:17 às 19:04, hora em que este se colocou em marcha sem autorização do CCO.
Foi nomeado GLE que se deslocou ao local e ativada emergência de categoria C. Às 19:08 foi dada livre à circulação de comboios a via A, entre a Bifurcação de Chelas e Braço de Prata, por parte do GLE, com indicação de marcha à vista ao km 9,800.
Devido a avaria no rádio solo-comboio (registo de ocorrência nº 148812), para cumprimento do regime de marcha à vista na via A ao km 9,800, foi bloqueado o sinal 95AS na posição de fechado.
O corpo foi removido do local às 20:21.

Acidente c/ material em movimento **Data/Hora: 24-mar/08:07** **Comboio nr. 3103** **Linha do Minho** **Km 064,90**

Efetuo paragem por ter embatido em pedras que caíram de uma barreira, originando o descarrilamento do primeiro bogie da cabine 112. Não houve acidentes pessoais. Pedido socorro por modelo 11-107 nº 50993 às 08:10, prestado pela macha 92213/92215 que saiu de Contumil às 09:35 e chegou ao local às 11:35.

Foi ativado o plano de emergência - categoria B e nomeado GLE. Iniciado o carrilamento às 11:40 e concluído às 14:15. Foi efetuado transbordo rodoviário entre as estações de Viana do Castelo e Barcelos. As estações de Barroselas e Tamel foram guarnecidas às 11:0h e 11:2h respetivamente, passando o transbordo a efetuar-se entre estas estações. A UTD acidentada seguiu a reboque do comboio 92218 (socorro) para Contumil. Dada via livre a partir das 16:10 com afrouxamento de 30 km/h entre o km 64,840 e o 64,880.

Acidente c/ material em movimento **Data/Hora: 29-mar/09:00** **Comboio nr. 861** **Linha do Douro** **Km 087,200**

Informou o maquinista do comboio 861, que embateu numa pedra de médio porte, que se encontrava na linha ao km 8,200. Circulação condicionada em marcha à vista entre os km 87,100 a 87,300. Posteriormente o maquinista do comboio 864, informou que havia o risco de derrocada de algumas barreiras, em virtude das condições ambientais que se estavam a verificar. Às 13:35 caiu uma barreira de grandes dimensões na estação de Ermida, junto a agulha nº2, ficando a ocupar as linhas I e II. Retirada parcialmente ficando desimpedida a linha II. Às 13:30, ruiu uma barreira de grandes dimensões, ao km 65,100, junto a agulha nº2 da estação de Juncal, tapando a entrada do túnel. Retiradas as terras às 23:50. Às 13:55, caiu uma barreira na estação de Rede, km 94.600, junto da passadeira de peões; Pelas 16:00, foi detetada outra barreira caída ao km 94,050, foi concluída a sua remoção pelas 17:20. Pelas 18:45, informou um particular que junto do sinal SA1 de Mosteirô (km 71,050), a via encontrava-se interrompida com grande quantidade de terras e pedras. A circulação foi suspensa entre Marco e Régua, sendo realizado transbordo via rodoviária. A estação de Ermida antecipou o período de guarnecimento para as 14:00.

Acidente c/ material em movimento **Data/Hora: 29-mar/16:25** **Comboio nr. 871** **Linha do Douro** **Km 135,600**

Efetuo paragem ao km indicado, por a via se encontrar impedida por pedras entre os Km 135,600 e 135,700, terra e um pouco descalçada. Por impossibilidade de retomar a sua marcha, às 16:50 efetuou pedido nº 1 para recuar à estação de Régua. Iniciou o seu recuo pelas 17:00, sob pedido nº 18 e recolheu a Régua onde resguardou, às 18:00.

Acidente em PN **Data/Hora: 30-mar/16:35** **Comboio nr. 5210** **Linha do Vouga** **Km 022,875**

À aproximação do comboio, um indivíduo do sexo masculino apresentou-se pelo lado esquerdo num motociclo, contornou as meias barreiras e foi enfaixar-se lateralmente na UDD. Com o impacto, foi projetado para fora de gabarit, originando-lhe ferimentos com alguma gravidade. No local estiveram os B.V. de Arrifana e INEM que o transportaram para a unidade hospitalar. O motociclo foi entretanto removido do local. Não se registaram danos no material e retomaram a sua marcha às 17:25, após espera infrutífera pelas autoridades, que haviam sido avisadas logo após o acidente. Nomeado GLE.

Acidente em PN **Data/Hora: 06-abr/07:08** **Comboio nr. 520** **Linha do Norte** **Km 319,902**

Efetuo paragem ao km 319,750, por ter colhido um indivíduo do sexo masculino que se apresentou de bicicleta do lado direito da circulação, o qual teve morte imediata. Dado conhecimento ao CDOS do Porto. A circulação passou a efetuar-se pela via A, entre as estações de Esmoriz e Granja, com marcha à vista entre os Km 319,850 a 319,950 a partir das 07:25. Dada via livre sem restrições a partir das 08:30, depois de autorizado e efetuado o levantamento do cadáver. Posteriormente, para limpeza da via, foi novamente suspensa a circulação entre as referidas estações, no período das 09:17 às 09:30. Desconhece-se a identificação do indivíduo. Acionado o plano emergência de categoria C e nomeado GLE que acompanhou as operações no terreno.

Acidente em PN e **Data/Hora: 19-abr/14:55** **Comboio nr. 15633** **Linha do Norte** **Km 315,616**

Efetuo paragem onde esteve retido das 14:55 às 15:36, por ter colhido um indivíduo do sexo masculino que se apresentou a correr do lado ascendente (esquerdo sentido da marcha) à aproximação do comboio, para atravessar a referida PN. Ficou gravemente ferido. Foi retirado às 15:20 pelo INEM, para assistência na ambulância, vindo a falecer posteriormente. Estabelecido plano de emergência - categoria C e nomeado GLE o responsável da Zona de Movimento. Dado a população ter obstruído a via, a circulação manteve-se parada até às 15:52, hora a partir da qual foi restabelecida, com marcha à vista nas duas vias, entre os km 315,550 a 315,650. Restabelecida a circulação normal a partir das 16:40.

Descarrilamento de comboio **Data/Hora: 20-abr/07:32** **Comboio nr. 312** **Linha do Norte** **Km 996,999**

Informou o responsável pela circulação em LXSA, que o comboio 312 havia descarrilado na via D, entre os AMV 38I e 28II, à chegada a Lisboa SA, com itinerário realizado para a linha nº III, causando o fecho intempestivo do sinal S13 ao comboio 521. Descarrilaram as 9.ª, 10.ª e 11.ª carruagens. Não foram reportados feridos entre passageiros e tripulação. Ativado plano de emergência - categoria C, nomeado DE. Pelo PCC foi ativado o comboio de socorro. A primeira circulação a passar pela via A foi o comboio 521, após a verificação de que a composição descarrilada livrava gabarito da via A. Foi suspensa a circulação de comboios na via D, entre LXORI e LXSA (inclusive até ao sinal S16/M16) e estabelecida a circulação em via única pela via A, entre as mesmas estações. A composição da frente, foi removida do local às 09:40, pela locomotiva do próprio comboio. A reparação da via teve início às 10:40. O AMV 38-I/II foi reparado às 11:02 permitindo, a partir desta hora, abrir os sinais S13 e S6. Determinada circulação em marcha à vista no local, para as circulações nos dois sentidos. Concluído o carrilamento de todos os veículos às 06:05 de 2-abr e levantadas todas as restrições existentes na via às 22:40.

Acidente c/ material em movimento **Data/Hora: 19-mai/20:47** **Comboio nr. 15633** **Linha do Norte** **Km 300,776**

Aquando da partida da circulação, um passageiro ao tentar embarcar em andamento caiu à via, sem que a tripulação se tenha apercebido, tendo tido morte imediata. O cadáver ficou na linha nº1 tendo sido removido às 21:45, hora a que foi dada a via livre à circulação normal de comboios. Neste período a circulação ascendente efetuou-se pela linha 3, e a descendente pela linha 2 em regime de marcha à vista. Estabelecido plano de emergência - categoria C e nomeado GLE o responsável da Zona de Movimento. Para lavagem da via foi efetuado um corte de tensão elétrica na via A entre Válega e Esmoriz, no período das 23:17 às 23:27.

Acidente em PN **Data/Hora: 21-mai/00:06** **Comboio nr. 50039** **Linha de Cascais** **Km 022,556**

Informou o maquinista que na PN ao km indicado, colheu mortalmente um indivíduo do sexo masculino, de cerca de 30 anos. Na aproximação à referida que estava fechada e em anúncio, o indivíduo de bicicleta atravessou a mesma vindo do lado do mar e apesar dos avisos sonoros por parte do maquinista, continuou, tendo sido apanhado pelo engate da UQE e projetado cerca de dois metros para o lado da estrada, livrando o gabarito. Chamado o INEM pelo ORV. Declarada emergência - categoria C e nomeado GLE. Autorizada a circulação de comboios nas duas vias pela PSP/CP de Oeiras, com abordagem ao local em regime de marcha à vista. Cadáver removido à 01:35, passando as circulações à velocidade normal.

Acidente c/ material em movimento **Data/Hora: 21-mai/01:55** **Comboio nr. 50039** **Linha do Norte** **Km 288,500**

Paragem ao km 289,200 onde esteve retido até às 03:05, por ter colhido ao km 288,500 um indivíduo do sexo masculino, que atravessava a via, apresentando-se da direita para a esquerda (sentido da marcha do comboio) e que terá tido morte imediata. No período da 01:55 às 03:10 foi estabelecida a circulação temporária em via única pela via descendente, no ramal de Amoníaco, com marcha à vista no local. Removido o cadáver às 03:10, sendo dada a via livre à circulação normal de comboios a partir dessa hora. Estabelecido plano de emergência - categoria C e nomeado GLE o responsável da zona de movimento.

Acidente em PN **Data/Hora: 19-jun/15:26** **Comboio nr. 98226** **Linha da B. Alta** **Km 207,273**

O Controlador de Circulação em serviço na estação de Guarda, informou que na PN ao km indicado, a referida circulação tinha abalroado uma viatura automóvel, arrastando o referido veículo cerca de 500 metros. A viatura entrou na PN, do lado esquerdo no sentido da marcha do comboio. Do acidente resultaram duas vítimas mortais (ocupantes do veículo auto). Foi levado a efeito o corte de tensão e interdição da via, entre Pinhel e Vilar Formoso (inclusive) às 15:38. Ativado o plano de emergência de categoria A e nomeado GLE, que se deslocou ao local. Avisado o INEM e os B.V. da localidade. Ficaram danificados o sinal M2 e AMV 2/I. Às 17:17 foi restabelecida a tensão no troço. Devido ao AMV 2/I se encontrar totalmente danificado, sem hora provável de reparação, não permitia a receção/expedição dos comboios, no sentido de Vilar Formoso. A circulação de comboios ficou suspensa entre Guarda e Cerdeira, até às 19:00. Para retirar o veículo da via, foi utilizada a VCC da REFER e efetuado um corte de tensão das 19:36 às 20:17, entre Pinhel e V. Formoso, tendo sido retirado às 20:10. Foi dada via livre à circulação de comboios na estação da Guarda às 21:00 (excepto linha I), após reparação do AMV 2/I. Do acidente registaram-se diversos danos na locomotiva 4714. A vigência da OS 2237, que previa a interdição da via entre Guarda e V. Formoso Fronteira, no período das 19:00 às 24:00 de 19-jun, foi anulada. A linha n.º I de Guarda, ficou livre à circulação de comboios às 21:54.

Acidente em PN **Data/Hora: 28-jun/07:16** **Comboio nr. 923** **Ramal de Tomar** **Km 001,289**

Colidiu um veículo ligeiro que se apresentou do lado direito no sentido da marcha do comboio ficando o material descarrilado. Danificado um armário IPE e um de cabos. Declarada emergência – categoria A e nomeado GLE. Foi prestado socorro pela marcha 95255 que chegou ao local às 09:35 e iniciado o carrilamento às 09:40.

Acidente em PN	Data/Hora: 17- jul/15:00	Comboio nr. 47815	Linha do Minho	Km 102,923
-----------------------	-------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-----------------------

O comboio indicado efetuou paragem por ter embatido num automóvel, imobilizado na PN ao Km indicado, originando a morte do condutor do veículo. No local compareceram o INEM, GNR e BV de Caminha, que tomaram conta da ocorrência. A locomotiva ficou danificada nas tubagens do ar comprimido. Foi pedido socorro com o n.º 278 às 16:00, posteriormente e após a colaboração dos bombeiros, o maquinista conseguiu reparar provisoriamente a locomotiva, anulando o pedido de socorro com o n.º 279, às 16:34. Foram provocados pequenos danos na via que não originam restrições e a meia barreira da PN, lado nascente, partida. O comboio retomou a marcha às 17:04. Foi acionado o plano de emergência - categoria C e nomeado GLE. Barreira da PN ao Km 102,923 reparada às 20:53.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 27- jul/01:43	Comboio nr. 3400	Linha do Norte	Km 325,200
--	-------------------------------------	-------------------------	-----------------------	-----------------------

Paragem ao km indicado, onde esteve retido das 01:43 às 02:30, por ter colhido um indivíduo do sexo masculino, que caminhava pela via junto ao carril, lado direito no sentido da marcha, e que teve morte imediata. Segundo o maquinista, foi utilizada a buzina da UME. O comboio circulava pela via ascendente, por se encontrar a decorrer a OS 2692. Ativado plano de emergência - categoria C. Retirado o cadáver às 02:55.

Acidente em PN	Data/Hora: 12- ago/18:57	Comboio nr. 134	Linha do Norte	Km 327,550
-----------------------	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-----------------------

Parou ao Km 327,272 por ter colhido um indivíduo do sexo masculino, que fazia o atravessamento da via ao km 327,582 na passagem pedonal com os sinais acústicos e luminosos em bom funcionamento, apresentando-se da esquerda para a direita e que teve morte imediata. Foi avisado o CDOS do Porto que acionou os meios para o local. Ativado o plano de emergência de categoria C. Nomeado GLE às 19:05, chegou ao local às 19:30. Comboio 134 retomou a marcha às 19:36. Comboio 15839 retomou a sua marcha às 19:49, em marcha à vista no local. Via livre às 19:51, circulação de comboios nas duas vias com marcha à vista entre os km 327,500 e 32,600. Circulação sem restrições a partir das 20:13. A PN de peões ao Km 327,582 da Linha do Norte, é dotada à entrada de labirinto, sinalização acústica, luminosa e tem o piso do atravessamento em bom estado.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 13- ago/10:43	Comboio nr. 863	Linha do Douro	Km 073,362
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-----------------------

Após conclusão do serviço de passageiros na linha nº 2, iniciou a marcha e parou de novo por ter colhido no atravessamento entre plataformas um indivíduo do sexo feminino que teve morte imediata. A mesma atravessou a via pela frente da composição do lado esquerdo no sentido da marcha. Juntamente com a vítima mortal, atravessou também a via o companheiro que sofreu ferimentos ligeiros nos membros inferiores. Foi dado conhecimento ao CDOS do Porto que acionou os meios para o local. Foi acionado o plano de emergência de categoria C e nomeado GLE às 10:50 que chegou ao local às 11:27. O corpo foi retirado às 13:55 e a via dada livre sem restrições às 14:35.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 15- ago/09:27	Comboio nr. 18424	Linha de Cintura	Km 008,689
--	-------------------------------------	--------------------------	-------------------------	-----------------------

Informou o maquinista do comboio 18424, ter colhido um indivíduo que circulava a pé pela via e que à aproximação do comboio não conseguiu fugir. Declarada emergência de categoria C e nomeado GLE às 09:35. Presentes no local, o INEM e a PSP da GIL. Circulação de comboios em via única, pela via descendente. Às 10:10 foi suspensa a circulação nas duas vias para remover o corpo. Composição libertada e vias livres à circulação às 10:38.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 25- ago/05:39	Comboio nr. 19008	Linha de Cascais	Km 022,500
--	-------------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

Informou o maquinista do comboio 19008, que se encontrava um corpo de um indivíduo do sexo feminino na via, ao km indicado, supostamente colhido pelo comboio anterior (comboio 19006 que passou no local à 01:35). Suspensa a circulação na via D, às 05:39 e na via A, às 06:30. Ativado plano de emergência - categoria C. Nomeado GLE, que chegou ao local às 06:35. Corpo retirado da via às 07:20. Restabelecida a circulação nas vias A e D, com marcha à vista no local, às 07:22. Posteriormente, o GLE informou que o cadáver foi retirado do local às 08:53.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 11- set/16:36	Comboio nr. 91250	Linha de Cascais	Km 009,793
--	-------------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

Colhida de indivíduo invisual, que caiu da gare para a linha II.
Declarada emergência de categoria C. Foi suspensa a circulação nas duas vias entre Caxias e Algés.
O GLE compareceu no local às 17:00.
O acidentado foi retirado do local com vida pelo INEM.
Restabelecida a circulação normal nas duas vias às 17:16

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 14- set/01:22	Comboio nr. 16401	Linha do Norte	Km 023,380
--	-------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Colheu mortalmente um indivíduo que circulava a pé pela linha, no mesmo sentido da circulação.
Ativado o plano de emergência de categoria C. O GLE chegou ao local às 02:00.
O comboio depois de liberto pelas autoridades, retomou a marcha às 03:24. Para lavagem da via, foi efetuado o corte de tensão entre ACA e a ZN de VFX no período das 03:39 às 04:23.
Por este incidente, não foi possível conceder a interdição de via prevista na OS 3146 no período das 01:40 às 05:30, da OST 37/2013.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 25- set/00:06	Comboio nr. 64311	Linha do Norte	Km 309,376
--	-------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Aquando da paragem do comboio 15601 no apeadeiro de Cortegaça afim de efetuar serviço de passageiros, o maquinista verificou que se encontrava um indivíduo do sexo masculino deitado na via D, colhido provavelmente por um dos comboios que circularam nessa via durante a noite. Trata-se de um indivíduo que foi transportado para o hospital de Vila da Feira. Estabelecido plano de emergência de categoria C e nomeado como GLE o inspetor de zona chegou ao local cerca das 06:00. Indagados os maquinistas das circulações que ali transitaram, os mesmos informaram não se terem apercebido de nada. A circulação foi suspensa na via descendente entre Esmoriz/Ovar das 05:17 às 05:55.
O comboio 15601 aguardou no local a chegada do INEM.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 26- set/17:05	Comboio nr. 15639	Linha do Norte	Km 299,600
--	-------------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Efetuiu paragem por ter acionado a frenagem de emergência, devido à circulação pela via de um indivíduo do sexo masculino.
Como o indivíduo em causa ficou caído na banqueta, foi comunicado ao CDOS de Aveiro que alertou as restantes entidades. Quando o ORV chegou ao local verificou que o indivíduo se encontrava com vida, apenas aparentava indícios de embriaguez. O Responsável da Zona de Circulação de Aveiro foi nomeado GLE às 17:20.
Os BV de Ovar retiraram a vítima, transportando-a para o Hospital.
Foi desativado o plano de emergência de categoria C, ficando a via livre a partir das 17:40.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 27- set/19:27	Comboio nr. 126	Linha do Norte	Km 030,164
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Comunicou o maquinista do comboio 126 que tinha colhido um indivíduo do sexo masculino, que passou pela retaguarda do comboio 16453, deslocando-se da via ascendente para a via descendente.
Foi decretada emergência - categoria C e nomeado GLE, tendo o mesmo chegado ao local às 20:25.
Foi suspensa a circulação na via D entre Castanheira do Ribatejo e Alhandra e estabelecida a circulação em via única pela via A.
O corpo foi retirado do local e dada a via livre à circulação de comboios sem restrições às 20:50.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 07- out/21:03	Comboio nr. 18518	Linha de Sintra	Km 012,975
--	-------------------------------------	--------------------------	------------------------	-------------------

Informou o maquinista do comboio 18518, que tinha colhido um indivíduo, octogenário, do sexo masculino, à entrada da gare da linha III de M. Abraão.
Foi nomeado GLE às 21:17 e chegou ao local às 21:45.
O indivíduo apresentava alguns ferimentos e foi transportado para o hospital Francisco Xavier pelo INEM.
Posteriormente, o maquinista informou a CP LX, que o referido indivíduo iria passar da linha III para a linha II pelo topo da gare e foi apanhado pelo comboio.

Descarrilamento de comboio	Data/Hora: 21-out/07:09	Comboio nr. 5201	Linha do Vouga	Km 035,300
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------------	-----------------------	-------------------

Retido ao referido km por ter descarrilado o primeiro bogie da UDD 9634, que seguia à cauda. Como era composto por duas UDD e dado que a 9632 ficou sem avarias, às 07:35 retomou a marcha com esta motora. Verificaram-se avarias na UDD e na via, que ficou danificada entre os km 36,800 e 35,300.

Nomeado GLE às 07:16, que chegou ao local às 08:05. Foi suspensa a circulação entre Oliveira de Azeméis e Pinheiro da Bemposta às 07:45. Iniciado o carrilamento às 10:50 e concluído às 18:30. Levantada a suspensão da circulação, entre Oliveira de Azeméis e Pinheiro de Bemposta às 19:25, para prestação de socorro à UDD descarrilada.

Via livre às 20:33, com o afrouxamento de 10 Km/h entre os Km 35,300 e 36,800, local não sinalizado.

Descarrilamento de comboio	Data/Hora: 22-out/01:50	Comboio nr. 92227 (Refer)	Linha do Minho	Km 054,800
-----------------------------------	--------------------------------	----------------------------------	-----------------------	-------------------

Quando a marcha 92227 (Dresine DP 123) circulava para fazer ronda à via, descarrilou cerca das 01:50 ao Km 54,980 devido a desguarnecimento da via em cerca de 25 metros.

Posteriormente, verificou-se a mesma situação ao km 55,524 em cerca de 12 metros.

Estações de Barcelos e Tamel guarnecidas a partir das 04:15 e 04:35, respetivamente.

A Dresine foi carrilada às 04:25. O serviço de passageiros foi assegurado por transbordo rodoviário, entre as estações de Barcelos e Tamel.

Nomeado GLE o responsável da Zona Circulação 101 às 01:55 que chegou ao local às 3:20.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 24-out/16:21	Comboio nr. 871	Linha do Douro	Km 109,000
--	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Em virtude das condições meteorológicas adversas no local, uma pedra de grande porte caiu na via, provocando o descarrilamento do primeiro bogie da unidade motora.

Efetuada o pedido de socorro n.º 97779. Acionado o plano de emergência - categoria B e nomeado o GLE às 16:45, que chegou ao local às 17:10.

Para transbordo dos passageiros, foi expedida para o local a marcha 92237 às 17:24, tendo chegado ao local às 17:45. Após embarque dos passageiros, pediu para recuar à Régua, modelo 11107 n.º 216, recuando em comboio 871 que chegou 18:14. Não houve acidentes pessoais. Para carrilamento foi expedida a composição de emergência que partiu de Régua às 20:47 e chegou ao local às 21:15. Iniciado o carrilamento às 21:30.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 27-out/18:55	Comboio nr. 854	Linha do Minho	Km 074,962
--	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Ao km 74,962- plena via, colheu mortalmente um indivíduo do sexo masculino que aparentemente terá caído ao atravessar a via lado direito sentido de marcha da circulação. Cerca das 19:37, o comboio foi autorizado a retomar a sua marcha pelas autoridades, atendendo que já havia ultrapassado o local onde se encontrava a vítima. Estabelecido plano de emergência de categoria C e nomeado GLE o Inspetor da zona às 19:15 que chegou ao local às 19:50.

Retirado o cadáver pelos BV de Viana às 20:52 e dada via livre sem restrições a partir da mesma hora. Tratava-se de pessoa idosa que se desconhece a sua identificação.

Acidente em PN	Data/Hora: 29-out/20:53	Comboio nr. 806	Linha do Oeste	Km 112,098
-----------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O Inspetor do CAT da CP Regional informou o CCO de Lisboa que o comboio 806 colidiu com um camião, sobre a lateral esquerda, o qual se apresentou do lado direito do sentido da marcha, na PN tipo D ao km 112,098. Nomeado GLE que chegou ao local às 22:45. Declarada emergência de categoria C. O Operador de Revisão pediu socorro pela frente com o nº 13786, às 21:46. O socorro foi prestado pela My 463, que partiu das Caldas da Rainha às 22:00 e chegou ao local às 22:25, o comboio retomou a marcha às 22:32, chegou à estação de Caldas da Rainha às 22:55. Dada via livre sem restrições às 02:20.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 19-nov/13:05	Comboio nr. 543	Linha do Norte	Km 000,000
--	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Foi informada a Central de Segurança pelo Vigilante de Santa Apolónia que pelas 12:55 uma utente que se encontrava dentro do comboio na plataforma 5 (visível na câmara 1-19) que partia às 13:16, ao sair do mesmo caiu. Foi chamado o INEM pelo vigilante às 13:00, tendo sido prestado o apoio necessário pelos vigilantes até à chegada dos mesmos. Chegou pelas 13:24 tendo a Sra. sido transportada para o Hospital de São José.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 27- nov/09:48	Comboio nr. 181	Linha Alentejo	Km 138,443
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O comboio 181 colheu mortalmente um indivíduo do sexo masculino, no apeadeiro de Alvalade, quando este atravessava a via do lado direito para o esquerdo, no sentido da marcha do comboio, ficando o corpo no lado esquerdo. Ativado o plano de emergência - categoria C e nomeado GLE às 10:00, que chegou ao local às 10:25. Efetuada a limpeza da composição, retomou a marcha às 11:10. Para proceder a limpeza da via, foi estabelecido o PATE 37/2013, com início às 12:13 e fim às 12:39.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 01- dez/00:06	Comboio nr. 543	Linha do Norte	Km 066,390
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

À hora indicada, informou que colheu mortalmente um indivíduo do sexo masculino, à passagem do referido km. Foi suspensa a circulação de comboios na via A, entre Santana Cartaxo-Resguardo e Entroncamento, no período das 13:59 às 15:44. Nomeado GLE às 14:12, que chegou ao local às 15:55. Circulações avisadas para circularem em regime de marcha à vista, à passagem no local. De acordo com o CDOS de Santarém, a vítima foi removida do local pelas 15:47 e transportada para a morgue do Hospital de Santarém. Efetuado corte de tensão elétrica na via ascendente, das 17:10 às 17:20, entre a ZN de Vale de Santarém e a estação de Santarém, para se proceder à limpeza da linha. Restabelecida a circulação normal de comboios sem restrições às 17:21. Tomou conta da ocorrência a GNR de Santarém.

Acidente c/ material em Movimento	Data/Hora: 04- dez/13:02	Comboio nr. 670	Linha de Cintura	Km 004,050
--	-------------------------------------	------------------------	-------------------------	-------------------

Informou o maquinista que tinha caído à linha III um indivíduo do sexo feminino à passagem do comboio 670. Foi nomeado GLE que chegou ao local às 13:30. Posteriormente o maquinista do comboio 14061 informou que se encontrava caída na linha III junto à gare da via D Sul uma senhora. Contatado o maquinista do comboio 670, o mesmo não se apercebeu da situação e só foram alertados pelos passageiros do próprio comboio. Foi suspensa a circulação na Linha III às 13:10 e na L IV às 13:42 para assistência à Sra., que ficou gravemente ferida nos membros inferiores tendo sido retirada às 13:47. Conduzida ao Hospital pelo INEM. A pedido dos bombeiros e para lavagem da linha foi efetuado o corte de tensão nas duas vias entre ETC/CAE, no período das 14:20 às 14:29. Foi restabelecida a circulação nas referidas vias às 14:30 sem restrições.

Acidente c/ material em movimento	Data/Hora: 13- dez/11:26	Comboio nr. 867	Linha do Minho	Km 005,050
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o ORV, que ao km indicado colheu mortalmente um indivíduo do sexo masculino que à aproximação da circulação passou do lado da via D para a frente do comboio. Desconhece-se a sua identificação e aparenta cerca de 50 anos. Estabelecido plano de emergência de categoria C e nomeado GLE às 11:30 que chegou ao local às 11:50. Circulação a processar-se em via única, pela via D, entre Contumil e Ermesinde a partir das 11:30, com passagem das circulações em marcha à vista no local do acidente. O comboio 867 retomou a sua marcha às 12:18 depois de cumpridas as formalidades pela PSP, concluída a remoção do cadáver às 12:24 e dada via livre sem restrições, nas duas vias, a partir da mesma hora.

