

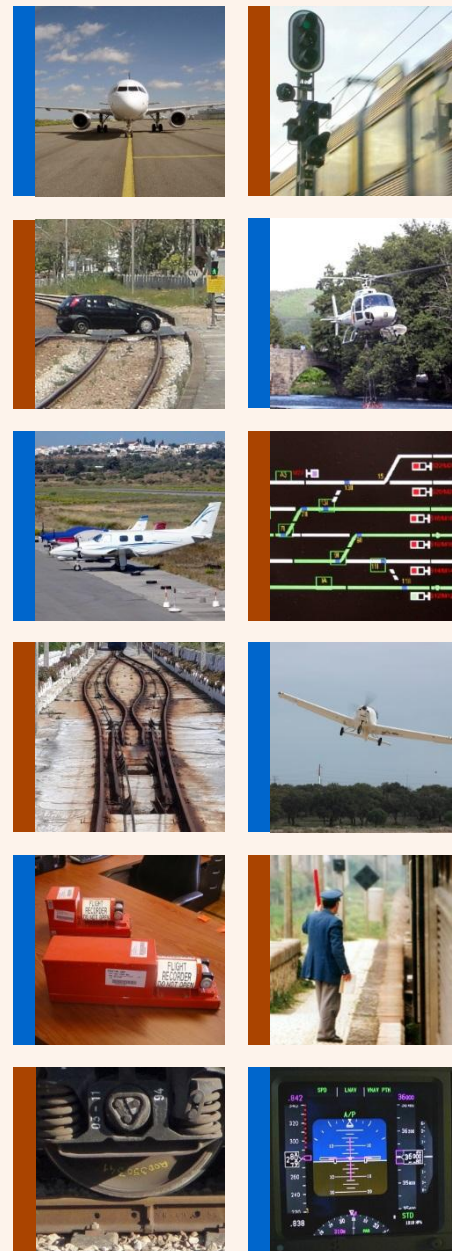


Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes
com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
*Office for the Prevention and Investigation of Accidents
in Civil Aviation and Rail (SIA/NIB PT)*

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

2025

RAIL TRANSPORTATION



**RELATÓRIO ANUAL DE
ATIVIDADES DE INVESTIGAÇÃO**

**INVESTIGATION ACTIVITIES
ANNUAL REPORT**

(includes summary and information
in English)

www.gpiaaf.gov.pt

Ficha Técnica

Título | Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário – 2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation – 2025

Editor | GPIAAF - Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves e de
Acidentes Ferroviários
Praça Duque de Saldanha, 31, 4.º – 1050-094 Lisboa – PORTUGAL
Telefone: + 352 212 739 245 | Fax: + 351 217 911 959
E-mail: geral@gpiaaf.gov.pt

Desenho e Composição | GPIAAF

Por força da Resolução do Conselho de Ministros n.º 8/2011, este documento foi redigido em respeito do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 26/91 e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 43/91, ambos de 23 de agosto.

© GPIAAF · Lisboa, Portugal · 2026

Com a exclusão de materiais eventualmente inclusos cujos direitos pertençam a terceiros, é autorizada a reprodução do conteúdo deste documento, exceto para fins comerciais, desde que mencionando o GPIAAF como autor, o título, o ano de edição e a referência “Lisboa-Portugal”, e desde que a sua utilização seja feita com exatidão e dentro do contexto original.

Esta publicação também está disponível em <http://www.gpiaaf.gov.pt>.

Controlo documental

N.º documento	Data	Alterações	Elaboração	Aprovação
F-RAI-2025.0	30-09-2026	Versão original	UTF	Nelson Oliveira

Índice

<i>English Summary</i>	<i>5</i>
NOTA INTRODUTÓRIA	7
PARTE A - INFORMAÇÕES GERAIS E DE GESTÃO.....	8
1. O GPIAAF	9
1.1 Enquadramento legal e organizacional.....	9
1.2 Estrutura orgânica	10
1.3 Atribuições e princípios de atuação	10
1.4 Âmbito de atuação	11
2. RECURSOS.....	12
2.1 Recursos humanos	12
2.2 Recursos financeiros	12
3. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES	13
PARTE B - INVESTIGAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA.....	14
1. INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES.....	15
1.1 Investigações iniciadas em 2025	15
1.2 Relatórios e outros documentos publicados	29
1.3 Investigações em curso	30
2. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	33
2.1 Recomendações emitidas em 2025	33
2.2 Monitorização das recomendações de segurança emitidas.....	34
2.2.1 Recomendações de segurança emitidas em 2025	36
2.2.2 Recomendações de segurança pendentes de anos anteriores	45



ENGLISH SUMMARY

This document is the Annual Report referred to in Article 24(3) of Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council, of 11 May 2016, relating to the investigation activities of GPIAAF as the Portuguese Rail Accidents National Investigation Body (NIB) during the year 2025.

In 2025 GPIAAF received 1678 notifications of safety occurrences from the Railway Undertakings and Infrastructure Managers according to the national law, selecting 94 for a preliminary examination, accordingly to the NIB internal procedures, a process which includes evidence gathering and a structured assessment to evaluate the safety learning expected and decide whether to open a safety investigation or not.

From this assessment, it was decided to start two safety investigations under article 20.1 (serious accidents) of the Railway Safety Directive (RSD), plus another one under article 22.6 of the RSD which, due to its immediate serious consequences, was obviously of mandatory investigation under national legislation.

In 2025 five investigation documents (information notices or reports) were published. Due to the highly insufficient available human resources in comparison with the number of events that occur, the investigations backlog and average time to publish the reports are increasing. This has been especially critical because since from July 2023 to September 2025 the NIB had only one investigator due to the difficulty in retaining staff due to the salary paid and other career limitations.

Although the NIB has been able to give immediate response to accidents and incidents were and investigation was opened, through the gathering of evidence and initial analysis identifying immediate uncontrolled risks, the acute shortage of staff has a high impact in the ability to deepen the analysis and draft the reports.

Despite this, in 2025 six safety recommendations and one urgent safety alerts were issued.

The NSA communicated that no safety recommendation was closed since 2023, while 16 are in open status, under various degrees of implementation, with minimal evolution since the previous year.

Apart from the present summary, the text of this document is in Portuguese as the resources are not available to provide a full English translation. To facilitate immediate comprehension of the main information, all charts and tables containing the more relevant information are bilingual, including the implementation status of safety recommendations.

As required by legislation and the European Union Agency for Railways, this document has the following main content:

- General overview of the legal provisions for the NIB and its work [§ A1.1];
- Information concerning the relationship between the NIB and other Portuguese bodies, such as the National Safety Authority, Ministry of Transport and Investigation Bodies on other transport modes [§ A1.1, fig. A.1];
- Information on the internal structure of the NIB [§ A1.2, fig. A.2];
- Information about the NIB, its Role (description of the mandate), Aim and Mission [§ A1.3, § A1.4];

- Information on the scope of the NIB on the rail system [§ A1.4];
- Information on number of employees [§ A2.1, tbl. A.1];
- Information on budget [§ A2.2];
- Information on investigation activities [section B];
- Information on preliminary examinations of occurrences in 2024 [tbl. B.1];
- Information on types of events subjected to preliminary examinations [tbl. B.2];
- Information on started investigations in 2025 [tbl. B.3];
- Information on investigation documents published in 2025 [tbl. B.4];
- Information on investigations in progress [tbl. B.5];
- Information on safety recommendations issued in 2025 [§ B2.1, tbl. B.6];
- Information on safety alerts issued [§ B2.1, tbl. B.7];
- Information on status of safety recommendations [§ B2.2, tbl. B.8];
- Information on safety recommendations issued in 2025 [§ B2.2.1].
- Information on monitoring of safety recommendations not closed until 2024 [§ B2.2.2].

NOTA INTRODUTÓRIA

O n.º 7 do art.º 11.º-A do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro¹, o qual transpõe para o ordenamento jurídico nacional, no que diz respeito à investigação de acidentes, a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária, prevê que o GPIAAF publicará até 30 de setembro de cada ano um relatório sobre as investigações efetuadas no ano anterior, as recomendações de segurança formuladas e as medidas tomadas em conformidade com essas recomendações.

Em conformidade com o referido Decreto-Lei e com os requisitos definidos pela Agência Ferroviária da União Europeia, este relatório inclui a informação do ano 2025 sobre os seguintes aspetos:

- Disposições legais aplicáveis ao funcionamento e atuação do GPIAAF;
- Enquadramento institucional do GPIAAF em relação aos outros organismos nacionais relevantes, nomeadamente Tutela sectorial e Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária;
- Informação sobre o organismo, nomeadamente suas atribuições e missão, organograma, número de funcionários e orçamento;
- Informação sobre as investigações abertas e terminadas no ano relatado, assim como listagem das investigações em curso;
- Listagem das recomendações emitidas no ano relatado e informação sobre a sequência dada, até à data de edição deste relatório, pelos respetivos destinatários àquelas emitidas e que não estejam ainda encerradas através da sua aceitação e implementação ou recusa.

Esta informação está organizada em duas partes distintas, a primeira (A) relativa às informações gerais de gestão e a segunda (B) relativa às investigações e recomendações de segurança. Informação completa e detalhada sobre a gestão do organismo e avaliação do cumprimento do plano de atividades, em conformidade com os requisitos legais do Estado Português, encontra-se no Relatório de Atividades - 2025 disponível no sítio do GPIAAF na *internet* (www.gpiaaf.gov.pt).

Não tendo sido possível produzir este relatório em versão bilingue português-inglês, conforme seria desejado pela Agência Ferroviária da União Europeia, optou-se por fazer um sumário em inglês com um mapa do documento e por apresentar os quadros com a informação essencial em versão bilingue.

¹ - Conforme alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 101-C/2020, de 7 de dezembro.

PARTE A

INFORMAÇÕES GERAIS E DE GESTÃO

1. O GPIAAF

1.1 Enquadramento legal e organizacional

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários – GPIAAF, é um serviço central da administração direta do Estado dotado de autonomia administrativa.

É um organismo multimodal (aviação + ferrovia) de investigação de segurança, criado em 1 de abril de 2017 pelo Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, com a missão de investigar os acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis e dos transportes ferroviários, visando a identificação das respetivas causas com o objetivo de contribuir para a prevenção de futuros acidentes e incidentes.

Assume, em matéria de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, as obrigações do Estado Português determinadas pela Diretiva (UE) 2016/798, de 11 de maio, relativa à segurança ferroviária.

Durante quase todo o ano de 2025, o GPIAAF funcionou no âmbito do Ministério das Infraestruturas e da Habitação, sob a tutela do Ministro, sendo o seu enquadramento institucional o seguinte:

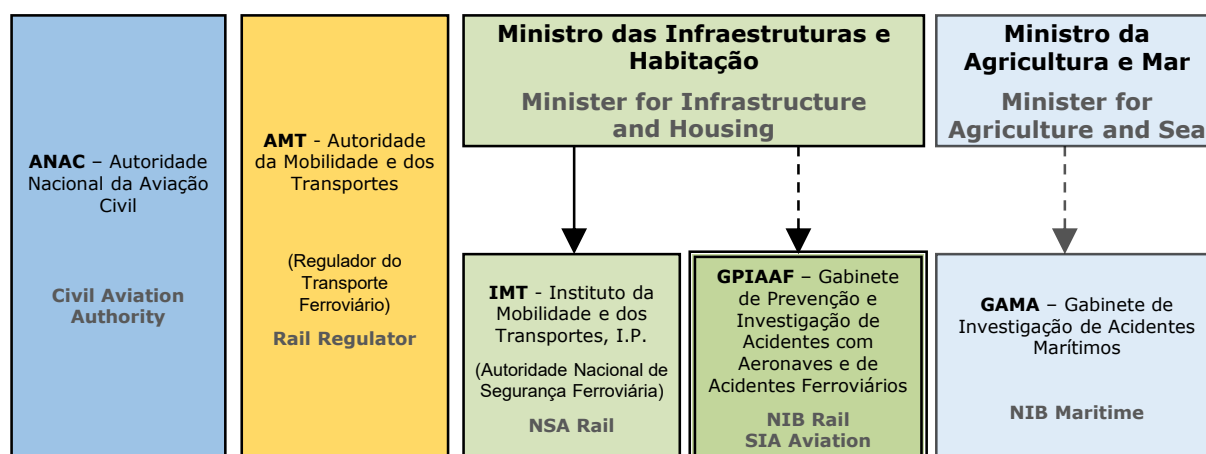


Figura A.1 – Enquadramento institucional do GPIAAF em 2025
Figure A.1 – GPIAAF (NIB PT) institutional setting in 2025

A tutela governamental sob a qual o GPIAAF se encontra incide apenas no âmbito financeiro e na designação do seu dirigente de topo, não tendo qualquer intervenção no processo de decisão sobre a atividade técnica do Gabinete, o qual funciona de modo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, das autoridades responsáveis pela segurança, das entidades reguladoras da aviação civil e do transporte ferroviário, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa de aviação civil, empresa ferroviária, e de qualquer outra parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

O enquadramento legal da atividade de investigação de acidentes e incidentes ferroviários realizada pelo GPIAAF encontra-se regulado pelo Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, conforme alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 101-C/2020, transpondo para o ordenamento jurídico nacional, no que diz respeito à investigação de acidentes, a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária.

1.2 Estrutura orgânica

Nos termos dos art.^{os} 3.º, 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, o Gabinete é constituído por um Diretor e por duas equipas multidisciplinares de investigação, cuja dotação é aprovada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes. O apoio logístico e administrativo ao funcionamento do GPIAAF é prestado pela Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros.

O organograma funcional do GPIAAF é o seguinte:

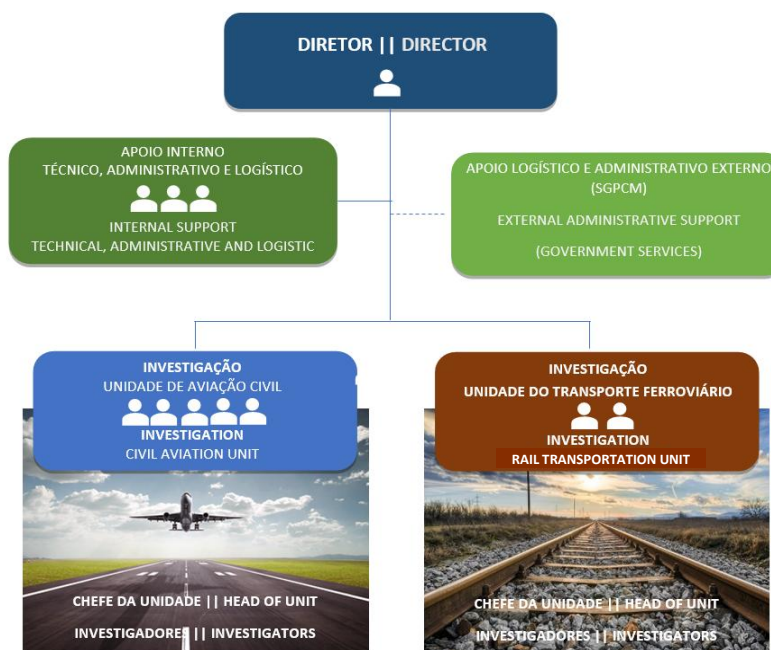


Figura A.2 – Organograma do GPIAAF
Figure A.2 – GPIAAF (NIB PT) organizational structure

Nos termos do n.º 6 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 36/2017, o diretor do Gabinete assume presentemente a função de chefe da unidade do transporte ferroviário.

1.3 Atribuições e princípios de atuação

As atribuições específicas do GPIAAF no domínio da investigação de segurança no transporte ferroviário são as seguintes:

- Desenvolver as atividades de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, de apuramento das causas e formulação de recomendações;
- Analisar as ocorrências registadas nos relatórios diários de circulação da entidade gestora das infraestruturas ferroviárias e das empresas ferroviárias, e proceder ao seu tratamento de acordo com a gravidade das mesmas;
- Acompanhar o cumprimento e aplicação prática das recomendações dirigidas às entidades reguladas.

No exercício das suas atribuições, o GPIAAF funciona de modo independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos-de-ferro, sendo

independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade e organismo notificado e de qualquer outra parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

Nos termos da legislação comunitária e nacional, as investigações realizadas pelo Gabinete **não se destinaram nem foram orientadas para o apuramento de culpas ou determinação de responsabilidades**, mas sim para a **melhoria da segurança** do transporte ferroviário.

A legislação portuguesa prevê que os relatórios elaborados pelo GPIAAF não devem ser utilizados por terceiros para fins de apuramento de culpas e responsabilidades. Ainda assim, os relatórios de investigação declaram expressamente que **a sua utilização para outros fins que não aquele para o qual foram elaborados pode conduzir a conclusões erradas**.

1.4 Âmbito de atuação

O Decreto-Lei n.º 394/2007 atribui ao GPIAAF um âmbito de atuação no transporte ferroviário consideravelmente mais alargado do que aquele definido na Diretivas (UE) n.º 2016/798 como obrigatório para os organismos nacionais de investigação nela previstos.

Assim, os sistemas ferroviários abrangidos pelo âmbito de atuação do GPIAAF no ano de 2024 foram os seguintes:

- Rede ferroviária nacional;
- Metropolitano ligeiro da área metropolitana do Porto;
- Metropolitano de Lisboa;
- Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo;
- Metropolitano ligeiro de Mirandela (sem serviço em 2025);
- Rede de elétricos de Lisboa*;
- Rede de elétricos do Porto*;
- Caminho-de-ferro ligeiro Sintra – Praia das Mações;
- Caminho-de-ferro ligeiro Costa da Caparica – Fonte da Telha (sem serviço em 2025);
- Caminho-de-ferro ligeiro da praia do Barril;
- Ascensores da Glória, Lavra, Bica e Graça, em Lisboa*;
- Funicular de Viana do Castelo*;
- Ascensor do Bom Jesus do Monte, em Braga*;
- Funicular dos Guindais, no Porto*;
- Ascensor da Nazaré*;
- Sistema Automático de Transporte Urbano de Oeiras (sem serviço em 2025).

Tal corresponde a cerca de 2750 km de sistema ferroviário e a mais de 4000 circulações comerciais por dia.

* Apenas para uma tipologia limitada de ocorrências.

2. RECURSOS

2.1 Recursos humanos

A 1 de janeiro e a 31 de dezembro de 2025, os recursos humanos do Gabinete afetos à área de transporte ferroviário, previstos no respetivo Mapa de Pessoal e os reais, eram os seguintes:

Designação Title	01-jan-2025		31-dez-2025	
	Previstos Planned	Reais Real	Previstos Planned	Reais Real
Pessoal Dirigente Managerial Staff Chefe de Unidade Head of Unit	1 ⁺	1 ⁺	1 ⁺	1 ⁺
Estrutura Técnica Technical Staff área ferroviária rail area Investigadores Investigators	3	1	3	2
Estrutura Operacional Clerical Staff Técnica superior Senior officer Assistente técnica Technical assistant	2 [*] 1 [*]	1 [*] 1 [*]	2 [*] 1 [*]	1 [*] 1 [*]
* Função assegurada pelo Diretor do Gabinete Function assumed by the Office's Director				
* Partilhadas com a Unidade de Aviação Civil Shared with the Civil Aviation Unit				

Quadro A.1 – Recursos humanos
Table A.1 – Human resources

Durante quase todo o ano de 2025 a área ferroviária dispôs apenas de um investigador, uma vez que em julho de 2023 houve a demissão, a seu pedido, de um dos dois investigadores então existentes, por o regime remuneratório fixado para a função não ser competitivo para reter os técnicos formados e com a experiência adquirida no Gabinete, facto cuja importância não é demais salientar uma vez que teve um impacto significativo e muito negativo na capacidade do organismo, por corresponder a uma redução de 50% nos meios disponíveis.

Após a ocorrência do grave acidente ocorrido no dia 3 de setembro no ascensor da Glória, em Lisboa, foi rapidamente desbloqueada pelo Governo a conclusão do processo de recrutamento iniciado em março de 2024, tendo finalmente sido admitido um novo investigador para substituir o que saiu em 2023, embora aquele ainda tenha de passar por um período de formação de pelo menos três anos até poder ser considerado proficiente.

Em 15 de setembro foi publicada pelo Governo a portaria do Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças e do Gabinete do Ministro das Infraestruturas e Habitação, que se aguardava desde 2017, fixando em três investigadores a dotação de pessoal da área ferroviária. Tal permitirá que em 2026 seja iniciado o processo de recrutamento de um terceiro investigador.

2.2 Recursos financeiros

O orçamento do GPIAAF provém do Orçamento Geral do Estado, sendo fixado pelo Governo na sequência de proposta deste Gabinete.

Em 2025 foi de € 1 186 154 o montante efetivamente disponível, do qual foram executados € 822 184,60 (69%). Deste valor executado, cerca de 14% respeitou às atividades associadas à área ferroviária do GPIAAF.

3. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

O GPIAAF participou ativamente nas atividades da rede europeia de organismos nacionais de investigação de acidentes ferroviários (*NIB Network*), presidindo o diretor ao seu comité de gestão desde 2020.

O Gabinete participou também em atividades de formação e divulgação junto do sector ferroviário nacional e dos PALOP.



PARTE B

INVESTIGAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

1. INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES

1.1 Investigações iniciadas em 2025

Em 2025 foram recebidas pelo GPIAAF 1678 notificações de ocorrências relevantes para a segurança.

O n.º 1 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 394/2007 determina que são de investigação obrigatória pelo Gabinete os acidentes graves em âmbito ferroviário, caracterizados como:

- qualquer colisão ou descarrilamento de comboios que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos superiores a dois milhões de euros no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente;
- qualquer outro acidente com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança².

Adicionalmente, nos termos do n.º 2 do art.º 4.º do referido Decreto-Lei, o Gabinete pode, por sua iniciativa, também decidir investigar outros acidentes e incidentes que, em circunstâncias ligeiramente diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, devendo ter em consideração na sua decisão:

- a) A gravidade do acidente ou incidente;
- b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;
- c) O impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária ao nível comunitário;
- d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, do organismo responsável pela segurança ferroviária ou de outros Estados-membros da União Europeia.

Para determinar se as ocorrências são de investigação obrigatória ou se é expectável que da sua investigação resultem ensinamentos de segurança relevantes que justifiquem a abertura de um processo de investigação ao abrigo do n.º 2 do referido artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, o procedimento estabelecido no Manual de Investigação do GPIAAF é a abertura de um processo de análise preliminar. Neste, é efetuada uma recolha de informação sobre as ocorrências junto das empresas e pessoas envolvidas, e, sempre que necessário, também a recolha adicional de evidências, com vista a obter a informação suficiente para a decisão, após análise dos factos imediatos e seu enquadramento. Nos casos que não cumpram os requisitos de investigação obrigatória, é feita uma análise de criticidade tendo em conta os riscos potenciais envolvidos, segundo método formal constante do Manual de Investigação, e ponderada também a disponibilidade de meios do Gabinete. Segundo a legislação, o GPIAAF deve decidir no prazo de dois meses se abre investigação ou não.

Uma vez que o processo de análise preliminar é, muitas vezes, quase uma pequena investigação que, mesmo não resultando na abertura de uma investigação formal, pode produzir informação relevante para o processo de melhoria da segurança das partes envolvidas, nesses casos os resultados são-lhes remetidos com propostas de ações preventiva ou comentários.

Apesar de por decisão gestionária, resultante do facto de em boa parte do ano só ter existido em funções um investigador na área do Transporte Ferroviário, se ter restringido a abertura de

² - O documento «*Guide on the decision to investigate accidents and incidents*», produzido pela Rede Europeia de Organismos Nacionais de Investigação (NIB Network) com a Agência Ferroviária da União Europeia, dá orientações para a decisão de investigar quanto ao critério “impacte manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança”.

processos de análise preliminar a ocorrências com vítimas mortais, salvo alguns outros casos de manifesto interesse potencial, em 2025 o GPIAAF abriu 94 processos de análise preliminar a ocorrências nos sistemas ferroviários nacionais, um número superior em 19% ao ocorrido em 2024.

As análises preliminares realizadas são enumeradas no quadro seguinte, indicando o respetivo resultado.

Quadro B.1 – Análises preliminares realizadas em 2025 Table B.1 – Preliminary examinations carried out in 2025		Total: 94
Data Date	Descrição sumária da ocorrência Summary of the event	Sequência Sequence
01/01/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 17248 em plena via ao Pk 1,300 da Linha do Alentejo	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
07/01/2025	Colhida pelo comboio AP n.º 130 no apeadeiro de Santana - Cartaxo, plena via ao PK 60,300 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
14/01/2025	Colhida pelo comboio AP n.º 126 na PN pedonal do tipo X ao PK 300,581 (Ovar) da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS PARA IP Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento deliberado inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário, ou ato deliberado para atentar contra a própria vida. Atendendo à frequência de colhidas na zona, foram desencadeadas ações de supervisão pela ANSF e foram tomadas ações em sequência pelo GI com vista a um maior controlo do risco no local. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM It does not fit the serious accident definition. Deliberate inadequate behavior by the victim, without new learning for the railway system, or a deliberate act to attempt suicide. Given the frequency of incidents in the area, supervisory actions were initiated by the NSA and subsequent actions were taken by the IM to better control the risk at the site.
17/01/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 19207 em ATV da estação de Belém ao Pk 4,861 da Linha de Cascais	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
18/01/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 17252 em plena via ao Pk 0,499 da Linha do Alentejo	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
23/01/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 15504 na estação de Marco de Canaveses ao Pk 59,800 da Linha do Douro	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima ou ato deliberado para atentar contra a própria vida. Sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behavior by the victim or a deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

24/01/2025	Colhida pelo comboio regional n.º 810 na estação de Bombarral ao Pk 87,260 da Linha do Oeste	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
31/01/2025	Colisão pelo comboio urbano n.º 17218 em PN do tipo A (ACMB) ao PK 31,670 da Linha do Sul	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado do condutor da viatura. Aspetos já identificados numa investigação em curso, na qual este evento será inserido. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behavior by the road user. Factors are already identified in an ongoing investigation, to which this event will be added.
02/02/2025	Colisão pelo comboio de mercadorias n.º 89162 em PN do tipo B (ACMB) ao PK 214,506 do Ramal de Alfaias	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado do condutor da viatura por influência de intoxicação alcoólica. Ocorrência sem aprendizagem relevante para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behavior by the road user by influence of alcoholic intoxication. Event without relevant learning for the railway system.
04/02/2025	Colhida pelo comboio regional n.º 3000 em plena via ao PK 91,480 da Linha do Minho	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
06/02/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 16421 na estação de Lisboa oriente ao PK 7,100 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
10/02/2025	Colhida pelo comboio regional n.º 3104 em PN do tipo X ao PK 52,256 da Linha do Minho	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA PARA ANSF, IP E CP Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Foram identificadas oportunidades de melhoria não diretamente relacionadas com o acidente. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS TO THE NSA, IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Deliberate inadequate behavior by the victim, without new learning for the railway system. Non-related opportunities for improvement were identified.
13/02/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 17207 na estação de Moita ao PK 8,187 da Linha do Alentejo	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
13/02/2025	Incidente reportado pelo comboio urbano n.º 14002 no tabuleiro da ponte 25 de Abril ao PK 5,400 da Linha do Sul.	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA PARA IP, FERTAGUS, PROTEÇÃO CIVIL, LUSOPONTE, REGIMENTO SAPADORES BOMBEIROS Não corresponde à definição de acidente grave. O evento, embora com elevado risco, não teve consequências e foi contido, não justificando a abertura de investigação formal. Identificadas oportunidades de melhoria. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS TO THE IMs (rail and road), RU, CIVIL PROTECTION SERVICE AND FIRE DEPARTMENT It does not fit the serious accident definition. The event, although with a high-risk potential, had no relevant consequences and was contained. Opportunities for improvement were identified.

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

17/02/2025	Colhida pelo comboio AP n.º 137 em plena via ao PK 74,400 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
23/02/2025	Colhida pelo comboio AP n.º 186/7 em plena via ao PK 337,950 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
03/03/2025	Colhida pelo comboio regional n.º 5703 em PN do tipo Particular ao PK 344,659 da Linha do Algarve	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA PARA ANSF E IP Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Identificadas oportunidades de melhoria não diretamente ligadas com o acidente. Caso adicionado à Inv. 20241020. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS TO THE NSA AND IM It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Non-related opportunities for improvement were identified.
04/03/2025	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 92209 em plena via ao PK 30,200 (Apeadeiro de Barrimau) da Linha do Minho	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário, ou ato deliberado para atentar contra a própria vida. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behavior by the victim or a deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
05/03/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 18250/1 na estação de Mte Abraão ao PK 12,975 da Linha de Sintra	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
16/03/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 39107 em PN do tipo X ao PK 1,648 da Linha de Cascais	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
17/03/2025	Colisão pelo comboio de passageiros IC n.º 544 em PN do tipo C (ACMB) ao PK 62,542 da Linha da Beira Baixa	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado do condutor, sob o efeito de álcool. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behavior by the road user by influence of alcoholic intoxication. Event without relevant learning for the railway system.
18/03/2025	Incumprimento de LV para 60 km/h pelo comboio de passageiros AP 183 e pelo comboio de mercadorias n.º 50315 MEDWAY na via A entre os pk 27,300 a 30,000 na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Incidente sem consequências apesar do risco elevado, mas com oportunidades de melhoria identificadas. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS Incident without consequences, despite the high-risk potential. Opportunities for improvement were identified.
18/03/2025	Incumprimento de LV para 60 km/h pelo comboio urbano n.º 16534 CP na via VDR entre os pk 20,600 a 18,100 na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Incidente sem consequências apesar do risco elevado, mas com oportunidades de melhoria identificadas. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS Incident without consequences, despite the high-risk potential. Opportunities for improvement were identified.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

30/03/2025	Incumprimento de LV para 30 km/h pelos comboios regional n.º 5416, AP n.º 134 e urbano n.º 16828 CP na via D entre os pk 204,000 a 203,800 na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Incidente sem consequências apesar do risco elevado, mas com oportunidades de melhoria identificadas. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS Incident without consequences, despite the high-risk potential. Opportunities for improvement were identified.
07/04/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 15901 na estação de Avanca ao pk 293,759 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
10/04/2025	Descarrilamento do comboio de mercadorias n.º 48880 CAPTRAIN ao pk 0,000 do Ramal do Lourçal	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não é acidente grave. Ocorrência de consequência menores e contidas, não indiciando fatores sistémicos. Identificadas oportunidades de melhoria em assunto colateral. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS It does not fit the serious accident definition. Contained incident without relevant consequences. Non-related opportunities for improvement were identified.
10/04/2025	Colhida pelo comboio regional n.º 3105 na estação de Darque ao pk 76,777 da Linha do Minho	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
10/04/2025	Incumprimento de LV para 30 km/h pelo comboio de mercadorias n.º 52311 MEDWAY entre os pk 6,300 a 7,900 na Linha de Leixões	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Incidente sem consequências apesar do risco elevado, mas com oportunidades de melhoria identificadas. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS Incident without consequences, despite the high-risk potential. Opportunities for improvement were identified.
11/04/2025	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 53030 na estação de Riachos ao pk 102,095 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado do condutor. Identificada oportunidade de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Inadequate behavior by the road user. Opportunities for improvement were identified.
15/04/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 18272 na estação de Portela de Sintra ao pk 26,307 da Linha de Sintra	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
19/04/2025	Colhida pelo comboio de passageiros AP n.º 186 em plena via ao PK 246,019 (Luzianes) da Linha do Sul	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão da vítima em espaço ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Trespassing.
24/04/2025	Quase acidente pelo comboio de passageiros urbano n.º 15158 em PN Particular ao PK 28,886 da Linha de Guimarães	ARQUIVAMENTO Incidente. Apesar do risco elevado da ocorrência, o gestor da infraestrutura e o detentor da licença da PN particular tomaram medidas imediatas no sentido de diminuir a probabilidade e o risco de evento similar. Identificadas oportunidades de melhoria em assunto colateral. DISMISSED Incident. Despite the high risk of the occurrence, the IM and the license holder of the private LC took immediate steps to reduce the probability and risk of a similar event. Non-related opportunities for improvement identified.

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

05/05/2025	Colhida pelo comboio de passageiros n.º 3 na estação de Encarnação da Linha Vermelha	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
05/05/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 19062 na estação de Carcavelos ao pk 18,000 da Linha de Cascais	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
17/05/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 19010 na estação de Parede ao pk 19,513 da Linha de Cascais	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
21/05/2025	Colhida pelo comboio regional n.º 3400 na estação de Alverca ao pk 21,810 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
19/05/2025	Colisão do comboio de passageiros AP n.º 123 na PN do tipo A (ACMB) ao PK 84,031 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Comportamento inadequado do condutor do veículo automóvel, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Diversas investigações do GPIAAF já alertaram para aspetos de prevenção nas PN, nomeadamente através da introdução de medidas de acalmia de tráfego nas aproximações ferroviárias. DISMISSED Inadequate behavior by the road driver, without new learning for the railway system. Several GPIAAF investigations have highlighted and recommended several prevention aspects for level crossings, namely through the introduction of traffic calming measures in the road approaches.
24/05/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 14225 na estação de Pragal ao pk 7,300 da Linha do Sul	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
30/05/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 15247 ao pk 0,960 da Linha do Minho	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
07/06/2025	Colhida pelo comboio Alfa Pendular n.º 134 na estação de Famalicão, Linha do Minho	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
15/06/2025	Colhida pelo comboio Alfa Pendular n.º 183 no ATV do apeadeiro de Cortegaça, Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do utilizador, com utilização de auriculares. Identificada oportunidade de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Unsafe behavior by the road user, wearing headsets. Opportunities for improvement were identified.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

18/06/2025	Colisão do comboio de passageiros IC n.º 544 na PN do tipo B (ACMB) ao PK 128,787 da Linha da Beira Baixa	INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION
26/06/2025	Colisão do comboio de passageiros IR n.º 931 na PN do tipo A (ACMB) ao PK 23,380 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do utilizador. Sistemas da PN ativos e não há indícios de que elementos externos tenham dificultado a perceção do condutor. Ocorrência sem aprendizagem para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Unsafe behavior by the road user. LC systems active and no evidence that external factors affected the user perception. No relevant learning identified.
02/07/2025	Colhida pelo comboio Alfa Pendular n.º 121 na estação de Granja Pk 320,394 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
02/07/2025	Colisão do comboio de passageiros regional n.º 5904 na PN do tipo B (ACMB) ao PK 344,575 da Linha do Algarve	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do utilizador. Sistemas da PN ativos e não há indícios de que elementos ambientais externos tenham dificultado a perceção do condutor. Identificada oportunidade de melhoria na sinalização rodoviária de aproximação ao atravessamento. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS It does not fit the serious accident definition. Unsafe user behavior. LC systems were active and there is no evidence suggesting that external environmental elements hindered the user's perception. An opportunity for improvement in road signage approaching pedestrian crossings has been identified.
06/07/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 39034 em plena via ao pk 7,400 da Linha de Cascais	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
08/07/2025	Colhida pelo comboio de passageiros regional n.º 5672 em plena via ao PK 162,562 da Linha da Beira Baixa	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
11/07/2025	Entrada indevida do IC 13535 em via interdita entre as estações de Alverca e Alhandra	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Incidente com potencial de risco significativo, que está a ser tratado no âmbito de investigações de segurança em curso e sobre o qual já foi emitido alerta de segurança. Será adicionado como mais um exemplo às investigações em curso. Acresce que o GI definiu medidas para reduzir a probabilidade de recorrência destas situações. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS Incident with a significant risk potential which is being treated in an ongoing safety investigation and was already the subject of a Urgent Safety Advice. It will be added to the investigation as a further case. The IM has defined measures to reduce the probability of reoccurrence
14/07/2025	Colhida pela marcha de serviço n.º 30531 (EM 120) em plena via no apeadeiro de Casais ao PK 212,562 da Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

17/07/2025	Colhida pelo comboio de passageiros regional n.º 5206 em plena via ao PK 13,700 da Linha do Vouga	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
17/07/2025	Colisão pelo comboio de passageiros regional n.º 5210 na PN do tipo B (sem guarda) ao PK 10,317 da Linha do Vouga	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do utilizador. No entanto, identificadas desconformidades significativas na PN. DISMISSED WITH PROPOSALS FOR PREVENTION ACTIONS It does not fit the serious accident definition. Unsafe user behavior. However, significant irregularities were identified at the LC.
02/08/2025	Colhida pelo comboio de passageiros internacional n.º 423 na PN do tipo A (ACMB) ao PK 56,692 da Linha do Minho	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
13/08/2025	Colisão do comboio de passageiros Interregional n.º 802 na PN do tipo A (ACMB) ao PK 344,575 da Linha do Oeste	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do condutor do veículo, que contornou as barreiras fechadas. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate unsafe user behavior, which drove around the closed barriers. Event without new learning for the railway system.
13/08/2025	Colisão do comboio de passageiros regional n.º 5915 na PN do tipo D (sem guarda) ao PK 312,851 da Linha do Algarve	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do condutor do veículo, não induzido pelo sistema ferroviário. PN encerrada em 15-08-2025. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate unsafe user behavior, which drove around the closed barriers. Event without new learning for the railway system.
14/08/2025	Colhida pelo comboio de passageiros AP n.º 182 em plena via ao PK 36,385 (P.Novo) da Linha do Sul	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
23/08/2025	Colhida pelo comboio de passageiros AP n.º 182 em plena via ao PK 327,800 (Almancil) da Linha do Algarve	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
25/08/2025	Colhida pelo comboio de passageiros urbano n.º 19221 em estação ao PK 25,450 (Cascais) da Linha de Cascais	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro da vítima por intrusão deliberada no espaço ferroviário. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Unsafe behaviour by the victim trespassing. Event without new learning for the railway system.
29/08/2025	Colhida pelo comboio de passageiros urbano n.º 19611 em PN do tipo X ao PK 1,648 (Santos) da Linha de Cascais	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro da vítima por desconsideração do sistema de anúncio da PN sem evidências que sugiram a intervenção de deficiências no sistema. Identificadas oportunidades de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Unsafe user behavior, with no consideration for the LC active warning systems and without any evidence suggestion the intervention of system deficiencies. Opportunities for improvement identified.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

30/08/2025	Colisão do comboio de passageiros regional n.º 6414 em estação (Malveira) ao PK 38,350 da Linha do Oeste	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro da vítima por intrusão deliberada no espaço ferroviário. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Unsafe behaviour by the victim trespassing. Event without new learning for the railway system.
13/09/2025	Colhida pelo comboio de passageiros AP n.º130 na PN tipo Xa (Pedonal) ao PK 73,662 (Vale de Santarém)na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do utilizador, com sistemas da PN ativos e sem indícios de que elementos ambientais externos tenham dificultado a perceção do utilizador. Ocorrência sem aprendizagem relevante para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Unsafe behaviour by the user, with the LC systems active and no evidence suggesting the influence of environmental factors. Event without relevant learning for the railway system.
13/09/2025	Colhida de duas pessoas pelo comboio de passageiros IR 865 na PN Particular ao PK 91,911 (Barqueiros) Linha do Douro	INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION
13/09/2025	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 91201 no apeadeiro da Baixa da Banheira ao pk 3,636 Linha do Alentejo	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
13/09/2025	Colhida pelo comboio de passageiros regional n.º 5913 na PN tipo A ao PK 330,572 (Mexilhoeira Grande) na Linha do Algarve	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado do utilizador, utilizando auriculares. Sem ensinamentos novos para o sistema. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Unsafe behavior by the user, wearing headphones. Without new learning for the railway system.
14/09/2025	Colhida pelo comboio de passageiros suburbano n.º 15931 no apeadeiro de Cortegaça ao pk 309,376 na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
16/09/2025	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 92213 na estação de Válega ao PK 296,973 na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
13/09/2025	Colhida por comboio ao PK 127,900 (São Pedro da Torre) na Linha do Minho	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não corresponde à definição de acidente grave. Provável ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Foi identificada uma oportunidade de melhoria. DISMISSED WITH PREVENTION PROPOSAL It does not fit the serious accident definition. Probable deliberate act by the victim to cause harm to itself. Opportunity for improvement identified.
16/09/2025	Colisão entre os minicomboios da Praia do Barril pertencentes ao aldeamento Pedras dél Rei	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não é acidente grave. Consequências limitadas pela baixa velocidade de circulação dos comboios. Identificada oportunidades de melhoria. DISMISSED WITH PREVENTION PROPOSAL It does not fit the serious accident definition. Limited risk due to the low-speed operation. Opportunity for improvement identified.

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

25/09/2025	Colhida pelo comboio de mercadorias nº 52162 na estação de Ovar ao PK 300,581 na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do peão, que ignorou a sinalização acústica e luminosa. Foi identificada uma oportunidade de melhoria. DISMISSED WITH PREVENTION PROPOSAL It does not fit the serious accident definition. Unsafe behaviour by the user, with the LC systems active and no evidence suggesting the influence of external factors. Opportunity for improvement identified.
30/09/2025	Incumprimento de LV pelo comboio AP n.º 125 ao PK 150,200 (Albergaria do Doze) na linha do Norte	ESTUDO DE SEGURANÇA - 2025/01 SAFETY STUDY – 2025/01
07/10/2025	Colhida pelo comboio suburbano nº 18448 ao PK 4,050 na estação de Sete Rios na Linha de Cintura	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não corresponde à definição de acidente grave. Ação deliberada inadequada do passageiro. Foi identificada uma oportunidade de melhoria. DISMISSED WITH PREVENTION PROPOSAL It does not fit the serious accident definition. Deliberate unsafe act by the victim. Opportunity for improvement identified.
11/10/2025	Colhida pelo comboio IC nº 529 ao PK 317,850 (Espinho) na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO COM PROPOSTAS DE AÇÃO PREVENTIVA Não corresponde à definição de acidente grave. Provável ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Foi identificada uma oportunidade de melhoria. DISMISSED WITH PREVENTION PROPOSAL It does not fit the serious accident definition. Probable deliberate act by the victim to cause harm to itself. Opportunity for improvement identified.
11/10/2025	Colhida pelo comboio regional nº 4436 ao PK 9,625 no apeadeiro de Sacavém, na Linha do Norte	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
12/10/2025	Colhida pelo comboio suburbano nº 18424 ao PK 4,050 na estação de Sete Rios na Linha de Cintura	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system. Opportunity for improvement identified.
13/10/2025	Quebra de engates no comboio IC nº 521 ao PK 101,984, (Grândola) na linha do Sul	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Ocorrência contida, com risco limitado e rapidamente objeto de medidas de prevenção pela EF. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Contained occurrence with limited risk and quick action by the RU.
13/10/2025	Colhida pelo comboio IC nº 521 ao PK 101,984 (Mealhada) na Linha do Norte	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
13/10/2025	Colhida pelo comboio suburbano nº 15428 ao PK 14,460 (Susão) na Linha do Douro	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

14/10/2025	Colisão em PN pelo comboio regional nº 6405 ao PK 66,116 (Torres Vedras) na Linha do Oeste	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Acidente resultante de ação inadequada do utilizador rodoviário. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Accident resulting from inadequate action by the road user. Opportunity for improvement identified.
22/10/2025	Colhida pelo comboio 5C na estação de Arroios na linha C-Verde	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Identificadas oportunidades de melhoria não relacionadas. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMENTÁRIOS It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Non-related improvement opportunities identified.
23/10/2025	Colhida pelo comboio de mercadorias nº 51031 ao pk 74,552 na Estação de Santarém na Linha do Norte	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Identificadas oportunidades de melhoria não relacionadas. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMENTÁRIOS It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Non-related improvement opportunities identified.
24/10/2025	Colhida mortal de peão pelo comboio 3109 (C009) junto à plataforma de Almada em via 1_Linha 1	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system. Opportunity for improvement identified.
14/11/2025	Colhida pelo comboio suburbano nº 5205 ao pk 0,694 na Espinho-Vouga na Linha do Vouga	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system. Opportunity for improvement identified.
23/11/2025	Colhida pelo comboio suburbano nº 15759 ao pk 328,300 (Valadares) da Linha do Norte	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system. Opportunity for improvement identified.
26/11/2025	Colhida de peão pelo comboio 1244 (C020) junto à paragem de Sto. Amaro em via 2_Linha 2	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system. Opportunity for improvement identified.
08/12/2025	Colhida mortal de peão pelo comboio 3265 (C004) junto à plataforma de Almada em via 1_Linha 1	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

		It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system. Opportunity for improvement identified.
14/12/2025	Colhida pelo comboio mercadorias nº 48898/9 na estação de Lousado ao PK 25,520 da Linha do Minho	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos novos para o sistema. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system.
14/12/2025	Colhida na estação de D. João II em Gaia na Linha D em V2 do Metro do Porto	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. Identificada oportunidade de melhoria. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMMENTS It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system. Opportunity for improvement identified.
16/12/2025	Colhida pelo comboio interregional nº 853 em plena via ao PK 83,050 (Viana do Castelo) da Linha do Minho	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos novos para o sistema. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system.
21/12/2025	Colhida na PN de Francos na Linha do Tronco Comum em V1 do Metro do Porto	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inseguro do peão, que ignorou a sinalização acústica e luminosa. Ocorrência sem aprendizagem relevante para o sistema ferroviário. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Unsafe behaviour by pedestrian, deliberately ignoring the visual and audible signalling. Event without relevant learning for the railway system.
24/12/2025	Colhida pelo comboio regional nº 5905 ao PK 305,582 (Tunes) da Linha do Algarve	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Event without new learning for the railway system.
27/12/2025	Corpo na via ao PK 12,054 (Queluz-Belas) da Linha do Sintra	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Identificadas oportunidades de melhoria não relacionadas. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMENTÁRIOS It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Non-related improvement opportunities identified.
29/12/2025	Colhida pelo comboio C4 na estação do Rossio no Metropolitano de Lisboa_LVerde	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para atentar contra a própria vida. Identificadas oportunidades de melhoria não relacionadas. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED WITH COMENTÁRIOS It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to cause harm to itself. Non-related improvement opportunities identified.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

29/12/2025	Colhida pelo comboio urbano n.º 15545 ao PK 31,760 (Irivo) da Linha do Douro	<i>Concluído em 2026</i> ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Intrusão deliberada da vítima em espaço ferroviário, sem ensinamentos relevantes para o sistema. <i>Concluded in 2026</i> DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate trespassing by the victim, without relevant learning for the railway system.
------------	--	---

As tipologias das ocorrências que foram sujeitas à abertura de um processo de análise preliminar discriminam-se como se segue:

Quadro B.2 – Tipologia dos eventos sujeitos a análise preliminar Table B.2 – Types of events subjected to a preliminary examination				
Tipologia do evento Type of event		Quantidade Quantity		Proporção Proportion
Colhidas de pessoas em estações ou apeadeiros <i>Accidents with person by a moving train at stations or halts</i>		35	74	37,2%
Colhidas de pessoas em plena via <i>Accidents with person by a moving train at plain track</i>		21		22,3%
Colhidas de pessoas em passagens de nível <i>Accidents with person by a moving train at level crossings</i>		14		14,9%
Colhidas de pessoas em atravessamentos de estação <i>Accidents with person by a moving train at station crossings</i>		4		4,3%
Colisões em PN <i>Collisions at level crossings</i>		9		9,6%
Incumprimento de limitação de velocidade <i>Track deformations</i>		5		5,3%
Colisões de comboios <i>Train collisions</i>		1		1,1%
Descarrilamentos <i>Derailments</i>		1		1,1%
Avaria de equipamento contrária à segurança <i>Unsafe equipment malfunction</i>		1		1,1%
Outros incidentes operacionais <i>Other operational incidents</i>		3		3,2%

Deve ficar claro que as ocorrências indicadas não representam todo o universo dos eventos das tipologias referidas que tiveram lugar nos sistemas ferroviários nacionais. Apenas as estatísticas produzidas pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária apresentam o cenário completo.

Das 94 análises preliminares realizadas resultou a abertura de duas investigações formais. Para além destas, o acidente ocorrido no Ascensor da Glória em 3 de setembro, com consequências imediatas que o enquadraram como acidente grave sem qualquer necessidade de mais análise, levou à imediata abertura de uma outra investigação formal.

Quadro B.3 - Investigações iniciadas em 2025 Table B.3 - Investigations started in 2025			Total: 3
Designação Title	Data da decisão Decision date	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Base legal Legal basis
Colisão de comboio de passageiros com veículo pesado na PN 128,787 da Linha da Beira Baixa, em Alpedrinha, em 18-06-2025 Collision of passenger train with lorry at level crossing 128,787 of Beira Baixa Line, at Alpedrinha, on 18 June 2025	25-06-2025	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.1
Âmbito da investigação: Histórico de incidentes e outras ocorrências na PN; Processo de identificação de riscos das PN pelo gestor da infraestrutura ferroviária; Critérios para a definição dos tempos de anúncio e dos eventos nas PN, face à sua geometria e veículos que as podem utilizar; Condições de manutenção e inspeção das PN; Interação entre os gestores das infraestruturas ferroviária e rodoviária; Enquadramento legal das passagens de nível; Sequência dada a anteriores recomendações do GPIAAF relevantes para a segurança nas PN; Mecanismo de início e desenvolvimento do incêndio no veículo rodoviário; Comportamento das carruagens ao fogo; Estabelecimento das condições de segurança para o desenvolvimento das operações de socorro; Disponibilização aos serviços de emergência de informação sobre os passageiros do comboio. Scope of the investigation: History of incidents and other occurrences at the LC; Risk identification process for LCs by the railway infrastructure manager; Criteria for defining announcement times and events at level crossings, considering their geometry and the vehicles that may use them; Maintenance and inspection conditions of level crossings; Interaction between railway and road infrastructure managers; Legal framework for level crossings; Follow-up on previous GPIAAF recommendations relevant to LC safety; Mechanism of fire initiation and development in the road vehicle; Fire behaviour of the passenger carriages; Establishment of safety conditions for the development of rescue operations; Provision of information on train passengers to emergency services. <i>Proc. F. Inv20250625 – ERA PT-10753</i>			
Descarrilamento e colisão no ascensor da Glória, Lisboa, em 03-09-2025 Derailment and collision of Glória funicular, at Lisbon, on 03 September 2025	03-09-2025	Descarrilamento Accident at Level Crossing	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 Dir. (UE) 2016/798: Art. 22.6
Âmbito da investigação: Mecanismo de desligamento entre o cabo e o trambolho, com análise da condição da fixação do cabo nos trambolhos e da sua execução; Projeto inicial do ascensor, suas sucessivas alterações e pressupostos dos sistemas de segurança; Verificação do funcionamento dos sistemas de freio, sua composição e eficácia; Definição do tipo de cabo e sua fixação nos trambolhos, controlos de qualidade da execução e receção; Procedimentos de manutenção dos componentes críticos para a segurança e sua execução e verificação; Condições e exequibilidade de realização das operações de inspeção e manutenção; Formação, experiência e proficiência dos técnicos envolvidos nas operações de manutenção; Fiscalização da execução da prestação de serviços pela entidade contratante, incluindo meios e frequência; Critérios de seleção do prestador de serviços; Formação, treino e proficiência do pessoal de condução para lidar com situações de emergência; Aspectos de sobrevivência; Enquadramento legal do ascensor da Glória e da sua supervisão; Desenvolvimento das operações de socorro. Scope of the investigation: Disconnection mechanism between the cable and the cabin, with analysis of the cable's attachment condition and its execution; Funicular initial design, its successive alterations, and safety system assumptions; Verification of the braking system's operation, composition, and effectiveness; Definition of the cable type and its attachment to the cabins, quality controls of execution and acceptance; Maintenance procedures for safety-critical components, their execution, and verification; Conditions and feasibility of carrying out inspection and maintenance operations; Training, experience, and proficiency of the technicians involved in maintenance operations; Supervision of the service provision by the contracting party, including resources and frequency; Service provider selection criteria; Training and proficiency of operating personnel to handle emergency situations; Survival aspects; Legal framework of the Glória funicular and its supervision; Development of rescue operations. <i>Proc. F. Inv20250903</i>			
Colisão de duas pessoas na PN particular ao pk 91,911 da Linha do Douro, Barqueiros, em 13-09-2025 Fatal accident with two pedestrians at private user level crossing 91,911 of Douro Line, Barqueiros, on 13 September 2025	03-11-2025	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.1
Âmbito da investigação: Sequência de eventos do acidente. Condição do sistema de proteção da PN. Processo do gestor da infraestrutura ferroviária para monitorização do cumprimento das condições das licenças das PN particulares. Processo do gestor da infraestrutura ferroviária para gestão de riscos nas PN particulares. Enquadramento legal e regulamentar das PN particulares. Scope of the investigation: Sequence of events near and far from the accident; Condition of the LC protection system. Rail IM process for monitoring compliance with private user LC licence terms; Rail IM process for risk management at private user level crossings; Legal and regulatory framework of private user LCs. <i>Proc. F. Inv20250625 – ERA PT-10752</i>			

Atendendo às numerosas ocorrências acontecidas, conforme elencado na listagem de análises preliminares realizadas, foi também iniciado um estudo de segurança com vista a analisar de forma abrangente os incidentes relativos a incumprimentos de limitações de velocidade pelos comboios, as medidas de proteção existentes e as ações em curso pelo Gestor da Infraestrutura e pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária.

Os restantes processos de análise preliminar foram arquivados por não se encontrar matéria relevante para uma investigação de segurança por este Gabinete.

Nestes casos incluem-se principalmente as situações decorrentes de atuação deliberada para atentar contra a própria vida ou uso deliberado e inapropriado do espaço ferroviário por parte de pessoas estranhas à ferrovia, sem ensinamentos novos ou relevantes para a segurança do sistema ferroviário,

e situações de âmbito limitado que foram rapidamente tratadas no âmbito dos sistemas de gestão de segurança das empresas, com a introdução de medidas corretivas. No entanto, em 32 processos (34% do total), foram identificados alguns pontos de aprendizagem com vista à prevenção de ocorrências futuras, os quais foram ou serão transmitidas pelo GPIAAF às partes relevantes, suportadas na explanação dos factos e numa breve análise, a fim de consideração pelas entidades envolvidas nas suas ações de melhoria da segurança.

Infelizmente, após a ocorrência do acidente grave no Ascensor da Glória, todos os recursos da área ferroviária do GPIAAF ficaram concentrados na investigação, tendo praticamente paralisado todos os demais trabalhos em curso.

Deve ficar claro que o arquivamento de análises preliminares feitas pelo GPIAAF a ocorrências, em nada desonera os gestores da infraestrutura e as empresas ferroviárias de procederem à sua análise ou investigação, conforme decorre das suas obrigações no âmbito dos respetivos sistemas de gestão da segurança.

Não obstante, importa referir que, mesmo os acidentes ou incidentes cujas análises preliminares foram arquivadas, são mantidos sob especial observação tendo em conta ocorrências futuras, podendo resultar na abertura de investigação a qualquer momento se considerado pertinente.

Além disso, o tratamento estatístico regular às ocorrências de segurança permite compilar informação histórica relevante a ter em conta para a decisão de abertura ou não de investigação a uma ocorrência ou com vista a eventual abertura de investigações de série.

Importa ainda reforçar que a importante limitação de meios do Gabinete, nomeadamente um único investigador durante os primeiros três trimestres do ano 2025, e o número significativo de investigações em curso, levaram a ser-se muito criterioso quanto à decisão de abertura de investigações a ocorrências que não fossem de investigação obrigatória, em linha com as práticas internacionais recomendadas, a fim de não prejudicar ainda mais a conclusão daquelas abertas. Conforme patente no quadro anterior, todas as investigações abertas tinham carácter obrigatório.

1.2 Relatórios e outros documentos publicados

Em 2025 foram publicados os seguintes relatórios e outros documentos:

Quadro B.4 – Documentos de investigação publicados em 2024 Table B.4 – Investigation documents published during 2024			Total: 5
Inv. ID	Designação Title	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Data de publicação Date of publishing
F_Inv20250618 PT-10641	Nota Informativa: Colhida na PN pedonal ao pk 7,559 da Linha do Minho, em Ermesinde, em 03-12-2024 Information Notice: Fatal accident to person at pedestrian crossing, km 7,559 of Minho Line, on 03-12-2024	Colhida em PN Accident to persons at LC	20-01-2025
F_Inv20250618 PT-10753	Nota Informativa: Colisão de comboio de passageiros com veículo pesado na PN 128,787 da linha da Beira Baixa, em 18-06-2025 Information Notice: Collision of passenger train with lorry at level crossing 128,787 of Beira Baixa Line, at Alpedrinha, on 18-06-2025	Colisão em PN Collision at LC	25-06-2025
F_Inv20250903	Nota Informativa: Descarrilamento e colisão das cabinas do ascensor da Glória, Lisboa, em 03-09-2025 Information Notice: Derailment and collision of Glória funicular, at Lisbon, on 03 September 2025	Descarrilamento Derailment	06-09-2025
F_Inv20250903	Relatório Preliminar: Descarrilamento e colisão das cabinas do ascensor da Glória, Lisboa, em 03-09-2025 Information Notice: Derailment and collision of Glória funicular, at Lisbon, on 03 September 2025	Descarrilamento Derailment	20-10-2025
F_Inv20250913 PT-10752	Nota Informativa: Colhida de duas pessoas na PN particular ao pk 91,911 da Linha do Douro, Barqueiros, em 13-09-2025 Information Notice: Fatal accident with two pedestrians at private user level crossing 91,911 of Douro Line, Barqueiros, on 13 September 2025	Colhida em PN Accident to persons at LC	06-11-2025

Todos os documentos aqui referidos estão disponíveis no sítio do GPIAAF na internet.

1.3 Investigações em curso

Em 31 de dezembro de 2025, o GPIAAF tinha em curso as investigações que se enumeram no quadro seguinte, com indicação do respetivo estado à data de produção deste relatório.

Quadro B.5 - Investigações em curso no final de 2025 Table B.5 - Investigations in progress at the end of 2025				Total: 32
ERA ID	Designação Title	Data de abertura Opening date	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Estado Status
PT-3865	Descarrilamento de vagão integrado no comboio n.º 49817, ao PK 158,466 da linha da Beira Alta Derailment of wagon in train 49817, at KM 158,466 of Beira Alta Line	02-07-2014	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
PT-4838	Descarrilamento de vagões no comboio de mercadorias n.º 51232 cerca do PK 158+400 (apeadeiro do Vesúvio) da linha do Douro, em 21-07-2015 Derailment of flat wagons on freight train 51232, at KM 158+400 - Douro line (Vesúvio halt), on 21-07-2015	03-08-2015	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
n/a	Descarrilamento de carro elétrico na linha Portela de Sintra – Praia das Maças, em 06-08-2015 Derailment on Sintra tourist tram line, on 06-08-2015	14-09-2015	Descarrilamento Derailment	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-5143	Descarrilamento do comboio IR 805 na linha do Oeste, próximo do Lourçal, em 03-07-2016 Derailment of passenger train 805 – Oeste Line (near Lourçal station), on 03-07-2016	25-07-2016	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
PT-5118	Descarrilamento de três vagões na linha do Oeste, próximo de Regueira de Pontes, em 15-07-2016 Derailment of wagons on freight train – Oeste line (near Regueira de Pontes halt), on 15-07-2016	18-07-2016	Descarrilamento Derailment	Análise e redação do relatório Analysis and report writing
PT-5235	Percurso de veículo rail-route em via aberta à exploração, na linha do Norte, em 06-12-2016 Unauthorized movement of maintenance vehicle from possession into open line - Norte line, on 06-12-2016	12-01-2017	Ultrapassagem indevida de sinal SPAD	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-5474	Descarrilamento em comboio de mercadorias na estação de Vila Franca das Naves, na linha da Beira Alta, em 06-01-2017. Derailment of freight train at Vila Franca das Naves station, on 06-01-2017	11-07-2017	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
PT-5629	Descarrilamento de vagão do comboio de mercadorias 42800, à saída da estação de Mangualde. Derailment of freight train 42800, leaving Mangualde station.	09-03-2018	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
PT-5631	Estudo de Segurança - Descarrilamentos de comboios e incidentes de segurança devidos a detritos na via provenientes de taludes. Trend Investigation – Derailments and safety incidents resulting from landslides to the track.	21-03-2018	Colisão com objetos em Plena Via Collision with objects on plain line	Recolha de informação Data collection
PT-5662	Descarrilamento de vagões do comboio de mercadorias 64432, próximo da estação de Nelas. Derailment of wagons of freight train 64432 near Nelas station.	27-04-2018	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
PT-5669	Descarrilamento do oitavo vagão do comboio de mercadorias 42800, entre as estações de Gouveia e Contendas. Derailment of the eighth wagon of the freight train 42800 between Gouveia and Contendas stations.	17-05-2018	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
n/a	Estudo de Segurança - Colhidas de pessoas na PN 29,887, tipo A, em Vila Franca de Xira. Trend Investigation – Accident to persons at Level Crossing 29,887, in Vila Franca de Xira.	23-05-2018	Colhida em PN Collision with person at Level crossing	Recolha de informação Data collection
PT-5862	Avaria em rodado do CPA 4005. Wheelset malfunction of a CPA (Pendolino) train 4005.	30-11-2018	Quebra de roda ou veio Broken wheel or axle	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-5990	Fuga de veículo rail-route na Linha do Norte, próximo de Albergaria dos Doze. Runaway of RRV on Norte line, near Albergaria dos Doze station.	13-05-2019	Fuga de material Runaway	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-6121	Imobilização de veículo pesado na PN particular ao PK 110,373 da Linha do Minho, em 17-07-2019. Near-miss with immobilized lorry at 110,373 private level crossing, on Minho line.	12-08-2019	Quase-colisão em PN Near-miss at level crossing	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-6187	Descarrilamento de vagão do comboio n.º 52386, próximo de Monte Novo-Palma (Linha do Sul), em 01-02-2020. Derailment of wagon on freight train 52386 on Sul line, near Monte Novo-Palma halt, on 01-02-2020.	04-02-2020	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
PT-6298	Colisão de comboio com camião na PN 69,474 da Linha do Norte, em 22-04-2020. Collision with lorry at level crossing 69,474 of Norte line, on	28-04-2020	Acidente em PN Collision at LC	Redação do relatório Report writing

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

	22-04-2020.			
PT-6375	Colhida fatal de trabalhador na estação de Sete Rios, em 18-11-2020. Fatal collision with worker at Sete Rios station, on 18-11-2020.	03-12-2020	Colhida de trabalhador Collision with worker	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-10182	Colisão fatal com veículo ligeiro na PN 27,335 da Linha de Vendas Novas, em 19-06-2021. Fatal collision with light motor vehicle at level crossing 27,335 of Vendas Novas line, on 19-06-2021.	16-08-2021	Acidente em PN Collision at LC	Redação do relatório Report writing
PT-10185	Colhida fatal em atravessamento de via na estação de Ermesinde, em 19-12-2021. Fatal collision with person at Ermesinde station track crossing, on 19-12-2021.	27-01-2022	Colhida de pessoas Collision with persons	Redação do relatório Report writing
PT-10223	Ultrapassagem indevida do sinal S12 fechado na estação de Francelos-Sul por comboio de serviço, em 19-03-2022. Unauthorized movement of work train at Francelos-Sul station (Norte line) exiting the track possession, on 19-03-2022.	24-09-2022	Ultrapassagem indevida de sinal Signal passed at danger	Redação do relatório Report writing
PT-10370	Movimento não autorizado de comboio de trabalhos sobre trajetória de comboio de mercadorias em aproximação na estação de Estarreja, em 18-11-2022. Unauthorized movement of work train at Estarreja station (Norte line) exiting the track possession, on 18-11-2022.	06-01-2023	Ultrapassagem indevida de sinal Signal passed at danger	Redação do relatório Report writing
PT-10371	Descarrilamento do comboio IR 876 e de comboio de socorro aos PK 121,700 e PK 70,610 da Linha do Douro, em 01-01-2023 Derailment of train 876 and of rescue train at km 121,700 and km 70,610 of the Douro line, on 01 January 2023	03-02-2023	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
PT-10529	Expedição do comboio regional n.º 6405 para via suspensa à circulação entre as estações de Bombarral e Caldas da Rainha, na Linha do Oeste, em 03-03-2023. Dispatch of regional train 6405 to section under possession, between Bombarral and Caldas da Rainha stations, Oeste line, on 03 March 2023.	31-03-2023	Incidente operacional Operational incident	Redação do relatório Report writing
PT-10526	Colisão do comboio urbano n.º 17254 com camião em PN tipo A ao PK 31,670 (Cachofarra) da Linha do Sul, em 27-12-2023. Collision at automatic full barrier level crossing of urban train 17254 with a lorry, Sul line (Cachofarra), on 27 December 2023.	15-02-2024	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	Redação do relatório Report writing
n/a	Descarrilamento de composição do Metropolitano de Lisboa na estação de Alvalade (Linha verde), 24-05-2024 Derailment of train at Lisboa Underground, Alvalade station (Green line), on 24 May 2024	24-07-2024	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
PT-10594	Colisão de comboio de passageiros com veículo ligeiro em PN de tipo C não guardada, na linha do Algarve, próximo de Poço Barreto, em 12-07-2024 Collision of passenger train with car at unguarded level crossing, near Poço Barreto (Algarve line), on 12 July 2024	29-08-2024	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	Análise das evidências Evidence analysis
PT-10638	Colisão de comboio de passageiros com veículo ligeiro em PN particular, na linha da Beira Baixa, próximo de Alcains, em 20-10-2024 Collision of passenger train with car at private level crossing, near Alcains (Beira Baixa line), on 20 October 2024	11-12-2024	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	Análise das evidências Evidence analysis
PT-10641	Colhida na PN pedonal ao pk 7,559 da Linha do Minho, em Ermesinde, em 03-12-2024 Fatal accident to user at pedestrian level crossing at km 7,559 of Minho line, at Ermesinde, on 03 December 2024	15-01-2025 ⁵	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	Redação do relatório Report writing
PT-10753	Colisão de comboio de passageiros com veículo pesado na PN 128,787 da Linha da Beira Baixa, em Alpedrinha, em 18-06-2025	25-06-2025	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	Análise das evidências e realização de estudos
n/a	Descarrilamento e colisão no ascensor da Glória, Lisboa, em 03-09-2025	03-09-2025	Descarrilamento	Análise das evidências e realização de estudos
PT-10752	Colhida de duas pessoas na PN particular ao pk 91,911 da Linha do Douro, Barqueiros, em 13-09-2025	03-11-2025	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	Redação do relatório Report writing

Constata-se o número excessivo de investigações abertas há mais de um ano. Tal decorre principalmente do facto de a dotação autorizada de investigadores da Unidade do Transporte Ferroviário, desde a criação do GPIAAF em 2017, ter sido sempre inferior à prevista no quadro de pessoal aprovado.

Espera-se que a autorização para completar o quadro para três investigadores dada pelo Governo após o acidente no Ascensor da Glória, venha a permitir, a médio prazo, melhorar a situação e reduzir progressivamente o número de relatórios pendentes.

No entanto, deve ficar claro que, sempre que é aberta uma investigação, as ações de recolha de evidências e da sua análise são feitas sem demoras, sendo que o atraso registado nos processos de investigação ocorre essencialmente na fase de redação e revisão dos relatórios, pelo que qualquer problema de segurança urgente que tenha sido encontrado é imediata e atempadamente comunicado às partes envolvidas para que estas possam tomar as ações apropriadas, conforme é sua obrigação legal, não ficando a oportunidade de melhoria da segurança pelas entidades competentes pendente da produção do relatório final pelo GPIAAF.

2. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

2.1 Recomendações emitidas em 2025

Em 2025 o GPIAAF emitiu seis recomendações de segurança, conforme se segue:

Quadro B.6 - Recomendações de Segurança emitidas em 2025 Table B.6 - Safety Recommendations issued in 2025			Total: 6
Data Date	Processo de Investigação Investigation file	Destinatário Implementador final Addressee Final implementer	Qde. Qty.
11-11-2025	F_Inv2025/02 - Descarrilamento e colisão no ascensor da Glória, Lisboa, em 03-09-2025.	Companhia Carris de Ferro de Lisboa Companhia Carris de Ferro de Lisboa	4
	F_Inv2025/02 – Derailment and collision at the Gloria funicular, Lisboa, on 03-09-2025.	IMT IMT	2

O teor de cada uma delas encontra-se detalhado no ponto 2.2.1.

Importa referir que, em cumprimento da legislação aplicável à segurança ferroviária, o gestor da infraestrutura e as empresas ferroviárias envolvidas têm a obrigação de proceder à sua própria investigação das ocorrências e à introdução imediata das medidas corretivas que daí decorram, em conformidade com os respetivos sistemas de gestão da segurança, cuja supervisão da sua contínua aplicação é competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., enquanto Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária. Além disso, durante as investigações o GPIAAF manteve interação com as empresas envolvidas, partilhando a informação relevante recolhida durante a investigação.

Complementarmente, as melhores práticas internacionais recomendam que quando os organismos nacionais de investigação detetam algum aspeto que possa representar um potencial risco de segurança imediato, cujas medidas de controlo existentes não pareçam ser suficientes, deve o mesmo ser dado a conhecer às entidades relevantes logo que possível, para que estas possam tomar as medidas que entendam por adequadas.

Nesta linha e decorrente de investigações em curso, em 2025 o GPIAAF emitiu um alerta de segurança, conforme se indica no quadro seguinte:

Quadro B.7 - Alertas de Segurança emitidos em 2025 Table B.7 - Safety Alerts issued in 2025			Total: 1
Data Date	Destinatários Addressees	Assunto Subject	
16-01-2025	Infraestruturas de Portugal, E.P. Infrastructure Manager	[Proc. Inv. 20241203] – Colhida pelo comboio urbano n.º 15543 em PN pedonal Controlo de riscos da PN pedonal ao pk 7,559 da linha do Minho e das PN pedonais em geral. [Proc. Inv. 20240712] – Fatal accident to person at pedestrian crossing, km 7,559 of Minho Line, on 03-12-2024. Risk control measures at the pedestrian level crossing at pk 7,559 of Minho Line and of pedestrian level crossings in general.	

2.2 Monitorização das recomendações de segurança emitidas

O GPIAAF efetuou a monitorização de todas as recomendações de segurança emitidas até 31-12-2025 e que não haviam já sido encerradas até 31-12-2024.

Sem prejuízo das respostas que foram recebidas logo após a sua emissão, nos termos do n.º 3 do art.º 12.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, as entidades destinatárias das recomendações de segurança devem informar o GPIAAF, pelo menos semestralmente, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.

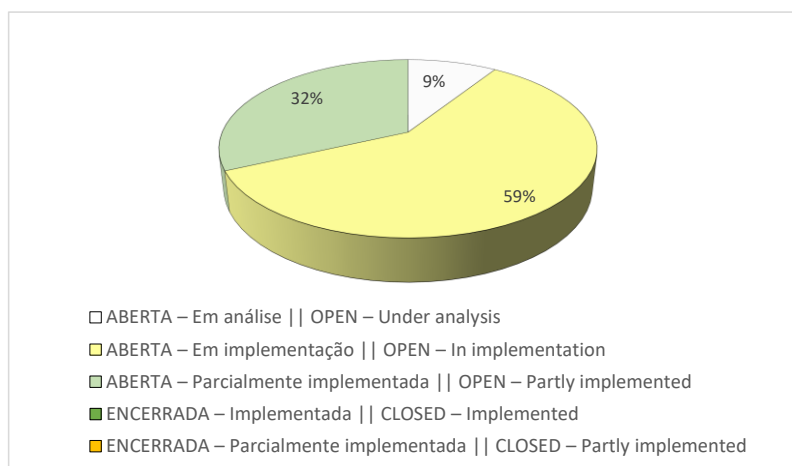
Salienta-se que, nos termos legais, **competem às autoridades a quem as recomendações de segurança são dirigidas decidir a sequência a dar-lhes em articulação com os respetivos implementadores finais, e se estas são consideradas encerradas ou não**, competindo ao GPIAAF apenas fazer essa monitorização e divulgação.

O protocolo celebrado em 2020 entre o IMT/Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária e o GPIAAF definiu o estado a considerar para as recomendações de segurança, conforme se segue:

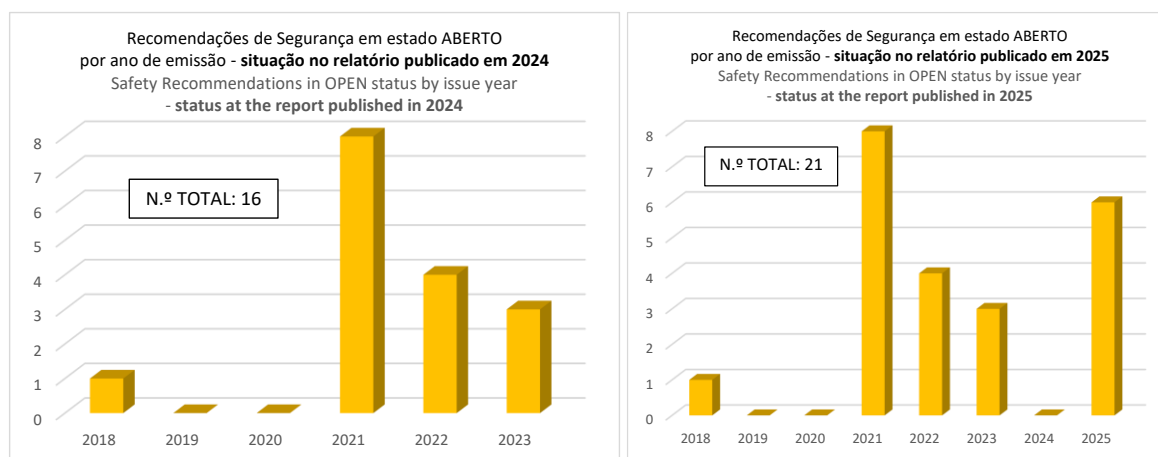
<i>Estado</i>	<i>Definição</i>
ABERTA – Em análise	Recomendação recebida pelo IMT/ANSF, ainda sem decisão sobre a sua sequência, ou sem resposta quando o destinatário não é o IMT/ANSF
ABERTA – Aceite	Recomendação aceite pelo IMT, mas ainda sem ações definidas ou em curso pelo implementador final
ABERTA – Em implementação	Recomendação com ações em curso para concretização do seu objetivo pelo implementador final
ABERTA – Parcialmente implementada	Recomendação em que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado por ações tomadas pelo implementador final e ainda existem outras em processo de concretização
ENCERRADA – Implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi totalmente alcançado pelo implementador final ou foi definido planeamento para a conclusão das ações identificadas e em implementação
ENCERRADA – Parcialmente implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado pelo implementador final e não são esperadas outras ações
ENCERRADA – Não aceite	Recomendação não aceite pelo IMT

No quadro e gráfico seguintes resume-se o estado geral das recomendações emitidas até 31-12-2025 e não encerradas até 31-12-2024, conforme a situação reportada à data de compilação dos dados para este relatório.

Quadro B.8 - Estado das Recomendações de Segurança emitidas até 31-12-2025 e não encerradas até 31-12-2024 Table B.8 - Status of Safety Recommendations issued before 31-12-2025 and not closed before 31-12-2024	
ABERTA – Em análise / sem resposta OPEN – Under analysis / without answer	2
ABERTA – Aceite OPEN – Accepted	0
ABERTA – Em implementação OPEN – Under implementation	13
ABERTA – Parcialmente implementada OPEN – Partially implemented	7
ENCERRADA – Implementada CLOSED – Implemented	0
ENCERRADA – Parcialmente implementada CLOSED – Partially implemented	0
ENCERRADA – Não aceite CLOSED – Not accepted	0



No que respeita à antiguidade das recomendações que se encontram em estado ABERTO, apresentam-se dois gráficos comparando a situação na presente data e aquela no relatório referente a 2024:



Constata-se assim, com alguma preocupação, não ter havido qualquer evolução no estado de implementação das recomendações anteriores a 2024. Acresce ainda que a maior parte daquelas que naquele ano haviam sido consideradas pela ANSF como “parcialmente implementadas”, tenham visto o seu estado alterado para “em implementação”, na sequência de reavaliação por aquela Autoridade.

O GPIAAF realiza reuniões semestrais com o IMT/ANSF, enquanto destinatário largamente maioritário das recomendações emitidas, para efeito de acompanhamento da monitorização das recomendações e eventuais clarificações dos respetivos objetivos de segurança a atingir. Verifica-se que a obtenção de retorno de informação por parte de entidades externas ao sector ferroviário a quem foram dirigidas recomendações é menos fácil, apesar das iguais obrigações legais que sobre elas impendem.

A informação disponível sobre o estado de cada recomendação de segurança é detalhada e sistematizada nos quadros das secções seguintes, a qual apresenta a situação comunicada a este Gabinete pelos respetivos destinatários até ao encerramento da edição deste relatório. Para facilidade de compreensão, a informação alterada no estado das recomendações emitidas antes de 2025 em relação à situação constante no relatório anterior é apresentada a **azul**.

2.2.1 Recomendações de segurança emitidas em 2025

Investigação: Descarrilamento e colisão no ascensor da Glória, Lisboa, em 03-09-2025.		F_Inv2025/02
Investigation: Derailment and collision at the Gloria funicular, Lisboa, on 03-09-2025.		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. Implementador final End implementer: Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.
2025-01	11-11-2025	Assunto: Reavaliação e revisão do sistema de controlo interno Texto: Recomenda-se que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., com base nas constatações patentes no relatório preliminar, proceda a uma reavaliação e revisão do seu sistema de controlo interno no que respeita aos processos de especificação, aquisição, receção e aplicação de componentes críticos para a segurança dos veículos. Tal reavaliação e revisão deverá ter como objetivo assegurar que na compra e aplicação desses componentes é explicitamente verificada a garantia da conformidade com as respetivas especificações, sejam internas, sejam dos fabricantes, por exemplo, através da participação sistemática da área de engenharia ou da área utilizadora na validação técnica das especificações das consultas e contratos e do estabelecimento de pontos explícitos e documentados de verificação e validação independentes. Subject: Reassessment and revision of the internal control system Text: It is recommended that Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., based on the findings in the Preliminary Report, carry out a reassessment and review of its internal control system with regard to the processes of specification, acquisition, reception and application of components critical to the safety of vehicles. Such re-evaluation and review should aim to ensure that the purchase and application of such com-ponents explicitly verifies the assurance of conformity with the respective specifications, whether internal or from the manufacturers, for example through the systematic participation of the engineering area or the user area in the technical validation of the specifications of consultations and contracts and the establishment of explicit and documented points of independent verification and validation. Resposta do destinatário: Com o objetivo de dar cumprimento à recomendação 1, estão em curso 3 iniciativas [...] que consideramos bastante relevantes: (1) auditoria externa, que se encontra atualmente em curso, que incide sobre os Processos de Manutenção do Modo Elétrico, conduzida pela EXCELTIC, a qual teve início em abril de 2026, cujos resultados desta auditoria serão igualmente utilizados para consolidar o processo de identificação dos riscos relevantes, a avaliação da eficácia das respetivas medidas de controlo e a implementação das ações corretivas identificadas, (2) o Projeto de Otimização e Compliance do Sistema de Gestão Integrado, anteriormente referido, desenvolvido pela SIA que contempla a realização de um diagnóstico sistémico aos processos da organização, a verificação da rastreabilidade documental, transacional, sistémica e a observação das evidencias, bem como a implementação de ações corretivas destinadas a reforçar a fiabilidade operacional e a maturidade dos mecanismos de controlo interno. A terceira iniciativa em desenvolvimento trata-se do (3) projeto de Categorização de Materiais, que permitiu estabelecer uma classificação comum, regras de gestão auditáveis e maior rastreabilidade dos processos de compra. As iniciativas em curso, mencionadas anteriormente, estão integradas no trabalho a desenvolver pela Equipa de Projeto Prioritário da Melhoria e Digitalização do Processo de Manutenção (fevereiro 2026), envolvendo as Direções de Manutenção de Equipamentos (DME), Manutenção de Autocarros (DMA), Compras e Logística (DCL), Tecnologias de Informação (DTI) e Qualidade (DCQ), reforçada com a equipa da SIA. Esta equipa recebeu como missão a revisão integrada dos processos de manutenção e logística, com particular incidência no SGI [Sistema de Gestão Integrado], encontrando-se atualmente em desenvolvimento diversas atividades diretamente alinhadas com os objetivos da recomendação emitida pelo GPIAAF, nomeadamente: • Classificação dos artigos e componentes como críticos para a operação e/ou segurança; • Revisão das especificações técnicas dos componentes críticos; • Reforço dos mecanismos e critérios de controlo de qualidade na receção de materiais; • Reforço da rastreabilidade dos componentes críticos, desde a aquisição até ao respetivo fim de vida; • Revisão da metodologia de controlo da manutenção, quer interna quer externalizada, com enfoque na qualidade, segurança e ambiente; • Revisão dos Cadernos de Encargos e requisitos de aquisição, assegurando a consideração explícita dos requisitos de qualidade, ambiente, segurança rodoviária, segurança e saúde no trabalho e demais exigências legais aplicáveis; • Desmaterialização e digitalização dos processos oficiais, promovendo a integração sistémica da informação e a melhoria dos mecanismos de controlo e validação. Paralelamente, a CARRIS promoveu um conjunto de auditorias e projetos específicos destinados a avaliar e reforçar a eficácia dos controlos existentes. No âmbito das auditorias realizada à CARRIS, a APCER realizou em dezembro de 2025 uma auditoria extraordinária ao Sistema de Gestão Integrado nas vertentes da Qualidade (NP EN ISO 9001:2015) e Segurança Rodoviária (NP ISO 39001:2017). A auditoria concluiu pela conformidade geral do sistema com os requisitos normativos aplicáveis, tendo sido reconhecida a existência de ações de melhoria relevantes para a consolidação do SGI e evidenciada a implementação das boas práticas aplicáveis à gestão das ocorrências e dos riscos operacionais. Foi igualmente realizada pela APCER, com início em 30.04.2026 e já concluída, uma Auditoria Externa com o objetivo de avaliar a adequabilidade e eficácia do Sistema de Gestão da Qualidade, do Ambiente e da Segurança Rodoviária, cujo relatório concluiu que o sistema apresenta um nível de conformidade adequado face aos referenciais auditados, demonstrando capacidade para atingir os resultados pretendidos de forma eficaz e alinhada com a estratégia organizacional. Adicionalmente, foram instituídas auditorias internas periódicas ao processo de compras e contratação pública, com periodicidade trimestral, encontrando-se igualmente planeada para setembro de 2026, uma auditoria interna

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		ao processo de inventários, destinada a reforçar os mecanismos de controlo e rastreabilidade dos materiais. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: In order to comply with recommendation 1, 3 initiatives are underway [...] that we consider to be very relevant: (1) external audit, which is currently underway, which focuses on the Maintenance Processes of the Electric Mode, conducted by EXCELTIC, which started in April 2026, whose results of this audit will also be used to consolidate the process of identifying the relevant risks, the evaluation of the effectiveness of the respective control measures and the implementation of the corrective actions identified, (2) the Integrated Management System Optimization and Compliance Project, referred to above, developed by SIA, which includes the performance of a systemic diagnosis of the organization's processes, the verification of documentary, transactional, systemic traceability and the observation of evidence, as well as the implementation of corrective actions aimed at strengthening the operational reliability and maturity of internal control mechanisms. The third initiative under development is the (3) Materials Categorization project, which has made it possible to establish a common classification, auditable management rules and greater traceability of purchasing processes. The ongoing initiatives, mentioned above, are integrated in the work to be developed by the Priority Project Team for the Improvement and Digitalization of the Maintenance Process (February 2026), involving the Equipment Maintenance (DME), Bus Maintenance (DMA), Purchasing and Logistics (DCL), Information Technology (DTI) and Quality (DCQ) Departments, reinforced with the SIA team. This team was given the mission of the integrated review of maintenance and logistics processes, with particular focus on the Integrated Management System, and several activities are currently being developed directly aligned with the objectives of the recommendation issued by the GPIAAF, namely: • Classification of articles and components as critical for operation and/or safety; • Review of the technical specifications of critical components; • Reinforcement of quality control mechanisms and criteria in the reception of materials; • Strengthening the traceability of critical components, from acquisition to their end of life; • Review of the maintenance control methodology, both internal and outsourced, with a focus on quality, safety and environment; • Review of the Specifications and procurement requirements, ensuring the explicit consideration of quality, environment, road safety, safety and health at work requirements and other applicable legal requirements; • Dematerialization and digitalization of workshop processes, promoting the systemic integration of information and the improvement of control and validation mechanisms. At the same time, CARRIS promoted a set of audits and specific projects aimed at evaluating and strengthening the effectiveness of existing controls. As part of the audits carried out on CARRIS, APCER carried out in December 2025 an extraordinary audit of the Integrated Management System (IMS) in the areas of Quality (NP EN ISO 9001:2015) and Road Safety (NP ISO 39001:2017). The audit concluded that the system was in general compliance with the applicable regulatory requirements, and the existence of relevant improvement actions for the consolidation of the IMS was recognized and the implementation of good practices applicable to the management of occurrences and operational risks was highlighted. An External Audit was also carried out by APCER, starting on 30.04.2026 and already concluded, with the aim of assessing the adequacy and effectiveness of the Quality, Environment and Road Safety Management System, whose report concluded that the system has an adequate level of compliance with the audited benchmarks, demonstrating the ability to achieve the desired results effectively and in line with the organizational strategy. In addition, periodic internal audits of the procurement and public procurement process were instituted, on a quarterly basis, and an internal audit of the inventory process is also planned for September 2026, aimed at strengthening the control and traceability mechanisms of materials." Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED
2025-02	11-11-2025	Assunto: Revisão do sistema de gestão da segurança Texto: Recomenda-se que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. proceda a uma revisão crítica do seu sistema de gestão da segurança por forma a garantir que, no seu modo elétrico (incluindo ascensores), tal sistema efetivamente identifica e analisa de forma explícita e documentada: a) os riscos relevantes para a segurança da operação dos veículos, seus passageiros e terceiros, na exploração e na manutenção, b) as medidas implementadas para assegurar o controlo desses riscos a um nível considerado adequado. Subject: Revision of the safety management system Text: It is recommended that Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. carry out a critical review of its safety management system in order to ensure that, in its electric mode (including funiculars), such system effectively identifies and analyses in an explicit and documented manner: a) the risks relevant to the safety of the operation of vehicles, their passengers and third parties, in operation and maintenance, b) the measures put in place to ensure that those risks are controlled at a level deemed appropriate. Resposta do destinatário: Foi adotado um conjunto de medidas organizacionais, processuais e de auditoria, destinadas a reforçar o sistema de gestão da segurança, em particular no que respeita ao Modo Elétrico, incluindo ascensores, funiculares e Elevador de Santa Justa. Nomeadamente, em abril de 2026, foi aprovada uma revisão do Manual da Organização, que clarificou e reforçou as competências da Área de Segurança de Exploração (ASE). No âmbito desta revisão foram criados dois núcleos especializados, um Núcleo de Segurança de Exploração com competências específicas para, entre outras, acompanhar os subsistemas críticos de segurança, e monitorizar os riscos associados à exploração dos diferentes modos de transporte, desenvolver projetos de promoção da segurança de exploração e desenvolver planos de sinalização das estações, e um Núcleo de Segurança

	Rodoviária, com competências no acompanhamento dos processos relacionados com a segurança rodoviária, monitorização de indicadores de acidentes e incidentes, gestão de reclamações associadas à segurança, coordenação de visitas técnicas e gestão dos manuais de exploração associados ao transporte de passageiros por cabo. Acresce que foram clarificadas as seguintes responsabilidades da ASE: • Assegurar a implementação de um sistema de Gestão de Segurança, com o objetivo de permitir uma identificação e análise explícita, documentada, dos diversos riscos associados à segurança da exploração, relacionados com os subsistemas de segurança, procurando soluções ao nível tecnológico, bem como a verificação do resultado das medidas implementadas, garantindo o seu controlo ao nível considerado adequado, procedendo em conformidade com o resultado dessa avaliação, junto das áreas com a responsabilidade da manutenção de tais subsistemas; • Avaliação e supervisão dos sistemas críticos para a segurança de exploração, em todos os modos de transporte, incluindo o transporte de passageiros por cabo, ao nível de auditoria de conformidade dos referidos sistemas, bem como assegurar a realização de simulacros diversos, relacionados com a segurança de exploração, tendo presente a análise de riscos de exploração identificados, assegurando a segurança de exploração, de forma holística, promovendo um serviço seguro aos nossos passageiros, trabalhadores, material circulante e infraestruturas de apoio (via-férrea e rede aérea). Com o aprofundamento do desempenho do Núcleo de Segurança de Exploração consideramos que a recomendação em referência se encontra implementada ao nível do enquadramento organizacional e da definição formal de responsabilidades, encontrando-se em desenvolvimento contínuo os trabalhos de revisão do sistema de gestão da Segurança, com a identificação, avaliação e controlo dos riscos de exploração, para os quais contribuem entre outros, os trabalhos em desenvolvimento decorrente da auditoria aos Processos de Manutenção do Modo Elétrico, conduzida pela EXCELTIC, e o Projeto de Otimização e Compliance do Sistema de Gestão Integrado, conduzido pela SIA e integrado no plano de atividades da Equipa de Projeto Prioritário de melhoria e digitalização de processos. Adicionalmente, desde fevereiro de 2026, a ASE passou a integrar a Comissão Técnica Independente (CTI), criada pela Câmara Municipal de Lisboa, contribuindo para o acompanhamento dos requisitos de segurança aplicáveis aos equipamentos de transporte por cabo, comissão esta que está a rever todos os equipamentos. Neste contexto, a ASE elaborou o Manual de Exploração do Funicular da Graça (novo equipamento em exploração pela CARRIS) que foi submetido e aprovado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e encontra-se atualmente a fazer um trabalho idêntico para o Elevador de Santa Justa, em articulação com a CTI e com a Área de Engenharia da DME. A elaboração destes manuais implica a identificação sistemática dos riscos associados à exploração dos equipamentos e à respetiva manutenção, incluindo: Procedimentos operacionais e de emergência; Planos de manutenção; Realização de simulacros; Ensaios técnicos de segurança; Verificação dos sistemas de travagem; Controlo e monitorização dos cabos de tração; Auditorias periódicas. Como resultado deste trabalho, a documentação técnica relevante encontra-se estruturada, integrada e acessível às equipas de manutenção e aos prestadores externos, reforçando a rastreabilidade dos controlos implementados sobre os riscos identificados. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: A set of organizational, procedural and audit measures was adopted, aimed at strengthening the safety management system, in particular with regard to the Electric Mode, including lifts, funiculars and Santa Justa Elevator. In particular, in April 2026, a revision of the Organization Manual was approved, which clarified and strengthened the competences of the Operational Safety Area (ASE). Within the scope of this revision, two specialized nuclei were created, an Operational Safety Unit with specific competences to, among others, monitor the critical safety subsystems, and monitor the risks associated with the operation of the different modes of transport, develop projects to promote operational safety and develop station signalling plans, and a Road Safety Nucleus, with skills in monitoring processes related to road safety, monitoring accident and incident indicators, managing safety-related complaints, coordinating technical visits and managing operating manuals associated with cable passenger transport. In addition, the following responsibilities of ASE have been clarified: • Ensure the implementation of a Safety Management System, with the aim of allowing an explicit, documented identification and analysis of the various risks associated with the safety of operation, related to the safety subsystems, seeking solutions at the technological level, as well as the verification of the result of the measures implemented, ensuring their control at the level considered appropriate, proceeding in accordance with the result of this evaluation, with the areas responsible for the maintenance of such subsystems; • Assessment and supervision of safety-critical operating systems in all modes of transport, including cable passenger transport, at the level of compliance auditing of these systems, as well as ensuring the performance of various drills related to safety of operation, bearing in mind the analysis of identified operating risks, ensuring operational safety, holistically, promoting a safe service to our passengers, workers, rolling stock and support infrastructures (railway and air network). With the deepening of the performance of the Operational Safety Unit, we consider that the recommendation in question is implemented at the level of the organizational framework and the formal definition of responsibilities, and the work of reviewing the Safety management system is in continuous development, with the identification, evaluation and control of exploration risks, to which they contribute, among others, the work in progress resulting from the audit of the Maintenance Processes of the Electric Mode, conducted by EXCELTIC, and the Optimization and Compliance Project of the Integrated Management System, conducted by SIA and integrated in the activity plan of the Priority Project Team for the improvement and digitalization of processes. Additionally, since February 2026, ASE has been part of the Independent Technical Commission (CTI), created by the Lisbon City Council, contributing to the monitoring of the safety requirements applicable to cable transport equipment, a commission that is reviewing all equipment.
--	---

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

2025-03	11-11-2025	In this context, ASE prepared the Operation Manual of the Graça Funicular (new equipment in operation by CARRIS) which was submitted and approved by the Institute of Mobility and Transport (IMT) and is currently doing identical work for the Santa Justa Elevator, in conjunction with CTI and the Engineering Area of DME. The preparation of these manuals implies the systematic identification of the risks associated with the operation of equipment and its maintenance, including: Operational and emergency procedures; Maintenance plans; Conducting drills; Technical safety tests; Checking braking systems; Control and monitoring of traction cables; Periodic audits. As a result of this work, the relevant technical documentation is structured, integrated and accessible to maintenance teams and external providers, reinforcing the traceability of the controls implemented on the identified risks. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED Assunto: Clarificação das obrigações contratuais do prestador de serviços Texto: Recomenda-se que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. proceda junto do prestador de serviços de manutenção dos Ascensores à clarificação das obrigações contratuais daquele, bem como proceda ao exercício de uma efetiva fiscalização, controlo e exigência sobre essas obrigações a nível da gestão da manutenção, sua execução, capacidade do enquadramento técnico dos trabalhadores, e controlo da qualidade dos serviços prestados. Tal deverá ter também em consideração a necessidade de a prestação de serviços ser executada não só em conformidade com os normativos internos da CCFL, mas igualmente com base em todo o normativo europeu aplicável às operações executadas, assim como a materiais e demais produtos, em tudo o que não seja incompatível com as características específicas dos Ascensores. Subject: Clarification of the service provider contractual obligations Text: It is recommended that Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. clarify the Lifts' contractual obligations with the maintenance service provider of the funiculars, as well as carry out an effective supervision, control and demand over these obligations in terms of maintenance management, its execution, capacity of the technical framework of the workers, and control of the quality of the services provided. This should also take into account the need for the provision of services to be performed not only in accordance with CCFL's internal regulations, but also based on all European regulations applicable to the operations performed, as well as to materials and other products, in everything that is not incompatible with the specific characteristics of the funiculars. Resposta do destinatário: Em cumprimento da recomendação do GPIAAF, encontra-se em incorporação no SGI os normativos aplicáveis aos equipamentos e às atividades de manutenção do Modo Elétrico, particularmente no desenvolvimento <i>ongoing</i> da iniciativa Processos de Manutenção do Modo Elétrico, conduzida pela EXCELTIC e do Projeto de Otimização e <i>Compliance</i> do Sistema de Gestão Integrado, conduzido pela SIA. Como recomendado, este trabalho abrange: Normativos internos da CARRIS; Regulamentação nacional aplicável; Normas e referenciais europeus aplicáveis aos equipamentos; Requisitos aplicáveis aos materiais, componentes e processos de manutenção; Obrigações contratuais dos prestadores de serviços. O objetivo é assegurar a identificação completa dos requisitos aplicáveis e a sua adequada integração nos procedimentos internos da CARRIS, nas especificações técnicas, nos contratos de prestação de serviços e nos mecanismos de fiscalização e controlo. Os resultados deste trabalho servirão igualmente de base para incorporar atualizações aos processos de manutenção e dos instrumentos contratuais associados, em conformidade com os respetivos normativos. São exemplo recente de elevado nível de controlo e segurança as medidas em execução no Funicular da Graça, designadamente as seguintes circunstâncias: 1) são integralmente seguidos os planos de manutenção definidos pelo fabricante; 2) é assegurado o cumprimento da regulamentação e do normativo aplicável aos equipamentos de transporte por cabo e respetivos subsistemas; 3) é garantido o acompanhamento técnico das atividades de manutenção através das estruturas internas entretanto criadas; 4) foi reforçada a fiscalização das intervenções consideradas críticas ou de maior impacto para a segurança; 5) são analisados os registos de manutenção e acompanhadas as ocorrências e respetivas ações corretivas; 6) é assegurada a verificação das certificações e requisitos aplicáveis aos diversos subsistemas de segurança do equipamento. A CARRIS procedeu ao reforço da sua estrutura interna de acompanhamento (desde novembro de 2025) dos equipamentos do Modo Elétrico, criando para o efeito: 1) Departamento de Engenharia e Métodos, com a missão de assegurar as atividades de engenharia e métodos, nomeadamente a elaboração dos cadernos de encargos relativos ao modo elétrico (elétricos, ascensores, elevadores, veículos de manutenção, infraestruturas de apoio e equipamentos oficiais necessários) e o acompanhamento do fabrico e/ ou reengenharia de veículos do Modo Elétrico, verificando o cumprimento do clausulado constante no caderno de encargos e das especificações técnicas; 2) Núcleo de Manutenção de Ascensores e Elevadores, com responsabilidade pelo acompanhamento permanente das atividades de manutenção realizadas nos equipamentos históricos e restantes sistemas de transporte por cabo e assegurando uma maior proximidade operacional e capacidade de fiscalização e execução contratual; 3) Núcleo de Planeamento Operacional, que tem como missão assegurar atividades complementares à manutenção, à limpeza dos veículos e ao controlo dos equipamentos oficiais. Já em 2026, a equipa da DME foi reforçada por mais um quadro técnico afeto ao núcleo de Ascensores e Elevadores e dois quadros técnicos afetos ao Departamento de Planeamento e Controlo. Ainda e com o objetivo de assegurar uma supervisão mais efetiva das atividades executadas por terceiros, foram implementadas diversas medidas de controlo, designadamente: 1) reavaliação e redefinição das atividades de manutenção que exigem acompanhamento presencial por parte da CARRIS; 2) reavaliação e redefinição de atividades sujeitas a fiscalização por amostragem; 3) reforço dos mecanismos de análise dos registos de manutenção; 4) reforço do acompanhamento das ocorrências operacionais e das ações corretivas implementadas; 5) reforço dos procedimentos de registo e comunicação de ocorrências, incluindo as sujeitas a comunicação obrigatória ao IMT; 6) reforço do controlo dos serviços prestados e evidências/registo da execução. A CARRIS tem vindo a desenvolver um conjunto de medidas com vista ao reforço da clarificação das responsabilidades dos prestadores de serviços de manutenção dos Ascensores, bem como ao reforço dos mecanismos de fiscalização, controlo e acompanhamento técnico das atividades de manutenção executadas em
---------	------------	--

		equipamentos do Modo Elétrico. Dando contexto, destaca-se que na sequência do acidente ocorrido em setembro de 2025, o Conselho de Administração deliberou, através da Deliberação n.º 81606, de 31 de outubro de 2025, proceder à revisão do modelo de contratação dos serviços de manutenção dos equipamentos do Modo Elétrico. Neste âmbito, foi celebrado, em 4 de novembro de 2025, um acordo de revogação do contrato de manutenção dos ascensores e elevadores com a empresa MNTC e posteriormente, em 17 de novembro de 2025, foi concretizada a cessão da posição contratual dos contratos de manutenção do Modo Elétrico para a empresa LIFTECH. A prestação dos serviços pela LIFTECH justifica-se pela sua experiência e conhecimento técnico especializado das infraestruturas em causa, enquanto entidade integrante do consórcio responsável pela construção, instalação e manutenção do Funicular da Graça, mantendo atualmente a responsabilidade contratual pela sua manutenção até fevereiro de 2032, bem como pela sua intervenção na remotorização do Elevador de Santa Justa. Esta experiência permite assegurar a continuidade e articulação entre as atividades de manutenção, acompanhamento técnico e exploração, garantindo o cumprimento dos requisitos de segurança e regulamentares aplicáveis. Acresce que a LIFTECH dispõe das certificações, competências técnicas e meios necessários ao desenvolvimento das atividades objeto das contratações, evidenciando a sua capacidade e experiência na área e o cumprimento dos requisitos de qualidade e segurança aplicáveis. Estando apenas em funcionamento o equipamento Funicular da Graça, e estando a CARRIS em fase de reforço da sua capacitação técnica optou-se por garantir que a LIFTECH é a entidade responsável tecnicamente pelo equipamento. Adicionalmente damos ainda a conhecer que foi realizada uma Auditoria Interna ao Plano de Manutenção do Funicular da Graça, concluída em 19 de junho de 2026, com o objetivo de verificar a adequação dos procedimentos adotados e a conformidade da manutenção realizada face aos requisitos estabelecidos. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: In compliance with the GPIAAF recommendation, the regulations applicable to the equipment and maintenance activities of the Electric Mode are being incorporated into the SGI, particularly in the <i>ongoing development</i> of the Electric Mode Maintenance Processes initiative, conducted by EXCELITIC and the Optimization and Compliance Project of the Integrated Management System, conducted by SIA. As recommended, this work covers: CARRIS's internal regulations; Applicable national regulations; European standards and references applicable to equipment; Requirements for materials, components and maintenance processes; Contractual obligations of service providers. The objective is to ensure the complete identification of the applicable requirements and their proper integration into CARRIS's internal procedures, technical specifications, service contracts and inspection and control mechanisms. The results of this work will also serve as a basis for incorporating updates to the maintenance processes and associated contractual instruments, in accordance with the respective regulations. A recent example of a high level of control and safety is the measures being implemented at the Graça Funicular, namely the following circumstances: 1) the maintenance plans defined by the manufacturer are fully followed; 2) compliance with the regulations and regulations applicable to cable transport equipment and its subsystems is ensured; 3) the technical monitoring of maintenance activities is guaranteed through the internal structures created in the meantime; 4) the supervision of interventions considered critical or with the greatest impact on safety was reinforced; 5) maintenance records are analysed and occurrences and respective corrective actions are monitored; (6) the verification of the certifications and requirements applicable to the various safety subsystems of the equipment shall be ensured. CARRIS has strengthened its internal monitoring structure (since November 2025) of the Electric Mode equipment, creating for this purpose: 1) Department of Engineering and Methods, with the mission of ensuring engineering activities and methods, namely the preparation of specifications related to the electric mode (trams, lifts, elevators, maintenance vehicles, support infrastructures and necessary workshop equipment) and the monitoring of the manufacture and/or reengineering of vehicles of the Electric Mode, verifying compliance with the clauses contained in the specifications and technical specifications; 2) Elevator and Elevator Maintenance Unit, with responsibility for the permanent monitoring of maintenance activities carried out on historic equipment and other cable transport systems and ensuring greater operational proximity and capacity for inspection and contractual execution; 3) Operational Planning Nucleus, whose mission is to ensure complementary activities to maintenance, vehicle cleaning and control of workshop equipment. In 2026, the DME team was reinforced by another technical staff assigned to the Elevators and Elevators nucleus and two technical staff assigned to the Planning and Control Department. Also and with the aim of ensuring a more effective supervision of the activities carried out by third parties, several control measures were implemented, namely: 1) reassessment and redefinition of maintenance activities that require face-to-face monitoring by CARRIS; 2) reassessment and redefinition of activities subject to inspection by sampling; 3) strengthening of the mechanisms for analysing maintenance records; 4) reinforcement of the monitoring of operational occurrences and corrective actions implemented; 5) reinforcement of the procedures for registration and reporting of occurrences, including those subject to mandatory communication to the IMT; 6) strengthening the control of the services provided and evidence/registration of the execution. CARRIS has been developing a set of measures to strengthen the clarification of the responsibilities of the maintenance service providers of the Lifts, as well as to strengthen the mechanisms for inspection, control and technical monitoring of the maintenance activities carried out on Electric Mode equipment. Giving context, it should be noted that following the accident that occurred in September 2025, the Board of Directors decided, through Resolution No. 81606, of October 31, 2025, to review the contracting model for maintenance services for Electric Mode equipment. In this context, an agreement was signed on November 4, 2025, to revoke the maintenance contract for lifts and elevators with the company MNTC and subsequently, on November 17, 2025, the assignment of the contractual position of the maintenance contracts of the
--	--	--

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

2025-04	11-11-2025	Electric Mode to the company LIFTECH was concluded. The provision of services by LIFTECH is justified by its experience and specialized technical knowledge of the infrastructures in question, as an entity that is part of the consortium responsible for the construction, installation and maintenance of the Graça Funicular, currently maintaining contractual responsibility for its maintenance until February 2032, as well as for its intervention in the re-motoring of the Santa Justa Elevator. This experience ensures continuity and articulation between maintenance, technical monitoring and operation activities, ensuring compliance with applicable safety and regulatory requirements. In addition, LIFTECH has the certifications, technical skills and means necessary for the development of the activities subject to the contracts, evidencing its capacity and experience in the area and compliance with the applicable quality and safety requirements. With only the Funicular da Graça equipment in operation, and CARRIS being in the process of strengthening its technical capacity, it was decided to ensure that LIFTECH is the entity technically responsible for the equipment. In addition, we also inform that an Internal Audit was carried out on the Maintenance Plan of the Funicular da Graça, completed on June 19, 2026, with the aim of verifying the adequacy of the procedures adopted and the compliance of the maintenance carried out with the established requirements. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED Assunto: Reavaliação das condições de segurança dos ascensores Texto: Recomenda-se que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. não reponha em funcionamento os Ascensores que opera sem que a conceção do sistema de fixação do cabo de tração às cabinas e a eficácia dos sistemas de frenagem sejam sujeitos a uma reavaliação por parte de uma entidade idónea com comprovada experiência em funiculares e tendo por base as disposições da NP EN 12927, introduzindo as modificações que se revelem necessárias e adequadas, sem prejuízo do estatuto de proteção histórica dos sistemas no que não comprometer a segurança. Essa reavaliação deverá, pelo menos, visar garantir os seguintes objetivos: - Uma efetiva compatibilidade entre o tipo de cabo a utilizar e o sistema de fixação, - Que o sistema de fixação permita uma adequada inspeção das suas zonas críticas, - Que os sistemas de frenagem instalados sejam capazes de imobilizar as cabinas em segurança em caso de rotura do cabo. Subject: Reassessment of the funicular's safety conditions Text: It is recommended that Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. does not put the funiculars it operates back into operation without the design of the traction cable attachment system to the cabins and the effectiveness of the braking systems being subject to a reassessment by a reputable entity with proven experience in funiculars and based on the provisions of NP EN 12927, introducing the modifications that show to be necessary and appropriate, without prejudice to the historical protection status of the systems in what does not compromise security. Such a review should at least aim to ensure the following objectives: - Effective compatibility between the type of cable to be used and the attachment system, - That the attachment system allows an adequate inspection of its critical areas, - That the braking systems installed are capable of safely immobilizing the cabins in the event of a cable breakage. Resposta do destinatário: A CARRIS desenvolveu um conjunto de iniciativas destinadas a garantir que na reposição em funcionamento dos Ascensores e demais equipamentos do Modo Elétrico seja precedida de uma reavaliação técnica independente dos sistemas de tração, fixação dos cabos e frenagem, assegurando o cumprimento da regulamentação aplicável e das normas técnicas relevantes, designadamente a NP EN 12927. O Funicular da Graça, o primeiro equipamento reaberto à exploração, foi sujeito a um conjunto alargado de verificações e ensaios especializados incidindo diretamente sobre os aspetos referidos na recomendação, sublinhando-se ainda que: - Foi realizada uma inspeção e ensaio magneto-indutivo ao cabo de aço do Funicular da Graça, ao abrigo do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 34/2020, que transpõe o Regulamento (UE) n.º 2016/424 relativo às instalações por cabo, por parte do ISQ – Instituto da Soldadura e Qualidade. O objetivo consistiu em detetar eventuais defeitos suscetíveis de comprometer a integridade estrutural do cabo e validar as condições de segurança da instalação. O resultado da inspeção foi positivo, não tendo sido identificadas anomalias suscetíveis de colocar em causa a integridade do cabo ou a sua aptidão para o serviço, de acordo com os critérios previstos na norma EN 12927:2019; - Foi realizada uma inspeção de Nível II aos troços do cabo localizados junto às ligações às cabinas, incidindo especificamente sobre aproximadamente seis metros de cabo a partir de cada terminal, por parte do GTIC – Gabinete de Serviços Técnicos de Inspección de Cables, S.L.U. Esta intervenção teve como objetivo avaliar precisamente as zonas críticas associadas ao sistema de fixação e ligação cabo-cabina, tendo como referência a norma UNE-EN 12927:2020. A entidade inspetora concluiu que o cabo examinado cumpre os requisitos estabelecidos na norma UNE-EN 12927:2020, não tendo sido identificadas condições que impedissem a sua utilização em segurança; - Complementarmente às inspeções ao cabo, foi executada uma inspeção radiográfica ao subsistema de ligação entre o cabo e a cabina, por parte do ISQ – Instituto de Soldadura e Qualidade. Esta ação permitiu avaliar componentes e zonas de difícil observação direta, reforçando a capacidade de inspeção e validação técnica das ligações consideradas críticas para a segurança da instalação. No seu conjunto, os trabalhos realizados permitiram avaliar: - A compatibilidade entre o cabo instalado e os respetivos sistemas de ligação; - O estado de conservação dos componentes críticos; - A possibilidade de inspeção das zonas mais relevantes para a segurança; - As condições de segurança associadas ao sistema de tração. Sobre o Elevador de Santa Justa, equipamento que ainda se encontra encerrado, estão a ser tomadas todas as
---------	------------	---

	diligências necessárias, com vista à revisão total do equipamento, do qual desde já se destaca uma verificação de segurança técnica especializada, para avaliação das respetivas condições de segurança, a qual se encontra a cargo do Instituto Eletrotécnico Português (IEP). Esta análise incidiu sobre componentes críticos da instalação e teve por base referenciais europeus relevantes, nomeadamente: • EN 81-80:2019; • EN 12385-5:2021+A1:2025; • Decreto-Lei n.º 50/2005. O objetivo consistiu em identificar eventuais não conformidades, vulnerabilidades e riscos suscetíveis de comprometer a segurança da exploração. Foi igualmente promovido um estudo especializado para avaliação do estado de conservação e da segurança estrutural do Elevador de Santa Justa, realizado pela A2P – Estudos e Projetos. O estudo considerou: • As exigências regulamentares atualmente aplicáveis; • O estado de conservação da estrutura; • A sua resposta às ações sísmicas; • A sua capacidade resistente para continuidade da exploração. Esta entidade concluiu que a estrutura apresenta condições adequadas de conservação e capacidade resistente para continuar a desempenhar a função para que foi concebida, desde que seja assegurada a manutenção contínua da instalação. A reposição em funcionamento de cada equipamento encontra-se condicionada à validação técnica independente das respetivas condições de segurança e ao cumprimento integral das recomendações emitidas pelas entidades competentes e pela CTI, assegurando que os sistemas de tração, fixação e frenagem oferecem garantias adequadas para uma exploração segura. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: CARRIS has developed a set of initiatives aimed at ensuring that the replacement in operation of the Lifts and other equipment of the Electric Mode is preceded by an independent technical reassessment of the traction, cable fixing and braking systems, ensuring compliance with the applicable regulations and relevant technical standards, namely NP EN 12927. The Graça Funicular, the first equipment reopened to exploration, was subject to a wide range of specialized checks and tests focusing directly on the aspects referred to in the recommendation, also underlining that: • An inspection and magneto-inductive test was carried out on the steel cable of the Graça Funicular, under article 10 of Decree-Law no. 34/2020, which transposes Regulation (EU) no. 2016/424 on cable installations, by ISQ – Institute of Welding and Quality. The objective was to detect any defects that could compromise the structural integrity of the cable and validate the safety conditions of the installation. The result of the inspection was positive, and no anomalies were identified that could jeopardise the integrity of the cable or its fitness for service, according to the criteria set out in standard EN 12927:2019; • A Level II inspection was carried out on the sections of the cable located next to the connections to the cabins, focusing specifically on approximately six meters of cable from each terminal, by GTIC – Gabinete de Servicios Técnicos de Inspección de Cables, S.L.U. This intervention aimed to assess precisely the critical areas associated with the cable-cab fastening and connection system, with reference to the UNE-EN 12927:2020 standard. The inspecting entity concluded that the examined cable complies with the requirements set out in the UNE-EN 12927:2020 standard, and no conditions were identified that would prevent its safe use; • In addition to the cable inspections, a radiographic inspection of the subsystem connecting the cable and the cabin was carried out by ISQ – Institute of Welding and Quality. This action made it possible to evaluate components and areas that are difficult to observe directly, reinforcing the capacity for inspection and technical validation of connections considered critical to the safety of the installation. Taken together, the work carried out made it possible to assess: • The compatibility between the installed cable and its connection systems; • the state of conservation of critical components; • The possibility of inspecting the most safety-relevant areas; • The safety conditions associated with the traction system. Regarding the Santa Justa Elevator, equipment that is still closed, all the necessary steps are being taken, with a view to the total overhaul of the equipment, of which a specialized technical safety check stands out, to assess the respective safety conditions, which is the responsibility of the Portuguese Electrotechnical Institute (IEP). This analysis focused on critical components of the installation and was based on relevant European benchmarks, namely: • EN 81-80:2019; • EN 12385-5:2021+A1:2025; • Decree-Law No. 50/2005. The objective was to identify any non-conformities, vulnerabilities and risks that could compromise the security of the exploit. A specialized study was also promoted to assess the state of conservation and structural safety of the Santa Justa Elevator, carried out by A2P – Estudos e Projetos. The study considered: • The currently applicable regulatory requirements;
--	--

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		- The state of conservation of the structure; - Its response to seismic actions; - Its resilient capacity for continued exploitation. This entity concluded that the structure has adequate conservation conditions and resistant capacity to continue to perform the function for which it was designed, provided that the continuous maintenance of the installation is ensured. The replacement of each equipment in operation is subject to the independent technical validation of the respective safety conditions and full compliance with the recommendations issued by the competent authorities and the CTI, ensuring that the traction, fastening and braking systems offer adequate guarantees for safe operation. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
2025-05	11-11-2025	Assunto: Definição de enquadramento regulatório apropriado para os funiculares considerados históricos Texto: Recomenda-se que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., em linha com o exposto no Considerando 12 do Regulamento (UE) n.º 2016/424, promova a definição de um quadro legislativo, regulamentar ou outro apropriado, que garanta que todos os funiculares, e outros sistemas assimiláveis pelas suas características tecnológicas principais, que assegurem transporte público, estão devidamente enquadrados do ponto de vista técnico e de supervisão, independentemente de estarem ou não no âmbito da Secção II do Decreto-Lei n.º 34/2020, seguindo as melhores práticas dos demais Estados-Membros neste domínio. Esta recomendação tem como objetivo que fique garantido o cumprimento de um normativo técnico reconhecido, sem prejuízo das especificidades de equipamentos históricos que não comprometam a segurança, bem como a realização de uma efetiva supervisão regular do cumprimento das regras a que ficarem sujeitos. Subject: Definition of an appropriate regulatory framework for the historical funiculars Text: It is recommended that the Institute for Mobility and Transport, I.P., in line with what is expressed in Recital 12 of Regulation (EU) No. 2016/424, promotes the definition of a legislative, regulatory or other appropriate framework, which ensures that all funiculars, and other systems assimilable by their main technological characteristics, ensure public transport, are properly framed from a technical and supervisory point of view, regardless of whether or not they are within the scope of Section II of Decree-Law No. 34/2020, following the best practices of the other Member States in this area. This recommendation aims to ensure compliance with a recognized technical standard, without prejudice to the specificities of historical equipment that does not compromise safety, as well as to carry out an effective regular supervision of compliance with the rules to which they are subject. Resposta do destinatário: O IMT rapidamente comunicou ao GPIAAF que aceitava a recomendação, tendo promovido a sua consideração e integração no âmbito do projeto de diploma legal aplicável aos sistemas de metropolitanos e elétricos então em desenvolvimento, com vista ao estabelecimento de um quadro normativo. Como resultado desse trabalho, em 6 de agosto último o Conselho de Ministros aprovou, após audições, um Decreto-Lei que estabelece um regime jurídico integrado para os sistemas de transporte ferroviário metropolitano, metropolitano ligeiro, elétricos, comboios ligeiros turísticos e em linha ou rede ferroviária isolada, transporte por cabo, designadamente elevadores e funiculares, incluindo instalações por cabo classificadas de interesse histórico, cultural ou patrimonial, que tenham entrado em serviço antes de 1 de janeiro de 1986. O novo quadro legal define regras para a construção, exploração, manutenção e licenciamento destes modos de transporte, bem como para a certificação dos profissionais com funções críticas para a segurança. Não obstante, a recomendação é mantida aberta até à publicação do Decreto-Lei. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The IMT quickly communicated to the GPIAAF that it accepted the recommendation, having promoted its consideration and integration within the scope of the draft legal text applicable to the metro and tram systems then under development, with a view to establishing a normative framework. As a result of this work, on 6th August, the Council of Ministers approved, after hearing the sector, a Decree-Law that establishes an integrated legal regime for metropolitan, light rail, tram, tourist and line light rail transport systems or isolated rail network, Cable, including lifts and funiculars, including cableway installations classified as being of historical, cultural or heritage interest, which entered into service before 1 January 1986. The new legal framework defines rules for the construction, operation, maintenance and licensing of these modes of transport, as well as for the certification of professionals with safety-critical functions. Nevertheless, the recommendation is considered open until the Decree-Law is published. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED
2025-06	11-11-2025	Assunto: Definição de enquadramento regulatório apropriado para carros elétricos sobre carris Texto: Recomenda-se que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. proceda à promoção de um quadro legislativo que garanta que os carros elétricos sobre carris, históricos, modernizados ou modernos, que circulem nos arruamentos públicos, quer na sua entrada ao serviço, quer durante a sua operação, ficam sujeitos ao cumprimento de regras e condições de segurança adequadas, seguindo as melhores práticas dos demais Estados-Membros neste domínio, estabelecendo também um nível de supervisão independente apropriado. Subject: Definition of an appropriate regulatory framework for trams Text: It is recommended that the Institute for Mobility and Transport, I.P. promotes a legislative frame-work that ensures that electric tramway cars, historical, modernised or modern, that circulate on public streets and roads, either at their entry into service and during their operation, are subject to compliance with appropriate safety rules and conditions, following the best practices of other Member States in this area, while also establishing an appropriate level of independent oversight.

		Resposta do destinatário: O IMT rapidamente comunicou ao GPIAAF que aceitava a recomendação, tendo promovido a sua consideração e integração no âmbito do projeto de diploma legal aplicável aos sistemas de metropolitanos e elétricos então em desenvolvimento, com vista ao estabelecimento de um quadro normativo. Como resultado desse trabalho, em 6 de agosto último o Conselho de Ministros aprovou, após audições, um Decreto-Lei que estabelece um regime jurídico integrado para os sistemas de transporte ferroviário metropolitano, metropolitano ligeiro, elétricos, comboios ligeiros turísticos e em linha ou rede ferroviária isolada, transporte por cabo, designadamente elevadores e funiculares, incluindo instalações por cabo classificadas de interesse histórico, cultural ou patrimonial, que tenham entrado em serviço antes de 1 de janeiro de 1986. O novo quadro legal define regras para a construção, exploração, manutenção e licenciamento destes modos de transporte, bem como para a certificação dos profissionais com funções críticas para a segurança. Não obstante, a recomendação é mantida aberta até à publicação do Decreto-Lei. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The IMT quickly communicated to the GPIAAF that it accepted the recommendation, having promoted its consideration and integration within the scope of the draft legal text applicable to the metro and tram systems then under development, with a view to establishing a normative framework. As a result of this work, on 6th August, the Council of Ministers approved, after hearing the sector, a Decree-Law that establishes an integrated legal regime for metropolitan, light rail, tram, tourist and line light rail transport systems or isolated rail network, Cable, including lifts and funiculars, including cableway installations classified as being of historical, cultural or heritage interest, which entered into service before 1 January 1986. The new legal framework defines rules for the construction, operation, maintenance and licensing of these modes of transport, as well as for the certification of professionals with safety-critical functions. Nevertheless, the recommendation is considered open until the Decree-Law is published. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED
--	--	--

2.2.2 Recomendações de segurança pendentes de anos anteriores

Investigação: Ultrapassagem indevida de sinal na estação de Roma-Areeiro, por veículo de serviço, em 20-01-2016		ERAIL
Investigation: Signal passed at danger by a service vehicle, at Roma-Areeiro station, on 20 January 2016		PT-4991
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP garanta que os meios de contacto entre os CCO e os VME, em linhas abertas à exploração, tenham funcionalidades, fiabilidade e disponibilidade equivalentes àqueles requeridos para os comboios das ETF. Text It is recommended that, within a timeframe that the NSA considers acceptable, the IM guarantees that the contact means between the Operational Control Centres and the on-track machines running on lines open to traffic, have equivalent functionalities, reliability and availability to those required for RU trains. Resposta do destinatário: Em 28-06-2022 a IP promoveu a apresentação prática do sistema junto do IMT, em sala, tendo confirmado estar concluída a instalação nos VME e nos PCS-CCO. Confirmou ainda ter ministrado formação a todos os seus maquinistas. Está a ser finalizada a documentação necessária para a apresentação do pedido de autorização da modificação dos VME através do Balcão Único. A IP informou o IMT em 30-03-2023 o seguinte: Ponto de situação do processo: • Procedimento da avaliação dos riscos em desenvolvimento, prevendo-se a conclusão até fim do mês de abril de 2023; • Desenvolvimento de avaliação independente de segurança (prazo perspectivado entre 1 e 2 meses); • Perspetiva de submissão do pedido no Balcão Único da ERA durante o mês de julho de 2023 Atualização a 22-12-2023 pela IP: "Face à complexidade do processo, a avaliação ainda não foi terminada". IMT solicitou confirmação da data prevista de finalização. Atualização a 12-04-2024 pela IP: "Avaliação dos riscos em fase final, seguindo-se o processo de autorização". Atualização a 19-07-2024 pela IP: "O processo continua em desenvolvimento, prevendo-se o fecho da Avaliação de riscos durante mês de setembro de 2024. A operacionalização do sistema deverá estar consolidada e implementada até o final de 2024". IMT solicitou confirmação da data expectável para submissão do pedido no Balcão Único da ERA. Atualização a 24-02-2025 pela IP: "O processo continua em desenvolvimento, prevendo-se o fecho da avaliação de riscos durante mês de março de 2025. A operacionalização do sistema deverá estar consolidada e implementada até final de junho de 2025." O IMT esperava que a IP submetesse o processo no OSS em junho. Atualização a 14-09-2026 pelo IMT: "O processo de dotação dos VME com meios de comunicação equivalentes aos das empresas ferroviárias mantém-se em curso, com vista a implementação de solução definitiva baseada no sistema Dual-Mode GSM-R / RSC prevista para o 4.º trimestre de 2026. Tendo em conta o carácter provisório da solução operacional em exploração, deverá ser formalmente solicitada à Infraestruturas de Portugal a apresentação da avaliação do riscos e respetivas medidas de mitigação associadas a esta fase de transição, bem como o cronograma detalhado de equipagem da frota e a eventual necessidade de submissão do processo de alteração do subsistema de bordo no balcão único da ERA. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: On 28-06-2022, the IM promoted the practical presentation of the system to the NSA, in desk environment, having confirmed that the installation in the vehicles (VME) and control centres (PCS-CCO) had been completed. It also confirmed that it had provided training to all its drivers. The necessary documentation for the submission of the authorization request for the modification of VMEs through the OSS is being finalized. The IM informed the NSA on 03/30/2023 the following: Process status: • Risk assessment procedure under development, expected to be completed by the end of April 2023; • Development of an independent safety assessment (expected period of between 1 and 2 months); • Perspective of submitting the application at the ERA One-Stop Shop during the month of July 2023. Update on 22-12-2023 by IP: "Given the complexity of the process, the evaluation has not yet been completed." The NSA requested confirmation of the expected completion date. Update on 12-04-2024 by IP: "Risk assessment in final phase, followed by the authorization process". Update on 19-07-2024 by IP: "The process continues to be developed, with the Risk Assessment expected to be completed in September 2024. The operationalization of the system should be consolidated and implemented by the end of 2024." The NSA requested confirmation of the expected date for submitting the request at the ERA One-Stop Shop. Update on 24-02-2025 by IP: "The process continues to be developed, with the Risk Assessment expected to be completed in March 2025. The operationalization of the system should be consolidated and implemented by the end of June 2025." The NSA expected that the request be submitted by June at the ERA One-Stop Shop. Update on 14-09-2026 by IMT: "The process of equipping the VME (Maintenance Equipment Vehicle) with communication means equivalent to those of railway companies remains ongoing, with a view to implementing a definitive solution based on the Dual-Mode GSM-R / RSC system, scheduled for the 4 th quarter of 2026. Given the provisional nature of the operational solution currently in use, Infraestruturas de Portugal should be formally
2018-15	25-07-2018	

		requested to present a risk assessment and the respective mitigation measures associated with this transition phase, as well as a detailed schedule for equipping the fleet and the possible need to submit to the ERA OSS the change process for the on-board subsystem." Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
--	--	---

Investigação: Colisão dos comboios 133 e 95217 na estação de Soure (Linha do Norte), em 31 de julho de 2020		ERAIL
Investigation: Collision of trains 133 and 95217 at Soure station (Linha do Norte), on 31 July 2020		PT-6313
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2021-01	29-09-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, S.A., no prazo máximo de seis meses, proceda a uma reavaliação documentada da eficácia dos processos do seu sistema de gestão da segurança, testando-os face aos objetivos do SGS, aos objetivos de segurança e aos compromissos assumidos na "Política de Segurança" da empresa, no que respeita à melhoria contínua e aumento da segurança ferroviária, nomeadamente dos processos correspondentes aos requisitos legais relativos à: - Identificação dos riscos, implementação de medidas de controlo e monitorização da eficácia dessas medidas, - Aprendizagem com as ocorrências de segurança e implementação de medidas corretivas, - Implementação de recomendações e proposta de melhoria, incluindo a avaliação da capacidade instalada, nomeadamente quanto a disponibilidade de meios técnicos e humanos para o pleno cumprimento daqueles requisitos no que respeita à monitorização da eficácia das medidas de controlo do risco, à investigação e análise de ocorrências relevantes para a segurança, à adoção de medidas de melhoria da segurança e monitorização do seu estado de implementação. As medidas corretivas que resultarem dessas avaliações deverão ser implementadas dentro de prazo a ser definido pela autoridade nacional de segurança. Text It is recommended that the Infrastructure Manager, within a maximum period of six months, carries out a documented reassessment of the effectiveness of its safety management system processes, testing them against the objectives of the SMS, the safety objectives and the commitments in the company's "Safety Policy" with regard to the continuous improvement and increase in railway safety, namely the processes corresponding to the legal requirements relating to: — Identification of risks, implementation of control measures and monitoring of the effectiveness of these measures, — Learning from safety events and implementing corrective measures, — Implementation of recommendations and proposals for improvement, including the evaluation regarding the availability of technical and human resources to fully comply with those requirements with regard to monitoring the effectiveness of risk control measures, the investigation and analysis of events relevant to safety, the adoption of measures to improve safety and to monitor their status of implementation. The corrective measures resulting from this reassessment shall be implemented within a timeframe to be defined by the National Safety Authority. Resposta do destinatário: No processo de análise da emissão das autorizações de segurança 2022 e 2023, a IP realizou um conjunto considerável de revisões a procedimentos internos. No âmbito da recomendação deve a IP enviar procedimento relativo à gestão de ocorrências e procedimento relativo às recomendações emitidas pelo GPIAAF e pelo IMT e informar do ponto de situação quanto aos meios humanos e técnicos que garantam o cumprimento do plano apresentado. Em resposta ao problema AS-2023-01-011 levantado pelo IMT no âmbito da emissão da autorização de segurança, a IP apresentou ponto de situação acerca da contratação de recursos para a área da segurança ferroviária, com a admissão confirmada de 2 técnicos e Diretora de Departamento e admissão prevista de 4 técnicos para reforço (05-07-2024). Atualização pela IP a 19-07-2024: "A IP tem vindo a desenvolver e consolidar o SGS nos últimos anos. A evolução da performance, monitorização e eficácia é possível verificar através do resultado da última renovação da Autorização de Segurança bem como do acompanhamento próximo realizado por parte da ANSF, nomeadamente na última Auditoria de Implementação do SGS - Avaliação do Desempenho (11 e 12 março de 2024). Tal como foi constatado nesta última Auditoria de monitorização a IP tem vindo a consolidar o SGS nomeadamente na forma como faz a gestão dos riscos, a gestão e seguimento das ocorrências bem como das recomendações propostas pelas partes interessadas e consequentes contributos para evolução da segurança como um todo. Todos estes pontos chave que carecem de melhorias e tempo para consolidação, estão identificados e enquadrados em projetos. Projetos e processos esses de transformação tecnológica que serão chave para atingir um nível de excelência na operacionalização do SGS, que são monitorizados pela ANSF, sendo realizados pontos de situação regulares. De notar ainda que foi efetuado no último ano o reforço de meios humanos e técnicos de suporte à atividade da DSS e SGS e confirmado que foi iniciada a transformação tecnológica. Todos os projetos e ações de melhoria em curso são monitorizados de perto por toda a estrutura da IP, nomeadamente o CAE, pois tendo em conta o enquadramento da IP acarretam procedimentos administrativos temporais necessariamente longos." O IMT considera que a IP deverá realizar auditorias internas de modo a avaliar a eficácia dos processos nos tópicos identificados nesta recomendação. Atualização a 24-02-2025 pela IP: "A IP no seu programa de auditorias contempla auditorias no âmbito dos Sistemas de Gestão Empresarial (ISO 9001) da IP, IPT e IPE, Sistema de Gestão dos Ativos da IP e IPE (ISO 55001), Sistema de Gestão Ambiental da IPE (ISO 14001), Sistema de Gestão da Segurança da Informação da IPT (ISO 27001), Tecnologias de Informação - Gestão de Serviços da IPT (ISO 20000-1), Sistema de Gestão da Segurança Ferroviária (SGS e (Reg.Del. EU 2018/762)), Sistema de Gestão da Manutenção dos Veículos Ferroviários, Sistema de Gestão AsBo e Sistema de Gestão DeBo (CTA), Manutenção Ferroviária (DRF), Qualidade Operacional (DDO), Receção Técnica de Materiais e Equipamentos Ferroviários (DCL), Sistema de Gestão da Conciliação entre a Vida Profissional, Familiar e Pessoal (DCH). Uma parte destas auditorias serão realizadas por organismos de certificação/acreditação externos dirigidas aos

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

	diversos sistemas de gestão da IP, IPE e IPT. Em concreto, relativamente ao SGS, foi efetuada auditoria em 2024, com o objetivo de verificação do cumprimento dos requisitos do sistema de gestão da segurança, conforme definido em Regulamento Delegado (UE) 2018/62, designadamente - Política de segurança - Objetivos da segurança ferroviária e sua monitorização - Riscos técnicos, operacionais e organizacionais - Gestão das constatações associadas ao SGS - Revisão pela gestão no âmbito do SGS O programa anual de auditorias de 2025 prevê também a realização de auditorias internas no âmbito do SGS (Reg. Del. EU 2018/762)" A ANSF considera que a IP deverá fazer ponto de situação das constatações da auditoria de 2024 e listar os requisitos do SGS sobre os quais a auditoria 2025 vai incidir. Atualização a 14-09-2026 pelo IMT: A resposta apresentada pela IP é insuficiente. A IP restringe a sua justificação a mera conformidade documental e o planeamento anual de auditorias, o que não supre a reavaliação documentada de eficácia prática dos processos do SGS recomendada pelo GPIAAF, consubstanciando o anexo remetido apenas um calendário previsional para 2026 e não uma evidência material de teste aos controlos de risco ou da aprendizagem com ocorrências de segurança. Adicionalmente, a resposta não responde sobre a avaliação da capacidade instalada quanto à suficiência de meios humanos e técnicos dedicados à investigação e monitorização da segurança. Para a reavaliação da resposta à recomendação deve ser exigido à IP: o envio do relatório conclusivo da auditoria de 2024 ao SGS; o estudo de dimensionamento da capacidade instalada e o respetivo plano de ações corretivas calendarizado. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: In the process of using safety authorizations for 2022 and 2023, the IM carried out a considerable set of reviews of internal procedures. Within the scope of the recommendation, the IM must send the procedure relating to occurrence management and the procedure relating to recommendations issued by the NIB and by the NSA, and inform the state of play regarding the human and technical resources that guarantee compliance with the plan presented. In response to issue AS-2023-01-011 raised by the NSA in connection with the issuance of the safety authorization, IP presented a status report regarding the hiring of resources for the area of railway safety, with the confirmed admission of 2 technicians and the Department Director and planned admission of 4 technicians for reinforcement (05-07-2024). Update by IP on 07-19-2024: "IP has been developing and consolidating the SMS in recent years. The evolution of performance, monitoring and effectiveness can be seen through the result of the last renewal of the Safety Authorization as well as the close monitoring carried out by the ANSF, namely in the last SMS Implementation Audit - Performance Assessment (11 and 12 March 2024). As seen in this last monitoring audit, IP has been consolidating the SMS, particularly in the way it manages risks, manages and follows up on occurrences, as well as the recommendations proposed by interested parties and consequent contributions to the evolution of safety as a whole. All these key points requiring improvements and time for consolidation are identified and included in projects. Technological transformation projects and processes that will be key to achieving a level of excellence in the operationalization of the SMS, which are monitored by the NSA, with regular status updates being carried out. Note also that the reinforcement of human and technical resources to support DSS and SMS activities was carried out last year and it was confirmed that the technological transformation had begun. All ongoing improvement projects and actions are closely monitored by the entire IP structure, especially the Executive Board, as taking into account the IP framework they entail necessarily long administrative procedures." The NSA considers that IP should carry out internal audits in order to evaluate the effectiveness of the processes in the topics identified in this recommendation. Update by IP on 02-24-2025: "IP in its audit program includes audits within the scope of the Business Management Systems (ISO 9001) of IP, IPT and IPE, Asset Management System of IP and IPE (ISO 55001), Environmental Management System of IPE (ISO 14001), Information Security Management System of IPT (ISO 27001), Information Technology - Service Management of IPT (ISO 20000-1), Railway Safety Management System (SGS and (Reg.Del. EU 2018/762)), Railway Vehicle Maintenance Management System, AsBo Management System and DeBo Management System (CTA), Railway Maintenance (DRF), Operational Quality (DDO), Technical Reception of Railway Materials and Equipment (DCL), Management System for the Conciliation of Professional, Family and Personal Life (DCH). Some of these audits will be conducted by external certification/accreditation bodies targeting the various management systems of IP, IPE, and IPT. Specifically, regarding the SMS, an audit was conducted in 2024 to verify compliance with the safety management system requirements, as defined in Delegated Regulation (EU) 2018/62, specifically - Safety policy - Railway safety objectives and their monitoring - Technical, operational, and organizational risks - Management of findings associated with the SMS - Management review within the SMS. The 2025 annual audit program also provides for internal audits within the SMS (EU Delegated Regulation 2018/762). The NSA considers that IP should review the findings of the 2024 audit and list the SMS requirements that will be covered in the 2025 audit. Update on 09-14-2026 by IMT: The response presented by IP is insufficient. IP restricts its justification to mere documentary compliance and the annual audit planning, which does not replace the documented reassessment of
--	---

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

		the practical effectiveness of the SMS processes recommended by GPIAAF, with the attached annex only providing a provisional calendar for 2026 and not material evidence of testing risk controls or learning from safety incidents. Additionally, the response does not address the assessment of installed capacity regarding the sufficiency of human and technical resources dedicated to safety research and monitoring. For the reassessment of the response to the recommendation, IP should be required to: send the conclusive report of the 2024 audit to SMS; the study of the sizing of installed capacity and the respective scheduled corrective action plan. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority
2021-02	29-09-2021	Texto Recomenda-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que, no prazo máximo de um ano, realize ou promova a realização de análise do risco das condições de circulação em via aberta à exploração de comboios sem sistema CONVEL, ou com este inativo, com vista a aferir a adequabilidade das atuais disposições regulamentares para os diversos tipos de veículos, tendo em consideração os fatores que sejam considerados relevantes, incluindo: - A admissibilidade de poderem circular adiantados; - A ausência de indicações especiais no documento horário; - A ausência de ordem de partida verbal e confirmada por parte da gestão do tráfego. implementando as medidas que eventualmente resultem dessa análise. Enquanto tal análise não é concluída, deverá, no mais curto espaço de tempo, ser ponderada a pertinência e adequabilidade de estender aos demais comboios com o CONVEL fora de serviço, as medidas adicionais para a circulação de VME em via aberta à exploração adotadas na sequência do acidente de 31-07-2020 em Soure. Text It is recommended to the NSA that, within a maximum period of one year, it undertakes a risk analysis of the conditions of operation on lines equipped with TPS of trains without TPS, or with it inactive, is carried out in order to assess the suitability of the current operational rules for the various types of vehicles, taking into account the factors that may be considered relevant, including but not limited to: — the admissibility of running ahead of schedule, — the absence of operational indications in the train orders, — the absence of a departure order confirmed by the traffic management, implementing the control measures that may result from this analysis. While such analysis is not completed, the relevance and suitability of extending to other trains with TPS out of service, the additional measures adopted for the operation of OTMs following the accident of 31-07-2020 at Soure, should be considered as soon as possible. Resposta do destinatário: O IST realizou, a pedido do IMT, uma análise de risco exaustiva sobre o controlo do risco de circulação dos comboios sem supervisão do CONVEL nas linhas equipadas. Do resultado do estudo é reforçada a importância de assegurar a implementação e operabilidade do sistema CONVEL, dado o seu papel na redução do risco de SPAD na ferrovia portuguesa. O IMT após análise relativamente à aplicação de medidas adicionais que reforcem a segurança da circulação aos comboios que tenham de circular com o convel fora de serviço em linhas equipadas, à semelhança do efetuado à ICS 203-14 para os VME, embora distintas, elaborou proposta de alteração ao RGS I quanto à aplicação de medidas mais restritivas aos comboios que tenham de circular em linhas equipadas com o convel fora de serviço e que após comentários das EF e do GI publicou o documento a 30-06-2023 com a inclusão das mesmas e com entrada em vigor a 20-07-2023. Contudo e no pressuposto de reduzir ainda mais a probabilidade de qualquer ocorrência e conforme indicado na presente recomendação, o IMT através de email enviado aos Responsáveis de Segurança das EF e do GI, solicitou a avaliação da implementação de medidas equivalentes às introduzidas para os VME na ICS 203-14 através do seu 3.º aditamento, conforme descrito no ponto 4.1. quando um comboio tenha de circular com o convel fora de serviço em linhas equipadas. As empresas, em resposta à consulta do IMT, informaram que do ponto de vista operacional não seria viável implementar as mesmas condições das VME dado o número elevado contactos que isso originaria com o CCO. As empresas deverão confirmar que o risco está controlado. A ANSF revisitará o assunto no seguimento do estudo sobre o Convel fora de serviço. A ANSF irá proceder a uma análise detalhada do relatório realizado pelo IST, e no seguimento desta, emitirá recomendações ou pedidos de confirmação, por partes das empresas, de que o risco está controlado. Atualização de fevereiro de 2025: A ANSF encontra-se a desenvolver um estudo de segurança que incide nas ocorrências SPAD, onde estes pontos serão considerados. Atualização a 14-09-2026 pelo IMT: O IMT promoveu à análise do risco de circulação sem CONVEL através do estudo técnico-científico IST-IMT 2022 e aprofundou a monitorização setorial no Relatório Individual de Supervisão de SPAD 2021-2024 (ANSF, 2025, preliminar). O estudo do IST quantificou que um sistema CONVEL operacional reduz o risco de SPAD em 41%, prevendo que em 71% das ocorrências de SPAD os limites de segurança (ponto de perigo) são excedidos. Apesar de limitações de dados para modelar matematicamente a circulação adiantada e as notas no horário, o IST recomendou a manutenção da ordem de partida verbal e confirmada pelo CCO para mitigar o risco em veículos sem CONVEL. Complementarmente, a supervisão da ANSF apurou que 82% dos SPAD por comboio-quilómetro envolveram veículos da IP desprovidos de CONVEL e que a circulação de comboios comerciais com o sistema inativo (modo degradado) aumentou 10%. No plano das medidas cautelares, o IMT atualizou o ponto 8.8.1 do RGS 1 (julho de 2023) e desencadeou consulta formal ao setor em 31/07/2023 sobre a extensão das medidas da ICS 203/14 (proibição de marchas adiantadas e ordem de partida verbal confirmada) aos comboios comerciais em modo degradado. A recomendação mantém-se aberta por se aguardar a consolidação dos resultados da consulta setorial, a conclusão do relatório de supervisão da ANSF e a consequente publicação das alterações regulamentares vinculativas que formalizem as conclusões de ambos os estudos na exploração ferroviária.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The Lisbon Technical University (IST) carried out, at the request of the NSA, an exhaustive risk analysis on controlling the risk of trains running without TPS supervision on equipped lines. The results of the study reinforce the importance of ensuring the implementation and operability of the TPS, given its role in reducing the risk of SPAD. The NSA, after analysing the application of additional measures that reinforce the safety of trains that have to run with the TPS out of service on equipped lines, similar to what was carried out with ICS 203-14 for maintenance vehicles, although different, prepared a proposal of amendment to national rule RGS I regarding the application of more restrictive measures to trains that have to circulate on lines equipped with the TPS out of service and after comments from the RUs and IM published the amendment on 30-06-2023 coming into force on 20/07/2023. However, on the assumption of further reducing the probability of any occurrence, as indicated in this recommendation, the NSA, through an email sent to the Safety Managers of the RUs and IM, requested the evaluation of the implementation of measures equivalent to those introduced in ICS 203-14 through its 3rd amendment, as described in point 4.1. when a train has to run with the TPS out of service on equipped lines. The companies, in response to the NSA consultation, informed that from an operational point of view it would not be feasible to implement the same conditions as maintenance vehicles given the high number of interchanges that this would result with the Command Centre. For now, and given the measures implemented in version 1.0 of national rule RGS I, the NSA will continue to monitor their impact from an operational and, above all, safety point of view. Companies must confirm that the risk is under control. The NSA will revisit the issue following the study on ATP out of service. The NSA will carry out a detailed analysis of the report carried out by IST, and following this, it will issue recommendations or requests for confirmation, from companies, that the risk is controlled. Update from February 2025: The NSA is developing a safety study that focuses on SPAD occurrences, where these points will be considered. Update on 14-09-2026 by IMT: IMT promoted the analysis of the risk of traffic without ATC through the IST-IMT 2022 technical-scientific study and deepened the sectoral monitoring in the Individual Supervision Report of SPAD 2021-2024 (ANSF, 2025, preliminary). The IST study quantified that an operational ATC system reduces the risk of SPAD by 41%, predicting that in 71% of SPAD occurrences the safety limits (danger point) are exceeded. Despite data limitations for mathematically modelling early departures and timetable notes, IST recommended maintaining verbal departure orders confirmed by the CCO to mitigate risk on vehicles without ATC. Additionally, NSA supervision found that 82% of SPADs per train-kilometer involved IP vehicles lacking ATC and that the circulation of commercial trains with the system inactive (degraded mode) increased by 10%. Regarding precautionary measures, the NSA updated point 8.8.1 of RGS 1 (July 2023) and initiated a formal consultation with the sector on 31/07/2023 regarding the extension of the measures of ICS 203/14 (prohibition of early departures and verbally confirmed departure orders) to commercial trains in degraded mode. The recommendation remains open pending the consolidation of the results of the sector consultation, the conclusion of the NSA supervision report, and the subsequent publication of the binding regulatory changes that formalize the conclusions of both studies on railway operation. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2021-04	29-09-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, S.A., em prazo a aceitar pela autoridade nacional de segurança, integre nos seus procedimentos e normas internas que tenham impacto na visualização e interpretação dos aspetos dos sinais ferroviários, a obrigatoriedade de consideração do conhecimento e boas práticas em matéria de fatores humanos neste domínio, conforme decorre da legislação europeia e nacional atual, garantindo também que o contributo dos representantes dos utilizadores é tido em consideração na instalação dos sinais. Neste âmbito, deverá também ser estabelecido um plano de ação para verificação, segundo os princípios desta recomendação, pelo menos dos sinais existentes em que haja registo de mais de um SPAD, bem como daqueles em que haja reportes de dificuldades de visualização ou interpretação no passado ou no futuro. Text It is recommended that the IM, within a timeframe to be accepted by the NSA, includes in its internal procedures and standards impacting the visualization and interpretation of railway signals' aspects, the mandatory consideration of the knowledge and good practices in the field of human factors, as results from current European and national legislation, also ensuring that the contribution of workers' representatives is taken into account when installing the signals. In this context, an action plan should also be established to verify, according to the principles of this recommendation, at least existing signals in which there is a record of more than one SPAD, as well as those in which there are reports of visualization or interpretation difficulties in the past or in the future. Resposta do destinatário: A IP enviou ao IMT em 12-05-2023 a seguinte informação: No âmbito do trabalho que a IP tem vindo a desenvolver no sentido de mitigar o risco de confusão de identificação e em casos de menor visibilidade de sinais principais instalados em pórticos ou consolas, a IP desenvolveu um novo sinal designado por "Sinal Indicador de Origem de Itinerário", de Figura que está contemplado na Instrução GR.IT.SIN. 044-Especificações Relativas a Sinais Ferroviários. Foi feita a inclusão do novo sinal no RGS II cuja entrada em vigor está prevista para 20-07-2023 Deve a IP enviar ao IMT o plano de ação para verificação, segundo os princípios desta recomendação, pelo menos dos sinais existentes em que haja registo de mais de um SPAD, bem como daqueles em que haja reportes de dificuldades de visualização ou interpretação no passado ou no futuro. Atualização a 22-12-23 pela IP: "Foram instalados os sinais complementares nos sinais S3/M3 e S5/M5 no dia 25 de Julho de 2023, encontrando-se a solução em monitorização." O RGSII foi atualizado com esta informação. A IP deverá confirmar o ponto de situação da monitorização desta solução. A IP deverá também enviar ao IMT o plano de ação para verificação, segundo os princípios desta

	recomendação, pelo menos dos sinais existentes em que haja registo de mais de um SPAD, bem como daqueles em que haja reportes de dificuldades de visualização ou interpretação no passado ou no futuro. A IP deverá confirmar que no planeamento da sinalização, os maquinistas são consultados. Isto deverá estar descrito em procedimento. Atualização a 24-07-2024 pela IP: "Relativamente aos sinais complementares referidos até à data não há registo de ocorrências. Foi feita uma análise das ocorrências multi-SPAD, com incidência ≥ 2, no período 2019-jun2024, relativamente à sua relação com as condições de visibilidade e/ou interpretação dos sinais ferroviários. A IP mantém um acompanhamento próximo das ocorrências registadas e das comunicações das EF relativas às questões de visualização de interpretação dos aspetos dos sinais ferroviários, atuando de imediato, investigando, avaliando e tomando medidas sempre que necessário, fazendo parte integrante do SGS a monitorização ativa destas situações." O IMT considera que a IP deverá demonstrar, em procedimento, a consideração do conhecimento e boas práticas em matéria de fatores humanos e o contributo dos representantes dos utilizadores, na instalação dos sinais. Atualização de fevereiro de 2025: A ANSF considera que a IP deverá demonstrar, em procedimento, a consideração do conhecimento e boas práticas em matéria de fatores humanos e o contributo dos representantes dos utilizadores, na instalação dos sinais. Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: É necessário solicitar à IP tanto o normativo técnico citado como as evidências documentais das reuniões e do trabalho conjunto com as empresas ferroviárias. A justificação apresentada pela IP é insuficiente uma vez que a entidade referiu a revisão da instrução técnica GR.IT.SIN.044 (v.05) sem a anexar e não menciona o plano de ação exigido para a verificação dos sinais com histórico de múltiplos SPAD ou queixas de visualização. A menção a uma colaboração com as empresas ferroviárias constitui apenas uma declaração de intenções genérica. Sem a entrega de atas, relatórios de grupos de trabalho ou registos de tratamento das participações dos maquinistas, não existe evidência material de que os fatores humanos e os contributos dos utilizadores estejam a ser integrados nos projetos e na instalação dos sinais. Será pedido à IP: cópia integral da instrução GR.IT.SIN.044 (v.05); comprovativos das reuniões e do processo de auscultação das EF e maquinistas; plano de ação com o levantamento dos sinais críticos (múltiplos SPAD e queixas de visibilidade) e o cronograma das respetivas correções físicas. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The IM sent the following information to IMT on 12-05-2023: As part of the work that the IM has been developing to mitigate the risk of identification confusion and in cases of reduced visibility of main signs installed on gantries or consoles, the IM has developed a new signal called "Signal Indicator of Origin of Itinerary", Figure that is included in Instruction GR.IT.SIN. 044 - Specifications Relating to Railway Signals. The new sign was included in RGS II, which is scheduled to come into force on 20-07-2023. The IM must send to the NSA the action plan for verification, in accordance with the principles of this recommendation, at least of existing signals in which more than one SPAD is registered, as well as those in which there are reports of difficulties in viewing or interpreting in the past or in the future. Update on 12-22-23 by IP: "Complementing signals were installed on signals S3/M3 and S5/M5 on July 25, 2023, with the solution being monitored." The RGSII has been updated with this information. IP must confirm the monitoring status of this solution. The IP must also send to the NSA the action plan for verification, according to the principles of this recommendation, at least of existing signs in which there is a record of more than one SPAD, as well as those in which there are reports of difficulties in visualization or interpretation in the past or in the future. IP must confirm that when planning signalling, train drivers are consulted. This should be described in a procedure. Update on 07-24-2024 by IP: "In relation to the additional signals mentioned so far, there is no record of occurrences. An analysis was made of multi-SPAD occurrences, with incidence ≥ 2, in the period 2019-Jun2024, in relation to their relationship with the visibility conditions and/or interpretation of railway signals. IP maintains close monitoring of recorded occurrences and RUS' communications relating to issues of visualization and interpretation of aspects of railway signals, acting immediately, investigating, evaluating and taking action whenever necessary, with the active monitoring of these being an integral part of the SMS. situations." The NSA considers that IP must demonstrate, in procedure, the consideration of knowledge and good practices in matters of human factors and the contribution of user representatives, in the installation of signs. Update on February 2025: The NSA considers that IP must demonstrate, in procedures, the consideration of human factors knowledge and good practices and the contribution of the users' representatives, when installing signals. Update of 14-09-2026 by IMT: It is necessary to request from IP both the cited technical standard and the documentary evidence of the meetings and joint work with the railway companies. The justification presented by IP is insufficient since the entity referred to the revision of the technical instruction GR.IT.SIN.044 (v.05) without attaching it and does not mention the action plan required for verifying signals with a history of multiple SPADs or visibility complaints. The mention of collaboration with railway companies constitutes only a generic statement of intent. Without the delivery of minutes, working group reports or records of the handling of train driver participation, there is no material evidence that human factors and user contributions are being integrated into the design and installation of the signals. The following will be requested from IP: a complete copy of instruction GR.IT.SIN.044 (v.05); proof of meetings and the consultation process with railway companies and train drivers; Action plan including identification of critical signs (multiple SPADs and visibility complaints) and a schedule for the respective physical repairs.
--	--

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority
2021-05	29-09-2021	Texto Recomenda-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que, no prazo máximo de um ano, em estreita articulação com as empresas de transporte ferroviário e tendo em consideração o normativo aplicável e as boas práticas internacionais na indústria dos transportes, estabeleça em instrumento que considere apropriado, uma orientação definindo requisitos mínimos e boas práticas quanto a sinalética de emergência, interior e exterior, a utilizar nos veículos ferroviários de transporte de passageiros, visando, sempre que possível e aplicável, a harmonização dos pictogramas com aqueles correntemente utilizados, do seu conteúdo e da localização da informação. Text It is recommended to the NSA that, within a maximum period of one year, in close coordination with the railway undertakings and taking into account the applicable regulations and good international practices in the transport industry, it establishes, through an instrument that it deems appropriate, a guidance defining minimum requirements and good practices for interior and exterior emergency signs to be used in railway vehicles for transporting passengers, aiming, whenever possible and applicable, to harmonize the pictograms with the standardized designs, their content and the location of the information. Resposta do destinatário: Foi enviado pelo IMT email às ANSF congéneres, pedido de informação no sentido de conhecer as disposições que estabeleçam requisitos harmonizados relativamente à sinalização de emergência a colocar no material circulante de passageiros. O IMT em 12-01-2024, enviou à ERA um pedido de alteração à ETI LOC&PAS no sentido da sinalética de emergência ser harmonizada a nível europeu (S/23/101852). A ERA confirmou a 12-02-2024 que os requisitos (de sinalética no interior do veículo) estão cobertos pela TSI PRM e LOC&PAS. A resposta da ERA nada refere sobre os requisitos de sinalética exterior para serviços de emergência, pelo que a ANSF vai responder à ERA solicitando clarificação. Atualização de setembro de 2025: ANSF solicitou clarificação à ERA e aguarda resposta desde fevereiro. Atualização em 14-09-2026 pelo IMT: O IMT elaborou plano de ação, consultou as ANSF europeias congéneres e previu diligenciar junto da ERA a alteração da ETI LOC&PAS para harmonização da sinalética a nível comunitário. Contudo, a recomendação mantém-se aberta por não ter sido publicado o instrumento nacional recomendado (orientação ou recomendação técnica definindo requisitos mínimos de sinalética de emergência interior e exterior nos veículos de passageiros). O processo de revisão europeu não desonera a autoridade da emissão de orientações nacionais em articulação com as EF locais (CP e Fertagus). O IMT deverá comprovar o seguimento da proposta na ERA, os contributos das EF e aprovar o guia orientador nacional definitivo. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: An email was sent by the NSA to other NSAs requesting information to find out the provisions that establish harmonized requirements regarding emergency signs to be placed on passenger rolling stock. The NSA will, in September 2023, send ERA a request to amend the LOC&PAS TSI so that emergency signage is harmonized at European level. On 01-12-2024, the IMT sent ERA a request to amend the LOC&PAS TSI so that emergency signage could be harmonized at European level (S/23/101852). ERA confirmed on 12-02-2024 that the requirements (in-vehicle signage) are covered by TSIs PRM and LOC&PAS. ERA's response does not mention anything about external signage requirements for emergency services, so the NSA will respond to ERA seeking further clarification. Update from September 2025: The NSA sought clarification from ERA and is awaiting response since February. Update on 14-09-2026 by IMT: IMT has developed an action plan, consulted with its European NSA counterparts, and plans to work with the ERA to amend the LOC&PAS TSI to harmonize signage at the community level. However, the recommendation remains open as the recommended national instrument (guidance or technical recommendation defining minimum requirements for internal and external emergency signage in passenger vehicles) has not yet been published. The European review process does not exempt the authority from issuing national guidelines in conjunction with the local rail authorities (CP and Fertagus). IMT must verify the follow-up of the proposal at the ERA, the contributions of the RUs, and approve the final national guidance document.
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

2021-08	29-09-2021	Texto Recomenda-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que proceda à monitorização regular do tratamento feito pelas empresas às propostas-recomendações constantes dos respetivos relatórios relativos ao acidente ocorrido em Soure em 31-07-2020 e ainda não implementadas, estabelecendo uma calendarização adequada para implementação de cada uma delas. Text It is recommended to the NSA that it regularly monitors the actions taken by the involved railway organisations regarding the proposals-recommendations contained in their respective internal reports relating to the accident and which have not yet been implemented, establishing an adequate timeframe for the implementation of each one of them. Resposta do destinatário: O IMT tem vindo a realizar um acompanhamento regular das medidas definidas pelas empresas. Ponto de situação indicado pela IP em 30-03-2023: Medida 1 - Instalação de comunicações solo comboio nos PCS quando em modo local (2024); Medida 6 - STM simplificado até final de 2025; Medida 8 - Submissão do pedido através do OSS durante o mês de julho (Comunicações nos VME); Medida 10 - Normativo relativo aos sinais em pórtico - concluído. Atualização a 22-12-23 pela IP: "Ponto de situação 22-12-2023 Medida 1 - Instalação de comunicações solo comboio nos PCS quando em modo local (2024); Medida 6 - STM simplificado até final de 2025; Medida 8 - Submissão do pedido através do OSS dependente do fecho da avaliação do risco. Medida 10 - Normativo relativo aos sinais em pórtico - concluído." ver RS 2018/15 para atualização relativa à medida 8. ver RS 2021/04 para medida 10 Atualização a 19-07-2024 pela IP: mantém-se atualização de fev. 2024. Atualização a 24-02-2025 pela IP: "Medida 1 - Instalação de comunicações solo comboio nos PCS quando em modo local (previsto concluir em Junho 2025 - ver recomendação 2018/15); Medida 6 - STM simplificado até final de 2025; Medida 8 - Submissão do pedido através do OSS dependente do fecho da avaliação do risco (dependente das ações resultantes da medida 6)." Atualização a 14-09-2026 pelo IMT: A resposta da IP demonstra progresso nos desenvolvimentos técnicos, mas confirma que nenhuma das três medidas reportadas se encontra concluída, remetendo a respetiva operacionalização para o final de 2026. A IP deverá entregar: -Medida 1: Avaliação técnica das condições de exploração dos PCS em modo local e medidas mitigadoras para as comunicações solo-comboio; -Medida 6: Relatório dos ensaios dinâmicos dos cinco protótipos do sistema de proteção automática de bordo, cronograma vinculativo de instalação e frota de VME e comprovativo de submissão do processo de autorização à ANSF/IMT; -Medida 8: Avaliação de risco da solução de comunicações provisória e plano de transição para o sistema Dual-Mode GSM-R / RSC. A CP informou que todos os veículos do CPA passam a ter 4 saídas de emergência em detrimento das duas que existia e reposicionamento do martelo na parte superior da janela de emergência. O eventual reposicionamento da cadeira do acompanhante do maquinista, recuando para libertar as pernas da zona por baixo da mesa irá comprometer, por sua vez, o acesso aos compartimentos atrás desta cadeira, nomeadamente o acesso do extintor existente na cabina. Face ao exposto, entendem que é de manter a configuração atual da cadeira do acompanhante. Esta recomendação está encerrada no que respeita a monitorização de ações pela CP. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The NSA has been regularly monitoring the measures defined by the companies. Status indicated by the IM on 03/30/2023: Measure 1 - Installation of ground train communications in PCS when in local mode (2024); Measure 6 - Simplified ATP until the end of 2025; Measure 8 - Submission of the request through the OSS during the month of July (Communications on VME); Measure 10 - Regulations relating to gantry signs - completed. Update on 12/22/23 by IP: "State of play 12/22/2023 Measure 1 - Installation of ground train communications in PCS when in local mode (2024); Measure 6 - Simplified MTS until the end of 2025; Measure 8 - Submission of the request through the OSS depending on the completion of the risk assessment. Measure 10 - Regulations relating to signs on porches - completed." see RS 2018/15 for update regarding measure 8. see RS 2021/04 for measure 10 Update on 07/19/2024 by IP: maintains update from Feb. 2024. Updated on February 24, 2025, by IP: "Measure 1 - Installation of ground-train communications in PCS when in local mode (expected to be completed in
---------	------------	--

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		June 2025 - see recommendation 2018/15); Measure 6 - Simplified STM by the end of 2025; Measure 8 - Submission of the request through the OSS subject to the completion of the risk assessment (dependent on the actions resulting from measure 6)." Update on 14-09-2026 by IMT: IP's response demonstrates progress in technical developments but confirms that none of the three reported measures have been completed, postponing their operationalization until the end of 2026. IP must deliver: -Measure 1: Technical assessment of the operational conditions of the PCS in local mode and mitigating measures for ground-train communications; -Measure 6: Report on the dynamic tests of the five prototypes of the automatic on-board protection system, binding installation schedule and VME fleet, and proof of submission of the authorization process to the NSA; -Measure 8: Risk assessment of the provisional communications solution and transition plan to the Dual-Mode GSM-R / RSC system. RU CP informed that all CPA vehicles now have 4 emergency exits instead of the two that existed and the repositioning of the hammer at the top of the emergency window. Any repositioning of the second-man chair, moving back to free the legs from the area under the table, will, in turn, compromise access to the compartments behind this chair, namely access to the fire extinguisher in the cabin. In view of the above, the RU considers that it is necessary to maintain the current configuration of the second-man's chair. This safety recommendations is closed in what concerns the follow up of actions taken by RU CP. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED
--	--	--

Investigação: Colhida fatal de trabalhador na estação de Leixões, em 21 de fevereiro de 2018.		ERAIL PT-5610
Investigation: Fatal collision with worker at Leixões station, on 21 February 2018.		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2021-13	22-11-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, em prazo a definir pelo IMT, defina os procedimentos adequados a que as suas infraestruturas onde se realizem regularmente atividades de manobras com a presença de trabalhadores no terreno, sejam objeto de projetos de luminotecnica cumprindo as normas e recomendações aplicáveis na matéria, e sejam tidos igualmente em consideração os contributos das empresas ferroviárias que ali atuam. Nas referidas instalações já em funcionamento, também em prazo a definir pelo IMT, deverão as mesmas ser verificadas à luz dos referidos procedimentos, implementando as medidas corretivas que eventualmente sejam necessárias. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, within a time-period to be determined by the NSA, defines the appropriate procedures so that the sites where shunting activities are regularly carried out with the presence of workers on the field are subject to lighting projects complying with the applicable rules and recommendations, and that the contributions of the railway undertakings operating there are also taken into account. Also within a time-period to be determined by the NSA, the sites already in operation should be checked in accordance to the aforementioned procedures, implementing any corrective measures that may be necessary. Resposta do destinatário: A IP respondeu por ofício 3391259-007 de 13-07-2022 que aplica nos seus projetos as normas europeias, transpostas para o normativo português, relativa a luz e iluminação nos locais de trabalho no exterior, que no presente caso corresponde à NP EN 12464-2. A IP enviou em 30-03-2023 lista com todos os pedidos de melhorias das condições de iluminação que foram presentes à IP pelos Operadores ferroviários e respetivo ponto de situação sendo que a data de concretização de alguns dos locais indicados está prevista para 2024. O IMT aguarda pela informação da IP quanto à efetiva concretização em cada um dos locais indicados. Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Mantém-se ponto de situação da ação de seguimento." O IMT considera que a IP deverá atualizar a informação disponibilizada na lista enviada a 30/03/2023. A IP deverá também confirmar que as instalações já em funcionamento onde se realizem regularmente atividades de manobras foram analisadas e cumprem com o normativo relativo à iluminação. Atualização a 19/07/2024 pela IP: "Remetemos atualização da informação relativa a 3 das ações constantes da tabela anexa. •Linha do Sul - Siderurgia Seixal (Medway) - Falta de iluminação no feixe de linhas de receção/expedição. Processo em desenvolvimento para resolução conjunta IP/CMSeixal - o Processo em desenvolvimento para resolução conjunta IP/CMSeixal – Em fase de desenvolvimento o respetivo projeto integrado (iluminação e instalações do parque de manobras). Adicionalmente e por solicitação da interna, foi revista e reforçada a iluminação no parque de manobras da estação de Penalva, na linha do Sul. • Linha do Norte - Bobadela Feixe Sul (Medway) - Falta de iluminação, com necessidade de avaliação da IP o Concluído • Linha de Leixões – Leixões (Medway) - Melhoria das condições de iluminação. Integrada na futura empreitada da estação de Leixões o Não temos tido qualquer reclamação de falhas de iluminação e na última ação inspetiva, não se verificaram anomalias na iluminação; o Mantem-se a nossa informação, que está prevista a renovação da iluminação, integrada na futura empreitada da

		estação de Leixões, cujo prazo para entrega de propostas decorre até 16-08-2024." O IMT entende que a IP deverá considerar incluir as necessidades de iluminação no IP.IT.076 (associar projeto de iluminação aos caminhos e passadiços e desenvolver um formulário de pedido de iluminação por parte dos operadores). A IP deverá confirmar que foi realizado o levantamento das necessidades nas instalações onde os trabalhadores da IP realizam regularmente atividades de manobras. Atualização de fevereiro de 2025: ANSF aguarda confirmação por parte da IP da realização do levantamento das necessidades nas instalações onde os trabalhadores da IP realizam regularmente atividades de manobras. Atualização a 14-09-2026 pelo IMT: A resposta da IP é insuficiente face aos requisitos da recomendação. A mitigação de zonas de sombra através do recurso do recurso exclusivo a iluminação portátil individual (EPI) não substitui o cumprimento dos requisitos normativos de iluminação fixa exterior (NP EN 12464-2) em instalações de manobras onde os trabalhadores realizam regularmente atividades de manobras. Não foram remetidas evidências do procedimento formal de luminotecnia, das medições de luminância no terreno nem do plano de ação corretivo resultante dos contributos das EF. A IP deverá entregar o normativo interno aplicável, o levantamento das instalações deficitárias, calendário vinculativo das intervenções corretivas, cópia do procedimento interno que regulamenta os projetos de luminotecnia para zonas de manobra e a consulta vinculativa dos operadores, relatório com o levantamento e medições de luminância efetuadas nas dependências onde decorrem manobras no terreno, lista dos pedidos de reforço de iluminação submetidos pelas EF, acompanhado do respetivo plano de execução e cronograma de obras corretivas. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The IM responded by letter 3391259-007 of 13-07-2022, that it applies European standards in its projects, transposed into Portuguese regulations, relating to light and illumination in outdoor workplaces, which in the present case corresponds to NP EN 12464-2. On 30-03-2023, the IM sent a list of all requests for improvements to lighting conditions that were presented to it by railway operators and their respective status, with the completion date for some of the indicated locations being scheduled for 2024. The IMT awaits information from IP regarding the effective implementation in each of the indicated locations. Update on 12/22/2023 by IP: "The status of the follow-up action remains." The NSA considers that IP must update the information made available in the list sent on 03/30/2023. IP must also confirm that installations already in operation where shunting activities are carried out regularly have been analysed and are compliant with lighting regulations. Update on 7/19/2024 by IP: "We have sent an update to the information relating to 3 of the actions listed in the attached table. • Sul line - Siderurgia Seixal (Medway) - Lack of lighting in the beam of reception/dispatch lines. Process under development for joint IP/CMSeixal resolution - o Process under development for joint IP/CMSeixal resolution – The respective integrated project (lighting and switch park installations) is in the development phase. Additionally, and at the intern's request, the lighting in the maneuvering area at Penalva station, on the South line, was revised and reinforced. • Norte Line - Bobadela Feixe Sul (Medway) - Lack of lighting, requiring IP assessment - o Completed • Leixões – Leixões Line (Medway) - Improvement of lighting conditions. Integrated in the future project of the Leixões station - o We have not had any complaints about lighting failures and in the last inspection action there were no lighting anomalies; - o We inform you that the renovation of the lighting is planned, integrated into the future contract for the Leixões station, the deadline for submitting proposals is 08/16/2024." The NSA understands that IP should consider including lighting requirements in IP.IT.076 (associate lighting design with paths and walkways and develop a lighting request form for operators). IP must confirm that a requirements assessment was carried out in the facilities where IP workers regularly carry out shunting activities. February 2025 update: The NSA is awaiting confirmation from IP that an assessment of requirements has been carried out at the facilities where IP workers regularly carry out shunting activities. Update on 14-09-2026 by the NSA: The IM's response is insufficient to meet the objective of the recommendation. The mitigating of shadow zones through the exclusive use of personal portable lighting (PPE) does not override compliance with the regulatory requirements for fixed outdoor lighting (NP EN 12464-2) in yards where workers regularly perform shunting activities. No evidence was submitted of the formal lighting design procedure, luminance measurements in the field, or the corrective action plan resulting from the contributions of the operators. IP must submit the applicable internal regulations, a survey of deficient installations, a binding schedule of corrective interventions, a copy of the internal procedure regulating lighting design projects for shunting areas and the binding consultation with operators, a report with the survey and luminance measurements carried out in the premises where shunting occurs, a list of requests for lighting reinforcement submitted by the operators, accompanied by the respective execution plan and schedule of corrective actions. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

2021-14	22-11-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, em prazo a definir pelo IMT, estabeleça os procedimentos adequados a definir, nas suas infraestruturas onde se realizem regularmente atividades de manobras com a presença de trabalhadores no terreno, os critérios de colocação de caminhos de circulação, tendo em consideração as necessidades dos trabalhadores que ali atuam, conforme identificadas pelas respetivas empresas ferroviárias. Nas referidas instalações já em funcionamento, deverão as mesmas ser verificadas à luz dos referidos procedimentos, implementando as medidas corretivas que eventualmente sejam necessárias, em prazo igualmente a fixar pelo IMT. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, within a time-period to be determined by the NSA, establishes the appropriate procedures for the definition of criteria for the installation of footpaths in the sites where shunting activities are regularly carried out with the presence of workers on the field, taking into account the personal health and safety of the workers, as identified by the respective railway companies. In the sites already in operation, they must be verified in accordance to the aforementioned procedures, implementing any corrective measures that may be necessary, also within a time-period to be determined by the NSA. Resposta do destinatário: De acordo com a informação da IP enviada em 30-03-2023: O documento IP.IT.076 – Requisitos para passeios pedonais e plataformas de acesso ao material circulante, foi publicado a 16/08/2022. Com o objetivo de otimizar o processo, foi desenvolvido recentemente, e de forma complementar, formulário de requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho (associado ao IP.IT.076). O formulário foi divulgado à Takargo e Medway em 23-02-2023 e à CP em 09-03-2023, em reunião da IP com os Operadores Ferroviários. Deve a IP confirmar se as instalações em funcionamento onde se realizam regularmente atividades de manobras cumprem com o requisito indicado (IP.IT.076). Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Têm existido algumas propostas de melhorias pelas EF, as quais são avaliadas conjuntamente e planeada a implementação, sempre que se justifique." O IMT considera que a IP deverá confirmar se as instalações em funcionamento onde se realizam regularmente atividades de manobras cumprem com o requisito indicado (IP.IT.076) Atualização a 19/07/2024 pela IP: "O documento IP.IT.076 encontra-se publicado e em operacionalização. A adequabilidade das instalações está relacionada com as necessidades da Empresa de Transporte Ferroviário, no âmbito da sua operação no local e da sua organização do trabalho. Assim, e no âmbito do previsto no Regime Jurídico para a promoção da segurança no trabalho, o Empregador (ETF), responsável pela segurança dos seus trabalhadores, desenvolve a avaliação de riscos e submete o pedido de intervenção à IP. Os pedidos são analisados no âmbito da segurança no trabalho e da exploração e sempre que se considera que a proposta apresentada é efetuada de forma fundamentada (IP.IT.076) é validada a intervenção." A ANSF considera que a IP deverá confirmar que foi realizado o levantamento das necessidades nas instalações onde os trabalhadores da IP realizam regularmente atividades de manobras. Atualização de fevereiro de 2025: ANSF aguarda confirmação por parte da IP da realização do levantamento das necessidades nas instalações onde os trabalhadores da IP realizam regularmente atividades de manobras. Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: A resposta da IP é insuficiente. A assunção de intervenções pontuais e "ajustes não sistemáticos" colide com a necessidade de estabelecer procedimentos formais com critérios técnicos definidos para os caminhos de circulação em zonas de manobras. Não foram apresentadas evidências documentais normativas, não foi comprovada a auscultação das EF nem foi remetido o levantamento das deficiências nas instalações em serviço. A IP deverá apresentar o procedimento regulamentar de critérios de caminhos pedonais, os registos de consulta aos operadores e o plano calendarizado de intervenções corretivas no terreno. Estado: ABERTA – EM IMPLANTAÇÃO Addressee's response: According to the IM information sent on 03/30/2023: Document IP.IT.076 – Requirements for pedestrian walkways and access platforms for rolling stock, was published on 08/16/2022. With the aim of optimizing the process, a request form for intervention in the infrastructure was recently developed, and in a complementary manner, to improve working conditions (associated with IP.IT.076). The form was released to RUs Takargo and Medway on 23-02-2023 and to RU CP on 09-03-2023, at a IM meeting with the Railway Operators. The IM must confirm whether the installations in operation where shunting activities are regularly carried out comply with the indicated requirement (IP.IT.076). Update on 12/22/2023 by IP: "There have been some improvement proposals by the RUs, which are jointly evaluated and implementation planned, whenever justified." The NSA considers that IP must confirm whether the installations in operation where shunting activities are regularly carried out comply with the indicated requirement (IP.IT.076) Update on 7/19/2024 by IP: "Document IP.IT.076 is published and operational. The adequacy of the facilities is related to the needs of the RUs, within the scope of its operation on site and its work organization. Therefore, and within the scope of the Legal Regime for the promotion of safety at work, the Employer (RU), responsible for the safety of its workers, develops the risk assessment and submits the request for intervention to the IP. Requests are analysed within the scope of work and exploration safety and whenever it is considered that the proposal presented is made in a well-founded manner (IP.IT.076) the intervention is validated." The NSA considers that IP must confirm that an assessment of requirements was carried out in the facilities where IP workers regularly carry out shunting activities. February 2025 update: The NSA is awaiting confirmation from IP that an assessment of requirements has been carried out at the facilities where IP workers regularly carry out shunting activities.
---------	------------	---

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

		Update from 14/09/2026 by the NSA: The IM's response is insufficient. The assumption of punctual interventions and "non-systematic adjustments" clashes with the need to establish formal procedures with defined technical criteria for walkways in shunting zones. No documentary evidence of rules was presented, consultation with the RUs was not proven, nor was a survey of deficiencies in the facilities in service submitted. The IM must submit the regulatory procedure with criteria for walkways, records of consultation with operators, and the schedule for corrective interventions on the field. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2021-15	22-11-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, em prazo a definir pelo IMT, reveja os planos de emergência de todas as suas instalações onde se realizem regularmente atividades de manobras com a presença de trabalhadores no terreno, por forma a garantir, de acordo com o grau de risco das instalações, a definição de acessos adequados ao socorro pelos serviços públicos, e implemente as medidas que resultem dessa análise, incluindo a realização de simulacros. Os planos devem ser devidamente comunicados e acordados com as entidades relevantes. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, within a time-period to be determined by the NSA, reviews the emergency plans of all its facilities where shunting activities are regularly carried out with the presence of workers on the field, in order to guarantee, in accordance with the degree of risk of the installations, the definition of adequate access for rescue by the public services, and to implement the measures that result from this analysis, including the carrying out of drills. The plans must be properly communicated and agreed with the relevant entities. Resposta do destinatário: A IP através do ofício 3391259-007 de 13-07-2022 informou o IMT que o novo local definido para acesso das equipas de socorro, obriga à circulação em espaço privado da APDL e para o qual a IP já tem o acordo para a sua utilização em caso de emergência. A IP informou o IMT em 30-03-2023 que o portão de emergência iria ser instalado na última semana de março. Relativamente aos restantes locais, continua a decorrer o levantamento, que necessita de validação no terreno desses acessos, pelo que se prevê a continuidade da realização da tarefa durante os próximos 6 meses. O Plano de Simulacros (PS) foi submetido ao IMT em 24/01/2023, através do ofício n.º 059/2023, com referência 3817649-007. O IMT solicitou informação quanto à colocação do portão de emergência. Deve a IP enviar o Plano de Emergência para o Parque de Leixões e data da realização do exercício prevista no âmbito do PS para o 1.º semestre de 2023. Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Em relação à ação de melhoria GPIAAF 2021/15 informa-se que: - O Portão de Emergência para o Parque de Leixões foi instalado em Agosto 2023. - Simulacro identificado para 2023 (TM Leixões) já foi iniciado o seu planeamento mas, por solicitação do CSREPC da Área Metropolitana do Porto, terá de ser realizado em janeiro de 2024. Informa-se ainda que continua em curso a decorrer o levantamento nos restantes locais e a elaboração do Anexo à ICET 296 para dar resposta aos pontos de acesso aos ramais ferroviários." A ANSF considera que a IP deverá informar relativamente à: - identificação das instalações onde se realizam regularmente manobras com presença de trabalhadores, - estado dos respetivos planos de emergência - identificação da necessidade de simulacro para cada uma das instalações, e ponto de situação dos mesmos. Deverá também confirmar que o portão instalado tem a sinalização de proibição estacionamento. Atualização a 19/07/2024 pela IP: "1. Identificação das instalações onde se realizam regularmente manobras com presença de trabalhadores • Ao longo do primeiro semestre de 2023 foi feito um levantamento exaustivo de todos os ramais existentes na rede ferroviária nacional constantes no Quadro VI da IET 50. • O próximo passo será enquadrar a informação suprarreferida e adaptá-la para inclusão em anexo à ICET 296. Do levantamento efetuado, constatou-se que: • Alguns ramais que constam na IET 50 não estão presentemente em atividade, alguns dos quais já nem dispõem de linhas de acesso, pelo que é necessário recolher informação precisa de qual o ponto de situação de cada uma destas dependências; • Existem ramais que são de utilização exclusiva de outras entidades, em que a IP em nada interfere nem tem pessoal lá empenhado (Exemplo: Terminal Medway do Entroncamento), pelo que será determinante a ANSF clarificar quando refere "... instalações onde se realizam regularmente manobras com presença de trabalhadores" se refere apenas a instalações com trabalhadores IP, e/ou quaisquer outros, afetos ao serviço ferroviário? 2. Estado dos respetivos planos de emergência • A informação necessária para a elaboração dos planos de emergência já foi recolhida, faltando apenas a indicação das orientações a seguir, relativamente à questão acima referida • Relativamente ao plano de emergência do terminal ferroviário de Leixões, e considerando que o mesmo transitou para a jurisdição da APDL, a responsabilidade da sua elaboração transitou para esta entidade; 3. Identificação da necessidade de simulacro para cada uma das instalações, e ponto de situação do mesmo: • No caso particular do terminal ferroviário de Leixões, está a ser planeado simulacro para o segundo semestre de 2024 de forma a testar a nova acessibilidade de emergência criada, o respetivo protocolo de atuação em caso de emergência e a operacionalidade da APDL enquanto novo gestor do terminal. 4. Deverá também confirmar que o portão instalado tem a sinalização de proibição estacionamento • O portão foi instalado pela IP, estando, no entanto, atualmente está sob a alçada da APDL uma vez que esta entidade assumiu a gestão do terminal; • O portão não está dotado de sinalização de proibição de estacionamento uma vez que, do lado ferroviário o terreno não está acessível a viaturas rodoviárias e do lado externo é uma zona de fronteira aduaneira e, portanto, por si só, proíbe qualquer tipo de estacionamento ou parqueamento naquele local; • Se, ainda assim, for entendido, a necessidade de instalação do referido sinal de proibição de estacionamento, deverá ser encaminhado o pedido para a APDL, enquanto gestora do espaço." A ANSF considera que após identificação das instalações onde se realizam regularmente manobras com

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

	trabalhadores ferroviários (IP e outros), a IP deverá avaliar e reportar o estado dos respetivos planos de emergência e da necessidade de simulacro para as mesmas. Atualização de fevereiro de 2025: ANSF guarda confirmação por parte da IP, da realização do levantamento das instalações onde se realizam regularmente manobras com trabalhadores ferroviários (IP e outros), da avaliação e reporte do estado dos respetivos planos de emergência e da necessidade de simulacro para as mesmas. Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: A resposta da IP é insuficiente. A IP reitera à aplicação de normativos macro de rede (IET 50, IET 96 e ICET 296), mantendo por cumprir a solicitação da ANSF. Continua por apresentar o levantamento das instalações e ramais com manobras regulares com agentes no solo (IP e EF), a caracterização dos acessos físicos ao socorro público (INEM e Bombeiros), a revisão dos planos de emergência locais articulados com as entidades de socorro e o planeamento de simulacros. Deverá entregar o levantamento das dependências, as fichas/planos de emergência locais aprovados, os comprovativos de concertação externa e o calendário vinculativo de simulacros. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The IM, through letter 3391259-007 of 13-07-2022, informed the NSA that the new location defined for access by rescue teams requires circulation in the Port Authority private space and for which the IM already has the agreement for its use in case of emergency. The IM informed the NSA on 03/30/2023 that the emergency gate would be installed in the last week of March 2023. Regarding the remaining locations, the survey continues, which requires validation of these accesses on the ground, so it is expected that the task will continue to be carried out over the next 6 months. The Simulation Plan (PS) was submitted to the NSA on 01/24/2023, through letter no. 059/2023, with reference 3817649-007. The NSA requested information regarding the placement of the emergency gate. The IM must send the Emergency Plan and the date for carrying out the exercise scheduled within the scope of the Safety Plan for the 1st half of 2023. Update on 12/22/2023 by IP: "Regarding the GPIAAF 2021/15 improvement action, it is informed that: - The Emergency Gate for Leixões Park was installed in August 2023. - Simulation identified for 2023 (TM Leixões) planning has already started but, at the request of the Civil Protection Authorities of the Porto Metropolitan Area, it will have to be carried out in January 2024. It is also reported that the survey continues in progress in other locations and the preparation of the Annex to Instruction ICET 296 to cover the access points to railway branches." The NSA considers that IP must inform in relation to: - identification of installations where shunting is regularly carried out with the presence of workers, - status of the respective emergency plans - identification of the need for drills for each of the installations, and their status. It must also confirm that the installed gate has a no parking sign. Update on 7/19/2024 by IP: " 1. Identification of facilities where shunting is regularly carried out with the presence of workers • Throughout the first half of 2023, an exhaustive survey was carried out of all existing branches on the national railway network listed in Table VI of IET 50. • The next step will be to frame the aforementioned information and adapt it for inclusion in an annex to ICET 296. From the survey carried out, it was found that: • Some branches listed in IET 50 are not currently in operation, some of which no longer even have access lines, so it is necessary to collect precise information on the status of each of these branches; • There are extensions that are for the exclusive use of other entities, in which IP does not interfere in any way nor does it have personnel there (Example: Entroncamento Medway Terminal), so it will be crucial for the NSA to clarify when referring to ..." installations where shunting is regularly carried out with the presence of workers" refers only to installations with IP workers, and/or any others, allocated to the railway service? 2. Status of respective emergency plans • The information necessary for the preparation of emergency plans has already been collected, the only thing missing is an indication of the guidelines to be followed, regarding the issue mentioned above • In relation to the emergency plan for the Leixões railway terminal, and considering that it was transferred to the jurisdiction of APDL, the responsibility for its preparation was transferred to this entity; 3. Identification of the need for a simulation for each installation, and its status: • In the particular case of the Leixões railway terminal, a drill is being planned for the second half of 2024 in order to test the new emergency accessibility created, the respective protocol for action in case of emergency and the operability of APDL as the new manager of the terminal. 4. You must also confirm that the installed gate has a parking prohibition sign • The gate was installed by IP, however, it is currently under the responsibility of APDL since this entity took over management of the terminal; • The gate is not equipped with signs prohibiting parking since, on the railway side, the land is not accessible to road vehicles and on the external side it is a customs border area and, therefore, in itself, prohibits any type of parking or parking at that location; • If it is still understood that there is a need to install said parking prohibition sign, the request must be forwarded to APDL, as the space manager." The NSA considers that after identifying the facilities where shunting with railway workers (IP and others) are regularly carried out, IP must evaluate and report the status of the respective emergency plans and the need for
--	---

		drills for them. Update from February 2025: The NSA is waiting for confirmation from IP that a survey has been carried out of the facilities where maneuvers with railway workers (IP and others) are regularly carried out, and on the assessment and reporting of the status of the respective emergency plans and the need for a drill for these. Update of 14-09-2026 by IMT: IP's response is insufficient. IP reiterates the application of macro network regulations [IET 50, IET 96 and ICET 296], maintaining the NSA request to be fulfilled. It continues to be deficient in submitting the survey of facilities and branches with regular shunting with agents on the ground (IM and RUs), the characterization of physical access to public emergency services (INEM and Fire Department), the review of local emergency plans coordinated with emergency services, and the planning of simulations. It must submit the survey of the premises, the approved local emergency forms/plans, the proof of external agreements, and the binding simulation schedule. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
--	--	--

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Circulação do comboio n.º 89840 com vagões sem freio à cauda, em 26-07-2019.		ERAIL PT-6124
Investigation: Operation if freight train 89840 without braked wagons on rear.		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority 2022-03 12-07-2022 Texto Recomenda-se ao IMT que solicite às EF de transporte de mercadorias e ao GI a verificação e eventual melhoria dos procedimentos dos respetivos SGS no sentido de garantir que contemplem as condições de atuação na situação de avaria em trajeto no freio automático do último veículo de um comboio, após análise dos riscos e em consideração da sua aplicabilidade face à tipologia atual do parque de vagões. Text It is recommended that the NSA requires the RUs of freight trains and the IM to verify and improve, if needed, the procedures of their sms in order to ensure that they cover the required actions in the event of a breakdown on route of the automatic brake of the rear wagon of a train, after analysing the risks and considering their applicability in view of the current features of the wagon fleet. Resposta do destinatário: A Medway publicou a NOP15 atualizada. O IMT solicitou à Takargo envio da Instrução 20 atualizada. A Takargo enviou ao IMT em 20-07-2023 documento em conformidade. O IMT solicitou ponto de situação do PGC indicado pela IP e que de acordo com a última informação prestada seria publicado ainda em 2022. A IP indicou que iria publicar um PGC onde constasse o procedimento relativo a isolamento de freio (informação que constava no RGS V) Atualização de julho de 2024: A IP confirmou que "será efetuada a clarificação de responsabilidades na tomada de decisão através da inclusão do circuito de informação e decisão no ponto 7 da IET 06 – Gestão da Circulação Ferroviária e Atividade dos seus Agentes." Atualização de setembro de 2025: A ANSF aguarda confirmação por parte da IP, da "clarificação de responsabilidades na tomada de decisão através da inclusão do circuito de informação e decisão no ponto 7 da IET 06 – Gestão da Circulação Ferroviária e Atividade dos seus Agentes." Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: O IMT promoveu à verificação dos procedimentos junto dos operadores e do GI. A Takargo (atual Captrain) deu cumprimento integral ao publicar à versão revista da Instrução 20 a 20-07-2023 por determinação do IMT. Contudo, a recomendação permanece em aberto relativamente aos restantes intervenientes: a Medway anunciou a emissão do 5.º Aditamento à NOP 15 mas não juntou a norma publicada nem a avaliação de risco do parque de vagões; a IP remeteu apenas uma versão preliminar do PGC em fase de consulta, faltando comprovar a sua publicação e entrada em vigor. O IMT irá notificar a Medway e a IP para entrega das evidências em falta e assegurar a compatibilidade dos normativos com o ponto 39.5 do RGS I. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: RU MEDWAY published the updated NOP 15. Following a request by the NSA, RU TAKARGO sent on 20-07-2023 the appropriate document. The NSA will request update concerning the corresponding procedure of the IM, which should have been published in 2022. IP indicated that it would publish a Document containing the procedure relating to brake isolation (information contained in RGS V) July 2024 update: IP confirmed that "clarification of responsibilities in decision-making will be carried out through the inclusion of the information and decision circuit in point 7 of IET 06 – Management of Railway Circulation and Activity of its Agents." Update from September 2025: The NSA is awaiting confirmation from IP, of the "clarification of responsibilities in decision-making through the inclusion of the information and decision circuit in point 7 of IET 06 – Management of Rail Circulation and Activity of its Agents." Update of 14-09-2026 by IMT: IMT promoted the verification of procedures with the operators and the IM. Takargo (currently Captrain) fully complied by publishing the revised version of Instruction 20 on 20-07-2023 as determined by IMT. However, the recommendation remains open regarding the other stakeholders: Medway announced the issuance of the 5th Amendment to NOP 15 but did not attach the published standard or the risk assessment of the wagon fleet; IP only sent a preliminary version of the PGC in the consultation phase, lacking proof of its publication and entry into force. IMT will notify Medway and IP to provide the missing evidence and ensure the compatibility of the regulations with point 39.5 of National Rule RGS I. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

Investigação: Colisão fatal na PN particular ao PK 128,209 da Linha do Alentejo, em 22-12-2021.		ERAIL PT-10181
Investigation: Fatal collision at private user-operated level crossing at PK 128,209, Linha do Alentejo, on 22 December 2021.		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2022-05	31-08-2022	Texto Recomenda-se que a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., em prazo a definir pelo IMT, proceda à avaliação formal e documentada dos riscos de todas as PN particulares existentes na RFN que não disponham de sistema de anúncio automático, conforme os requisitos legais e o previsto no seu SGS, por forma a confirmar a adequação das medidas de segurança implementadas em cada uma ou a definir eventuais medidas adicionais que resultem dessa análise. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, S.A., within a timeframe to be accepted by the NSA, undertakes the formal and documented risk assessment for every private level crossings without an automatic warning system existing on the national network, in accordance to the legal requirements and the provisions of its own safety management system, so as to confirm the suitability of the safety measures presently implemented on each crossing and to define any necessary additional measures that may result from the risk assessments. Resposta do destinatário: Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Está a ser equacionado a adoção de nova sinalética para estas PN" Esta recomendação está relacionada com a Recomendação 2022_69 (e Recomendação 2023_15) [ambas do IMT], a qual a IP atualizou: ""Conforme comunicado ao IMT através da carta DMS 3785405-DSS de 2022-12-27, a IP tem em curso a interação com todos os titulares de Licenças Precárias de PN particulares, reforçando as suas obrigações de: • Manter fechados, a cadeado, os obstáculos físicos que dão acesso à Passagem de Nível, situados junto à mesma e de ambos os lados do caminho de ferro, sendo abertos apenas para o atravessamento da PN; • Manter junto à PN, de ambos os lados do caminho de ferro e em local visível para os respetivos utilizadores, placas com a indicação "Passagem de Nível Particular". O IMT considera que a IP deverá enviar os resultados da "avaliação formal e documentada dos riscos de todas as PN particulares existentes na RFN" e informar dos prazos de implementação das medidas de mitigação identificadas. A IP deverá também confirmar a periodicidade com que procede à verificação do funcionamento e estado de acordo como DL 568/99. Atualização a 19/07/2024 pela IP: "Avaliando ocorrências passadas, conclui-se que PN Particulares apresentam um risco mais reduzido que PN Públicas. Acredita-se que isso se deva a uma maior consciencialização dos proprietários de licenças, bem como o estabelecimento de cláusulas explícitas de condições de segurança e cumprimento de procedimentos na licença precária. A maioria de PN particulares encontra-se também em linhas com circulação ferroviária reduzida (L. Douro, L. Algarve e L. Leste, representando estas linhas 53% das PN Particulares). Atualmente, PN particulares representam cerca de 9% da totalidade de PN da RFN. Desde 1999 e até à data presente, apenas 2,6% dos acidentes foram neste tipo de PN. A mesma cifra referente ao período de 2014 até ao presente é de 2,8%. Segundo esta proporção, o risco de uma PN particular é sensivelmente um terço do risco de uma PN pública. Pelo disposto, acredita-se que o foco deve ser em PN públicas que apresentem aspetos que potenciem o risco. A IP continuará a monitorizar as PN Particulares, no âmbito das atividades regulares de manutenção na linha, na consciencialização dos proprietários das licenças, realizando as campanhas de caracterização e enquadrando-as nos projetos em curso com vista à supressão ou outro tipo melhorias sempre que possível ou necessário." A ANSF considera que, até à conclusão da análise de riscos para PN particulares, que se seguirá às PN públicas, a IP deverá identificar os dispositivos/equipamentos presentes nas PN particulares e verificar que se encontram como especificado no regulamento de PN. Atualização a 24/02/2025 pela IP: "A IP está em processo de consolidar a abordagem às PN Particulares, uma vez que a gestão das mesmas se encontra repartida entre várias direções. Ação a concluir em 2025. Nesse âmbito, uma primeira fase passará por regularizar a posse das licenças por parte dos particulares e consequente regularização das licenças. Para as licenças que forem consideradas válidas, será previsto um procedimento para homogeneizar os equipamentos/dispositivos que cada PNP deve conter." Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: A resposta da IP é insuficiente. A regularização jurídica de licenças com privados e a dispersão interna de competências não suprem à obrigação de realizar uma avaliação formal, técnica e documentada dos riscos das PNP sem anúncio automático, conforme exigível pelo SGS e pelo enquadramento europeu de segurança. Não foram apresentadas avaliações de risco, metodologias nem cronograma de execução para a homogeneização de equipamentos ou encerramento de passagens. A IP será notificada para apresentar: - Metodologia formal do SGS para avaliação de risco específica aplicada às PNP sem anúncio automático; - Relatório e registo documentado das avaliações de risco já concluídas e plano de intervenção para as restantes; - Matriz de medidas de mitigação imediatas para os atravessamentos com maior criticidade operacional; - Cronograma vinculativo para a homogeneização técnica de equipamentos e para o processo de encerramento de passagens particulares sem justificação operacional. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: Update on 12/22/2023 by IP: "The adoption of new signage for these LCs is being considered"

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		This recommendation is related to Recommendation_2022_69 (and Recommendation_2023_15) [both from the NSA], which IP updated: ""As communicated to IMT through letter DMS 3785405-DSS dated 2022-12-27, IP has ongoing interaction with all holders of private LC licenses, reinforcing their obligations to: • Keep the physical obstacles that give access to the Level Crossing, located close to it and on both sides of the railway, closed with a padlock, being open only for crossing the LC; • Maintain signs next to the LC, on both sides of the railway and in a location visible to the respective users, indicating "Private Level Crossing". The NSA considers that IP must send the results of the "formal and documented assessment of the risks of all private LCs existing in the RFN" and inform the deadlines for implementing the identified mitigation measures. IP must also confirm the frequency with which it checks the operation and status in accordance with DL 568/99. Update on 07/19/2024 by IP: "Evaluating past occurrences, it is concluded that Private LCs present a lower risk than Public LCs. It is believed that this is due to greater awareness among license owners, as well as the establishment of clauses with explicit safety conditions and compliance with procedures in the license. The majority of private LCs are also on lines with reduced railway circulation (Douro, Algarve and Leste lines, these representing 53% of Private LCs). Currently, private LCs represent around 9% of all LCs in the National Network. Since 1999 and to date, only 2.6% of accidents have occurred in this type of LC. The same figure for the period from 2014 to the present is 2.8%. According to this proportion, the risk of a private PN is approximately one third of the risk of a public PN. According to the provisions, it is believed that the focus should be on public LCs that present aspects that increase risk. IP will continue to monitor Private LCs, as part of regular maintenance activities on the line, raising awareness among license owners, carrying out characterization campaigns and including them in ongoing projects with a view to suppression or other improvements whenever possible or necessary." The NSA considers that, until the completion of the risk analysis for private LCs, which will follow the assessment for the public LCs, IP must identify the devices/equipment present in the private LCs and verify that they are as specified in the LC regulations. Update from February 24, 2025 by IP: "IP is in the process of consolidating its approach to Private level crossings, as their management is divided among several departments. This action is scheduled for completion in 2025. In this context, the first phase will be to regularize the ownership of licenses by private individuals and, consequently, regularize the licenses themselves. For licenses deemed valid, a procedure will be provided to standardize the equipment/devices that each private crossing must contain." Update of 14-09-2026 by IMT: IP's response is insufficient. The legal regularization of licenses with private parties and the internal dispersion of competences does not meet the obligation to carry out a formal, technical and documented assessment of Private Level Crossings (PLC) risks without automatic announcement, as required by the SGS and the European security framework. No risk assessments, methodologies or execution schedule were presented for homogenizing equipment or closing crossings. The IP will be notified to present: - Formal SMS methodology for specific risk assessment applied to PLC without automatic announcement; - Report and documented record of risk assessments already completed and intervention plan for others; - Matrix of immediate mitigating measures for crossings with greater operational criticality; - Binding schedule for the technical homogenization of equipment and for the process of closing private passages without operational justification. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTED
--	--	--

Investigação: Descarrilamento de vagão do comboio n.º 51232 na Linha do Norte, próximo de Cortegaça.		ERAIL
Investigation: Derailment of wagon on freight train 51232 on Linha do Norte, near Cortegaça halt.		PT-6119
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. Railway Undertaking
2022-06	09-12-2022	Texto Recomenda-se que a MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., em prazo a aceitar pelo IMT, tome as ações necessárias para que os procedimentos do seu SGS relativos ao controlo dos pesos do material circulante carregado sejam realmente eficazes para detetar, antes da circulação e dentro das tolerâncias que sejam admitidas, a ultrapassagem de algum dos respetivos parâmetros limite e a impedir a circulação dos veículos nessas condições. Entre outros aspetos que a EF entenda relevante, essas ações devem ter em consideração o tipo de carga e a eventual variabilidade da sua densidade à carga e em trânsito, os meios de controlo ao dispor em cada local de carregamento e respetiva fiabilidade, bem como os fatores humanos inerentes a esse controlo. Text It is recommended that MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., within a timeframe to be accepted by the NSA, take the necessary actions so that the procedures of its SMS regarding the control of the weight of loaded rolling stock are duly effective in detecting, before transit and within the permitted tolerances, exceedance of any of the respective limit parameters, and in preventing vehicles from circulating under these conditions. Among other aspects that the RU deems relevant, these actions must take into account the type of cargo and the possible variability of its density when loaded and in transit, the means for control available at each loading location and respective reliability, as well as the human factors applied in this control.

		Resposta do destinatário: A resposta enviada pela Medway resume-se a este cliente em concreto e que demonstra estar em vias de resolução completa. Contudo, o alcance da mesma, está direccionada de forma mais abrangente. O IMT solicitou à Medway que no âmbito do seu SGS evidenciem a forma como controlam a pesagem e a repartição da carga de cada vagão em todos os comboios independentemente do cliente. A Medway informou (email 05/02/2024) que a báscula de Lourical já se encontra a controlar o peso por eixo, após atualização de software. Esta alteração será estendida às restantes básculas da Medway. Situação em julho de 2024: A Medway "realizou um conjunto de visitas de segurança, tendentes a monitorizar a aplicação dos procedimentos de controlo de peso do seu material circulante carregado e acompanhar o processo de actualização do software do sistema de pesagem Scalex, por empresa prestadora de serviços especializada, nas Básculas dinâmicas ao serviço da Medway-Operador Ferroviário de Mercadorias, tendente a que as mesmas efectuem a pesagem de Bogie e peso por eixo, com comboios, de modo a cumprir com a recomendação efectuada pelo GPIAAF". No seguimento destas visitas, elaborou um relatório que identifica 7 recomendações a serem implementadas pela Medway, no sentido de corrigir ou melhorar situações identificadas. Estas 7 recomendações assentam todas em verificações de pesagem. Considerando que nem todos os comboios passam pelas básculas antes da circulação, para além das medidas identificadas para pesagens, a Medway deverá também desenvolver procedimentos que visem controlar o peso antes da circulação. Situação em setembro de 2025: Não foi comunicada evolução. Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: As medidas implementadas pela Medway são parciais e não garantem a eficácia plena exigida. O controlo por pá carregadora no cliente não afere o peso por eixo nem a distribuição da carga antes da partida, e o recurso a básculas dinâmicas em trânsito atua a jusante da expedição. Acresce que o Relatório SIGO n.º 100019298 (junho de 2026) comprova que um vagão com excesso de peso detetado em Valença continuou à circular até à Carvalha, violando o princípio de retenção imediata. Será notificada a Medway para apresentar: - Cópia integral do 1.º Aditamento à NCOP 16 [anunciado com entrada em vigor em 22/09/2024, mas não disponibilizado]; - Procedimento operacional que garanta a verificação prévia à partida da distribuição do peso por eixo e mitigação da variação de densidade; - Justificação técnica e medidas corretivas adotadas face à ocorrência do Relatório SIGO n.º 1000195298, garantindo que qualquer veículo com sobrecarga detetada em báscula seja imediatamente impedido de prosseguir marcha sem regularização. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The response sent by RU Medway is limited to this specific client, which appears to be on the way to a complete resolution. However, the safety recommendation's scope is broader. Therefore, the NSA requested the RU Medway demonstrated, within the scope of its SGS, how they control the weighing and distribution of the load of each wagon on all trains, regardless of the customer. Medway informed (email 05/02/2024) that the Lourical weighbridge is already controlling the weight per axle, after a software update. This change will be extended to other Medway weighbridges. Situation in July 2024: Medway "carried out a series of safety visits, aimed at monitoring the application of weight control procedures for its loaded rolling stock and monitoring the process of updating the Scalex weighing system software, by a company providing specialized services in dynamic weighbridges at the service of Medway-Operador Ferroviário de Mercadorias, with the aim of having them carry out Bogie weighing and weight per axle, with trains, in order to comply with the recommendation made by GPIAAF". Following these visits, a report was prepared that identifies 7 recommendations to be implemented by Medway, in order to correct or improve identified situations. These 7 recommendations are all based on weighing checks. Considering that not all trains pass through the weighbridges before circulation, in addition to the measures identified for weighing, Medway must also develop procedures to control weight before circulation. Update by September 2025: No evolution has been reported. Update from 14 September 2026 by IMT: The measures implemented by Medway are partial and do not guarantee the full effectiveness required. The loader control at the customer's site does not measure the weight per axle or the load distribution before departure, and the use of dynamic scales in transit acts downstream of the shipment. In addition, SIGO Report No. 100019298 (June 2026) proves that a wagon with excess weight detected at Valença continued to run to Carvalha, violating the principle of immediate retention. Medway will be notified to present: - A complete copy of the 1st Addendum to NCOP 16 [announced as effective on September 22, 2024, but not made available]; - An operational procedure that guarantees the verification prior to departure of the weight distribution per axle and mitigation of density variation; - Technical justification and corrective measures adopted in response to the occurrence described in SIGO Report No. 1000195298, ensuring that any vehicle with an overload detected on the scale is immediately prevented from continuing its journey without regularization. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
--	--	--

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. Railway Undertaking
2022-07	09-12-2022	Texto Recomenda-se que a MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., em prazo a aceitar pelo IMT, proceda à revisão do processo do seu SGS relativo à monitorização interna da aplicação prática de procedimentos operacionais, nomeadamente através do estabelecimento de um programa de auditorias regulares eficazes a identificar e corrigir desvios entre o trabalho como prescrito e o trabalho como realizado, nomeadamente, mas não limitado, aos procedimentos relativos ao controlo dos pesos do material circulante carregado. Text It is recommended that MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., within a timeframe to be accepted by the IMT, review its SMS process for the monitoring of the practical application of operational procedures, namely through the establishment of a program of regular audits to identify and correct deviations between work as planned and work as done, in particular, but not limited to, procedures relating to the control of weights of loaded rolling stock. Resposta do destinatário: A resposta enviada pela Medway resume-se a este cliente em concreto e que demonstra estar em vias de resolução completa. Contudo, o alcance da mesma, está direcionada de forma mais abrangente. O IMT solicitou à Medway que no âmbito do seu SGS monitorize através da definição de um plano de auditorias regulares os eventuais desvios nomeadamente naquele que se relaciona com o controlo dos pesos do material circulante carregado. A Medway informou (email 05/02/2024) que irá apresentar um plano de auditorias/verificação ao SGS que irá incluir também, mas não limitado, sistema de pesagem periódico aleatório nas Bâsculas Ferroviárias Dinâmicas da Medway para controlar o peso por eixo dos referidos vagões. Situação em julho de 2024: Relativamente às pesagens, de acordo com o relatório elaborado pela Medway, esta tem planeadas visitas de segurança para verificação da implementação dos procedimentos no terreno. Medway deverá incluir a verificação da implementação dos procedimentos no terreno, nas auditorias internas programadas. Situação em setembro de 2025: Não foi comunicada evolução. Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: A Medway demonstrou à atualização metodológica do seu SGS através da emissão do PO MED OF 029 (Rev. 6), que estrutura as auditorias e acompanhamentos operacionais de segurança (acompanhamento de comboios RAC, manobras RAM, carga e descarga RACD e visitas de segurança RVS), com foco na identificação de desvios entre o trabalho prescrito e o trabalho realizado e nos Fatores Humanos. Todavia, a recomendação permanece em aberto por falta de evidências materiais de implementação prática. Será notificada a Medway para apresentar: - cópia do 1.º Aditamento da NCOP 16 (com o citado ponto 5 sobre monitorização de segurança); - evidências documentais da execução do programa (e.g. planeamento anual Mod. 10-1022 / Mod. 10-1023 e relatórios de acompanhamentos práticos RACD realizados aos processos de pesagem e controlo de carga); - eficácia do ciclo de retorno, comprovando o registo e tratamento de desvios identificados no terreno através de ações corretivas no DATAWAY. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The response sent by RU Medway is limited to this specific client, which appears to be on the way to a complete resolution. However, the safety recommendation's scope is broader. Therefore, the NSA requested the RU Medway that, within the scope of its SGS, a regular auditing plan is defined in order to monitor possible deviations in what concerns the control of the weights of the loaded wagons. Medway has informed (email 05/02/2024) that it will present an audit/verification plan to the SMS which will also include, but is not limited to, the random periodic weighing system on Medway Dynamic Railway Weighbridges to control the axle weight of the aforementioned wagons. Situation in July 2024: Regarding weighing, according to the report prepared by Medway, there are safety visits planned to verify the implementation of procedures in the field. Medway must include verification of the implementation of procedures in the field, in scheduled internal audits. Update by September 2025: No evolution has been reported. Update of 14-09-2026 by IMT: Medway demonstrated the methodological update of its SMS through the issuance of PO MED OF 029 (Rev. 6), which structures audits and operational safety monitoring (monitoring of RAC trains, RAM shunting, RACD loading and unloading and RVS safety visits), with a focus on identifying deviations between the prescribed work and the work performed and on Human Factors. However, the recommendation remains open due to a lack of material evidence of practical implementation. Medway will be notified to present: - copy of the 1st Addendum of NCOP 16 (with the aforementioned item 5 on safety monitoring); - documentary evidence of the execution of the program (e.g. annual planning Mod. 10-1022 / Mod. 10-1023 and reports of practical RACD monitoring carried out on the weighing and load control processes); - effectiveness of the return cycle, proving the recording and treatment of deviations identified in the field through corrective actions in DATAWAY. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION

Investigação: Paragem não planeada do comboio regional n.º 5708 na PN 395,401 da Linha do Algarve, em 06-11-2022.		ERAIL PT-10369	
Investigation: Unexpected stop of regional train 5708 at level crossing 395,401 due to a sports event, Algarve Line, on 06 November 2022.			
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager	
2023-01	07-12-2023	Assunto: Robustez do processo do Gestor da Infraestrutura para emissão de parecer sobre a utilização de vias para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, quando incluam passagens de nível Texto: Recomenda-se que a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., em prazo a definir pela ANSF, reveja os seus procedimentos internos de forma a garantir que os pareceres sobre os pedidos de utilização de vias públicas para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem atravessamentos de nível com a via-férrea, são sempre sujeitos a uma avaliação específica e apropriada dos riscos para o sistema ferroviário e para os utilizadores dos atravessamentos, identificando as adequadas medidas de controlo a aplicar. A referida reavaliação dos procedimentos deve ter em consideração a necessidade da existência de: - critérios objetivos e inequívocos quanto à atuação a adotar na análise dos pedidos de utilização, - consideração dos riscos específicos a cada utilização, incluindo aqueles inerentes ao tipo de utilizadores, seu número e objetivos, - mecanismos de controlo adequados para impedir a emissão do parecer sem a realização da referida avaliação dos riscos das diversas componentes envolvidas, nomeadamente pela falha única de um interveniente no processo. Subject: Reliability of the Infrastructure Manager's process for issuing an opinion on the use of roads for purposes other than the normal use by pedestrians or vehicles, when they include level crossings Text: It is recommended that the Infrastructure Manager IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., within a period to be defined by the NSA, reviews its internal procedures in order to ensure that opinions on requests for the use of public roads for purposes other than the normal use by pedestrians or vehicles which involve the use of level crossings, are always subject to a specific and appropriate assessment of the risks for the railway system and for the users of the crossings, identifying the appropriate control measures to be applied. This reassessment of procedures must consider the need for: - objective and unequivocal criteria regarding the action to be adopted in the analysis of requests for use, - consideration of the risks specific to each use, including those inherent to the type of users, their number and objectives, - appropriate control mechanisms to prevent the issuance of the opinion without carrying out the aforementioned risk assessment of the various components involved, namely due to the sole failure of a participant in the process.	
		Resposta do destinatário: Atualização a 19/07/2024 pela IP: "Na sequência da Recomendação N.º 2023/01 relativa à robustez do processo do Gestor da Infraestrutura para emissão de parecer sobre a utilização de vias para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, quando incluam passagens de nível e da ação "rever os seus procedimentos internos de forma a garantir que os pareceres sobre os pedidos de utilização de vias públicas para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem atravessamentos de nível com a via-férrea, são sempre sujeitos a uma avaliação específica e apropriada dos riscos para o sistema ferroviário e para os utilizadores dos atravessamentos, identificando as adequadas medidas de controlo a aplicar", levamos ao V/ conhecimento a Decisão n.º 1/2023 DSS, de 30 de agosto de 2023. Neste documento, procurou-se acomodar os procedimentos a adotar sempre que é do conhecimento prévio da IP a realização de uma prova desportiva que implique o atravessamento do canal ferroviário em Passagens de Nível." A ANSF comunicou que a IP deverá demonstrar quais são os passos seguidos perante um pedido de utilização de vias públicas, diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem atravessamentos de nível com a via-férrea, e quais os critérios de decisão. Deverá demonstrar como evitará uma situação semelhante a este incidente. Atualização a 24/02/2025 pela IP: "O procedimento a seguir face aos pedidos de utilização de vias públicas diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem o atravessamento de passagens de nível é o seguinte: - O pedido é feito pela organização do evento e dá entrada na IP pelas Gestões Regionais; - O pedido é inserido na aplicação gestão de licenciamento; - O pedido é encaminhado para os vários órgãos da IP envolvidos onde se inclui a DSS; - A DSS pronuncia-se no sentido de não permitir o atravessamento de passagens de nível, devendo a organização do evento apresentar um percurso alternativo; - No caso de não haver alternativa ao atravessamento de passagens de nível, é solicitado à organização do evento um documento onde esteja patente o procedimento de segurança a utilizar; - A DSS analisa o documento relativo ao procedimento de segurança, e caso o mesmo não seja satisfatório, a realização do evento não tem parecer favorável da IP." A ANSF considera que a IP deverá formalizar em procedimento as etapas e respetivos responsáveis, para o processo de pedido de utilização de vias públicas diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem o atravessamento de passagens de nível. Atualização de 14-09-2026 pelo IMT: A resposta da IP é insuficiente, mantendo-se a recomendação em aberto. A descrição de um fluxo de tramitação dos pedidos de utilização de vias públicas diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem atravessamento de PN, não supre à exigência de revisão formal dos	

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2025**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		procedimentos internos no âmbito do SGS, não tendo sido remetida qualquer evidência documental. Persiste a ausência de critérios objetivos e padronizados para a análise de risco, transferindo-se indevidamente para os promotores de eventos o ónus da definição das medidas de segurança ferroviária. Não foi comprovada a existência de bloqueios sistémicos na plataforma de licenciamento que impeçam a emissão de parecer sem avaliação prévia (mitigação da falha única). Notificar a IP para apresentar: - Cópia do procedimento interno formalizado e aprovado que regule a emissão de pareceres para eventos em vias públicas com travessia de PN; - Lista de critérios técnicos e objetivos de aceitação/recusa e grelha padronizada de avaliação de risco em função da tipologia de evento; - Comprovativo das regras de bloqueio informático implementadas na plataforma de licenciamento para evitar a emissão de pareceres por falha de um único interveniente; - Evidências documentais da aplicação prática do procedimento (exemplos de pedidos analisados, avaliações de risco e pareceres emitidos). Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: Update on 19/07/2024 by IP: "Following Recommendation No. 2023/01 regarding the robustness of the Infrastructure Manager's process for issuing an opinion on the use of roads for purposes other than the normal circulation of pedestrians or vehicles, when they include level crossings and the action "to review its internal procedures in order to ensure that opinions on requests for the use of public roads for purposes other than the normal circulation of pedestrians or vehicles, which involve level crossings with the railway, are always subject to a specific and appropriate assessment of the risks for the railway system and for users of crossings, identifying the appropriate control measures to be applied", we bring to your attention Decision no. 1/2023 DSS, of 30 December August 2023. In this document, we sought to accommodate the procedures to be adopted whenever IP is aware of the carrying out of a sporting event that involves crossing the railway channel at Level Crossings." The NSA communicated that IP must demonstrate what steps are followed when faced with a request to use public roads, different from the normal circulation of pedestrians or vehicles, which involve level crossings, and what the decision criteria is. It must demonstrate how it will avoid a situation similar to this incident. Update from 24 February 2025 by IP: "The procedure to be followed when faced with requests to use public roads other than for normal pedestrian or vehicle traffic, which involve crossing level crossings, is as follows: 1. The request is made by the event organizer and received by the IP through the Regional Offices; 2. The request is entered into the licensing management application; 3. The request is forwarded to the various IP departments involved, including the DSS; 4. The DSS decides not to allow crossing level crossings, and the event organizer must present an alternative route; 5. If there is no alternative to crossing level crossings, the event organizer is requested to provide a document outlining the safety procedure to be used; 6. The DSS analyses the document relating to the safety procedure, and if it is not satisfactory, the IP does not approve the event." The NSA considers that IP should formalize in a procedure the steps and respective responsible parties, for the process of requesting the use of public roads other than normal pedestrian or vehicle circulation, which involve crossing level crossings. Update of 09-14-2026 by IMT: The IP's response is insufficient, keeping the recommendation open. The description of the processing flow for requests to use public roads other than normal pedestrian or vehicle traffic, which involve crossing a level crossing, does not meet the requirement for a formal review of internal procedures within the scope of SMS, and no documentary evidence has been submitted. The absence of objective and standardized criteria for risk analysis persists, unduly transferring the burden of defining railway safety measures to event organizers. The existence of systemic defences on the licensing platform that prevent the issuance of an opinion without prior evaluation (mitigation of the single failure) has not been proven. Notify the IP to submit: - Copy of the formalized and approved internal procedure that regulates the issuance of opinions for events on public roads with level crossings; - List of technical and objective acceptance/rejection criteria and standardized risk assessment grid based on the type of event; - Proof of computer blocking rules implemented on the licensing platform to prevent the issuance of opinions due to the failure of a single stakeholder; - Documentary evidence of the practical application of the procedure (examples of requests analysed, risk assessments, and opinions issued). Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Direção Nacional da PSP National Directorate of the Public Security Police Implementador final End implementer: Direção Nacional da PSP National Directorate of the Public Security Police
2023-02	12-07-2022	Assunto: Formação dos agentes das forças policiais quanto aos protocolos de atuação em domínio ferroviário Texto: Recomenda-se à Direção Nacional da PSP que tome as providências necessárias a reforçar o conhecimento de todos os seus agentes exercendo funções nas áreas de jurisdição daquela força policial onde exista transporte ferroviário, relativamente às condições para uma atuação segura em ambiente ferroviário, nomeadamente: i) estabelecendo um plano regular de formação e refresco sobre riscos em ambiente ferroviário e protocolos de atuação, ii) criando as condições para que os agentes tenham sempre imediatamente ao dispor o número de contacto direto com a gestão do sistema ferroviário, conforme seja acordado com o Gestor da Infraestrutura ferroviária. Subject: Training of police officers regarding operating protocols in railway sites Text: It is recommended that the PSP National Directorate take the necessary measures to reinforce the knowledge of all its agents performing functions in the areas under the jurisdiction of that police force where there is rail transport, regarding the conditions for safe action in a railway environment, namely: i) establishing a regular training and refresher plans on risks in the railway environment and action protocols,

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

		ii) creating the conditions so that agents always have immediately available the direct contact number with the rail traffic control centres, as agreed with the Infrastructure Manager.
		Resposta do destinatário: Sem informação recebida até ao momento. Estado: ABERTA – EM ANÁLISE Addressee's response: No information communicated until now. Status: OPEN – UNDER ANALYSIS
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António Vila Real de Santo António City Council Implementador final End implementer: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António Vila Real de Santo António City Council
2022-04	31-08-2022	Assunto: Sinalização rodoviária da passagem de nível ao PK 395,401 da linha do Algarve Texto: Recomenda-se à Câmara Municipal de Vila Real de Santo António que, nas vias rodoviárias sob a sua gestão, proceda à revisão da sinalização de aproximação à passagem de nível inserida na Avenida Município de Playa, de forma a garantir o previsto no Regulamento de Sinalização de Trânsito quanto à colocação dos sinais de pré-sinalização 19a a 19f, tendo também em conta o documento normativo "Sinalização de Passagens de Nível" editado pelo IMT. Como medida preventiva, a Câmara Municipal poderá desejar estender essa revisão a outras passagens de nível existentes no seu território. Subject: Road signage at the level crossing at PK 395,401 on the Algarve Line Text: It is recommended that Vila Real de Santo António City Council, on the roads under its responsibility accessing the level crossing existing in Avenida Município de Playa, reviews the signage so as to guarantee compliance with the provisions of the Traffic Signalling Regulation regarding the placement of warning signs 19a to 19f, also taking into account the provisions in the normative document "Level Crossing Signalling" published by the Instituto da Mobilidade e dos Transportes. As a preventive measure, the City Council may wish to extend this review to other existing level crossings in its territory.
		Resposta do destinatário: Sem informação recebida até ao momento. Estado: ABERTA – EM ANÁLISE Addressee's response: No information communicated until now. Status: OPEN – UNDER ANALYSIS





Praça Duque de Saldanha, 31, 4.º - 1050-094 Lisboa
geral@gpiaaf.gov.pt – www.gpiaaf.gov.pt