



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.



TRANSPORTE FERROVIÁRIO

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA DE 2010



CONTROLO DO DOCUMENTO		
Elaborado por:	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres Avenida das Forças Armadas, nº 40 1649-022 Lisboa Portugal	
Aprovado por:	Conselho Directivo	Assinado no original
Revisto por:	José Pinheiro (Eng.º)	Assinado no original
Elaborado por:	Emídio Cândido (Eng.º)	Assinado no original
Edição/Revisão:	1.1	
Data:	28.09.2011	
Tipo de Documento:	Relatório	
Status do documento:	Aprovado	

ÍNDICE

A.1 – Âmbito.....	3
A.2 – Summary	3
B – Introdução.....	4
C – A organização do IMTT.....	6
D – O desenvolvimento da segurança ferroviária.	8
E – Alterações relevantes na legislação e regulação.....	24
F – O desenvolvimento da certificação e autorização de segurança.	25
G – Supervisão das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura .	27
H – Aplicação do Método Comum de Segurança de Determinação e Avaliação dos Riscos	29
I – Conclusões	30
J – Referências bibliográficas	32
Anexo A – Informação sobre a estrutura do sistema ferroviário.....	34
Anexo B – Informação sobre a organização do IMTT.....	42
Anexo C – Indicadores Comuns de Segurança.....	45
Anexo D – Alterações relevantes na legislação e regulação.	50
Anexo E – Desenvolvimento da Certificação e Autorização de Segurança.	53
Anexo F – Lista dos acidentes significativos de 2010.....	57

A.1 – Âmbito

O presente relatório tem como objectivo principal divulgar as actividades desenvolvidas pelo IMTT durante o ano de 2010, no quadro das suas competências de Autoridade Nacional de Segurança ferroviária, e evidenciar a evolução da segurança no caminho-de-ferro relativamente ao transporte ferroviário de passageiros e mercadorias realizado na Rede Ferroviária Nacional.

Estão excluídas do âmbito deste relatório as actividades de transporte realizadas noutros sistemas de transporte guiado como: metropolitano, metropolitano ligeiro de superfície, mini-comboios, eléctricos e instalações por cabo para transporte de pessoas.

A.2 – Summary

The Annual Safety Report of 2010 published by IMTT intends to offer an overview about the activities of the Portuguese National Safety Authority, as well as to publish the common safety indicators of 2010 and to show the most relevant safety facts that have happened during the year.

In this report the railway safety performance of the last years is described and analyzed in depth, in order to anticipate trends that could be useful for the decision of future measures to improve safety in railways.

Activities performed in other guided transportation modes like: metros, light rail, trams, cable ways, etc., are out of the scope of this report.

B – Introdução

B.1 – Introdução ao relatório

Com a elaboração do presente relatório anual de segurança de 2010 cumpre-se a obrigação legal estabelecida no art. 66º-O do Decreto-Lei 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei 231/2007 de 14 de Junho, de anualmente ser publicado um relatório sobre a segurança do transporte ferroviário.

Na elaboração do relatório foram seguidas as orientações e recomendações desenvolvidas pela Agência Ferroviária Europeia (ERA) relativas ao conteúdo e estrutura dos relatórios anuais de segurança das Autoridades Nacionais de Segurança.

O relatório divulga as actividades do IMTT no domínio da segurança, nomeadamente, no que respeita a iniciativas para melhorar a segurança do sistema ferroviário; publicação de normativo relevante sobre segurança; desenvolvimento da certificação e autorização de segurança das empresas e a supervisão das suas actividades.

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

Os dados apresentados neste relatório foram retirados dos relatórios anuais de segurança das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura, apresentados ao IMTT, de acordo com o estabelecido no Artigo 66º-C do referido Decreto-Lei.

A verificação da consistência dos dados da sinistralidade e a sua validação final foram feitas seguindo um processo participativo e

transparente envolvendo as empresas de transporte e o gestor da infra-estrutura, as quais tiveram a oportunidade de efectuar correcções e acertos, garantindo-se deste modo a fiabilidade dos dados apresentados.

A divulgação deste relatório, será realizada da seguinte forma:

- Directamente para os seguintes destinatários:
 - Ministério da Economia e Emprego
 - Agência Ferroviária Europeia
 - Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários
 - Gestor da infra-estrutura e empresas de transporte ferroviário.
- No sítio da internet do IMTT para conhecimento público.

B.2 – Informação sobre a estrutura do sector ferroviário

A descrição genérica da rede ferroviária nacional e a caracterização das empresas que realizam o transporte ferroviário e a gestão da infra-estrutura são apresentadas de forma detalhada no Anexo A.

B.3 – Tendências verificadas

B.3.1 – Acidentes

A sinistralidade no ano de 2010 continuou na trajectória descendente que se tem vindo a verificar nos últimos anos e por isso pode considerar-se que a segurança teve uma evolução positiva. Por comparação com o ano precedente, bem como com a média dos últimos sete anos, verificou-se uma redução do número de acidentes e das suas indesejáveis consequências em termos humanos e materiais.

O aspecto mais positivo a relevar é a constatação de uma significativa redução do número de vítimas mortais (-10) em relação ao ano de 2009.

Inversamente ao que acontece com a sinistralidade global devida a acidentes, tem-se verificado ao longo dos últimos anos um consistente aumento do número de suicídios. Contudo, no ano de 2010 a tendência não se confirmou e inversamente verificou-se uma inesperada e significativa redução do número de suicídios (- 18) relativamente ao ano precedente.

O número de passagens de nível continuou a reduzir-se, tendo-se registado o menor número de vítimas mortais desde que se iniciou a série dos indicadores de segurança em 2004, indiciando que o programa de contínua redução do número de passagens de nível e a melhoria das condições de segurança das remanescentes, está a ter um impacto positivo na sinistralidade associada a estes atravessamentos.

B.3.2 – Desenvolvimento da Gestão da Segurança

No ano de 2010 existiu uma intensa actividade no âmbito da gestão da segurança, pois para além de se terem renovado os certificados de segurança parte A e B da empresa da transporte de mercadorias - CP Carga -, por parte das demais empresas não certificadas que prestam serviços ferroviários – CP e REFER – foi formalizado junto do IMTT o requerimento para aprovação do seus sistemas de gestão de segurança e consequente atribuição dos respectivos Certificados ou Autorização de Segurança.

Também a empresa Fertagus com certificado de segurança atribuído no âmbito da Directiva 2001/14, formalizou o pedido para atribuição dos certificados de segurança parte A e B, no âmbito da Directiva 2004/49, transposta para a legislação nacional pelo Dec-Lei 270/2003, alterado pelo Dec. Lei 231/2007.

C – Organização do IMTT

Criado pelo Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de Abril, o IMTT assumiu as atribuições de vários organismos extintos, relacionados com actividades de transporte terrestre de passageiros, mercadorias e outros complementares (no âmbito ferroviário foi extinto o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário) e em matérias relacionadas com condutores, profissionais de transportes, veículos e infra-estruturas ferroviárias.

O IMTT integra uma Unidade de Regulação Ferroviária, dotada de autonomia funcional e competências em matéria de regulação económica e técnica deste subsector.

C.1 – Missão

No quadro das suas atribuições, e visando satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, o IMTT tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector dos transportes terrestres.

O IMTT é também responsável pela supervisão e regulamentação das actividades deste sector, competindo-lhe a promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores dos serviços de transportes terrestres.

C.2 – Segurança

Concretamente no que diz respeito à segurança ferroviária, o IMTT desempenha as funções da Autoridade Nacional de Segurança prevista na Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da

Comunidade, tendo para o efeito as seguintes competências legais:

- Aprovar, homologar e certificar veículos e equipamentos afectos aos sistemas de transportes terrestres, incluindo infra-estruturas ferroviárias garantindo padrões técnicos e de segurança exigidos e autorizando e supervisionando as entidades intervenientes nos processos de certificação e inspecção.
- Aprovar ou recusar a aprovação dos sistemas de gestão de segurança, aplicando penalidades por insuficiência de desempenho.
- Fiscalizar as entidades do sector dos transportes terrestres no exercício das suas actividades, assegurando a aplicação do respectivo sistema de contra-ordenações.
- Determinar, nos subsectores ferroviário e rodoviário, a introdução de aperfeiçoamentos técnicos, tendo em conta a evolução tecnológica e visando a melhoria da segurança, a eficiência da exploração e a redução de impactes ambientais negativos.

C.3 – Organograma

O organograma do IMTT é apresentado no Anexo B1.

C.4 – Quadro de Pessoal

O IMTT para dar cumprimento às suas atribuições relativas ao transporte rodoviário e ferroviário em todo o território nacional, dispunha, em 31.12.2010, de um efectivo de pessoal de 837 trabalhadores.

Especificamente para a actividade técnica de regulação de segurança nos meios de transporte guiado, como sejam: caminho-de-ferro, metropolitanos, metropolitanos ligeiros de superfície, mini-comboios, eléctricos e instalações por cabo para transporte de pessoas, o IMTT dispõe na sua estrutura orgânica do Departamento de Infra-estruturas e Equipamentos Ferroviários, integrado na Direcção de Serviços de Regulação Técnica e de Segurança, no qual no final de 2010 desenvolviam a sua actividade:

- 1 Chefe de Departamento
- 4 Técnicos Superiores

sendo de relevar a redução em 2010 de dois elementos (- 28,6 %) do já diminuto número de funcionários afectos a esta actividade.

C.4 – Relacionamento com outras entidades

O IMTT na prossecução das suas actividades como Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária, tem relações institucionais com diversas entidades nacionais, tal como se ilustra no Anexo B.2.

D – O desenvolvimento da segurança ferroviária

D.1 – Implementação da Directiva 2004/49/CE (Directiva da Segurança Ferroviária)

A Directiva 2004/49/CE foi transposta para a ordem jurídica portuguesa, parcialmente no que respeita aos aspectos da segurança, através do Decreto-Lei nº 231/2007 de 14 Junho que alterou o Decreto-Lei 270/2003 de 28 de Outubro, criando a obrigatoriedade da certificação e autorização de segurança, o estabelecimento de indicadores, objectivos e métodos comuns de segurança e a explicitação das atribuições de segurança do regulador do sector ferroviário – o IMTT.

Para completar a transposição da referida Directiva para a legislação nacional foi publicado o Decreto-Lei nº 394/2007 de 31 de Dezembro que estabeleceu as atribuições, competências e procedimentos do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF), para a realização da investigação técnica de acidentes e incidentes. A natureza, missão e organização do GISAF foram estabelecidos pelo Decreto-Lei nº 395/2007 de 31 de Dezembro.

Para a operacionalização do Decreto-Lei nº 270/2003 alterado pelo Decreto-Lei nº 231/2007, foram publicados em 2010:

- Regulamento nº 442/2010 para a emissão de autorização de segurança.
- Regulamento nº 443/2010 para a emissão de certificados de segurança.

Apesar do quadro normativo previsto no Decreto-Lei nº 270/2003 alterado pelo Decreto-Lei nº 231/2007 ainda não estar completo em 2010, o IMTT desenvolveu as suas actividades no domínio da análise dos pedidos de aprovação dos sistemas de gestão de segurança e respectiva certificação que foram apresentados pelas diversas empresas, com base nos critérios e metodologias previstas nos Regulamentos comunitários nº 1158/2010/UE e nº 1169/2010/UE relativos, respectivamente, aos métodos comuns de segurança para a avaliação da conformidade com os requisitos para a obtenção de certificado de segurança e autorização de segurança.

Pode pois considerar-se que 2010 foi um ano em que consolidou de forma positiva a implementação prática da Directiva da Segurança Ferroviária.

D.2 – Iniciativas para manter ou melhorar a segurança

As iniciativas mais relevantes no quadro da manutenção e melhoria da segurança no transporte ferroviário são apresentadas, respectivamente, nos quadros D.2.1 e

D.2.2, como resultado directo de acidentes ou de outras iniciativas, novas ou por continuidade de anos anteriores, levadas a cabo pelo IMTT ou pelas empresas.

Iniciativas de segurança implementadas	Acidentes que motivaram a medida		
	Data	Local	Descrição do evento
Manutenção da suspensão da circulação nas Linha do Tua entre as estações do Tua e Cachão	22.08.2008	Linha do Tua	Descarrilamento da Automotora LRV 9503
Restrições à circulação dos vagões de transporte de carvão da série 933	26.10.2010	Linha do Sul	Descarrilamento do Comboio 66852

Quadro D.2.1 – Iniciativas de segurança mais relevantes implementadas na sequência de acidentes.

Iniciativas de segurança implementadas	Descrição do motivo
Manutenção da suspensão da circulação de comboios na Linha do Corgo, do Tâmega e do Ramal da Figueira da Foz	Melhoria das condições de exploração e reforço da segurança da circulação
Continuação do programa de melhoria da segurança nas Passagens de Nível, com supressão de 53 e reclassificação de outras 54.	Eliminação / redução da sinistralidade associada ao atravessamento de Passagens de Nível.
Implementação de um sistema informatizado de segurança da exploração na Linha do Vouga	Melhoria das condições de exploração e reforço da segurança da circulação

Quadro D.2.2 – Iniciativas de segurança mais relevantes implementadas por outros motivos

D.3 – Análise de tendências

O apuramento e tratamento dos dados apresentados neste relatório, foi realizado com base em definições e métodos harmonizados a nível europeu, os quais foram desenvolvidos pela Agência Ferroviária Europeia e que se encontram estabelecidos na Directiva 2009/149/CE, de 27.11.2009, que altera o Anexo 1 da Directiva 2004/49/CE (Directiva da Segurança), e no Decreto-Lei

Neste capítulo irão ser analisadas com detalhe as tendências reveladas pelos Indicadores Comuns de Segurança, no período de 7 anos que medeia entre 2004 e 2010.

Será também analisado o desempenho de segurança do sistema ferroviário em 2010 por comparação da média dos últimos sete anos e com o ano anterior.

No Anexo C são apresentadas tabelas com os dados numéricos, rácios e definições utilizados no apuramento dos indicadores comuns de segurança de 2010.

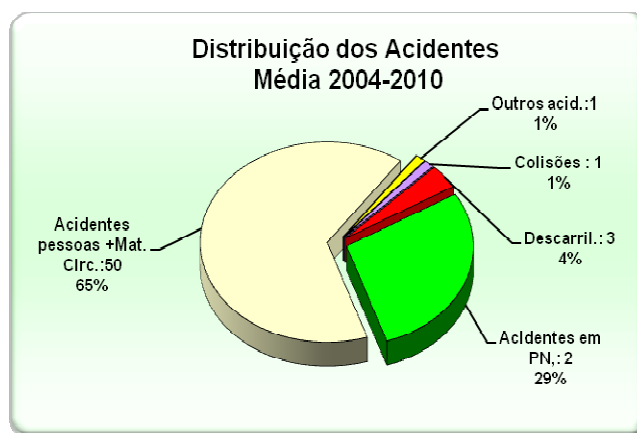
D.3.1 – Número de acidentes

Nº de Acidentes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Nº total de todos os acidentes	115	87	89	93	73	43	42	77
Nº de colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	1	1	3	3	0	0	2	1
Nº de descarrilamentos de comboios	3	1	9	3	3	1	3	3
Nº de acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	33	22	22	27	20	15	14	22
Nº de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a excepção de suicídios	78	63	55	56	49	27	22	50
Nº de incêndios em material circulante	0	0	0	0	0	0	0	0
Nº de outros acidentes	0	0	0	4	1	0	1	1
Nº de suicídios	25	39	40	52	50	69	51	47

O número de acidentes em 2010 foi menor, quer em relação ao ano de 2009, (- 1%) quer relativamente à média dos últimos seis anos (- 45 %) mercê, em larga medida, do menor número de acidentes em passagens de nível (- 36 % face à média) e dos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento (- 56 % face à média).

Consistentemente ao longo destes sete anos e à semelhança do que acontece nos restantes caminhos-de-ferro europeus, as duas categorias onde acontecem a maioria dos acidentes são, respectivamente, as relativas aos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e aos acidentes em passagens de nível.

Pela análise do gráfico circular ao lado, constata-se que os acidentes que ocorrem devido à actividade intrínseca do caminho de ferro sem a participação de elementos externos ao caminho-de-ferro, a que correspondem as colisões, descarrilamentos, e



incêndios em material circulante, representam apenas uma pequena parcela do total (6%), verificando-se ainda relativa estabilidade na frequência com que ocorrem ao longo do tempo.

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

A distribuição dos acidentes e o seu peso relativo mantém-se praticamente inalterada relativamente ao ano anterior verificando-se que 2/3 pertencem à categoria dos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e um pouco mais de 1/4 acontecem nas passagens de nível.

Na página 13 são apresentados os gráficos relativos à evolução dos acidentes no período 2004-2010 e respectivas linhas de tendência.

Pela análise desses gráficos verifica-se que existe uma tendência definida de redução do total de acidentes, correlacionada principalmente com a tendência de redução nos acidentes mais frequentes: acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e acidentes em passagens de nível.

Nota-se com clareza que a redução do número de acidentes em passagens de nível, reflecte o impacto positivo do programa de supressão e beneficiação destas passagens, empreendido pelo gestor da infra-estrutura, bem como as campanhas mediáticas de sensibilização da população que têm sido efectuadas.

Em 2010 aconteceram duas colisões, uma entre comboios durante a manobra, só com danos materiais, e outra com um obstáculo na linha – um animal - que provocou o posterior descarrilamento do comboio. É de salientar que é a primeira colisão suficientemente grave que ocorre entre comboios nos últimos sete anos, para ser considerada como acidente significativo.

O número de descarrilamentos em 2010 situou-se dentro da média, sendo de relevar que os três descarrilamentos ocorreram só

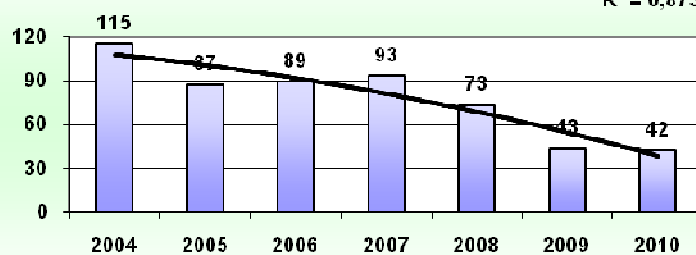
com o envolvimento de comboios de mercadorias.

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

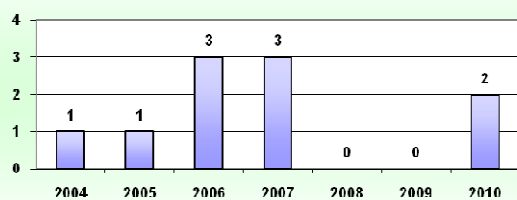
Relativamente aos suicídios que são analisados com detalhe no capítulo D.3.3., no ano de 2010 existiu um significativo decréscimo em relação ao ano anterior (- 26 %), embora o número permaneça alto - é superior à média - e superior ao total de todos os mortos em acidentes (51 versus 22).

Nº TOTAL DE ACIDENTES

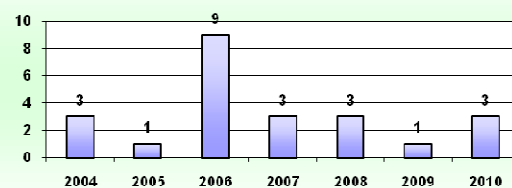
$R^2 = 0,8732$



Nº COLISÕES

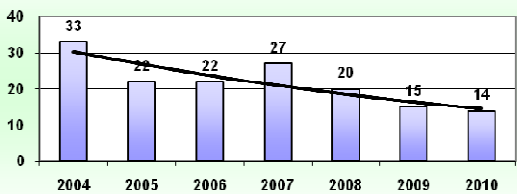


Nº DESCARRILAMENTOS



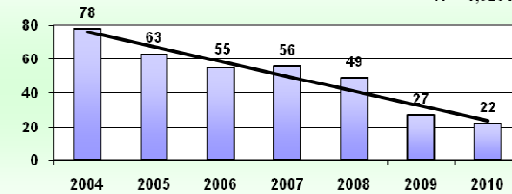
Nº ACIDENTES PN

$R^2 = 0,7631$

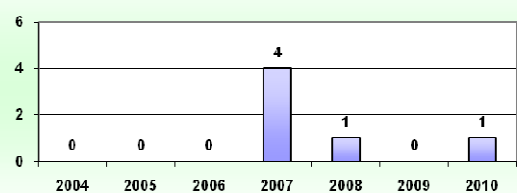


Nº ACID. PESSOAS+MC

$R^2 = 0,9284$



Nº OUTROS ACIDENTES



D.3.2 – Vitimas mortais

D.3.2.1 – Mortos por tipo de acidente

Nº total de mortos por tipo de acidente	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Nº total em todos os acidentes	72	47	53	58	42	32	22	47
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0	0	0	0	0	0	0	0
Em descarrilamentos de comboios	3	0	0	3	1	0	0	1
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	26	11	18	20	15	17	11	17
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento	43	36	35	35	26	15	11	29
Em incêndios em material circulante	0	0	0	0	0	0	0	0
Em outros acidentes	0	0	0	0	0	0	0	0

Em 2010 o número de vítimas mortais em resultado de acidentes ferroviários, foi o menor desde que se iniciou a série de dados em 2004 e diminuiu significativamente em relação ao ano de 2009 (-10 mortos), devido à redução de vítimas nos acidentes causados por material circulante em movimento e aos acidentes em PN

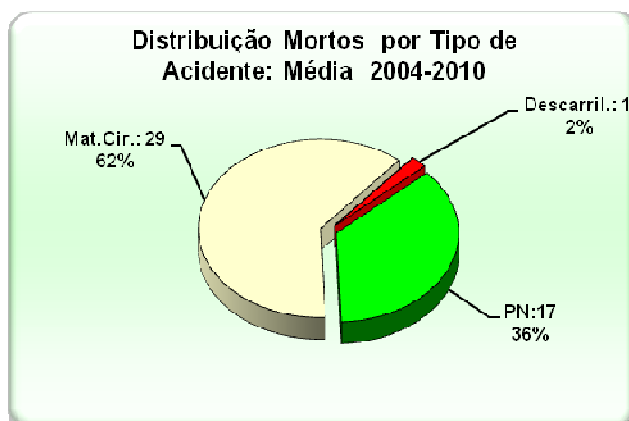
Em Portugal, como nos restantes países europeus, as pessoas que utilizam indevidamente o espaço ferroviário, quer por se deslocarem em locais não autorizados, quer por desrespeito pelas regras de atravessamento das passagens de nível, constituem a esmagadora maioria das vítimas mortais (98 %), conforme se evidencia no gráfico apresentado ao lado.

Os tipos de acidentes onde ocorrem mais vítimas mortais são, em média, os provocados por material circulante em

Movimento quase 2/3 e os que ocorrem nas PN com 1/3.

Em 2010 não existiram vítimas mortais devido a descarrilamentos ou colisões, acidentes estes que embora sendo acidentes com grande visibilidade mediática e impacto social, foram apenas responsáveis por 2 % das vítimas.

Muito relevante e significativo da evolução positiva do nível de segurança do sistema ferroviário é o facto de nos últimos sete anos não ter existido nenhuma vítima mortal devido a colisões de comboios.



D.3.2.1 – Mortos por categoria de pessoas

Nº de mortos por categoria	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Nº total em todos os acidentes	72	47	53	58	42	32	22	47
Passageiros	0	0	0	1	3	0	1	1
Trabalhadores	3	2	1	5	1	1	1	2
Utilizadores de PN	26	11	18	20	15	17	11	17
Pessoas não autorizadas	43	33	34	32	23	14	9	27
Outros	0	1	0	0	0	0	0	0

Relativamente ao tipo de pessoas que falecem em consequência de acidentes ferroviários (ver tabela e gráfico nesta página) verificou-se em 2010, à semelhança de 2009, uma inversão, isto é, faleceram mais pessoas em acidentes nas passagens de nível, do que em pessoas em locais não autorizados, ao contrário do que tinha acontecido nos anteriores cinco anos.

Assim, por comparação com o ano precedente, em 2010 registou-se a seguinte evolução:

Passageiros: + 1
Trabalhadores: igual
Utilizadores de PN: - 6
Pessoas não autorizadas: - 5
Outras pessoas: igual
Total: - 10

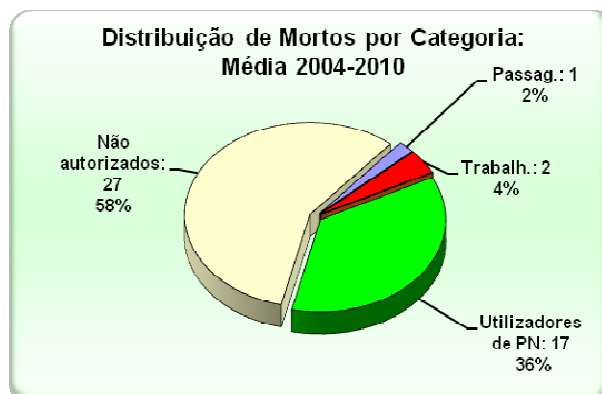
A distribuição média nos últimos sete anos revela que é nas duas categorias de pessoas estranhas ao caminho-de-ferro – “Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias” e “Utilizadores de Passagens de Nível” (94%) – que se regista a esmagadora maioria dos acidentes mortais.

Os registos mostram que o transporte em caminho-de-ferro é particularmente seguro

para os seus utilizadores pois apenas 2% das pessoas mortas em acidentes ferroviários, são passageiros.

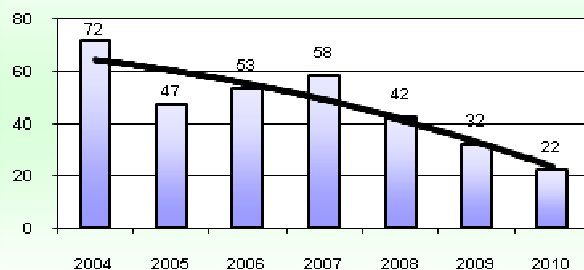
Como tendência verifica-se um nítido e consistente decréscimo do número de mortos devido a acidentes no caminho-de-ferro (ver gráficos da página seguinte), o que não pode deixar de ser relevado como bastante positivo.

Relativamente às vítimas mortais de acidentes em passagens de nível, embora no ano de 2010 tenha existido uma positiva redução, não se constata ainda tendência claramente definida de baixa consistente do nº de mortos. Contudo, o risco global que estes atravessamentos representam para a sociedade tem vindo a baixar de forma consistente como é patente no gráfico da página 23.

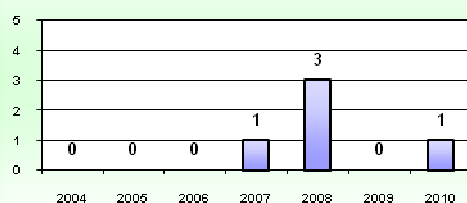


Nº MORTOS

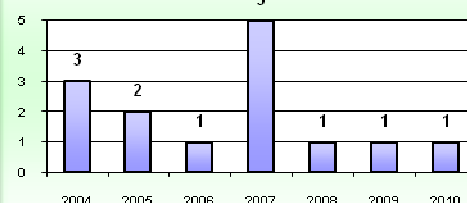
$R^2 = 0,8028$



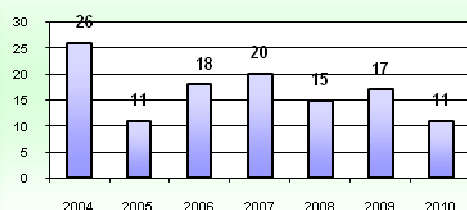
Nº PASSAGEIROS MORTOS



Nº TRABALHADORES MORTOS

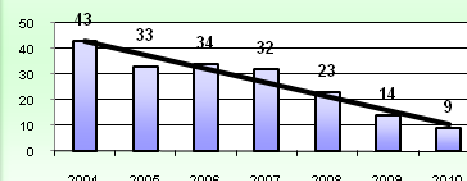


Nº UTILIZADORES DE PN MORTOS

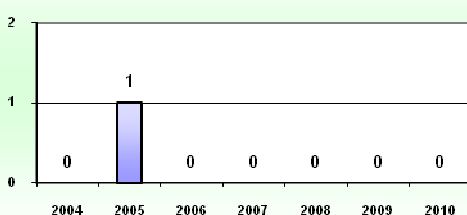


Nº PESSOAS NÃO AUTORIZADAS MORTAS

$R^2 = 0,9308$



Nº OUTRAS PESSOAS MORTAS



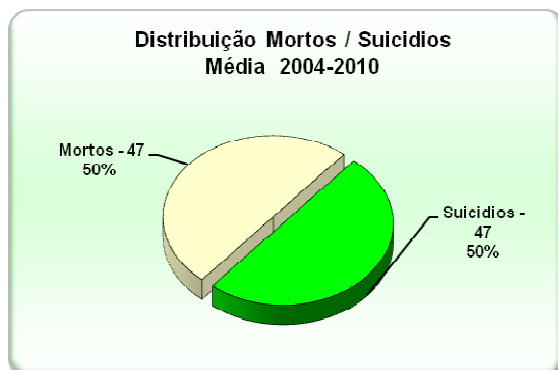
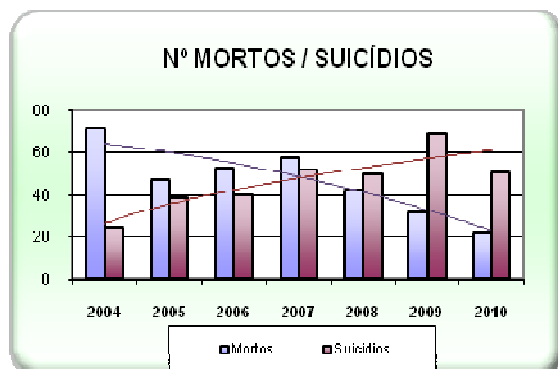
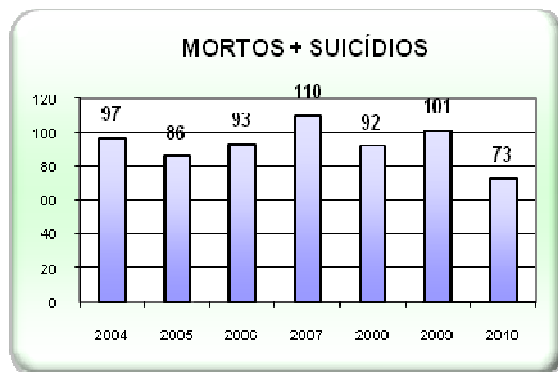
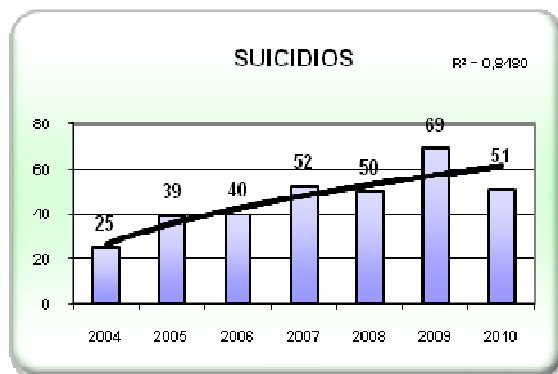
D.3.3 – Suicídios

Como consideração prévia, convém esclarecer que os suicídios não são classificados como acidentes porque constituem actos voluntários e deliberados, destinados a provocar intencionalmente danos a quem os comete. Contudo, tal não significa que se considere que, para além de constituírem uma tragédia pessoal e social, constituem também fonte de enorme perturbação no transporte ferroviário.

No período de 2004 a 2010, verifica-se que, enquanto a tendência de ocorrência de vítimas mortais devido a acidentes é decrescente, a tendência da ocorrência de suicídios é inversamente crescente, embora no ano de 2010 se tenha assistido a uma significativa redução do número de eventos – 17 relativamente a 2009, o que significa uma redução de 26 %

Um dado interessante para avaliar o impacto dos suicídios no sistema ferroviário é verificar qual a contribuição destes no total das vítimas mortais ocorridas no espaço ferroviário. O gráfico revela que, em média, os suicídios correspondem a metade do total de mortos que ocorreram nestes sete anos.

Outro dado interessante é verificar que o total de mortos que ocorrem no espaço ferroviário (mortos em acidentes + suicídios) tem alternado em subidas e descidas ao longo dos anos, contudo em 2010 foi o ano em menos mortes ocorreram no espaço ferroviário.



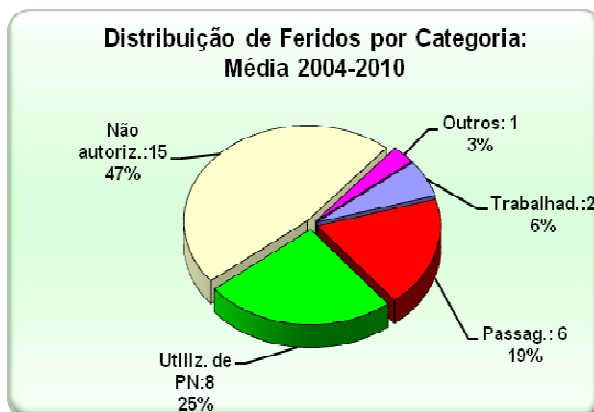
D.3.4 – Feridos Graves

Nº de Feridos Graves por categoria	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Nº total em todos os acidentes	50	44	33	34	39	18	16	31
Passageiros	11	7	8	5	6	4	3	6
Trabalhadores	3	0	2	2	2	2	2	2
Utilizadores de PN	12	15	9	8	10	5	3	8
Pessoas não autorizadas	24	22	12	18	20	7	8	15
Outros	0	0	2	1	1	0	0	1

O número de feridos graves tem vindo ao longo destes últimos sete anos a sofrer um significativo e consistente decréscimo, sentido principalmente nestes últimos dois anos e para o qual têm contribuído todas as categorias, com especial relevância a categoria das pessoas não autorizadas.

Relativamente à distribuição pelas diversas categorias, o padrão de distribuição é semelhante ao dos mortos, em que a esmagadora maioria dos feridos pertencem à categoria das pessoas não autorizadas e utilizadores de passagens de nível.

A distribuição média ao longo dos anos 2004 a 2010 continua a revelar a existência de uma parcela não negligenciável de passageiros feridos 19 %, ao contrário do que acontece com as vítimas mortais, onde os passageiros apenas representam de 2% do total.



D.3.5 – Risco para a sociedade

Nº de Mortos por categoria	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Nº total em todos os acidentes	2,03	1,32	1,43	1,5	1,1	0,83	0,59	1,25
Passageiros	0,03	0,02	0,02	0,04	0,09	0,01	0,03	0,03
Trabalhadores	0,09	0,05	0,03	0,13	0,03	0,03	0,03	0,06
Utilizadores de PN	0,72	0,32	0,48	0,51	0,38	0,43	0,28	0,44
Pessoas não autorizadas	1,19	0,9	0,9	0,82	0,6	0,36	0,25	0,72
Outros	0	0,03	0,01	0	0	0	0	0,01

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

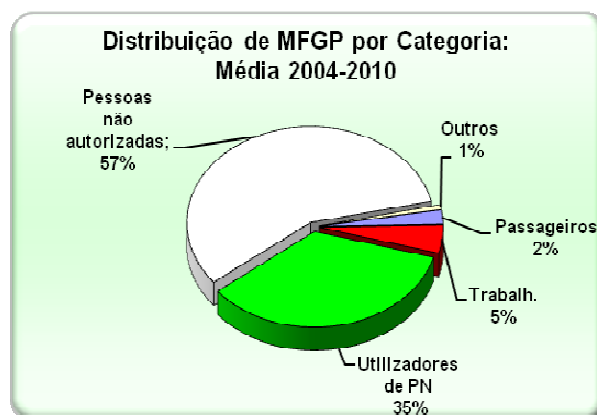
Este indicador é construído através da divisão do número total de Mortos e Feridos Graves Ponderados (MFGP) pelo número de milhões de comboios x quilómetro realizados durante o ano em análise. Para o cálculo do índice, um ferido grave ponderado é considerado estatisticamente equivalente a 0,1 morte.

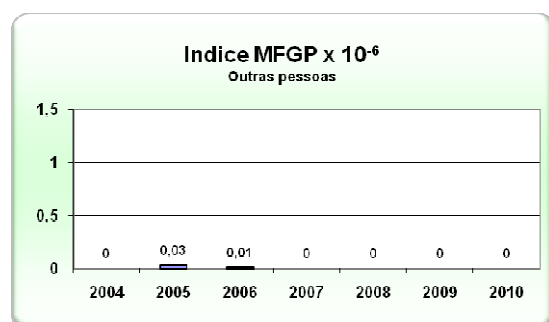
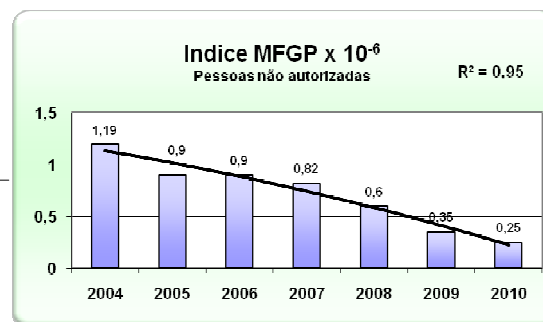
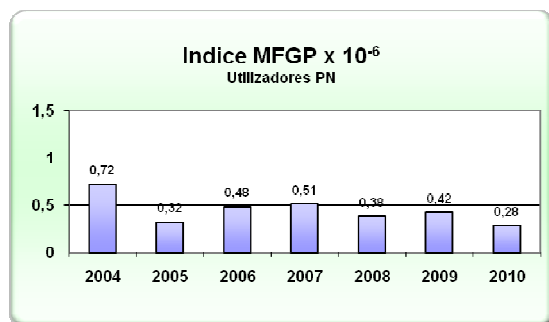
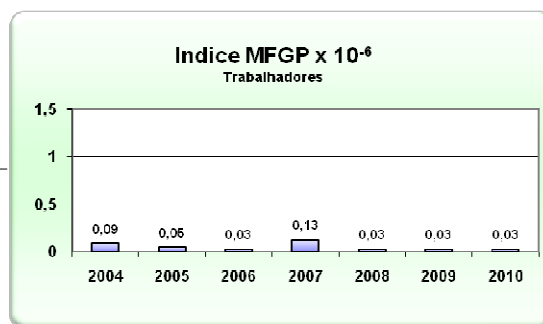
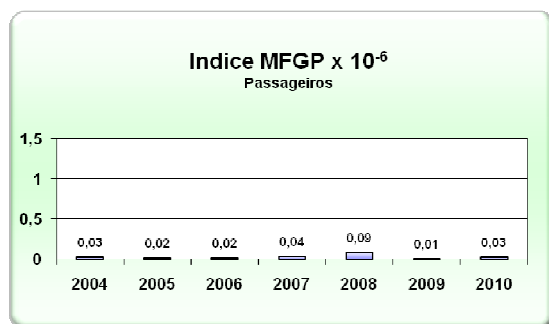
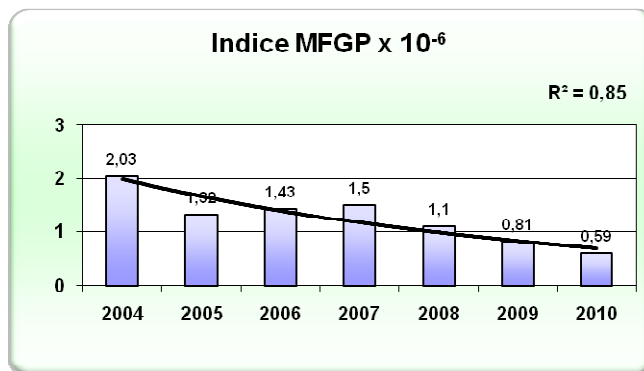
A linha de tendência do índice global relativo aos últimos sete anos revela um nítido decréscimo do risco total que o sistema ferroviário gera para a sociedade, conforme se pode observar no gráfico da página seguinte.

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

“Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias”.

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





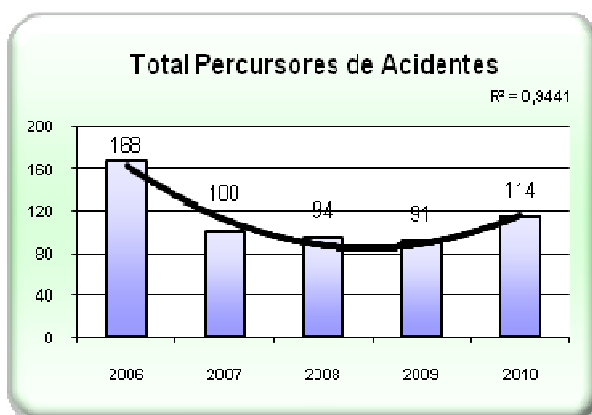
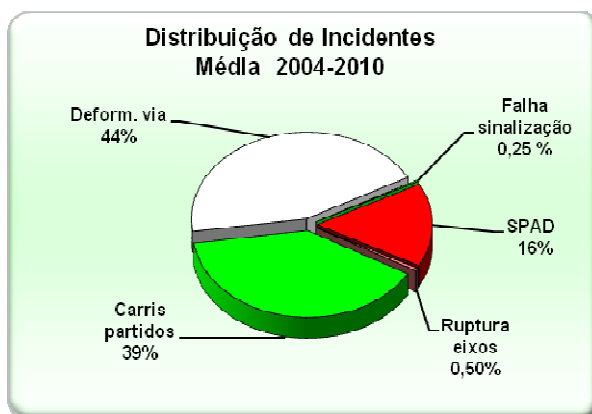
D.3.6 – Precursores de acidentes

Precursores de acidentes	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Nº total de incidentes e quase acidentes	168	100	94	91	114	80
Nº de carris partidos	45	39	33	35	50	32
Nº de deformações na via	95	40	37	44	56	36
Nº de falhas na sinalização lateral	0	0	0	0	1	0,2
Nº de sinais ultrapassados apresentando o seu aspecto mais restritivo (SPAD)	24	20	24	12	6	12
Nº de rodas partidas em material circulante ao serviço	1	0	0	0	0	0
Nº de rupturas de eixos	3	1	0	0	1	0,4

O número total de precursores de acidentes que tinha vindo a decrescer continuamente desde 2006, sofreu no ano de 2010 uma inversão de tendência, devido ao aumento significativo de carris partidos e deformações na via.

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

Releva-se que no caso dos SPAD's, um dos precursores de acidentes com maior perigosidade, o seu número tem vindo a diminuir e no ano de 2010 verificou-se o menor número do período em análise.



D.3.7 – Custos dos acidentes

Custo dos acidentes (em milhões de euros)	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Custo total	52,11	60,25	47,69	33,59	26,29	43,99
Vítimas mortais	47,24	54,96	40,54	30,32	21,2	38,85
Feridos	3,93	4,31	5,03	2,28	2,06	3,52
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infra-estrutura danificados	n.d.	n.d.	0,75	0,6	2,243	1,20
Custo dos atrasos	0,94	0,98	1,37	0,39	0,79	0,90

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

Para o cálculo dos valores foram considerados os valores definidos para Portugal nas tabelas 1, 2 e 3 do Anexo C, corrigidos linearmente pelo factor de crescimento do PIB per capita entre 2002 e 2010, que é de 1,2.

Tendo em consideração que em 2010 se assistiu a uma significativa baixa do número de mortos relativamente a 2009 - sendo esta a categoria que representa maior peso nos custos totais dos acidentes (81%) - consequentemente os custos dos acidentes em 2010 baixaram bastante relativamente a 2009 (- 22 %).



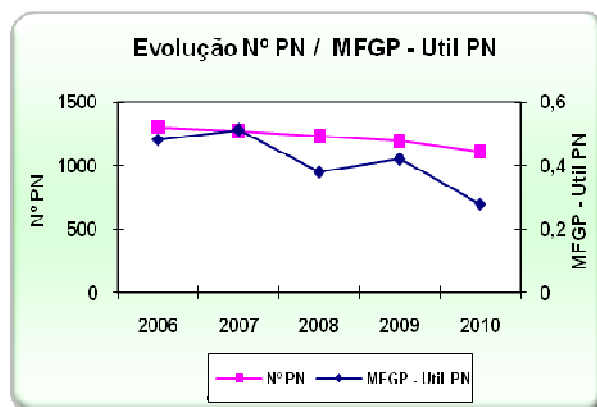
D.3.8 – Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e sua implementação.

Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e sua implementação	2006	2007	2008	2009	2010
% de linhas com sistemas de Protecção Automática de Comboios (ATP) em operação	50,3%	50,8%	51,3%	51,3%	52,6%
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%
Número total de PN	1297	1266	1229	1191	1107
Número de PN por quilómetro de via	0,37	0,36	0,35	0,34	0,31
Número de PN por quilómetro de linha	0,46	0,45	0,43	0,42	0,39
% de PN com protecção automática ou manual	39,3%	38,2%	37,3%	39,7%	41,9%

Os indicadores sobre a segurança técnica da infra-estrutura, mostram que em 2010 continuou a registar-se uma melhoria relativamente aos anos precedentes, e que consistentemente, a segurança técnica da rede ferroviária tem ao longo dos últimos anos vindo a ser reforçada.

Esta melhoria nas condições de segurança da infra-estrutura terá, por certo, correlação e influência directa na tendência de descida do número de acidentes e de vítimas registada nos últimos anos.

Relativamente à categoria onde se tem registado mais evolução e a sociedade tem empenhado avultados recursos financeiros, Passagens de Nível constata-se pela análise do gráfico seguinte, que a redução do número de passagens de nível está a ser acompanhada pela efectiva redução do impacto negativo que a sua existência provoca na sociedade, expresso em termos da redução do número de utilizadores de passagens de nível mortos e com ferimentos graves.



E – ALTERAÇÕES RELEVANTES NA LEGISLAÇÃO E REGULAÇÃO

E.1 – Legislação Nacional

A legislação nacional mais relevante produzida no ano de 2010, foi a publicação do Dec. Lei 62/2001 de 9 de Junho que aditou o Dec. Lei 270/2003, transpondo para a legislação nacional a Directiva 2009/149/CE de 7 de Novembro, relativa aos Indicadores Comuns de Segurança.

Merecem ainda destaque no âmbito da legislação nacional publicada no âmbito da segurança ferroviária os Regulamentos do IMTT que operacionalizam o Decreto-Lei nº 270/2003 alterado pelo Decreto-Lei nº 231/2007, a saber :

- Regulamento nº 442/2010 para a emissão de autorização de segurança.
- Regulamento nº 443/2010 para a emissão de certificados de segurança.

- **28º Aditamento ao RGS III – Circulação de comboios**

Implementou um novo modelo de Limitação de Velocidades que é estabelecido nas estações de forma automática e em suporte informático.

- **RGS XII – Vias interditas à circulação**

Substituiu a versão de 01 de Setembro de 2002 devido terem sido alteradas as competências de agentes em serviço na via interdita, designadamente do “Chefe dos Trabalhos” e do “Controlador de Via Interdita”.

E.2 – Regulação Técnica de Segurança

Como aspecto mais relevante no domínio da regulação técnica de segurança, na vertente de produção do normativo técnico de cumprimento obrigatório publicado pelo IMTT, destaca-se a elaboração dos seguintes documentos:

- **43º Aditamento ao RGS II – Sinais**
Clarificou os procedimentos dos pontos: “16.5.1 – Via livre com velocidades diferenciadas” e “16.5.2 – Via livre com velocidade condicionada”.

F – O DESENVOLVIMENTO DA CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

F.1 – Legislação Nacional

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

A documentação legal relevante para instruir os processos de certificação e autorização de segurança, encontra-se disponível no sítio da internet do IMTT.

Outra documentação de suporte eventualmente necessária para o pedido, tal como a listagem de legislação e regulamentação relativa ao caminho-de-ferro, encontrava-se publicada no Directório da Rede (REFER), sendo que os documentos regulamentares de segurança podem, a pedido dos candidatos, ser obtidos junto da REFER.

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

Em 2010 o processo de certificação de segurança intensificou-se quer com a renovação e emissão de certificados alterados às empresas já detentoras destes documentos, quer pelo início do processo de primeira emissão do certificado de segurança da CP e Fertagus, esta já no âmbito da Directiva 49/2004. Também o processo para a emissão da autorização de segurança da REFER foi iniciado no ano de 2010.

No Anexo E são apresentados os dados numéricos relativos ao desenvolvimento da certificação e autorização de segurança no ano de 2010.

F.2 – Dados numéricos

Em 2007, concedeu-se em Portugal o 1º Certificado de Segurança ferroviário, na sequência do pedido da empresa de transporte ferroviário Fertagus apresentado em 10.11.2006. Este certificado foi emitido, em 10 de Maio de 2007, ainda durante a vigência do regime de certificação de segurança criado pelo Decreto-Lei 270/2003 original que transpôs a Directiva 2001/14/CE de 26 de Fevereiro.

F.3 – Aspectos de procedimento

Para o processo de avaliação do pedido do Certificado de Segurança Parte A, o qual demonstra a existência de um sistema de gestão da segurança aprovado, utilizaram-se os critérios harmonizados a nível europeu, que foram desenvolvidos no âmbito de um grupo de trabalho específico da Agência Ferroviária Europeia, no qual o IMTT participa. Como resultado final deste trabalho foram publicados os regulamentos comunitários 1158/2010/UE e 1169/2010/UE, com os Métodos Comuns de Segurança para a avaliação da conformidade com os requisitos para a emissão, respectivamente, dos certificados de segurança e das autorizações de segurança.

Para a análise do pedido de Certificado de Segurança – Parte B utilizaram-se como referência para os critérios de avaliação, os documentos produzidos pelo já referido Grupo de Trabalho da ERA, assim como o Regulamento (CE) nº 653/2007 da Comissão de 13 de Junho de 2007 (Regulamento relativo à utilização de um modelo europeu comum de certificado de segurança e de requerimento em conformidade com o Artigo 10º da directiva 2004/49/CE, e à validade dos certificados de segurança emitidos ao abrigo da directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho) e referido Regulamento 1158/2010/UE

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

O período necessário para a apreciação dos pedidos e emissão dos certificados continuou a ser curto, devido ao diálogo e facilidade de relacionamento estabelecido entre o IMTT e as empresas, sendo muito inferior ao legalmente definido – 4 meses.

G – SUPERVISÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DO GESTOR DA INFRA-ESTRUTURA

G.1 – Descrição da supervisão

A supervisão das actividades do gestor da infra-estrutura e das empresas de transporte ferroviário é realizada através de:

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

As acções de fiscalização são sempre efectuadas por elementos do IMTT, que podem solicitar a colaboração dos agentes das empresas fiscalizadas para a concretização de actividades necessárias a essas acções.

foram: a IET 78 – Modelo de relatório, IET 79 – Definições para o apuramento dos ICS e a ICET 179 - Tabela de Indicadores Comuns de Segurança. Estes documentos estão alinhados com as recomendações e guias desenvolvidos pela Agência Ferroviária Europeia.

Em 9 de Junho de 2010 foi publicado o Dec.-Lei 62/2010 que estabelece os indicadores comuns de segurança e as suas definições e métodos de cálculo, pelo que ficou completo o quadro legal necessário para a elaboração dos relatórios anuais de segurança de forma harmonizada a nível comunitário.

Dando cumprimento à obrigação legal, as empresas elaboraram e enviaram ao IMTT os seus relatórios de segurança de 2010, embora nem todos dentro do prazo legal.

Relativamente ao cumprimento dos requisitos legais da informação constante no relatório, pode considerar-se que de uma forma genérica a informação disponibilizada foi de qualidade e estruturada de acordo com os documentos regulamentares referidos, o que facilita a sua análise e compreensão.

G.2 – Relatórios anuais de segurança das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infra-estrutura

Foram publicados em Abril de 2009 os documentos regulamentares que estabeleceram o enquadramento necessário para que todas as empresas elaborassem os seus relatórios anuais de segurança de forma harmonizada. Os documentos publicados

G.3 – Acções de supervisão realizadas

Durante o ano de 2010 a acção inspectiva concretizou-se, através do acompanhamento diário das ocorrências da exploração ferroviária, da realização de acções de fiscalização à actividade das empresas, assim como pela realização de um inquérito determinado pelo Sr. Secretário de Estado dos Transportes, às condições de segurança

do transporte de carvão entre o Porto de Sines e a Central Termoelétrica do Pego, na sequência de uma série de incidentes e acidentes com os vagões da série 933-0

As acções de fiscalização mais relevantes desenvolvidas foram:

- No âmbito da abertura à exploração de novos troços de linha:
 - Fiscalização das condições de abertura à exploração da Variante de Alcácer
 - Fiscalização das condições de abertura à exploração da Variante da Trofa
 - Fiscalização das condições de abertura à exploração do Ramal do Porto de Aveiro
- No âmbito da exploração ferroviária:
 - Fiscalização das condições da infra-estrutura e de gestão dos acessos aos e ramais da Portucel e Celbi
- No âmbito do inquérito às condições de segurança circulação dos vagões da Tejo Energia:
 - Fiscalização das condições de carga e descarga dos vagões em Sines e no Pego
 - Fiscalização das actividades de manutenção e revisão dos vagões nas oficinas do Entroncamento e Poceirão.
 - Fiscalização das actividades de manutenção e revisão das caixas de eixo e rolamentos nas oficinas do Entroncamento e Poceirão.
 - Entrevistas com responsáveis do proprietário, do fabricante dos vagões, do fabricante dos rolamentos, do prestador de serviços de manutenção e do explorador do serviço comercial.
 - Investigação e análise documental.

Nestas acções de fiscalização estiveram presentes 2 ou 3 elementos dos 4 que normalmente executam este tipo de actividade, sendo que se ocupou cerca de 10 % do tempo de trabalho total dos elementos que constituem o Departamento de Infra-estruturas e Equipamentos Ferroviários.

G.4 – Acções correctivas

Em resultado da actividade inspectiva, tanto o gestor da infra-estrutura como as empresas de transporte, empreenderam algumas medidas correctivas tais como:

- Alteração nos processos de entrada, permanência e saída dos vagões nos ramais da Celbi e Portucel no Lourçal.
- Correções em aspectos pontuais detectados durante as fiscalizações às obras dos novos troços.
- Melhoria nos processos de revisão dos vagões e na manutenção dos rolamentos e caixas de eixo.
- Melhoria dos processos analíticos de controlo do estado e da vida útil dos rolamentos.
- Restrições temporárias de carga e velocidade à circulação dos vagões da série 933-0.



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

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

Em 2010 não existiriam aplicações concretas deste Método Comum de Segurança.

I – Conclusões

Sob o ponto de vista da segurança ferroviária, no ano de 2010 relevam-se os seguintes acontecimentos:

- Acentuado decréscimo no número de vítimas mortais (- 23%) e no risco total ponderado de mortos e feridos graves (MFGP: -24,5%) relativamente ao ano de 2009, dando continuação à clara trajectória descendente destes indicadores ao longo dos últimos sete anos.
 - Acentuado decréscimo no número de suicídios (- 26 %) relativamente a 2009, contrariando a tendência crescente verificada nos últimos anos, embora o seu valor permaneça alto e muito superior ao conjunto de todas as vítimas mortais por acidente (51 vs 22).
 - A ocorrência de dois descarrilamentos de comboios de mercadorias com pesadas consequências materiais e que provocaram a interrupção do tráfego ferroviário na linha do Norte e do Sul, acontecendo, respectivamente, um em Ovar e outro em Alcácer do Sal, sendo que este último despoletou um inquérito do IMTT para apurar as causas dos sucessivos incidentes e acidentes com vagões da série 933-0 de transporte de carvão.
 - A redução para metade, relativamente a 2009, das ultrapassagens de sinais apresentando o aspecto mais restritivo (SPAD) tal como já tinha acontecido em 2009 relativamente a 2008, o que indicia uma melhor formação e supervisão da actividade de condução.
 - A continuação da suspensão da circulação por motivos de segurança na maior parte da Linha do Tua e nas Linhas do Corgo, Tâmega e no Ramal da Figueira da Foz.
 - A melhoria, ainda que ligeira, dos indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura, sendo de especial destaque a continuação da redução do número de passagens de nível e a melhoria das condições de segurança das remanescentes com evidente impacto na redução da sinistralidade nestes atravessamentos.
 - O início formal dos processos conducentes à obtenção da certificação de segurança e de autorização de segurança, respectivamente da CP e da REFER.
 - A publicação dos Regulamentos nº 442 e 443 do IMTT com os procedimentos relativos à autorização e certificação de segurança.
 - A publicação do Dec- Lei nº 62/2010 com as definições relativas aos Indicadores Comuns de Segurança.
- No âmbito da segurança ferroviária, as acções prioritárias do IMTT para 2011 / 2012, são as seguintes:
- Concluir e publicar os Regulamentos definidos no Decreto-Lei nº 231/2007 de 14 de Junho, necessários para a implementação da certificação e autorização de segurança.
 - Concluir o processo de actualização da Regulamentação Técnica de Segurança.
 - Continuar a apoiar as empresas no desenvolvimento dos seus sistemas de gestão de segurança, promovendo a divulgação da legislação nacional e comunitária e as iniciativas realizadas pela ERA.



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

- Incrementar a actividade de supervisão, nomeadamente, através da realização de auditorias aos sistemas de gestão de segurança das empresas.
- Dar continuidade às actividades de certificação de sistemas de gestão de segurança, de autorização de entrada em serviço de novos subsistemas, de modo a não criar constrangimentos à normal actividade das empresas do sector.
- Dar continuidade à análise e aprovação da Regulamentação Técnica de Segurança desenvolvida pelo sector, necessária nos moldes actuais, para a garantia da segurança da exploração ferroviária.

J – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Template - Structure for the content of the NSA Annual Report: ERA - Network of National Safety Authorities
- Guideline for the use of the template – Structure for the content of the NSA Annual Safety Report: ERA - Network of National Safety Authorities
- Guidance for use of CSI's recommendation - WG on Common Safety Indicators/Safety Performance
- Relatório Anual de Segurança 2010 – REFER
- Relatório Anual de Segurança 2010 – CP – COMBOIOS DE PORTUGAL
- Relatório Anual de Segurança 2010 – CP CARGA
- Relatório Anual de Segurança 2010 – FERTAGUS
- Relatório Anual de Segurança 2010 – TAKARGO



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

L - ANEXOS

ANEXO A – INFORMAÇÃO SOBRE A ESTRUTURA DO SISTEMA FERROVIÁRIO

ANEXO B – INFORMAÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO IMTT

ANEXO C – INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA E DEFINIÇÕES UTILIZADAS

ANEXO D – ALTERAÇÕES RELEVANTES NA LEGISLAÇÃO E REGULAÇÃO

ANEXO E – DESENVOLVIMENTO DA CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

ANEXO F – LISTA DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS DE 2010

ANEXO A

INFORMAÇÃO SOBRE A ESTRUTURA DO
SISTEMA FERROVIÁRIO

2010

A.1 – Mapa da Rede Ferroviária Nacional



Rede Ferroviária Nacional com Tráfego Ferroviário

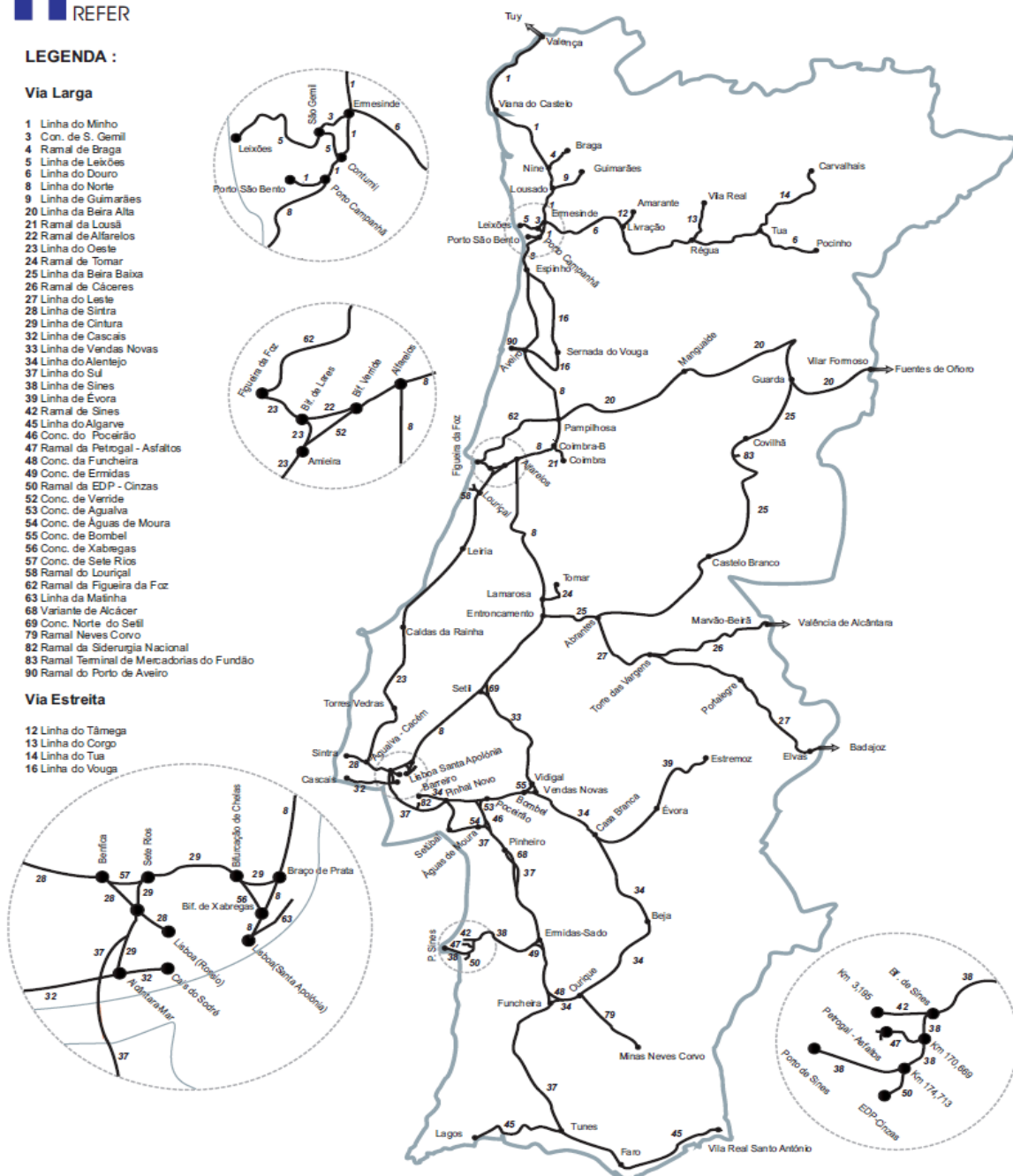
LEGENDA :

Via Larga

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

Via Estreita

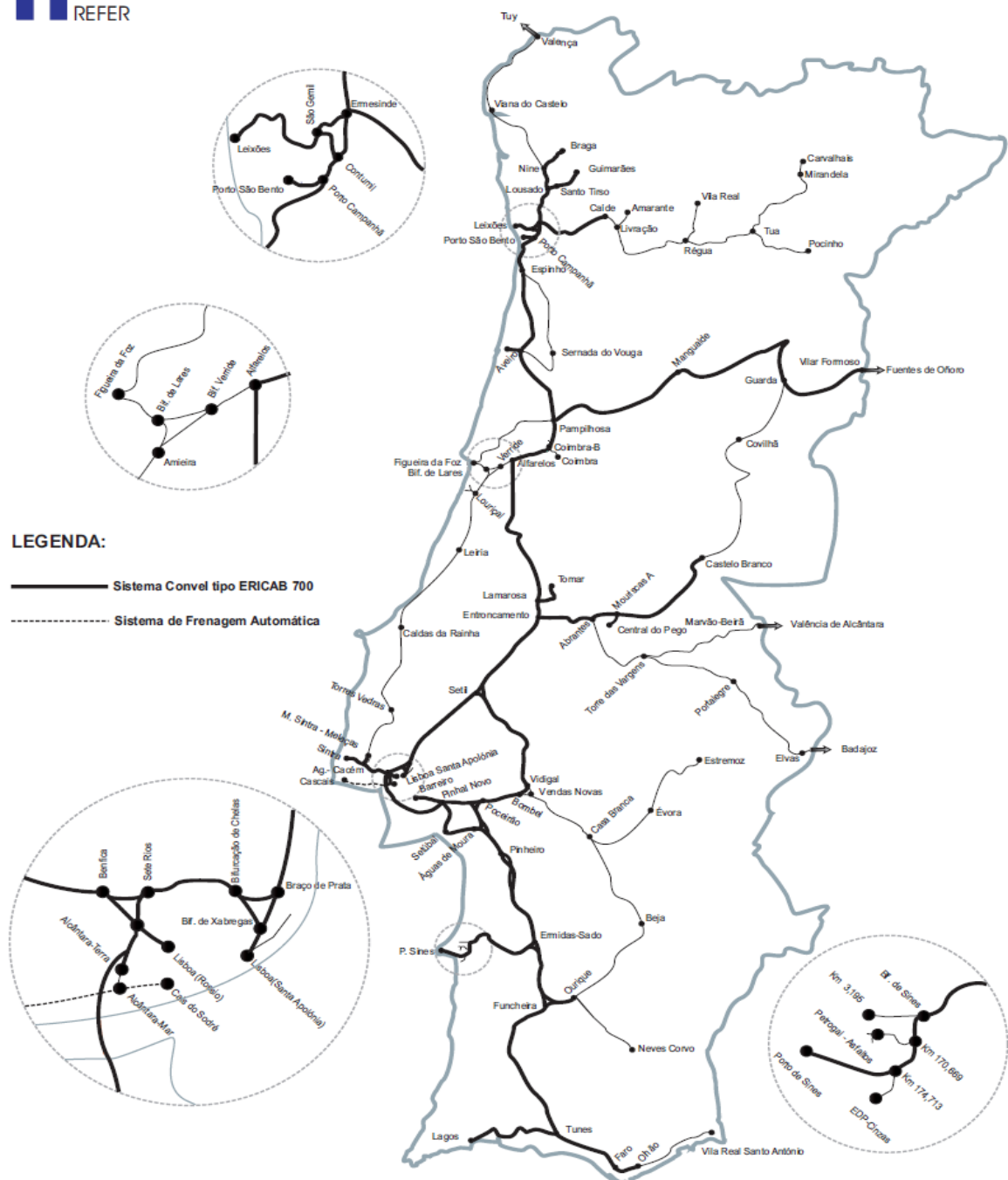
- 12 Linha do Tâmega
- 13 Linha do Corgo
- 14 Linha da Tua
- 16 Linha do Vouga



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



Sistemas de Controlo de Velocidade



A.2 – Lista das empresas de gestão da infra-estrutura e de transporte ferroviário

A.2.1 – Gestor da Infra-Estrutura

Descrição	Informação
Nome	REFER, Rede Ferroviária Nacional, E.P.
Morada	Estação de Santa Apolónia, 1100-105 Lisboa, Portugal
Website	www.refer.pt
Autorização de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	Ainda não atribuída
Data de início da actividade	29 de Abril de 1997
Extensão da rede em exploração	Total: 2842,990 km Via larga (bitola 1668 mm): 2651,191km Via estreita (bitola 1000 mm): 191,799 km
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla: 609,935 km Via única: 2233,055 km
Extensão da rede electrificada	Total: 1488,144 km 25 000 V _{CA} : 1462,644 km 1 500 V _{cc} : 25,5 km % da rede em exploração: 52,3 %
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	1487,356 km % da rede em exploração: 52,3 %
Extensão das linhas equipadas com Rádio Solo-Comboio:	1487,596 km % da rede em exploração: 52,3 %
Número de Passagens de Nível (incluindo particulares e de peões)	1 107 PN Densidade: 0,39 PN / km de linha 0,31 PN / km de via
Passagens de nível com protecção automática ou manual	464 PN % do total de PN: 41,9 %
Número de comboios realizados na rede	Total: 724 355 (inclui marchas) Passageiros: 653 471 (inclui marchas) Mercadorias: 70 884 (inclui marchas)
Comboios .km realizados na rede (ck)	Total: 40,00x 10 ⁶ Passageiros: 32,49 x 10 ⁶ Mercadorias: 7,51x 10 ⁶
% de ck realizados com protecção automática (CONVEL / ATP)	90 %
N.º de horas de trabalho realizadas em actividades da empresa	N

A.2.2 – Empresas de Transporte Ferroviário

A.2.2.1 – CP – Caminhos-de-ferro Portugueses, E.P.E.

Descrição	Informação
Nome	CP – Comboios de Portugal, EPE
Morada	Calçada do Duque, n.º 20 1249-109 Lisboa Portugal
Website	www.cp.pt
Licença de acesso à actividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	PT 01 2010 0001 – Passageiros internacional PT 01 2010 0002 – Passageiros nacional PT 01 2010 0003 – Passageiros regional PT 01 2010 0004 – Passageiros suburbano
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	Ainda não atribuído
Data de início da actividade	09 Maio de 1951
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Locomotivas	Total: 103 (Diesel: 49; Eléctricas: 53)
Número de Automotoras	Total: 245 (Diesel: 48; Eléctricas: 197)
Número de Carruagens	103
Número de responsáveis de condução	781
Número de agentes de apoio à condução	6
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	657
Número de comboios realizados	Passageiros: 529 086 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 30,67x 10 ⁶ (inclui marchas)
% de ck realizados com protecção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,7 %
Número de passageiros x km (pk)	3 718 x 10 ⁶
Número de horas de trabalho realizadas em actividades da empresa	6 032 900

A.2.2.2 – FERTAGUS, S.A.

Descrição	Informação
Nome	FERTAGUS, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
Morada	Estação do Pragal Porta 23 2805-333 Almada Portugal
Website	www.fertagus.pt
Licença de acesso à actividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	Licença n.º 01 de 09 Junho 2006
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003 de 28 de Outubro)	Certificado de Segurança n.º 1/2007
Data de início da actividade	29 de Julho de 1999
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Automotoras	Eléctricas: 18
Número de responsáveis de condução	46
Número de agentes de apoio à condução	Não aplicável
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	73
Número de comboios realizados	Passageiros: 55 935 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 1, 784 x 10 ⁶
Número de passageiros x km (pk)	392 648 x 10 ⁶
% de ck realizados com protecção automática (CONVEL / ATP)	99,99 %
Número de horas de trabalho realizadas em actividades da empresa	321 128 h

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

Descrição	Informação
Nome	TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.
Morada	Rua Mário Dionísio, nº 2 2799 – 557 Linda-a-Velha Portugal
Website	Não disponível
Licença de acesso à actividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	Licença n.º 02 de 01 Março 2008
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	Parte A - PT 11 2008 0001 (1ª emissão) Parte B - PT 12 2008 0001 (1ª emissão)
Data de início da actividade	25 de Setembro de 2008
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Diesel: 9
Número de vagões	138
Número de responsáveis de condução	14
Número de agentes de apoio à condução	10
Número de comboios realizados	Mercadorias: 1882 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias : 284 029 X 10 ⁶
Número de toneladas x km (pk)	94,8 x 10 ⁶
% de ck realizados com protecção automática (CONVEL / ATP)	79 %
Número de horas de trabalho realizadas em actividades da empresa	106 156 h

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

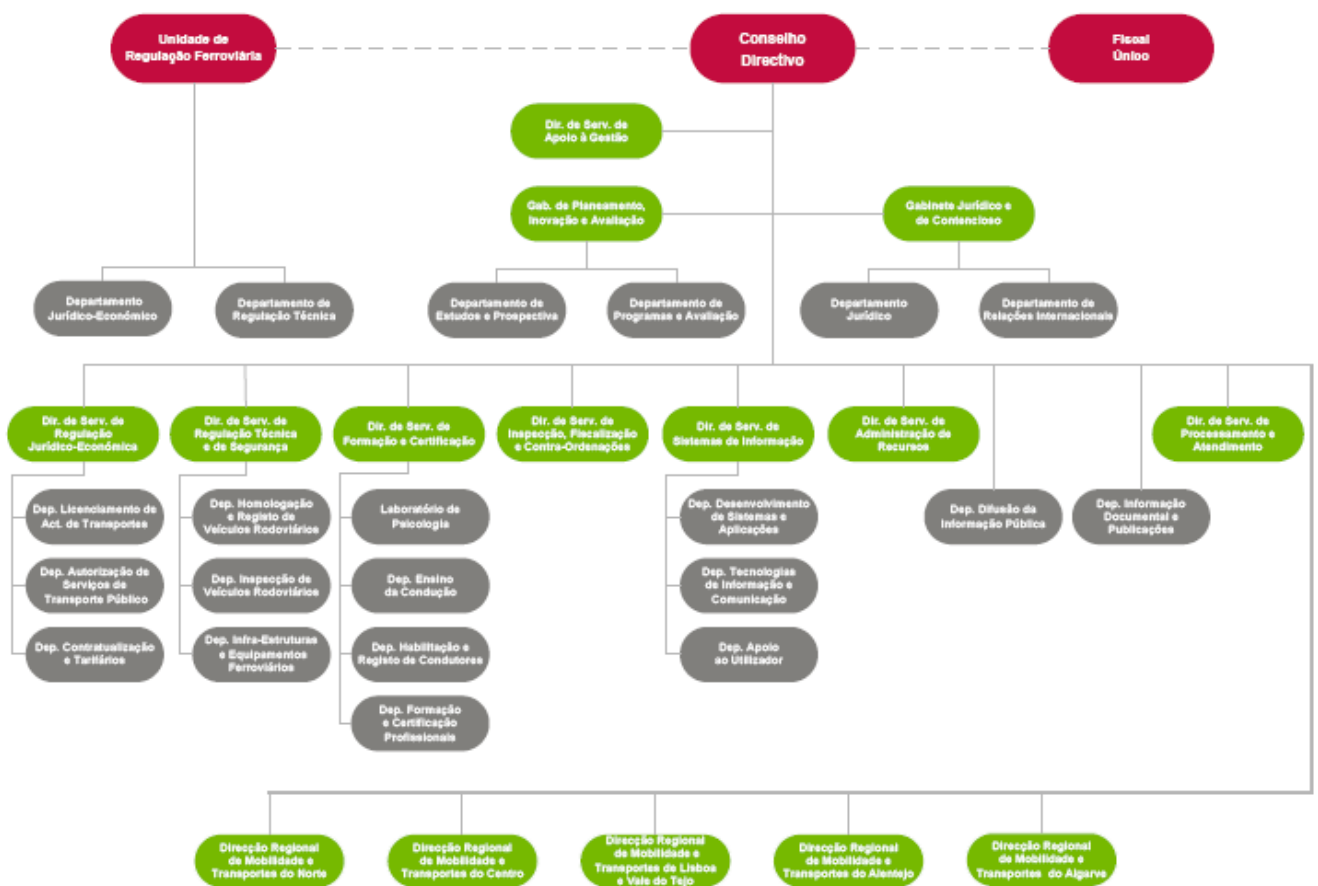
Descrição	Informação
Nome	CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.
Morada	Calçada do Duque, n.º 20 1249-110 Lisboa Portugal
Website	www.cpcarga.pt
Licença de acesso à actividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	Licença: PT 01 2009 01 – Mercadorias Nacional PT 01 2009 02 – Mercadorias Internacional
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de Junho)	Parte A – PT 11 2009 0002 (1.ª emissão) Parte B – PT 12 2009 0012 (1.ª emissão)
Data de início da actividade	01 Agosto de 2009
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 93 (Diesel: 48; Eléctricas: 45)
Número de Vagões	3246
Número de responsáveis de condução	249
Número de agentes de apoio à condução	155
Número de comboios realizados	Mercadorias: 44 071
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: $6,6 \times 10^6$
% de ck realizados com protecção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,3 %
Número de toneladas x km (tk)	$2\,008 \times 10^6$
Número de horas de trabalho realizadas em actividades da empresa	1 522 833

ANEXO B

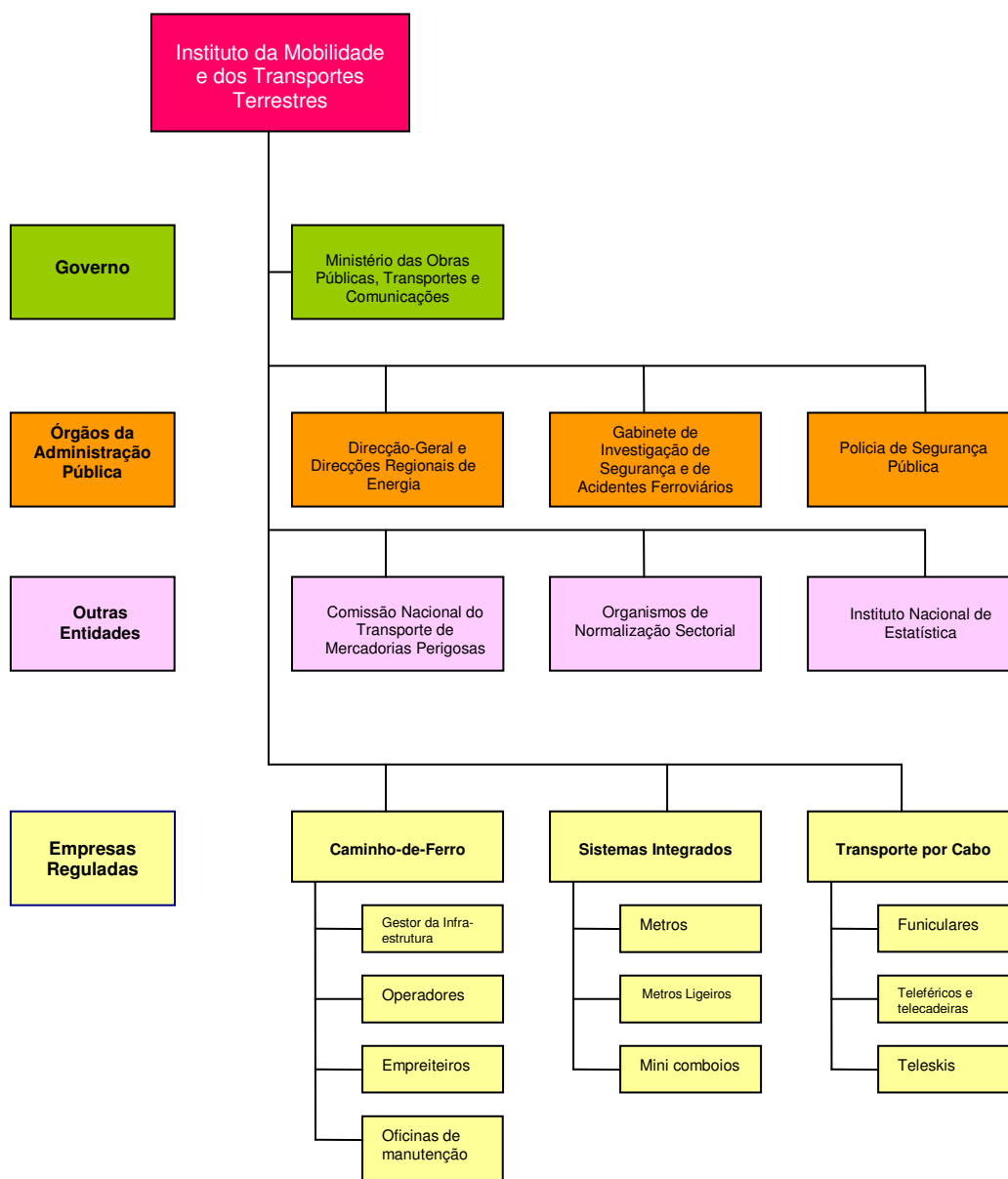
INFORMAÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO IMTT

2010

B.1 – Organograma do IMTT



B.2 – Relações do IMTT com outras entidades no âmbito da segurança ferroviária



ANEXO C

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA E DEFINIÇÕES UTILIZADAS

2010

C.1 – Indicadores Comuns de Segurança de 2010

Número total de acidentes e desagregação por tipo		Por milhão de ck
N.º total de todos os acidentes	42	1,05
N.º de colisões de comboios, incluindo colisões contra obstáculos dentro do gabarito	2	0,05
N.º de descarrilamentos de comboios	3	0,08
N.º de acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	14	0,35
N.º de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a excepção de suicídios	22	0,55
N.º de incêndios em material circulante	0	0
N.º de outros acidentes	1	0,03

Número total de presumíveis suicídios		Por milhão de ck
N.º de suicídios	51	1,28

Número de mortos e desagregação por tipo de pessoa		Por milhão de ck	Por milhão de pk
N.º total de mortos	22	0,55	
Passageiros	1	0,03	0,0002
Empregados (incluindo pessoal de empreiteiros)	1	0,03	
Utilizadores de PN	11	0,28	
Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias	9	0,23	
Outros	0	0	

Número de mortos e desagregação por tipo de acidente		Por milhão de ck
N.º total de mortos	22	0,55
Em colisões de comboios	0	0
Em descarrilamentos de comboios	0	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	11	0,28
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a excepção de suicídios	11	0,28
Em incêndios em material circulante	0	0
Em outros acidentes	0	0

Número de feridos graves e desagregação por tipo de pessoa		Por milhão de ck	Por milhão de pk
N.º total de feridos graves	16	0,4	
Passageiros	3	0,08	0,0007
Empregados (incluindo pessoal de empreiteiros)	2	0,05	
Utilizadores de PN	3	0,08	
Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias	8	0,2	
Outros	0	0	

Número de feridos graves e desagregação por tipo de acidente		Por milhão de ck	
N.º total de feridos graves	16	0,4	
Em colisões de comboios, incluindo colisões contra obstáculos dentro do gabarito	0	0	
Em descarrilamentos de comboios	0	0	
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	3	0,08	
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a excepção de suicídios	13	0,33	
Em incêndios em material circulante	0	0	
Em outros acidentes	0	0	

Número de incidentes e “quase acidentes” e desagregação por tipo		Por milhão de ck	
N.º total de incidentes e “quase acidentes”	114	2,85	
N.º de carris partidos	50	1,25	
N.º de deformações na via	56	1,4	
N.º de falhas conta a segurança na sinalização	1	0,03	
N.º de sinais ultrapassados apresentando o seu aspecto mais restritivo	6	0,15	
N.º de rodas partidas em material circulante ao serviço	0	0	
N.º de eixos avariados em material circulante ao serviço	1	0,03	

Custo dos acidentes (em milhão de euros)		Por milhão de ck	
Custo total	26,29	0,66	
Custo dos mortos	21,2	0,53	
Custo dos feridos	2,06	0,05	
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infra-estrutura danificados	2,243	0,06	
Custo dos atrasos, perturbações e reencaminhamento do tráfego, incluindo despesas suplementares com pessoal e lucros cessantes	0,79	0,02	

Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e sua implementação	
% de linhas com sistemas de Protecção Automática de Comboios (ATP) em operação	52,6%
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais	90,0%
Nº de Passagens de Nível (PN)	
PN Activas - Aviso e/ou Protecção Automática aos Utilizadores	
Aviso automático aos utilizadores	35
Protecção automática aos utilizadores	0
Aviso e protecção automática aos utilizadores	340
Protecção e aviso automático aos utilizadores e protecção automática dos comboios	0
PN Activas - Comando Manual com Aviso e/ou Protecção dos Utilizadores	
Aviso manual aos utilizadores	2
Protecção manual aos utilizadores	70
Aviso e protecção manual aos utilizadores	17
Total de Passagens de Nível Activas	464
Total de Passagens de Nível Passivas	643
Total de PN (Activas +Passivas)	1107
Número de PN por quilómetro de via	0,31
Número de PN por quilómetro de linha	0,39
% de PN com protecção automática ou manual	41,9%

Dados de referência	
N.º de comboios km (em milhões de ck)	40,00
N.º de passageiros km (em milhões de pk)	4111,6
N.º de km de via (km de linhas múltiplas são multiplicados pelo n.º de vias)	3530,976
N.º de km de linha em exploração	2842,444

Quadro C.1.1 – Resumo dos Indicadores Comuns de Segurança



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

C.2 – Definições utilizadas

As definições utilizadas nos indicadores comuns de segurança e o método comum para o cálculo do impacto económico dos custos dos acidentes, são os que se encontram definidos no Dec - Lei 62/2010 de 9 de Junho que transpôs para a legislação nacional a Directiva 2009/149/CE de 27 de Novembro.

ANEXO D

ALTERAÇÕES RELEVANTES NA LEGISLAÇÃO E REGULAÇÃO

2010

Legislação nacional	Referência Legal	Data de entrada em vigor	Razão para a sua introdução	Descrição
Legislação relacionada com a autoridade nacional de segurança	-	-	-	-
Legislação relacionada com organismos notificados, assessores, terceiras partes para o registo, exames, etc.	-	-	-	-
Regras Nacionais de Segurança Ferroviária				
Regras sobre métodos e objectivos nacionais de segurança	-	-	-	-
Regras estabelecendo requisitos para sistemas de gestão de segurança e certificação de segurança das empresas de transporte ferroviário	Regulamento IMTT nº 443/2010	17.05.2010	Operacionalização do Dec. Lei 270/2003	Regulamentos com os procedimentos necessários para a obtenção do certificado de segurança
Regras estabelecendo requisitos para sistemas de gestão de segurança e autorização de segurança do Gestor da Infra-estrutura	Regulamento IMTT nº 442/2010	17.05.2010	Operacionalização do Dec. Lei 270/2003	Regulamentos com os procedimentos necessários para a obtenção da autorização de segurança
Regras estabelecendo requisitos para detentores de material circulante	-	-	-	-
Regras estabelecendo requisitos para oficinas de manutenção de vagões	-	-	-	-
Regras estabelecendo requisitos para a autorização de colocação em serviço e manutenção de material circulante ou modificado, incluindo regras para a troca de material circulante entre operadores, sistemas de registo e requisitos para procedimentos de teste	-	-	-	-
Regras gerais de circulação da rede ferroviária, incluindo regras relativas à sinalização e procedimentos de circulação	43º Aditamento ao RGS II – Sinais	10.12.2010	Melhorar as condições de exploração dos comboios	Clarificação dos procedimentos dos pontos: “Via livre com velocidades diferenciadas” e “Via livre com velocidade condicionada
	28º Aditamento ao RGS III – Circulação de comboios	08.03.2010	Melhorar as condições de exploração e segurança	Implementação um novo modelo de Limitação de Velocidades que é estabelecido nas estações em forma automática e em modo informático
	RGS XII – Vias interditas à circulação	01.07.2010	Melhorar as condições de segurança nas obras em via interdita	Altera as competências dos agentes em serviço na via interdita

Regras estabelecendo requisitos para regras operacionais internas (regras das empresas) que devem ser estabelecidas pelo gestor da infra-estrutura e operadores.	-	-	-	-
Regras relativas aos requisitos de pessoal com actividades relevantes para a segurança, incluindo critérios de selecção, aptidão física e formação e certificação profissional	-	-	-	-
Regras relativas à investigação de acidentes e incidentes incluindo recomendações	-	-	-	-
Regras estabelecendo requisitos para indicadores nacionais de segurança, incluindo como recolher e analisar esses indicadores	Decreto-Lei 62/2010	09.06.2010	Uniformizar critérios para o apuramento de indicadores de segurança	Transpõe para a legislação nacional a Directiva 2009/149 sobre os Indicadores Comuns de Segurança
Regras estabelecendo requisitos para a autorização de colocação em serviço de infra-estruturas (linhas, pontes, túneis, energia, ATC, rádio, sinalização, encravamentos, passagens de nível, plataformas, etc.)	-	-	-	-

ANEXO E

**DESENVOLVIMENTO DA CERTIFICAÇÃO E
AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA**

2010

E.1 – Certificados de Segurança de acordo com a Directiva 2004/49/CE

Quadro E.1.1		Novos	Alterados/Revistos	Renovados
N.º de Certificados de Segurança – Parte A emitidos em 2010 a:	Empresas licenciadas em Portugal	-	-	1
	Empresas licenciadas noutro Estado – Membro	-	-	-

Quadro E.1.2		Novos	Alterados/Revistos	Renovados
N.º de Certificados de Segurança – Parte B emitidos em 2010 a:	Empresas licenciadas em Portugal	-	4	1
	Empresas licenciadas noutro Estado- Membro	-	-	-

Quadro E.1.3			Aceite*	Rejeitado*	Pendente*
N.º de pedidos de Certificados de Segurança – Parte A submetidos em 2010 por:	Empresas licenciadas em Portugal	Novos Certificados	-	-	2
		Alteração/revisão dos Certificados	-	-	-
		Renovação dos Certificados	1	-	-
	Empresas licenciadas noutro Estado-Membro	Novos Certificados	-	-	-
		Alteração/revisão dos Certificados	-	-	-
		Renovação dos Certificados	-	-	-

Quadro E.1.4			Aceite*	Rejeitado*	Pendente*
N.º de pedidos de Certificados de Segurança – Parte B submetidos em 2010 por:	Empresas licenciadas em Portugal	Novos Certificados	-	-	2
		Alteração/revisão dos Certificados	4	-	-
		Renovação dos Certificados	1	-	-
	Empresas licenciadas noutro Estado-Membro	Novos Certificados	-	-	-
		Alteração/revisão dos Certificados	-	-	-
		Renovação dos Certificados	-	-	-

Nota (*) – Aceite: pedido aceite e certificado já emitido
 Rejeitado: pedido rejeitado e certificado não emitido
 Pendente: pedido em análise, certificado ainda não emitido

E.2.5 – Lista dos países onde as empresas que solicitam o pedido de certificado de Segurança – Parte B, obtiveram o Certificado de Segurança – Parte A:

- Portugal

E.3 – Autorização de Segurança de acordo com a Directiva 2004/49/CE

Quadro E.3.1	Novas	Alteradas/Revistas	Renovadas
N.º de Autorizações de Segurança emitidas em 2010 a empresas de Gestão da Infra-estrutura	-	-	-
	-	-	-

Quadro E.3.2		Aceite*	Rejeitado*	Pendente*
N.º de pedidos de autorização de segurança submetidos em 2010 por empresas de Gestão da Infra-estrutura	Novas autorizações	-	-	1
	Alteração/revisão das autorizações	-	-	-
	Renovação das autorizações	-	-	-

Nota (*) – Aceite: pedido aceite e certificado já emitido

Rejeitado: pedido rejeitado e certificado não emitido

Pendente: pedido em análise, certificado ainda não emitido

E.4 – Certificados de Segurança – Parte A: Procedimentos

		Novo	Alterado/Revisto	Renovado
Tempo médio em 2010 para emitir um Certificado de Segurança – Parte A, depois de ser recebida toda a documentação necessária	Empresas licenciadas em Portugal	-	-	1 mês
	Empresas licenciadas noutro Estado-Membro	-	-	-

E.5 – Certificados de Segurança – Parte B: Procedimentos

		Novo	Alterado/Revisto	Renovado
Tempo médio em 2010 para emitir um Certificado de Segurança – Parte B, depois de ser recebida toda a documentação necessária	Empresas licenciadas em Portugal	-	1 semana	1 mês
	Empresas licenciadas noutro Estado-Membro	-	-	-

E.6 – Autorização de Segurança: Procedimentos

	Nova	Alterada/Revista	Renovada
Tempo médio em 2010 para emitir uma Autorização de Segurança, depois de ser recebida toda a documentação necessária	-	-	-

ANEXO F

Lista dos Acidentes Significativos

2010

Lista dos Acidentes Significativos de 2010

Data	Hora	Comb oio	Linha	Local (Pk)	Descrição
17-01-2010	9:02	18307	LINHA DE SINTRA	17,650	O maquinista comunicou que à passagem do PK 17,650 deu um toque num dos trabalhadores da firma XXXXX, em trabalhos de renovação da estação de Aqualva-Cacém, previstos na O.S. ^o 157. O comboio parou no local e os responsáveis dos trabalhos deram ao agente de condução indicação para prosseguir a marcha, por ser uma situação sem gravidade aparente. Foi posteriormente solicitada a presença do INEM, que assistiu o trabalhador no local e o conduziu ao Hospital com o braço esquerdo fracturado.
06-01-2010	8:42	599	LINHA DO NORTE	6,480	A CP Longo Curso informou que a locomotiva 1944, chegada em C. ^o 599 às 08h37, para efectuar a inversão manobrou da linha n. ^o II para o GI e do GI para a linha III, onde colidiu com a retaguarda do comboio 180 aí estacionado para serviço de passageiros. Pelo motivo do CPA 4005 ter ficado danificado, a CPLC determinou que o mesmo seguisse em comboio 130 para Lx SA e o CPA 4010 chegado em comboio 130, seguiu em comboio 180. A locomotiva 1944 ficou danificada nas mangueiras e ficou estacionada no gaveto I. As referidas manobras foram acompanhadas por pessoal da CP LC. Não houve danos humanos.
02-02-2010	9:00	3115	LINHA DO MINHO	79,000	Foi comunicado pelo INEM que na banquetta da via, ao PK 79.000, encontrava-se um cadáver trucidado, do sexo masculino. Desconhece-se a hora e o comboio que poderá ter causado o acidente. Nomeado GLE que informou haver vestígios claros, do indivíduo ter sido colhido ao PK 78.950, por um comboio de sentido ascendente. As circulações passaram a efectuar-se em marcha-à-vista no local. O corpo foi removido às 10h30, após a chegada das autoridades. Não possuía qualquer documento de identificação. A PSP de Viana do Castelo tomou conta da ocorrência.
08-02-2010	15:50	5722	LINHA DO ALGARVE	39,5140	O comboio indicado, colheu uma viatura automóvel na PN 5. ^a Categoria. A viatura apresentou-se pelo lado direito no sentido da marcha do comboio. Na viatura encontrava-se um ocupante (condutor) tendo falecido no local. Tomou conta da ocorrência a GNR de V.R. St. ^o António, o INEM e o Supervisor suspenda a circulação, entre Cacela e V.R.St. ^o António no período da 16:00 às 18:35, hora da retirada do corpo e da viatura da via.
09-02-2010	9:33	5621	LINHA DA BEIRA BAIXA	63,373	O C. ^o 5621 colidiu com um veículo na PN indicada, o qual contornou a meia barreira, do lado esquerdo do sentido ascendente. O condutor do veículo saiu ileso. O segundo ocupante (sexo feminino) ficou ferido, tendo sido desencarcerado pelos bombeiros de V.V. de Ródão e transportado pelo INEM para o Hospital de C. Branco. O automóvel foi arrastado sobre os carris cerca de 50 m após a colisão, tendo ficado entre a linha I e II da estação de Ródão, sendo removido a braços para cima da linha I às 10:30, livrando gabarit. A motora sofreu danos no engate, no lado da cabina 1. Não houve danos na via, confirmado pelo Supervisor de Infra-estruturas.

11-02-2010	0:20	81385	LINHA DO SUL	81,900	Parou ao Pk indicado, por motivo de à sua passagem na estação de Alcácer do Sal, ter sido detectado que circulava com um rodado apertado e em chamas. Foi avisado o maquinista para parar e verificar o rodado, informando que no vagão 4961136-8 (em 4º lugar), no bogie nº 3 rodado nº 2, um rolamento se encontrava avariado e que não tinha condições de circular, pedindo socorro pela cauda. Seguiu a locª 4716 em Mª 96237; Poceirão 01:40h = Alcácer do Sal 02:13h, para retirar os 5 vagões da retaguarda. Comboio de socorro chegou ao local às 04:05h e foi estabelecido o corte de tensão previsto no P.A.T.E. nº 09/2010 para o período das 04:22h às 06:36h, para colocar o rodado do vagão em cima de diplórios e transportá-lo até Alcácer do Sal.
17-02-2010	14:57	5209	LINHA DO VOUGA	24,975	Efectuou paragem por ter colhido um indivíduo do sexo masculino que se deslocava a pé pela via. Do acidente resultaram ferimentos na pessoa colhida que foi transportada ao Hospital S. Sebastião em Vila da Feira pelo INEM. Tomou conta da ocorrência a PSP de S. João da Madeira.
28-02-2010	18:43	5213	LINHA DO VOUGA	22,875	Embateu num veículo que se apresentou pelo lado direito no sentido da marcha. Deste embate resultaram danos na UDD e no veículo de marca Toyota Yaris. O seu condutor, único ocupante, ficou ferido e foi transportado ao hospital de Santa Maria da Feira pelos Bombeiros Voluntários de Arrifana. Verificou-se também o derrube do suporte da barreira automática que se encontra em fase de montagem. Tendo sido beneficiada pelo maquinista uma deficiência no sistema de ar comprimido, o comboio retomou a marcha às 19:55h.
04-03-2010	12:11	124	LINHA DO NORTE	300,581	Efectuou paragem ao Km 300.500 por ter colhido um indivíduo do sexo masculino, que se apresentou do lado direito do sentido da circulação. O cadáver ficou fora da via. Dado conhecimento ao CDOS. Autorizada a circulação de comboios na via A às 12h30 e na via D às 12h45. Por precaução a circulação efectuou-se em marcha-à-vista no local até 14h50, hora a que foi levantado o cadáver. Compareceram no local o responsável pela circulação de Ovar, GNR e Bombeiros de Ovar. Segundo informação do agente de serviço na estação, a referida passagem encontrava-se a funcionar normalmente.
17-03-2010	7:51	932	LINHA DO NORTE	66,225	Comboio 932 efectuou paragem ao PK indicado por ter colhido uma senhora na passagem de peões do apeadeiro de Vale de Santarém. Para o local deslocaram-se a GNR e o INEM de Santarém. A via A, ficou livre à circulação com marcha à vista no local. Às 08h55 foi dada a via D livre à circulação de comboios com precaução no local para limpeza da via. Nomeado GLE. Segundo informação do maquinista não se tratou de suicídio. Às 09h55 foram levantadas as restrições nas vias A e D.
18-03-2010	4:55	64313	LINHA DO NORTE	329,500	Colheu um indivíduo do sexo feminino que foi projectado para a banquetta, tendo morte imediata. Alertados os serviços de emergência que enviaram para o local o INEM, PSP e Bombeiros Sapadores de Gaia. O comboio retomou a marcha às 06:23h após autorização da PSP. Foi estabelecida a circulação temporária em via única pela via D no período das 05:59h às 06:23h. No período afectado todos os comboios circularam em "marcha à vista" nas vias A e D entre o km 329,300 e 329,500. Dada via livre a partir das 06:50h após levantamento do corpo

					pelos bombeiros. Não esteve presente no local da ocorrência o GLE da REFER. De acordo com informações do maquinista, a senhora estava sentada na gare do apeadeiro da Madalena e levantou-se sendo colhida pelo comboio. Esta ocorrência veio posteriormente a causar avarias nas loc ^o descrita em ocorrência 80580.
23-03-2010	19:47	5680	LINHA DA BEIRA BAIXA	106,874	C ^o 5680 colheu um indivíduo à saída da estação de Alcains, ficando o mesmo ferido. Segundo informação do maquinista, tratou-se de acidente, pois o indivíduo andava no passadiço paralelo à linha e não se apercebeu da aproximação do comboio, apesar do accionamento do sinal sonoro da Allan. Pedida a comparência do INEM que o transportou ao Hospital de Castelo Branco. Tomou conta da ocorrência a GNR de Alcains.
19-04-2010	10:12	181	LINHA DO SUL	112,000	Parou ao Pk indicado das 10:13h às 11:18h, por motivo de ter colhido um indivíduo do sexo feminino, que atravessava a via junto à agulha nº 2 de Canal Caveira. Avisado o 112, PI, PCC, UOS, CP LC e CP Carga SA. Suspensa a circulação das 10:12h às 11:45h entre Canal Caveira e Lousal, para retirar os restos mortais e limpeza da via. Nomeado como GLE o Supervisor de Infraestruturas. A ocorrência deu-se junto ao AMV-2 de Canal Caveira. Via Livre à circulação de comboios às 11:45.
17-05-2010	9:12	6453	LINHA DO OESTE	140,092	O maquinista comunicou que à passagem do PK 17,650 deu um toque num dos trabalhadores da firma xxxx, em trabalhos de renovação da estação de Agualva-Cacém, previstos na O.S ^o 157. O comboio parou no local e os responsáveis dos trabalhos deram ao agente de condução indicação para prosseguir a marcha, por ser uma situação sem gravidade aparente. Foi posteriormente solicitada a presença do INEM, que assistiu o trabalhador no local e o conduziu ao Hospital com o braço esquerdo fracturado. Este CCO apenas tomou conhecimento, por informação do maquinista, após o mesmo ter retomado a marcha.
19-05-2010	22:00	N/D	LINHA DO NORTE	66,291	A CP Longo Curso informou que a locomotiva 1944, chegada em C. ^o 599 às 08h37, para efectuar a inversão manobrou da linha nº II para o GI e do GI para a linha III, onde colidiu com a retaguarda do comboio 180 aí estacionado para serviço de passageiros. Pelo motivo do CPA 4005 ter ficado danificado, a CPLC determinou que o mesmo seguisse em comboio 130 para Lx SA e o CPA 4010 chegou em comboio 130, seguiu em comboio 180. A locomotiva 1944 ficou danificada nas mangueiras e ficou estacionada no gaveto I. As referidas manobras foram acompanhadas por pessoal da CP LC. Não houve danos humanos.
25-05-2010	21:16	92217	LINHA DO MINHO	8,430	Foi comunicado pelo INEM que na banquetta da via, ao PK 79.000, encontrava-se um cadáver trucidado, do sexo masculino. Desconhece-se a hora e o comboio que poderá ter causado o acidente. Nomeado GLE que informou haver vestígios claros, do indivíduo ter sido colhido ao PK 78.950, por um comboio de sentido ascendente. As circulações passaram a efectuar-se em marcha-à-vista no local. O corpo foi removido às 10h30, após a chegada das autoridades. Não possuía qualquer documento de identificação. A PSP de Viana do Castelo tomou conta da ocorrência. O c ^o 850, composição do c ^o 851, foi vistoriado pela PSP na estação de Viana do Castelo. O comboio 75311 foi vistoriado pela tripulação, à chegada a Valença.

07-06-2010	12:23	92246	LINHA DO MINHO	50,690	O comboio indicado, colheu uma viatura automóvel na PN 5. ^a Categoria. A viatura apresentou-se pelo lado direito no sentido da marcha do comboio. Na viatura encontrava-se um ocupante (condutor) tendo falecido no local. Tomou conta da ocorrência a GNR de V.R. St ^o . António, o INEM e o Supervisor. Esteve suspensa a circulação, entre Cacela e V.R.St. ^o António no período da 16:00 às 18:35, hora da retirada do corpo e da viatura da via.
09-06-2010	9:38	312	LINHA DO NORTE	102,095	O C ^o 5621 colidiu com um veículo automóvel na PN indicada, o qual contornou a meia barreira, do lado esquerdo do sentido ascendente. O condutor do veículo saiu ileso. O segundo ocupante (sexo feminino) ficou ferido, tendo sido desencarcerado pelos bombeiros de V.V. de Rodão e transportado pelo INEM para o Hospital de C. Branco. O automóvel foi arrastado sobre os carris cerca de 50 m após a colisão, tendo ficado entre a linha I e II da estação de Rodão, sendo removido a braços para cima da linha I às 10:30, livrando gabarit. A motora sofreu danos no engate, no lado da cabina 1. Não houve danos na via, confirmado pelo Supervisor de Infraestruturas. Foi nomeado o GLE que acompanhou as acções de socorro no local. Compareceu a GNR de V. V. de Ródão. Substituída a meia barreira do lado esquerdo da PN, que ficou danificada. O veículo foi retirado definitivamente da via por um reboque às 12h05, ficando a via em boas condições de utilização, sem restrições.
15-06-2010	16:20	15933	LINHA DO NORTE	320,394	Aguardou INEM, para socorrer passageiro que caiu ao desembarcar. Segundo apurou a CP a vítima teve um período de internamento superior a 24 horas.
15-07-2010	10:30	19221	LINHA DE CASCAIS	9,793	Colheu mortalmente na passadeira de peões um indivíduo do sexo feminino que ficou trucidado em várias partes do corpo. A circulação foi suspensa em ambas as vias a pedido do CDOS. Nomeado GLE inspetor da Zona de Movimento. Às 11h15 foi retirado o corpo para a banqueta. Comboios a circularem em marcha-à-vista no local e em ambas as vias. Desatenção da vítima ao atravessar a passadeira pedonal de acesso às gares. Atravessavam a passadeira um grupo de três senhoras. A vítima mortal de 89 anos e uma senhora que ficou ligeiramente ferida. A terceira não sofreu danos.
16-07-2010	17:32	51335	LINHA DO NORTE	297,200	Por motivos ainda não apurados, o comboio 51335, formado por 18 veículos, descarrilou ao pk indicado. De imediato, foi suspensa a circulação nas duas vias entre Estarreja e Ovar. Posteriormente, pelas 17:40h, verificado pelo operador de apoio, informou que a catenária se encontrava danificada em cerca de 250 m, postes de catenária danificados, fio de contacto asc. a ocupar a via desc. e 9 veículos da composição não seguidos encontravam-se descarrilados e inclinados para a via desc., com apenas um deles a ocupar o gabarit. Pelas 17:48h, foi ligada a tensão na via Desc. entre Estarreja/Salreu, pelas 18:17h ligada a tensão vias A/D Aguda/Ovar e pelas 18:28h ligada a tensão via asc. Salreu/Estarreja. Para o local foram enviados VCC 107, c ^o de socorro e VCC 108, respectivamente em m ^{as} 92288, 92284 e 92282. Foi também enviada uma loc ^a diesel de Gaia em m ^a 92290 para retirar do local a loc ^a do c ^o 51335 mais 5 veículos da cabeça que não descarrilaram, incluindo o veículo de matérias perigosas (peróxido de hidrogénio em solução aq.) que entretanto havia sido comunicado à Protecção Civil. Pelas

					21:30h, foi ligada a tensão na via desc. Ovar/Estarreja e restabelecida a circulação pela via desc. a partir das 21:40h, com restrição de velocidade de 10km/h no local.
12-08-2010	18:08	50383	LINHA DE VENDAS NOVAS	12,274	Informou um indivíduo, através do tel. nº 919583969, que na P. Nível indicada, se encontrava um corpo trucidado, na via. Avisados: Permanente de Infraestruturas da UOS e PCC. Após confirmação, efectuada pela GNR de Marinhais, foi suspensa a circulação de comboios entre o sinal S2 e a Estação de Marinhais. Nomeado G.L.E. Inspector de Circulação, o qual informou que se tratava de um indivíduo do sexo masculino, o qual segundo informação da GNR, se deslocava de motorizada proveniente do lado esquerdo no sentido Ascendente, tendo embatido na 1/2 barreira, (que foi substituída por se encontrar dobrada), e presumivelmente no Cº 50383. A tripulação do referido comboio informou que não se apercebeu de qualquer anomalia. Em Poceirão foi passada vistoria ao mesmo pela tripulação, Inspector de tracção e agente da Revisão de Material, os quais não detectaram qualquer vestígio do ocorrido. Foi retirado o corpo pelas autoridades, para fora dos limites da Refer às 19:50h e dada via livre à circulação às 20:00h.
25-08-2010	11:42	17100	LINHA DO ALENTEJO	4,800	Informou o maquinista do Cº17100, que havia colhido um indivíduo do sexo masculino, ao pk. 4.800 da linha do Alentejo. O indivíduo foi assistido no local pelo INEM e, transportado às 12h10 para o hospital do Barreiro. Tomou conta da ocorrência a GNR da Moita. O comboio retomou a marcha às 12h17. Neste local existe uma PN de peões não registada no portal (PNs) Contactado o Hospital do Barreiro em 08-09-2010 a vítima FALECEU após internamento.
26-08-2010	19:50	5914	LINHA DO ALGARVE	301,889	Ao descer com o comboio em andamento, do lado esquerdo no sentido da marcha do comboio, um passageiro do sexo masculino portador de bilhete vendido em Faro com destino a Tunes, caiu para a gare número 1 da estação de Tunes ficando ferido na face e na perna esquerda. Foi socorrido pelos Bombeiros Voluntários de Messines e conduzido ao Centro de Saúde de Albufeira.
27-08-2010	11:30	620	LINHA DO NORTE	74,400	Concluído o serviço comercial coadjuvado por Operador de Manobras à cauda da composição, e retomada a marcha normal do Cº, três passageiros desembarcaram já com a composição em andamento, uma passageira a última dos três ao desembarcar caiu na gare. Foi socorrida pelo INEM, que se deslocou ao local. Determinado marcha à vista aos comboios 122 e 4413 para ser prestada assistência pelo INEM. Avisado o sr. Inspector da Zona de Movimento. Confirmado o falecimento da passageira pela SGEX.
04-09-2010	12:13	122	LINHA DO NORTE	29,887	Colheu um indivíduo do sexo feminino a qual foi projectada para fora da via. Pedida a intervenção da PSP de V.F.Xira e INEM que transportou a acidentada ao Hospital de V.F.Xira.
17-09-2010	7:26	4504	LINHA DO NORTE	213790	Maquinista do comboio referido informou ter colhido mortalmente um indivíduo do sexo masculino na PN ao PK indicado, tendo o corpo ficado na plataforma da VD de Espadaneira. Suspensa a circulação na VD entre Coimbra-B e Alfaiões. Na Via A foi determinada Marcha-à-vista no local. Nomeado GLE. Tomou conta da ocorrência a PSP de Coimbra. Cº 4504 retomou a

					marcha às 8h10. Foi restabelecida a circulação na Via D entre Coimbra-B e Alfaiolos às 8h13 com marcha-à-vista no local. Corpo retirado do local às 9h00 e finalizadas as restrições nas vias A e D. Admite-se desatenção do indivíduo.
28-09-2010	15:50	543	LINHA DA BEIRA BAIXA	63,548	O Sr xxxx informou que na estação de Rodão se encontrava caído na via, um indivíduo do sexo masculino, com ferimentos num braço e que já se encontravam no local os bombeiros de Rodão a prestar os primeiros socorros. O maquinista e o ORV do comboio 543, que foi o último comboio a passar no local, informaram que efectuaram o serviço de passageiros normalmente e de que não viram nada de anormal. Foi evacuado pelo helicóptero do INEM, para o Hospital de Coimbra às 17:20. Tomou conta da ocorrência a GNR de Rodão. Segundo testemunhas o indivíduo era passageiro e acidentou-se quando descia do comboio. Estiveram presentes os BV de Rodão.
01-10-2010	9:19	93741	LINHA DO NORTE	211,159	O C.º 4507 aguardou presença do INEM para assistência a passageira idosa que foi atingida pelo 16807, quando esta efectuava o atravessamento da linha II para a linha I no lado norte da estação, num local sem passadeira. O pessoal do comboio não se apercebeu do incidente. A passageira ficou com ferimentos num pé e foi transportada ao hospital. Segundo o Insp. da ZM a vítima corria para apanhar o comboio. Tinha os pés esfacelados, não partidos. Informou o ORV do Cº 4507, que ao chegar a Taveiro, deparou-se com uma senhora sentada na gare Ascendente, a qual tinha a perna esquerda bastante ferida do joelho até ao pé e algumas escoriações na perna direita. Segundo a informação recolhida no local pelo ORV do Cº 4507, esta senhora atravessou as linhas do topo norte da gare da via D para a via A, com a intenção de embarcar no Cº 16807 e terá sido colhida por este comboio, não tendo a tripulação deste comboio notado qualquer anormalidade. Estiveram no local a GNR de Taveiro e o INEM que transportaram a senhora para o Hospital dos Covões.
10-10-2010	15:10		LINHA DO OESTE	36,227	Na PN automática Tipo B ao PK 36,227, o referido comboio colidiu com uma, que se apresentou pelo lado esquerdo do sentido da marcha, de que resultou dois mortos, um do sexo masculino e outro do sexo feminino, ocupantes do veículo ligeiro, havendo também danos materiais na UM 358 e no automóvel. Foi suspensa a circulação de comboios entre Pero Negro e Mafra e efectuado transbordo rodoviário entre as referidas estações. Deslocou-se ao local o INEM e a GNR da Malveira. Às 16:30, foi pedido o socorro pela cauda nº 11924, posteriormente anulado. No sistema SATA não se registou nenhuma anomalia / avaria na referida PN.
14-10-2010	19:48	5912	LINHA DO ALGARVE	328,700	Informou o CAT Central que o cº 5912 colheu um indivíduo do sexo masculino ao Pk 328.700, o qual circulava em cima da via férrea do lado esquerdo no sentido da marcha do cº, que ficou caído na banqueta da via com vida, com um ferimento na cabeça. Avisado o INEM, a GNR de Lagoa, PI Setúbal, PCC e a UOS. O cº reiniciou a marcha às 20h24. Deslocou-se ao local o enc de via, que pediu paragem no local do cº 5917, por motivo de ajuntamento popular. Às 20h50 informou que a situação no local estava normalizada, tendo o referido indivíduo sido conduzido ao Hospital do Barlavento Algarvio. Alta de internamento do Hospital de Portimão em 24-10-2010 .

26-10-2010	13:15	66852	LINHA DO SUL	78,247	Descarrilamento total de sete vagões carregados com carvão (do 13º ao 19º - 9330010-8, 9330006-6, 9330081-9, 9330021-5, 9330028-0, 9330035-5, 9330041-3), ficando o 20º carrilado. O comboio rebocava 20 vagões com 1736t. Pela 13:15h deu-se um desarme na catenária entre a ZN da subestação de Monte Novo de Palma e a ZN de Grândola com ocupação do contador de eixos CE808. Suspensa a circulação de comboios, entre Alcácer do Sal e Vale Guizo a partir das 13:20h. Feito corte de tensão entre Monte Novo Palma e Vale de Guizo a partir das 13:40h (Pate 33/210). Não houve acidentes pessoais. Há danos na catenária e na via, que se encontra danificada, entre o Pk. 82380 (início do descarrilamento) e o Pk.78750. Entre o PK. 78750 e 78550 a via encontra-se totalmente destruída. As travessas da ponte de Alcácer do Sal estão todas partidas. Dado conhecimento ao PCC, UOS, PRT e Permanente de Infraestruturas Regional. Nomeado GLE da UOS. Feito transbordo rodoviário de passageiros da CP/LC e Regional, entre as estações de Grândola e Setúbal / Lisboa Oriente. Às 16:00h foi restabelecida a tensão, para retirar o Cº 66852 de Alcácer do Sal, ficando o corte tensão, entre as estações de Alcácer do Sal e Vale Guizo (Pate 34/2010). Restabelecida a tensão do Pate 34/2010 às 16:40h e feito novo corte tensão a partir das 16:40h, entre Monte Novo Palma e Vale Guizo (Pate 35/2010). Seguiu de Barreiro o comboio de socorro em Cº 91275, Barreiro 15:20h = Alcácer do Sal 16:17h, onde chegou às 16:54h. De Entroncamento seguiu o Cº 95274/5 com o GY-21 até Poceirão, de onde seguiu em Cº 96229, Poceirão 19:55h = Alcácer do Sal 20:30h. Chegou a Alcácer do Sal às 22:25h. Por informação do PCLSetúbal, foi dado por concluído o carrilamento às 8:30 h de 30/10/2010. O material encontra-se resguardado na estação de Alcácer do Sal. Prosseguem os trabalhos de via e catenária.
29-10-2010	13:00	6705	LINHA DO ALENTEJO	143,759	Segundo informação do Sr. Inspector da CP-Regional, parou ao PK 143,800 por ter embatido num veículo automóvel pesado que se encontrava parado na P.N. tipo D ao PK 143,759. Veículo rodoviário, matrícula 91-CJ-11 de marca Volvo, conduzido por João Carlos Aresta. Avisado o Permanente de Infraestruturas, PCC e o Chefe do PCL de Setúbal e nomeado como GLE. Resultou do acidente dois feridos que seguiam na automotora, foram transportados pelo INEM para o Hospital de Beja. Pediu socorro pela frente devido a avarias na automotora. Veículo pesado retirado da via às 15:05h. Chegou pessoal da CP-Regional às 18:30h para poderem verificar as condições de funcionamento da automotora. Iniciaram a marcha às 21:00h, chegaram a Beja às 21:28h. Dada via livre à circulação de comboios às 21:00h.
03-11-2010	20:13	5915	LINHA DO ALGARVE	337,890	Foi este PCL informado pelo INEM, que entre o Hotel Ibís, Hotel existente junto da PN ao PK 338.043 e a PN da estação de Faro teria sido colhida por um comboio, uma pessoa que estava junto da linha. Foi pedida a suspensão da circulação para se fazerem buscas, tendo sido encontrado, ao PK 337.890, com ferimentos graves um indivíduo do sexo masculino, com idade compreendida entre os 25/30 anos que foi socorrido e transportado pelo INEM para o Hospital local. Contactada a tripulação do Cº5915, último Cº que circulou no troço, que informou ter sentido uma pancada, e verificou a composição á chegada a Faro, não tendo encontrado vestígios da mesma. Foi dada via livre às 20:30. O Cº5916, em Faro aguardou chegada do ORV que se tinha deslocado ao local do acidente. Informado o PI e PCC. O indivíduo circulava indevidamente na via-férrea. Desatenção do indivíduo. Não foi nomeado GLE.

21-11-2010	1:45	335	RAMAL DE CÁCERES	236,600	O Cº 335 colheu um animal de raça bovina ao Pk 236,600 resultando o descarrilamento do 1º rodado da 4ª carruagem a contar da máquina (5071 0406008-6). Não se verificaram danos pessoais. Retirado o animal, debaixo da composição, às 15h25. Carrilamento concluído às 20h00, seguindo a composição para Marvão-Beirã às 20h20, onde chegou às 20h27. O comboio de socorro saiu do local às 20h55 e chegou a Marvão-Beirã às 21h05. Partiu, para o local do acidente, a dresina para vistoria à via. Dada a via livre à circulação de comboios pelas 22h00, com a limitação de velocidade de 10 Km/h entre o PK 236.550 ao 236.610, local não sinalizado.
22-11-2010	10:04	15718	LINHA DO NORTE	329,319	Colheu indivíduo do sexo feminino que teve morte imediata, quando tentava atravessar a passadeira sul do apeadeiro. O corpo ficou a ocupar a via descendente. Alertado o CDOS do Porto que tomou conta da ocorrência e alertou as restantes entidades. Segundo informação da tripulação a senhora passava da plataforma da via ascendente para a da via descendente, do lado direito para o esquerdo no sentido da marcha. Foi estabelecida a circulação temporária em via única pela via ascendente, após a chegada do Cº 123 a Gaia, no período das 10:54h às 11:33h. O corpo foi levantado às 11:20h. A UME recolheu a Contumil para limpeza, em Cº 92219 que partiu de Valadares às 11:59h. Foi dada via livre a partir das 11:25h após conclusão dos trabalhos de limpeza no local. O Inspector de Circulação da Zona de Movimento de Campanhã esteve no local a exercer as funções de GLE. Admite-se desatenção da senhora ao fazer o atravessamento pela passadeira que interliga as duas plataformas.
03-12-2010	12:47	66852	LINHA DE SINES	164,296	Parou ao PK 163.200, por ter colhido um indivíduo do sexo feminino, na Passagem de Nivel Tipo D ao PK 164,296. Activado o Plano de Emergência da Ligação ao Algarve, tendo a emergência sido classificada com a Categoria C. Nomeado GLE que chegou ao local às 13:40h, ao mesmo tempo que a GNR de Santiago do Cacém. Por ordens destes, aguardaram a chegada do NICAV (Núcleo de Investigação Criminal de Acidentes de Viação) e do Delegado de Saúde de Santiago do Cacém, que tomaram conta da ocorrência. Avisados: UOS, PCC, PI-Setúbal, CP-Carga SA, GNR, INEM, CDOS-Setúbal. Às 16:15h foi retirado o corpo da via e o Cº 66852 reiniciou a sua marcha. Após a passagem do mesmo em S. Bartolomeu, foi efectuado corte de tensão, no período das 16:32h às 17:03h (PATE nº 41/2010), para efectuar a lavagem da via. Admite-se desatenção ao fazer o atravessamento da PN. A vítima tinha idade avançada.
05-12-2010	21:00	17259	LINHA DO SUL	29,760	Informou que colheu um indivíduo do sexo masculino, sensivelmente ao pk 30.000 (à saída da linha nº 1), ficando o mesmo com ferimentos e tendo sido transportado pelos bombeiros de Setúbal ao hospital de São Bernardo em Setúbal. Solicitada comparência da PSP da 2ª esquadra de Setúbal, que tomou conta da ocorrência. O Cº 17259 foi autorizado pela PSP a retomar a sua marcha às 21h35, ficando suspensa a circulação de comboios a partir desta hora, entre Praias - Sado e Setúbal até às 21h47, para recolher o indivíduo. Nomeado GLE que deu via livre às 21h47. Foi estabelecido o Plano de emergência categoria C. Após passagem pelo Hospital Bernardo Dos Santos em Setubal, deu entrada no Hospital Garcia de Orta em Almada às 22:46 h e foi encaminhado para o Hospital de Santa Maria às 23:00 h do mesmo dia e onde continua internado em 06/01/2011.

21-12-2010	0:09	16054	LINHA DO NORTE	17,000	Efectuou paragem ao PK indicado, por ter colhido um indivíduo de sexo masculino, que teve morte imediata. O corpo ficou entre carris na VDL. Foi solicitado o INEM e PSP/CP do Oriente que tomou conta da ocorrência. Deslocou-se para o local o nomeado GLE, operador de Infra-estruturas. O corpo foi removido da VDL às 02:30. Não é esclarecedor se a vítima se terá suicidado, a participação do maquinista e do ORV assim como o auto não são conclusivas. Pelo que pelos indícios o Operador CP considerou este acidente. A via-férrea no local encontra-se vedada.
24-12-2010	9:25	670	LINHA DO ALGARVE	325,000	Informou o maquinista do c.º 670 que ao Pk 325.000 da linha do Algarve, troço Tunes a Vila Real de Santo António, o c.º embateu num indivíduo do sexo masculino, que seguia a pé do lado direito no sentido da marcha. O indivíduo ficou vivo com dores no corpo e com alguns ferimentos. Avisados o INEM, a GNR de Loulé, PI Setúbal, PCC e a UOS. O c.º retomou a marcha às 10h10. Deslocou-se ao local o Supervisor de Via que por medida de precaução, colocou uma limitação de velocidade de 10 Km/h entre os Pks 325.000 ao 325.100. Foi restabelecida a circulação normal dos comboios às 10h30.
29-12-2010	13:27	5406	RAMAL DA LOUSÃ	0,850	Foi colhido ao PK indicado o agente Refer, operador de Infra-Estruturas, o qual ficou fora da via com ferimentos graves. Foi solicitado o INEM que lhe deu assistência no local e transportado ao hospital da Universidade às 14h00. Tomou conta da ocorrência a PSP de Coimbra. Nomeado GLE controlador de circulação em serviço na estação de Coimbra. Não se executavam quaisquer trabalhos no local.

