



INSTITUTO DA  
MOBILIDADE E DOS  
TRANSPORTES, I.P.

# Transporte Ferroviário

## Relatório Anual de Segurança de 2013



2014.09.29

<b>CONTROLO DO DOCUMENTO</b>		
<b>Elaborado por:</b>	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Avenida das Forças Armadas, nº 40 1649-022 Lisboa Portugal	
<b>Aprovado por:</b>	Conselho Diretivo	Deliberação de 29.09.2014
<b>Revisto por:</b>	José Pinheiro (Eng.º)	assinado no original
<b>Elaborado por:</b>	Emídio Cândido (Eng.º)	assinado no original
<b>Edição/Revisão:</b>	01 / 2014	
<b>Data:</b>	22.09.2014	
<b>Tipo de Documento:</b>	Relatório	
<b>Status do documento:</b>	Final	

## ÍNDICE

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

## A – Introdução

### A.1 – Objetivos e Âmbito

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

Para além da divulgação destas atividades, é também objetivo do relatório publicar os Indicadores Comuns de Segurança (ICS) estabelecidos no Anexo 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 obtidos através dos relatórios anuais de segurança das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infraestrutura, apresentados ao IMT, I.P., de acordo com o estabelecido no Artigo 66º-C do referido Decreto-Lei e também de estatísticas fornecidas pelo INE.

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

A divulgação deste relatório será realizada da seguinte forma:

- Diretamente para os seguintes destinatários:

- Ministério da Economia;
  - Agência Ferroviária Europeia;
  - Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários;
  - Gestor da infraestrutura e empresas de transporte ferroviário.
- No sítio da internet do IMT, I.P. para conhecimento público.

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

### A.2 – Mudanças organizacionais

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

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

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

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

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

- 1 Chefe de Departamento;
- 4 Técnicos Superiores.

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

## B – Resumo do desempenho e estratégia para a segurança

### B.1 – Principais conclusões

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

Durante 2013 há ainda salientar o início do processo de Certificação de Entidades Responsáveis pela Manutenção de Vagões e o incremento do número de análises de risco efetuadas pelo gestor da infraestrutura e pelas empresas ferroviárias, no contexto da implementação de alterações significativas.

---

## B.3 – Áreas prioritárias a desenvolver no próximo ano

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

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

## C – O desenvolvimento da segurança ferroviária

### C.1 – Análise dos indicadores

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

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

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

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

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

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

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

O número de passagens de nível continua o processo de redução e melhoria das condições de circulação, tendo sido suprimidas mais sete e pela primeira vez o número de PN com algum tipo de proteção ativa (manual ou automática) suplantou as com proteção passiva (436 vs 4343). Lamentavelmente esta redução não se traduziu num decréscimo das vítimas de acidentes mortais em passagens de nível, porquanto o seu número voltou a aumentar 25% em relação a 2012, sendo no entanto inferior à média dos últimos cinco anos (-9 %).

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

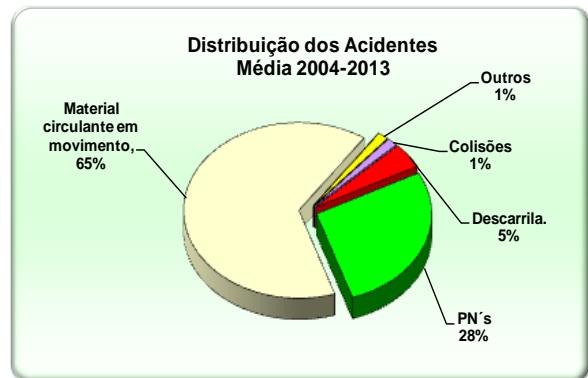
### C.1.1 – Número de acidentes

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

O número de acidentes em 2013 aumentou em relação ao ano de 2012 (+33%), e foi superior à média dos anteriores cinco anos (+9 %) mercê, em larga medida, do maior número de acidentes em passagens de nível (+57%) e de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento (+ 18 %).

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

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



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

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

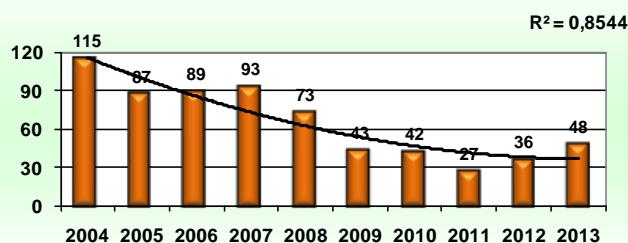
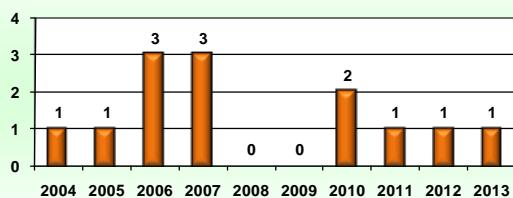
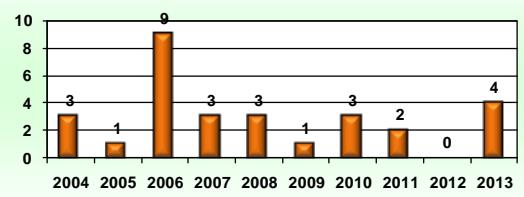
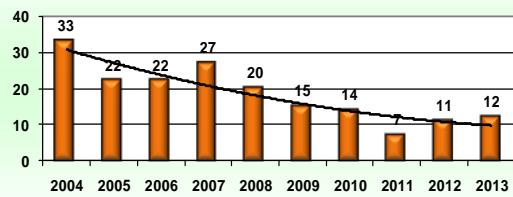
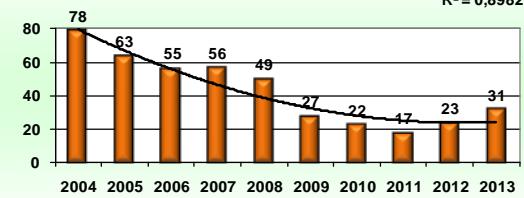
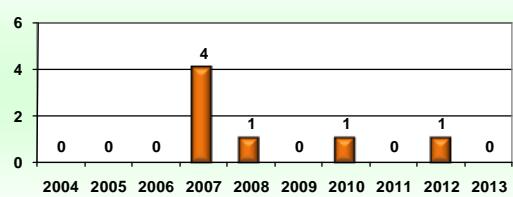
Na página 13 são apresentados os gráficos relativos à evolução dos acidentes no período 2004-2013 e respectivas linhas de tendência.

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

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

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

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

**Nº TOTAL DE ACIDENTES**

**Nº COLISÕES**

**Nº DESCARRILAMENTOS**

**Nº ACIDENTES PN**

**Nº ACID. PESSOAS+MC**

**Nº OUTROS ACIDENTES**


## C.1.2 – Vítimas mortais

### C.1.2.1 – Mortos por tipo de acidente

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

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

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

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

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

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



### C.1.2.2 – Mortos por categoria de pessoas

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

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

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

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

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

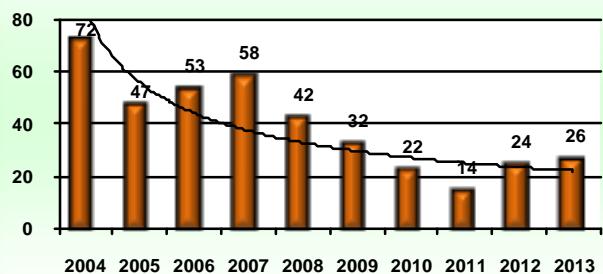
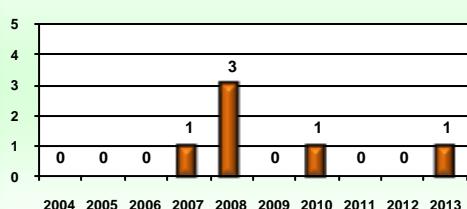
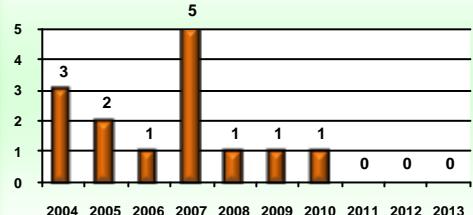
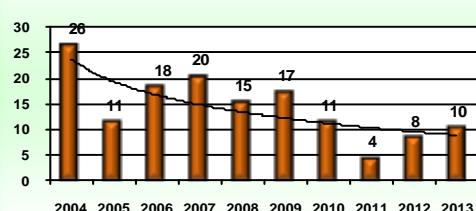
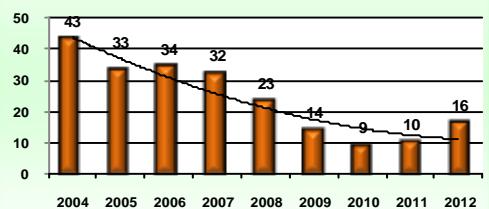
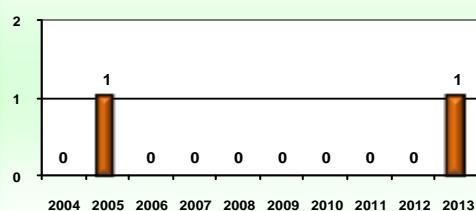
Passageiros: (+1)  
 Trabalhadores: igual (0)  
 Utilizadores de PN: (+2)  
 Pessoas não autorizadas: (-2)  
 Outras pessoas: (+1)  
 Total: +2

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

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

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



**Nº MORTOS**
 $R^2 = 0,68$ 

**Nº PASSAGEIROS MORTOS**

**Nº TRABALHADORES MORTOS**

**Nº UTILIZADORES DE PN MORTOS**
 $R^2 = 0,54$ 

**Nº PESSOAS NÃO AUTORIZADAS MORTAS**
 $R^2 = 0,88$ 

**Nº OUTRAS PESSOAS MORTAS**


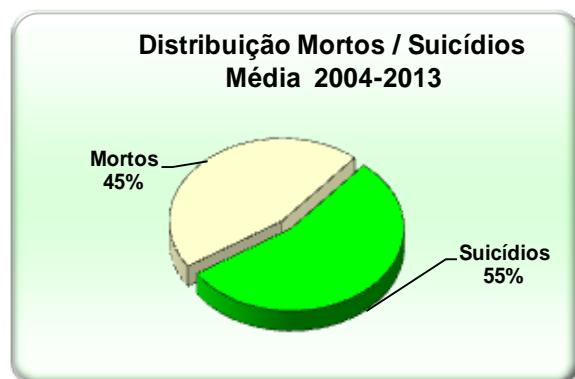
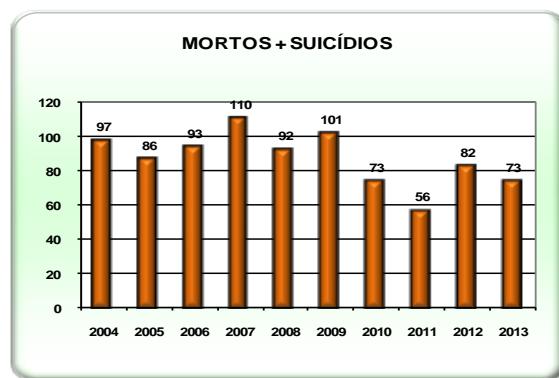
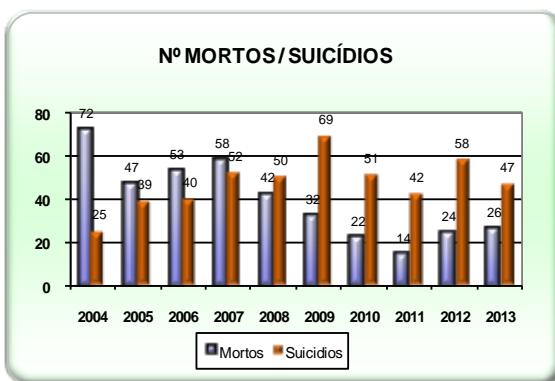
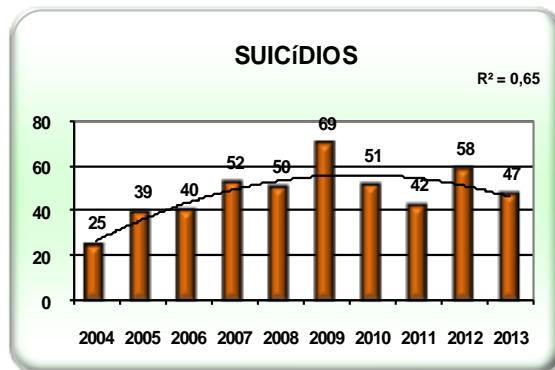
### C.1.3 – Suicídios

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

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

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

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



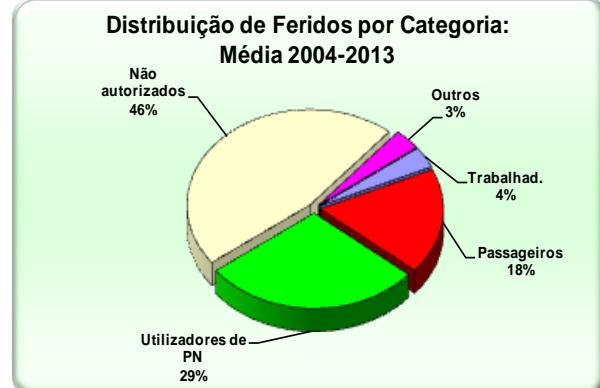
### C.1.4 – Feridos Graves

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

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

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

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



### C.1.5 – Risco para a sociedade

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

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

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

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

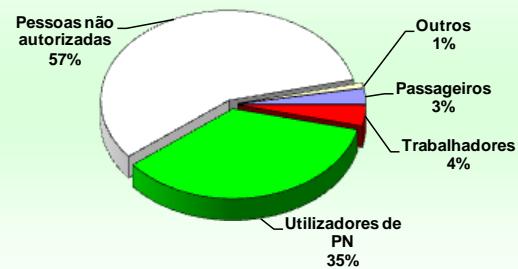
Em 2013 nenhum dos valores das diversas categorias, com exceção dos “outros”, foi superior à média dos cinco anos precedentes.

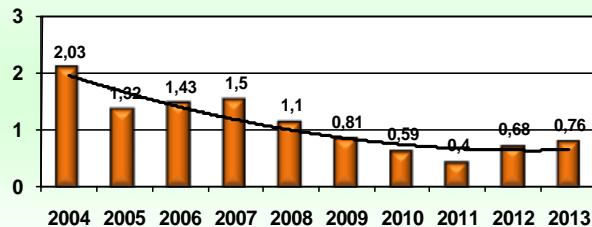
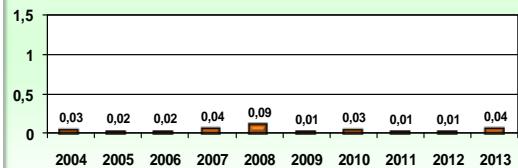
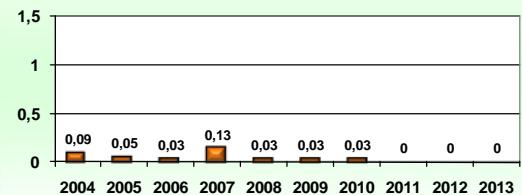
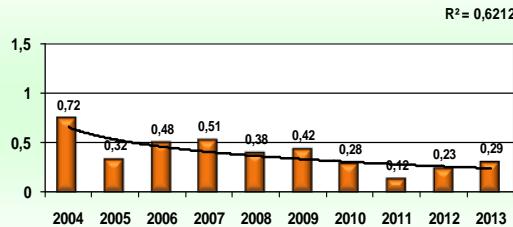
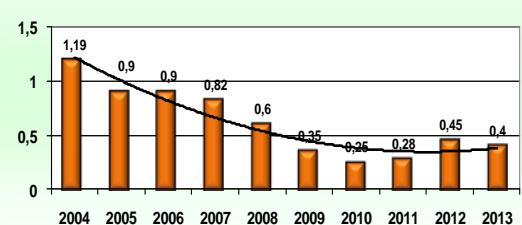
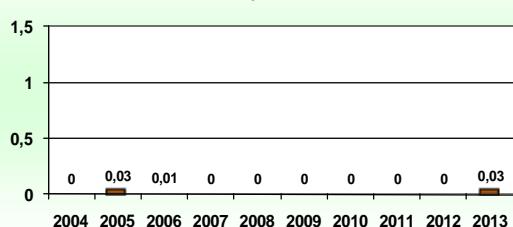
As diferentes categorias de risco consideradas são ilustradas nos respetivos gráficos, sendo de realçar a clara tendência de decréscimo de risco para a categoria

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

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

**Distribuição de MFGP por Categoria: Média 2004-2013**



**Indice MFGP x 10<sup>-6</sup>**
 $R^2 = 0,85$ 

**Indice MFGP x 10<sup>-6</sup>  
Passageiros**

**Indice MFGP x 10<sup>-6</sup>  
Trabalhadores**

**Indice MFGP x 10<sup>-6</sup>  
Utilizadores PN**

**Indice MFGP x 10<sup>-6</sup>  
Pessoas não autorizadas**

**Indice MFGP x 10<sup>-6</sup>  
Outras pessoas**


### C.1.6 – Precursors de acidentes

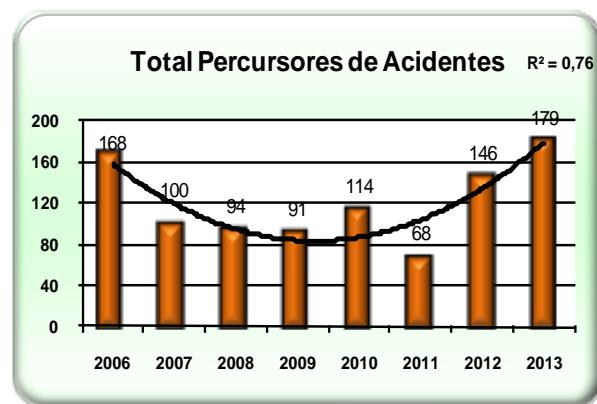
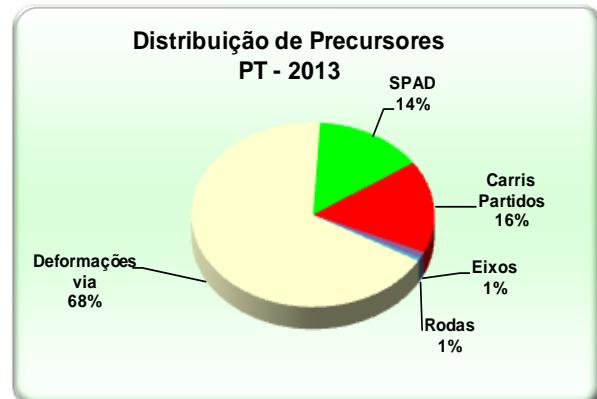
Precursors de acidentes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Média 5 anos
Total de incidentes e quase acidentes	168	100	94	91	114	68	146	179	103
Carris partidos	45	39	33	35	50	21	45	29	36,8
Deformações na via	95	40	37	44	56	24	76	121	47,4
Falhas na sinalização lateral	0	0	0	0	1	0	0	0	0,2
Sinais ultrapassados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

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

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

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

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



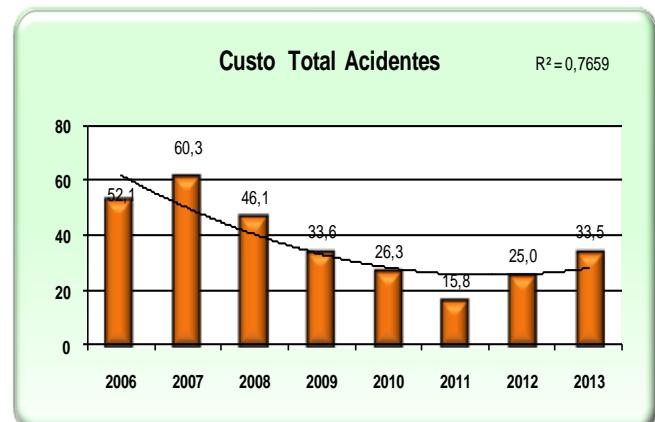
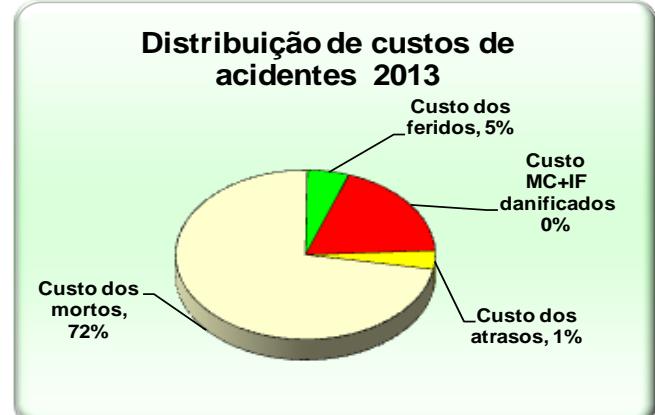
### C.1.7 – Custos dos acidentes

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

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

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

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

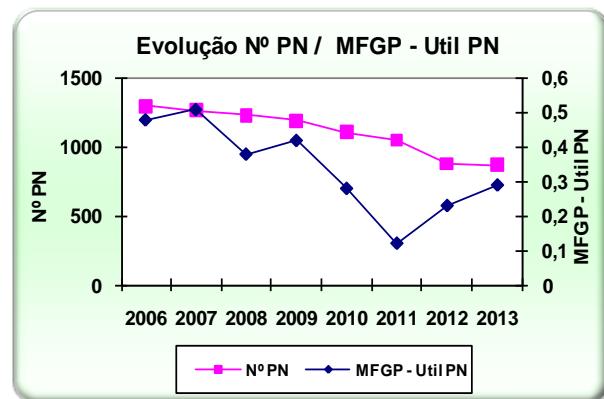


### C.1.8 – Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura

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

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

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



---

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

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

---

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

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

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

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

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

### D.1 – Descrição da supervisão

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

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

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

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

### D.2 – Ações de supervisão realizadas

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

## E – O DESENVOLVIMENTO DA CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

### E.1 – Enquadramento legal e apoio

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

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

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

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

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

Para a análise do pedido de Certificado de Segurança “Parte B” utilizaram-se como referência para os critérios de avaliação, o Regulamento (CE) 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 o 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 Método Comum de Segurança para a avaliação da conformidade com os requisitos para a emissão das autorizações de segurança.

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

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

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

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

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

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

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

## F - ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

---

### F.1 – Legislação Nacional

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

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

---

### F.2 – Regulação Técnica de Segurança

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

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

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

---

Em 2013 o gestor da infra-estrutura concluiu quatro processos e uma empresa de transporte ferroviário concluiu outros dois processos de alterações que foram consideradas significativas. Estes processos foram sujeitos à aplicação do Regulamento (CE) Nº 352/2009 da Comissão, de 24 de abril de 2009, relativo à adoção de um método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos.

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

## H – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

## I - ANEXOS

ANEXO A – INFORMAÇÃO SOBRE A ESTRUTURA DO SISTEMA FERROVIÁRIO

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

ANEXO C – INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA

ANEXO D – ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

ANEXO E – LISTA DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS DE 2013

**ANEXO A**

**INFORMAÇÃO SOBRE A ESTRUTURA DO  
SISTEMA FERROVIÁRIO**

**2013**

## A.1 – Mapa da Rede Ferroviária Nacional



Rede Ferroviária Nacional com Tráfego Ferroviário

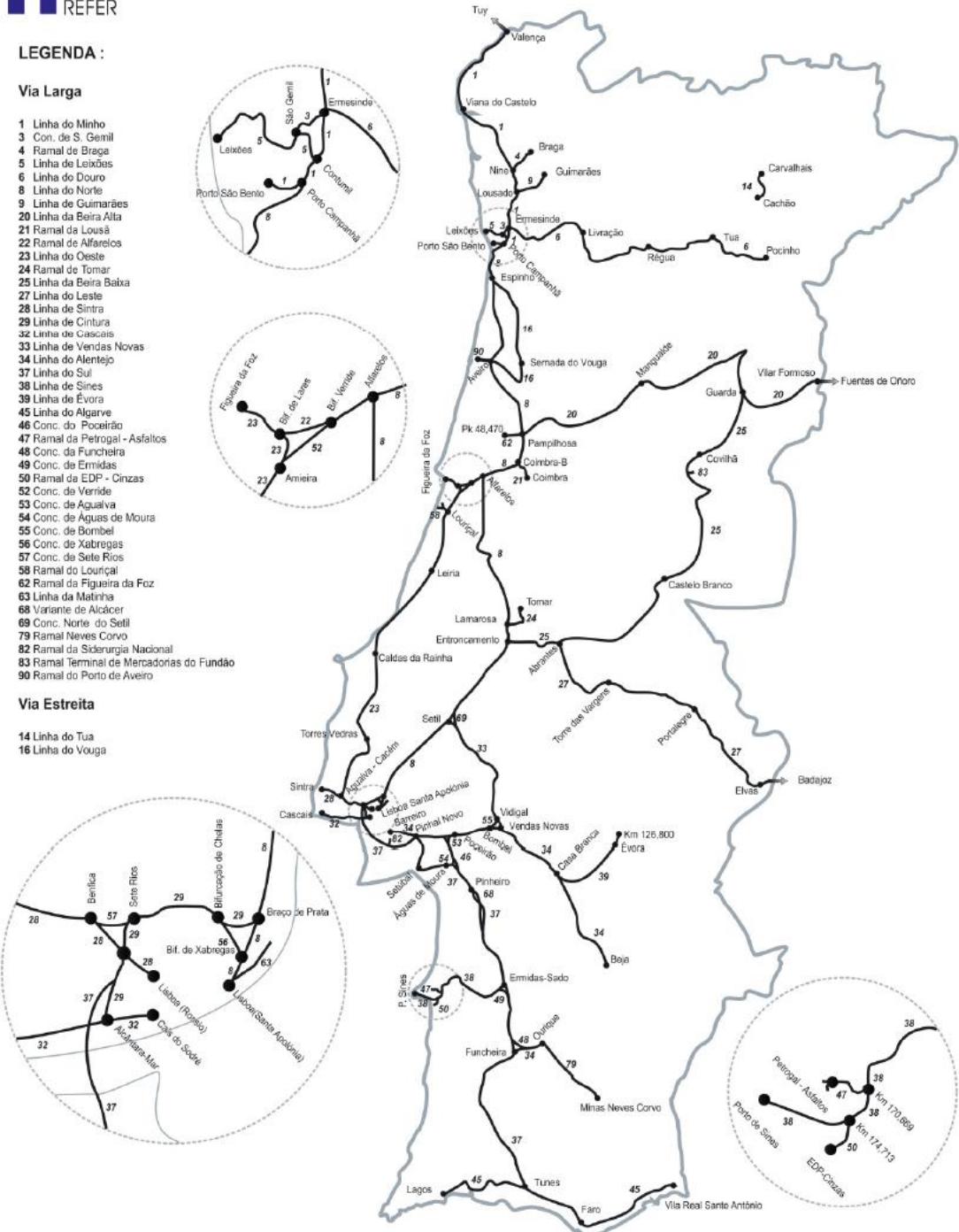
**LEGENDA :**

### Via Larga

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

## Via Estreita

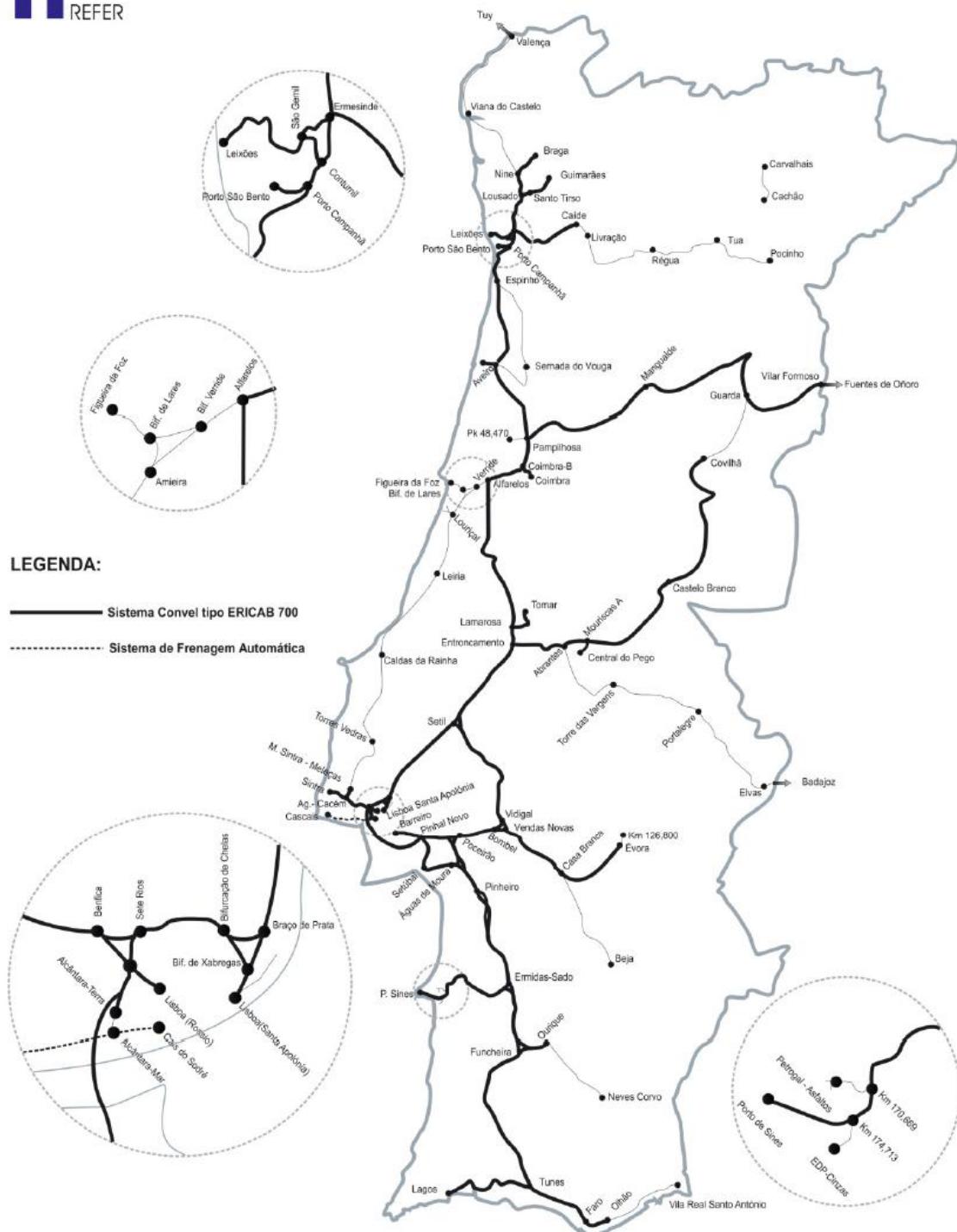
- 14 Linha do Tua  
16 Linha do Vouga



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



#### Sistemas de Controlo de Velocidade



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

### A.2.1 – Gestor da Infraestrutura

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

---

## A.2.2 – Empresas de Transporte Ferroviário

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

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

---

### A.2.2.2 – FERTAGUS, S.A.

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

---

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

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

---

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

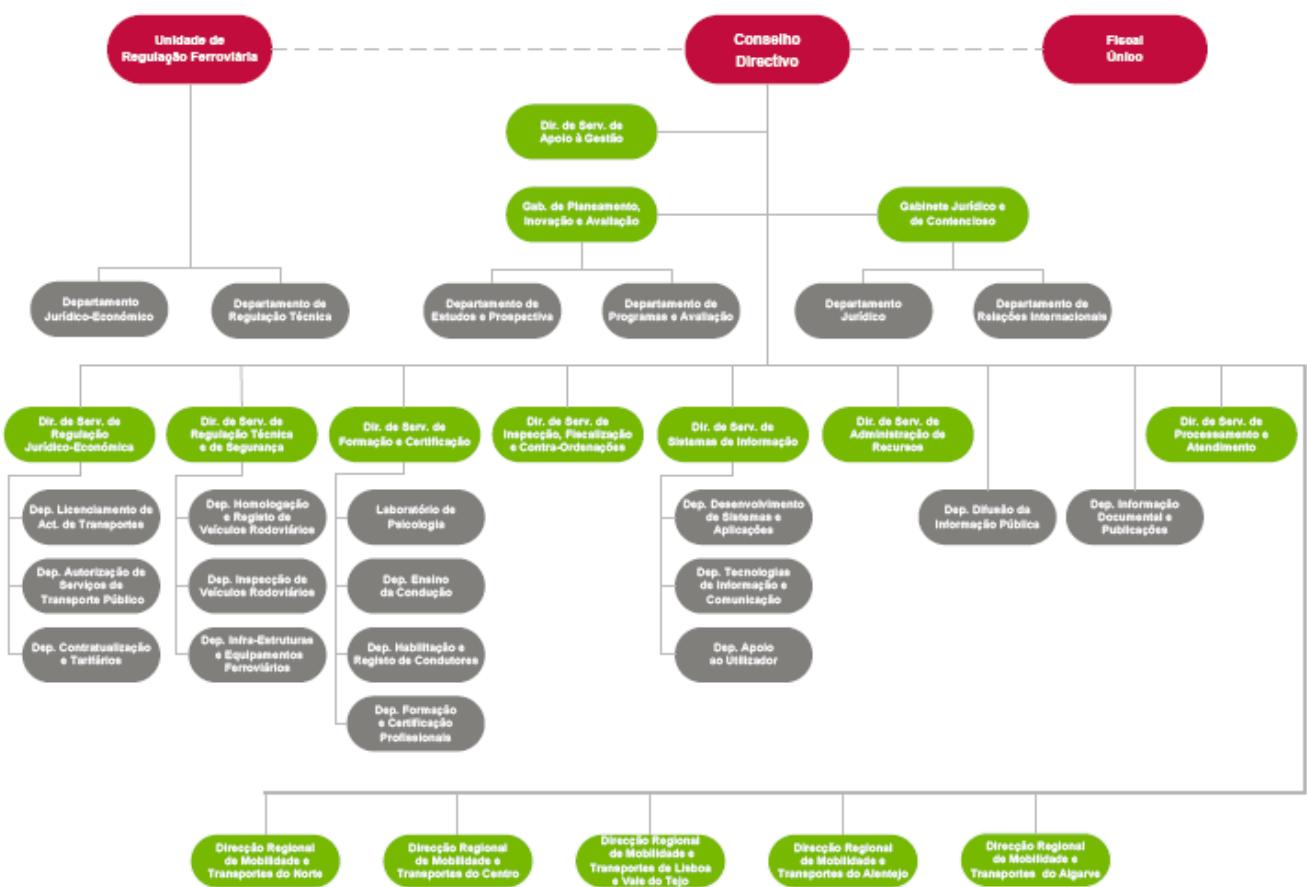
Descrição	Informação
<b>Nome</b>	CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.
<b>Morada</b>	Calçada do Duque, n.º 20 1249-110 Lisboa Portugal
<b>Website</b>	<a href="http://www.cpcarga.pt">www.cpcarga.pt</a>
<b>Licença de acesso à atividade</b> (DL n.º 270 / 2003, com as alterações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

**ANEXO B**

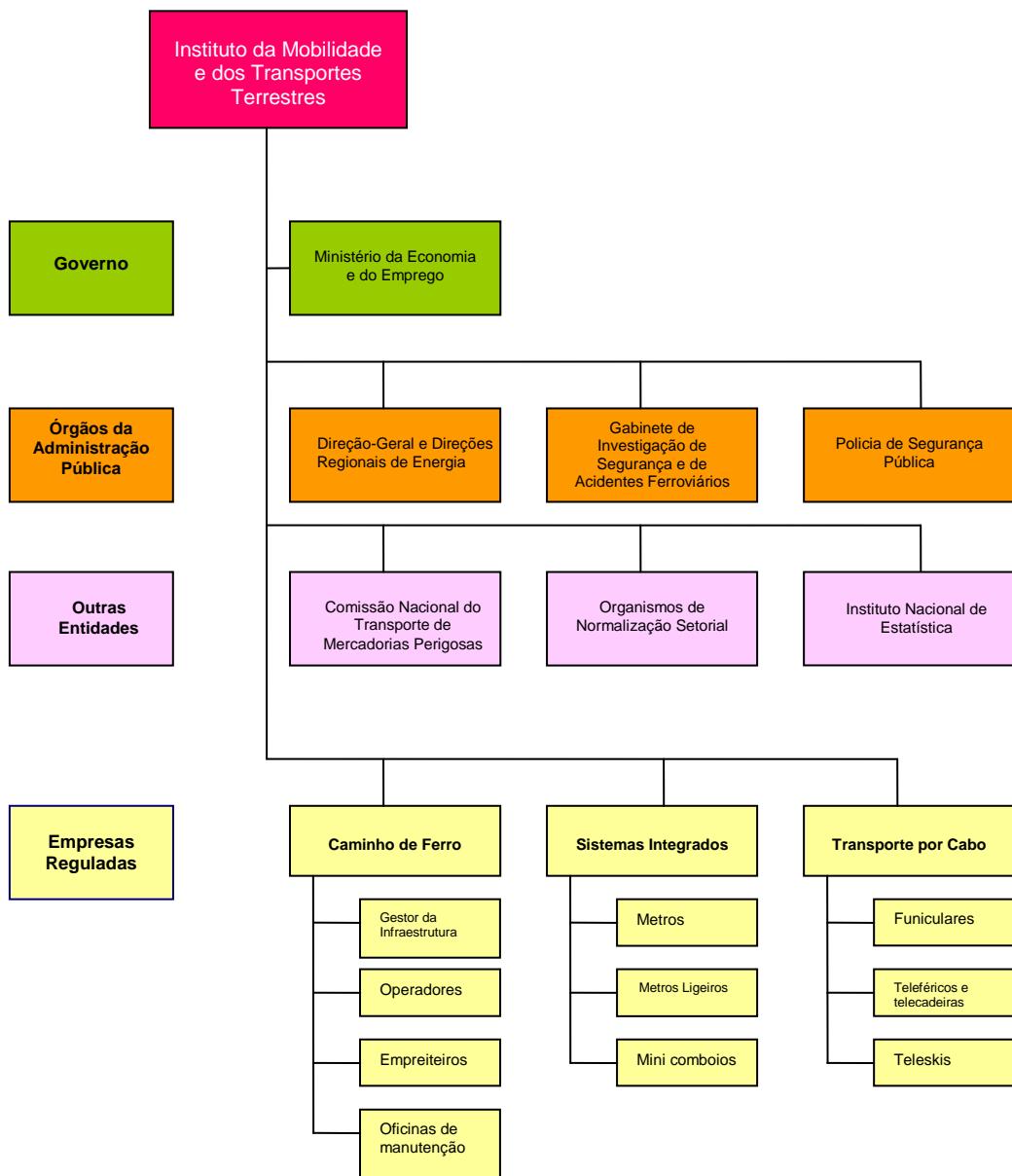
**INFORMAÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO  
IMT,I.P.**

**2013**

## B.1 – Organograma do IMT, I.P.



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



**ANEXO C**  
**INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA**  
**2013**

## C.1 – Indicadores Comuns de Segurança de 2012

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nota: valores do INE.

#### Quadro C.1.1 – Resumo dos Indicadores Comuns de Segurança

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

**ANEXO D**

**ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E  
REGULAMENTAÇÃO**

**2013**

Tabela D.1

Diretiva da Segurança e Alterações			
Norma comunitária	Transposta (S/N)	Referência legal nacional	Data
Diretiva 2004/49/CE	Sim	Dec.Lei nº 270/2003 com as alterações introduzidas pelo Dec. lei nº 231/2017  Dec.Lei nº 394/2007	14 de Junho de 2007  31 de Dezembro de 2007
Diretiva 2008/57/CE	Sim	Dec.Lei nº 27/2011	17 de Fevereiro de 2011
Diretiva 2008/110/CE	Sim	Dec.Lei nº 27/2011	17 de Fevereiro de 2011
Diretiva 2009/149/CE	Sim	Dec.Lei nº 62/2010	9 de Junho de 2010

Alterações na legislação e regulamentação				
Legislação e regulamentação nacional	Referência Legal	Data de entrada em vigor	Descrição da alteração	Razões para a mudança
Relacionada com a autoridade nacional de segurança	-	-	-	-
Relacionada com organismos notificados, assessores, terceiras partes para o registo, exames, etc.	-	-	-	-
Relacionada com ETF / GI / ERM e outros	16º Adit. à ICS 115/05  ICS 27/13	22.09.2013  29.09.2013	Condições para a circulação de veículos especiais em vias abertas à exploração  Circulação de comboios em condições de aderência degradada	Necessidade de regulamentar o acesso e circulação de veículos especiais na RFN  Necessidade de definir as regras de atuação do GI e das ETF em condições de aderência degradada
Implementação de outros requisitos europeus	-	-	-	-

Tabela D.2

**ANEXO E**

**Lista dos Acidentes Significativos**

**2013**

## Lista dos Acidentes Significativos de 2013

---

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

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

---

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

O comboio descarrilou ao km indicado devido a barreira caída. Ficaram descarrilados os 2 bogies da frente. Foi pedido socorro por modelo 117 nº 62800 às 21:00. Deslocou-se ao local o GLE no âmbito do plano de emergência – categoria B. Para retirar os passageiros do local efetuaram-se as marchas 98210, 98212 e 98215. A Unidade Tripla Elétrica deteve-se a cerca de 25 metros do ponto de embate. Às 23:42 do dia 10-jan, foi levado a efeito o PATE nº 03/2012 com corte de tensão entre a ZN da SST de Gouveia e a estação de Gouveia. Comboio de socorro chegou ao local às 01:04. Comboio composto por 1 engenheiro, 1 encarregado, 1 chefe e 3 operários que iniciaram os trabalhos de carrilhamento às 01:20. O 1º bogie ficou carrilhado às 05:30 e o 2º às 07:35 do dia 11-jan. O comboio de socorro saiu às 08:4 do local rebocando o material avariado em regime de marcha lenta a impelir (10 Km/h). Por informações do pessoal no local presume-se que o deslize das pedras se deveu à chuva que ocorreu durante o dia, admitindo-se que foram as pedras de grandes dimensões que provocaram o descarrilamento.

---

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

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

---

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

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

---

<b>Colisão de comboio</b>	<b>Data/Hora: 21-jan/21:18</b>	<b>Comboio nr. 529</b>	<b>Linha do Norte</b>	<b>Km 198,339</b>
---------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o agente de serviço na cabina de sinalização de Alfarelos que o comboio 4523 ultrapassou o sinal S1 na posição de fechado. Posteriormente informou que o comboio 529 também ultrapassou o referido sinal na posição de fechado, tendo embatido na retaguarda do comboio 4523 que se encontrava parado. Declarada a categoria de emergência A e nomeado GLE. Ficou interdita a via ascendente entre Soure e Alfarelos (inclusive, linha I até ao AMV 23/I/II (exclusive)) e via descendente entre Alfarelos (inclusive linha II desde o AMV 23-I/II (exclusive)) e Soure. Foi acionado o comboio de socorro tendo efetuado a M<sup>a</sup> 95315 tendo chegado ao local do acidente às 02:10.

Esta emergência passou a categoria B a partir de dia 22.

Esta ocorrência continua na ocorrência com o número: 145654, de 22-jan.

Catenária ao serviço com as restrições seguintes, por tempo indeterminado. Seccionador 197-29, fora de serviço, não existe Lamina de Ar. Diagonal do Isolador de secção Nº 5, Fora de Serviço, não tem Catenária. Diagonal do Isolador de Secção Nº 6. Fora de serviço, não tem catenária. Tensão ligada na via Ascendente às 17:03 e via livre às 17:30. Restabelecida a circulação normal de comboios em via dupla entre Soure e Alfarelos e levantado o plano de emergência a partir das 17:30. Ficaram implantadas as limitações de velocidade: VA sentido normal, 30 Km/h entre os km 197,800 e 198,050 e 60 km/h entre os km 198,050 e 199,100, sentido contraria de 30 km/h entre os km 198,050 e 199,100. VD sentido normal, 30 km/h entre os km 198,900 e 197,800, sentido da contraria entre os km 195,950 e 198,900. Mantém-se bloqueado o Sinal S1960 A em vermelho fixo. Via Descendente livre às 10:20 e tensão ligada às 10:14. Estabelecida a circulação em via única entre Alfarelos e Soure, com a limitação de velocidade no sentido normal de 10 Km/h entre os km 198,050 e 197,800 e no sentido da contraria de 30 Km/h entre os km 195,950 e 197,800 e 10Km/h entre os km 197,800 e 198,050.

Às 08:26 de 22-jan foram retiradas as 5 carruagens CORAIL do IC accidentado e transportadas para a estação de Soure em M<sup>a</sup> 95266.

Retirada a última UTE às 20:50, ficando a via desimpedida de material accidentado.

A suspensão de circulação indicada só se refere até ao momento em que abriu a via Descendente à circulação de comboios.

Cerca das 0:00 de 23-jan, foi retirada na totalidade a carruagem accidentada que se encontrava sobre a Loc. do IC o que permitiu a sua retirada (Loc. 5613) para resguardar na estação de Soure.

Durante a continuação dos trabalhos de remoção dos destroços da composição accidentada e após retirada da carruagem da UTE do lado de Soure para o lado da via A, cerca das 05:00 da manhã a grua G21 tombou sobre a 2<sup>a</sup> carruagem da UTE accidentada, não provocando vítimas.

Aguarda-se, cerca das 11:00h, a chegada de Grua Particular rodoviária para recolocação do Guindaste G21 na sua posição correta. Presume-se que o G21 não sofreu danos e poderá continuar os trabalhos.

Carrilada e recolocada na posição normal a grua do G21 às 20:20. Para participar na reabilitação dos trabalhos da infraestrutura, apresentou-se uma grua às 13:30 e outra às 15:25.

---

<b>Acidente / material em movimento</b>	<b>Data/Hora: 22-jan/18:35</b>	<b>Comboio nr. 16138</b>	<b>Linha do Norte</b>	<b>Km 016,650</b>
---	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do comboio 16138 (UQE 3522), informou que colheu um indivíduo, que circulava a pé pela via descendente lenta, ao km indicado. O Operador de Revisão e Venda deslocou-se ao local e informou que era um indivíduo do sexo masculino, que se encontrava vivo e consciente. Ativado plano de emergência de categoria B e nomeado GLE.

Tomou conta da ocorrência a PSP da esquadra do GIL.

Os comboios que circularam na via Ascendente lenta, foram avisados para circularem no local em regime de marcha à vista.

O ferido foi retirado da via pelo INEM às 19:33 e transportado para o hospital de Vila Franca de Xira pelos Bombeiros da Póvoa.

O comboio retomou a marcha às 19:48, após a PSP ter identificado o maquinista.

Circulação normal à mesma hora.

---

<b>Acidente em PN</b>	<b>Data/Hora: 01-fev/12:05</b>	<b>Comboio nr. 525</b>	<b>Linha do Norte</b>	<b>Km 006,090</b>
-----------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Despoletado alarme no sistema rádio solo pelo maquinista do comboio 525 rebocado pela locomotiva 5616, devido a colisão na PN tipo B com um veículo automóvel, que se apresentou do lado esquerdo no sentido da marcha do comboio. Suspensa a circulação nas duas vias. Ativado plano de emergência de categoria B, nomeado GLE. Segundo informação do maquinista do comboio, não verificou qualquer anomalia na PN. Da colisão resultaram danos materiais na locomotiva, meia barreira forçada do lado da via A e dois feridos do veículo automóvel. O comboio 122 vinha sem rádio solo por avaria, não tendo dado conta do alarme do comboio 525, tendo o mesmo efetuado paragem na via D, encostando ao veículo. O comboio 525 retomou a marcha às 13:09 e comboio 122 às 13:12. Dadas vias A e D livre à circulação de comboios às 13:25. O comboio 525 esteve retido na estação de Entroncamento das 13:52 às 14:13, para troca de locomotiva.

---

<b>Acidente em PN</b>	<b>Data/Hora: 02-fev/14:30</b>	<b>Comboio nr. 853</b>	<b>Linha do Minho</b>	<b>Km 103,167</b>
-----------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O comboio 853 (UTD 592 019), colheu um indivíduo do sexo masculino, que teve morte imediata, na PN de peões ao km indicado. Foi comunicado ao CDOS de Viana do Castelo, que alertou as restantes entidades. Segundo informação do maquinista, a vítima aproximou-se da PN a correr do lado direito no sentido da marcha e quando viu a circulação hesitou, presumindo-se que terá sido acidente.

O comboio retomou a marcha às 15:26.

O cadáver foi levantado às 16:10. Via livre sem restrições às 16:30, após lavagem da via. A vítima foi identificada.

---

<b>Acidente c/ material em movimento</b>	<b>Data/Hora: 07- fev/17:36</b>	<b>Comboio nr. 126</b>	<b>Linha do Norte</b>	<b>Km 231,300</b>
--	-------------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

<b>Acidente c/ material em movimento</b>	<b>Data/Hora: 24- mar/08:07</b>	<b>Comboio nr. 3103</b>	<b>Linha do Minho</b>	<b>Km 064,900</b>
--	-------------------------------------	-------------------------	-----------------------	-------------------

Efetuou paragem por ter embatido em pedras que caíram de uma barreira, originando o descarrilamento do primeiro bogie da cabine 112. Não houve acidentes pessoais. Pedido socorro por modelo 11-107 nº 50993 às 08:10, prestado pela macha 92213/92215 que saiu de Contumil às 09:35 e chegou ao local às 11:35. Foi ativado o plano de emergência - categoria B e nomeado GLE. Iniciado o carrilamento às 11:40 e concluído às 14:15. Foi efetuado transbordo rodoviário entre as estações de Viana do Castelo e Barcelos. As estações de Barroelas e Tamel foram guarnecidas às 11:0h e 11:2h respetivamente, passando o transbordo a efetuar-se entre estas estações. A UTD accidentada seguiu a reboque do comboio 92218 (socorro) para Contumil. Dada via livre a partir das 16:10 com afrouxamento de 30 km/h entre o km 64,840 e o 64,880.

---

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

Informou o maquinista do comboio 861, que embateu numa pedra de médio porte, que se encontrava na linha ao km 8,200. Circulação condicionada em marcha à vista entre os km 87,100 a 87,300. Posteriormente o maquinista do comboio 864, informou que havia o risco de derrocada de algumas barreiras, em virtude das condições ambientais que se estavam a verificar. Às 13:35 caiu uma barreira de grandes dimensões na estação de Ermida, junto a agulha nº2, ficando a ocupar as linhas I e II. Retirada parcialmente ficando desimpedida a linha II. Às 13:30, ruiu uma barreira de grandes dimensões, ao km 65,100, junto a agulha nº2 da estação de Juncal, tapando a entrada do túnel. Retiradas as terras às 23:50. Às 13:55, caiu uma barreira na estação de Rede, km 94,600, junto da passadeira de peões; Pelas 16:00, foi detetada outra barreira caída ao km 94,050, foi concluída a sua remoção pelas 17:20. Pelas 18:45, informou um particular que junto do sinal SA1 de Mosteirô (km 71,050), a via encontrava-se interrompida com grande quantidade de terras e pedras. A circulação foi suspensa entre Marco e Régua, sendo realizado transbordo via rodoviária. A estação de Ermida antecipou o período de guarnelecimento para as 14:00.

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

<b>Descarrilamento de comboio</b>	<b>Data/Hora: 20-abr/07:32</b>	<b>Comboio nr. 312</b>	<b>Linha do Norte</b>	<b>Km 000,000</b>
-----------------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

Colidiu um veículo ligeiro que se apresentou do lado direito no sentido da marcha do comboio ficando o material descarrilado. Danificado um armário IPE e um de cabos.

Declarada emergência – categoria A e nomeado GLE.

Foi prestado socorro pela marcha 95255 que chegou ao local às 09:35 e iniciado o carrilamento às 09:40.

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

Retido ao referido km por ter descarrilado o primeiro bogie da UDD 9634, que seguia à cauda. Como era composto por duas UDD e dado que a 9632 ficou sem avarias, às 07:35 retomou a marcha com esta motora. Verificaram-se avarias na UDD e na via, que ficou danificada entre os km 36,800 e 35,300. Nomeado GLE às 07:16, que chegou ao local às 08:05. Foi suspensa a circulação entre Oliveira de Azeméis e Pinheiro da Bemposta às 07:45. Iniciado o carrilamento às 10:50 e concluído às 18:30. Levantada a suspensão da circulação, entre Oliveira de Azeméis e Pinheiro de Bemposta às 19:25, para prestação de socorro à UDD descarrilada. Via livre às 20:33, com o afrouxamento de 10 Km/h entre os Km 35,300 e 36,800, local não sinalizado.

---

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

Quando a marcha 92227 (Dresine DP 123) circulava para fazer ronda à via, descarrilou cerca das 01:50 ao Km 54,980 devido a desgarrancimento da via em cerca de 25 metros. Posteriormente, verificou-se a mesma situação ao km 55,524 em cerca de 12 metros. Estações de Barcelos e Tamel guarnecidadas a partir das 04:15 e 04:35, respetivamente. A Dresine foi carrilada às 04:25. O serviço de passageiros foi assegurado por transbordo rodoviário, entre as estações de Barcelos e Tamel. Nomeado GLE o responsável da Zona Circulação 101 às 01:55 que chegou ao local às 3:20.

---

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

Em virtude das condições meteorológicas adversas no local, uma pedra de grande porte caiu na via, provocando o descarrilamento do primeiro bogie da unidade motora. Efetuado o pedido de socorro n.º 97779. Acionado o plano de emergência - categoria B e nomeado o GLE às 16:45, que chegou ao local às 17:10. Para transbordo dos passageiros, foi expedida para o local a marcha 92237 às 17:24, tendo chegado ao local às 17:45. Após embarque dos passageiros, pediu para recuar à Régua, modelo 11107 n.º 216, recuando em comboio 871 que chegou 18:14. Não houve acidentes pessoais. Para carrilamento foi expedida a composição de emergência que partiu de Régua às 20:47 e chegou ao local às 21:15. Iniciado o carrilamento às 21:30.

---

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

Ao km 74,962- plena via, colheu mortalmente um indivíduo do sexo masculino que aparentemente terá caído ao atravessar a via lado direito sentido de marcha da circulação. Cerca das 19:37, o comboio foi autorizado a retomar a sua marcha pelas autoridades, atendendo que já havia ultrapassado o local onde se encontrava a vítima. Estabelecido plano de emergência de categoria C e nomeado GLE o Inspetor da zona às 19:15 que chegou ao local às 19:50. Retirado o cadáver pelos BV de Viana às 20:52 e dada via livre sem restrições a partir da mesma hora. Tratava-se de pessoa idosa que se desconhece a sua identificação.

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

---

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

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

Fonte: Relatório Anual de Segurança de 2013, REFER