



RELATÓRIO ANUAL DE  
**SEGURANÇA  
FERROVIÁRIA**  
2024



## CONTROLO DO DOCUMENTO

Elaborado por  
**Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária**

Edição/Revisão  
**01/2025**

Data  
**30/09/2025**

Tipo de Documento  
**Relatório**

Status do Documento  
**Final**

Aprovação  
**Conselho Diretivo**

O Relatório Anual de Segurança Ferroviária 2024, elaborado pela ANSF/IMT, apresenta uma análise abrangente do desempenho da segurança ferroviária na Rede Ferroviária Nacional (RFN) e das atividades regulatórias, de supervisão e promoção da cultura de segurança.

**Principais Resultados de Segurança (2024):**

**Acidentes:** Registaram-se 30 acidentes significativos, valor inferior à média dos últimos 5 e 10 anos. Destes, 83% envolveram pessoas colhidas por material circulante (67%, aumento de 25%) e passagens de nível (PN) (5 casos, redução de 62%).

**Vítimas:** Verificaram-se 20 mortes (+5,2%) e 8 feridos graves (-20%). Todas as mortes resultaram de colhidas ou acidentes em PN. O número de suicídios foi de 34 (-3%), mantendo o total de fatalidades em 54.

**Precursores:** Foram registados 102 precursores de acidentes (+11%), com destaque para 33 SPAD (+38%), 38 deformações de via (-5%) e 31 carris partidos (+3%).

**Atuação da ANSF:**

**Supervisão:** Realizadas 32 ações (+88%), resultando em 146 medidas corretivas (+20%). Desde 2020, foram emitidas 478 medidas corretivas.

**Certificações e Autorizações:** Não foram emitidas novas Autorizações de Segurança ou Certificados de Segurança Únicos, mas iniciados dois processos (APDL e MEDWAY). Foram autorizados 9 veículos e emitidas 2 autorizações de entrada ao serviço para instalações fixas.

**Recursos:** A ANSF reforçou a equipa (total 15 colaboradores) e investiu em formação, mas enfrenta desafios de retenção e experiência ferroviária.

**Cultura de Segurança e Monitorização:**

**Cultura:** Destacam-se iniciativas de formação, comunicação interna, liderança e partilha de boas práticas, embora persistam desafios na definição de estratégias eficazes.

**Monitorização:** Auditoria transversal ao SGS revelou avanços, mas também imaturidade na abrangência de indicadores, ligação a funções críticas e registo documental. Planos de ação estão em execução (~50%).

**Infraestrutura e Operação:**

**RFN:** 2.526 km de linha, 74% com Convel, 71% eletrificada, 785 PN (-3%). Operação totalizou 35 milhões de comboio.km (+4%) e 5,4 mil milhões de passageiros.km (+13%).

**Empresas:** CP, Fertagus, Medway e Captrain mantiveram atividade regular, com destaque para o aumento do tráfego de passageiros e ligeira redução no transporte de mercadorias.

**Legislação e Cooperação:**

**Revisão contínua** das regras nacionais de segurança, publicação e anulação de múltiplos documentos técnicos e regulamentares.

**Cooperação** ativa com entidades nacionais e europeias (GPIAAF, ERA, AESF), participação em grupos técnicos e harmonização de práticas.

**Desafios e Perspetivas:**

Apesar da evolução positiva dos indicadores globais, persistem riscos associados a colhidas e acidentes em PN, bem como ao aumento de SPAD. A consolidação da cultura de segurança, o reforço da monitorização e a implementação de medidas corretivas são essenciais para manter e melhorar os níveis de segurança ferroviária.

The 2024 Annual Railway Safety Report, issued by ANSF/IMT, provides a comprehensive analysis of railway safety performance on the National Railway Network (RFN) and the regulatory, supervisory, and safety culture promotion activities.

**Key Safety Results (2024):**

**Accidents:** 30 significant accidents were recorded, below the 5 and 10 year averages. Of these, 83% involved people struck by rolling stock (67%, a 25% increase) and level crossings (5 cases, a 62% reduction).

**Victims:** There were 20 fatalities (+5%) and 8 serious injuries (-20%). All fatalities resulted from people being struck or level crossing accidents. The number of suicides was 34 (-3%), keeping the total fatalities at 54.

**Precursors:** 102 accident precursors were recorded (+11%), notably 33 SPADs (+38%), 38 track buckles (-5%), and 31 broken rails (+3%).

**ANSF Activities:**

**Supervision:** 32 actions were carried out (+88%), resulting in 146 corrective measures (+20%). Since 2020, 478 corrective measures have been issued.

**Certifications and Authorizations:** No new Safety Authorizations or Single Safety Certificates were issued, but two processes were initiated (APDL and MEDWAY). Nine vehicles were authorized, and two authorisation for placing in service were issued for fixed installations.

**Resources:** ANSF strengthened its team (total 15 staff) and invested in training, but faces challenges in retention and railway experience.

**Safety Culture and Monitoring:**

**Culture:** Initiatives in training, internal communication, leadership, and sharing best practices stand out, although challenges remain in defining effective strategies.

**Monitoring:** A transversal audit of the Safety Management System (SGS) revealed progress, but also immaturity in the scope of indicators, connection to critical functions, and documentation. Action plans are being implemented (~50%).

**Infrastructure and Operation:**

**RFN:** 2,526 km of track, 74% with Convel, 71% electrified, 785 level crossings (-3%). Operations totaled 35 million train.km (+4%) and 5.4 billion passenger.km (+13%).

**Companies:** CP, Fertagus, Medway and Captrain maintained regular activity, with increased passenger traffic and a slight reduction in freight transport.

**Legislation and Cooperation:**

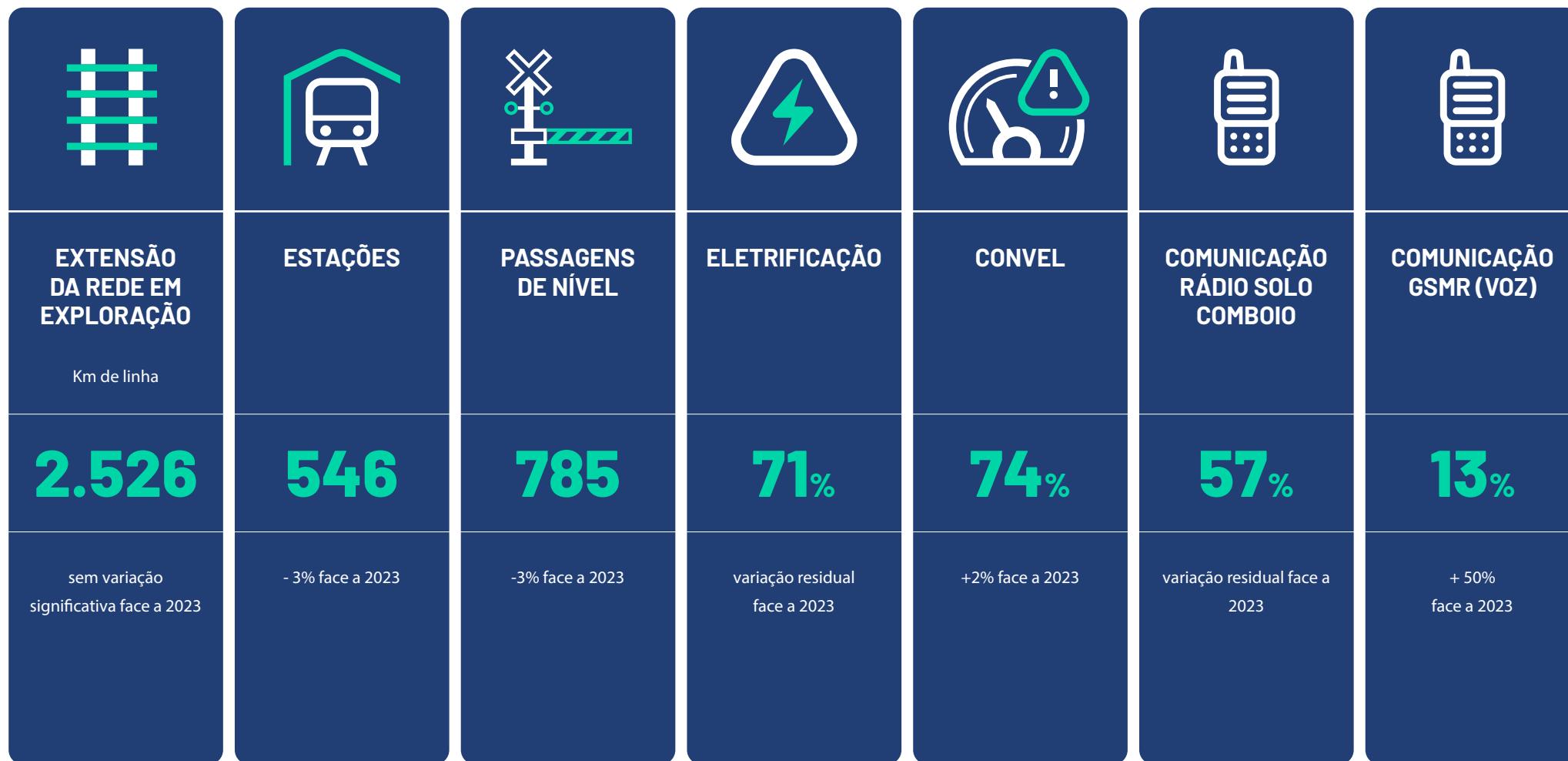
**Ongoing review** of national safety rules, with publication and annulment of multiple technical and regulatory documents.

**Active cooperation** with national and European entities (GPIAAF, ERA, AESF), participation in technical groups, and harmonization of practices.

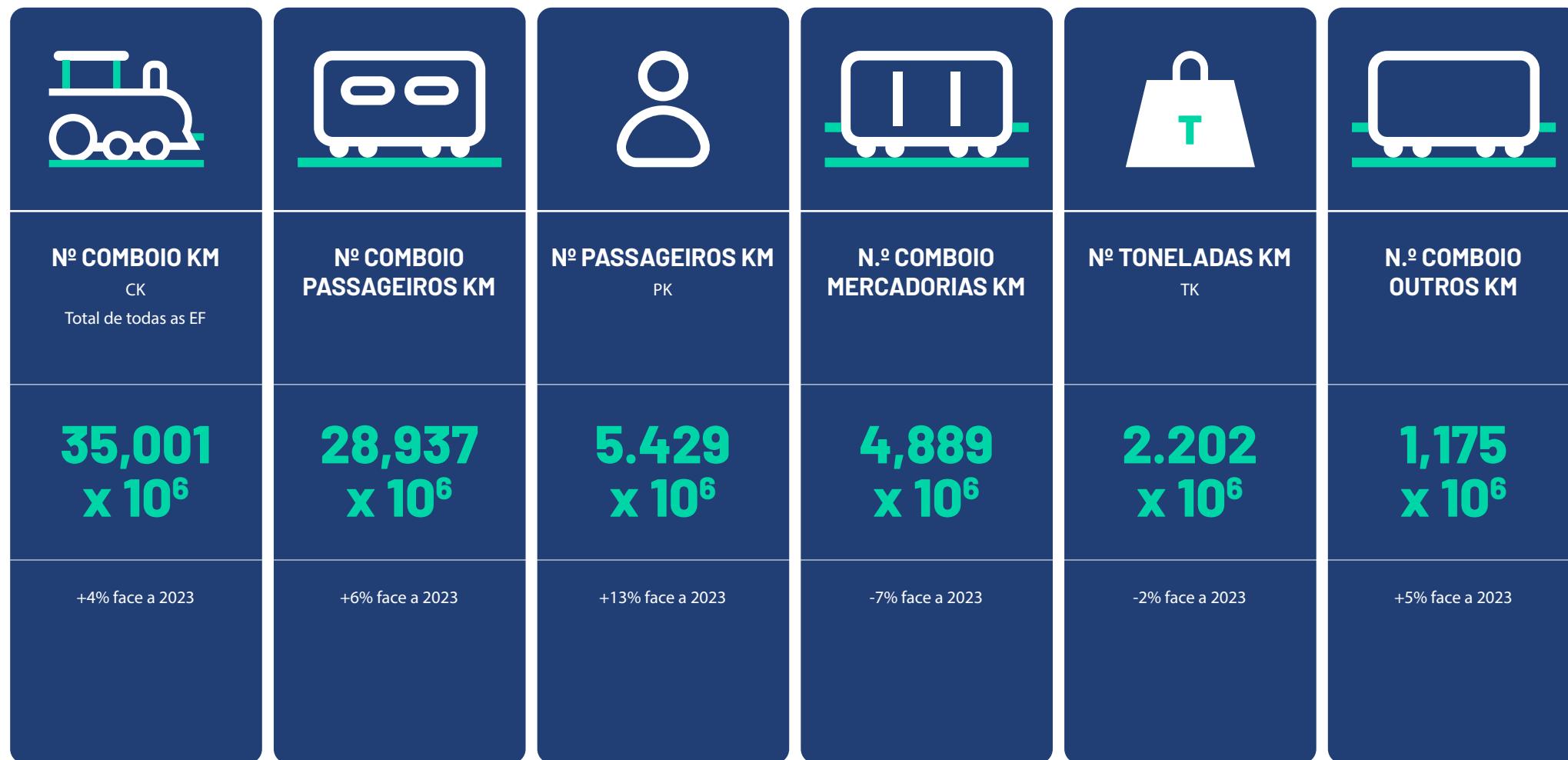
**Challenges and Outlook:**

Despite the positive evolution of overall indicators, risks associated with people being struck and level crossing accidents persist, as well as the increase in SPADs. Consolidating the safety culture, strengthening monitoring, and implementing corrective measures are essential to maintain and improve railway safety levels.

## A REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



## A OPERAÇÃO FERROVIÁRIA



## A SUPERVISÃO DA ANSF

Nº ATIVIDADES  
DE SUPERVISÃO

32

+88% face a 2023

Nº RECOMENDAÇÕES  
RESULTANTES

146

+20% face a 2023

Nº INSTRUÇÕES  
VINCULATIVAS EMITIDAS

0

-3 face a 2023

Nº CONTRAORDENAÇÕES  
EMITIDAS

6

+6 face a 2023

## ÍNDICE

■ 1. CONTEXTO DO RELATÓRIO	10	5.4 INSPEÇÃO À PARTIDA VEÍCULOS	43
■ 2. ATUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA ANSF	12	■ 6. PROMOÇÃO E MONITORIZAÇÃO DA SEGURANÇA	44
2.1 ATUAÇÃO E RECURSOS	13	6.1 REQUISITOS DOS SGS	46
2.2 STAKEHOLDERS	15	6.2 DETERMINAÇÃO E AVALIAÇÃO DE RISCOS	47
■ 3. DESEMPENHO DA SEGURANÇA	16	6.3 MONITORIZAÇÃO DAS EF E DOS GI	48
3.1 ACIDENTES SIGNIFICATIVOS	19	6.4 CULTURA DE SEGURANÇA	50
3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES	20	6.5 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS	53
3.3 PRECURSORES DE ACIDENTES	25	6.6 DERROGAÇÕES RELATIVAS A ERM	57
3.4 PASSAGENS DE NÍVEL	26	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	58
3.5 ATP	27	■ A. REDE FERROVIÁRIA NACIONAL	59
■ 4. CERTIFICAÇÕES E AUTORIZAÇÕES	28	A.1 RFN COM TRÁFEGO FERROVIÁRIO	60
4.1 CERTIFICAÇÕES DE SEGURANÇA	29	A.2 REDE ELETRIFICADA	61
4.2 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS	30	A.3 SISTEMAS DE CONTROLO AUTOMÁTICO DE VELOCIDADE	62
4.3 AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES FIXAS	31	A.4 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO	63
4.4 CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS	32	■ B. EMPRESAS DO SETOR NACIONAL	64
4.5 CERTIFICAÇÃO DE ERM	32	B.1 GESTORES DA INFRAESTRUTURA	65
4.6 INSPEÇÃO À PARTIDA DE VEÍCULOS	32	B.2 EMPRESAS FERROVIÁRIAS	67
■ 5. SUPERVISÃO	33	■ C. PROGRESSO DA INTEROPERABILIDADE	72
5.1 ESTRATÉGIA DE SUPERVISÃO E PLANEAMENTO	34	■ D. MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS PELA ANSF	75
5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF	38	■ E. INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA	99
5.3 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DO GPIAAF	41	ABREVIATURAS	108

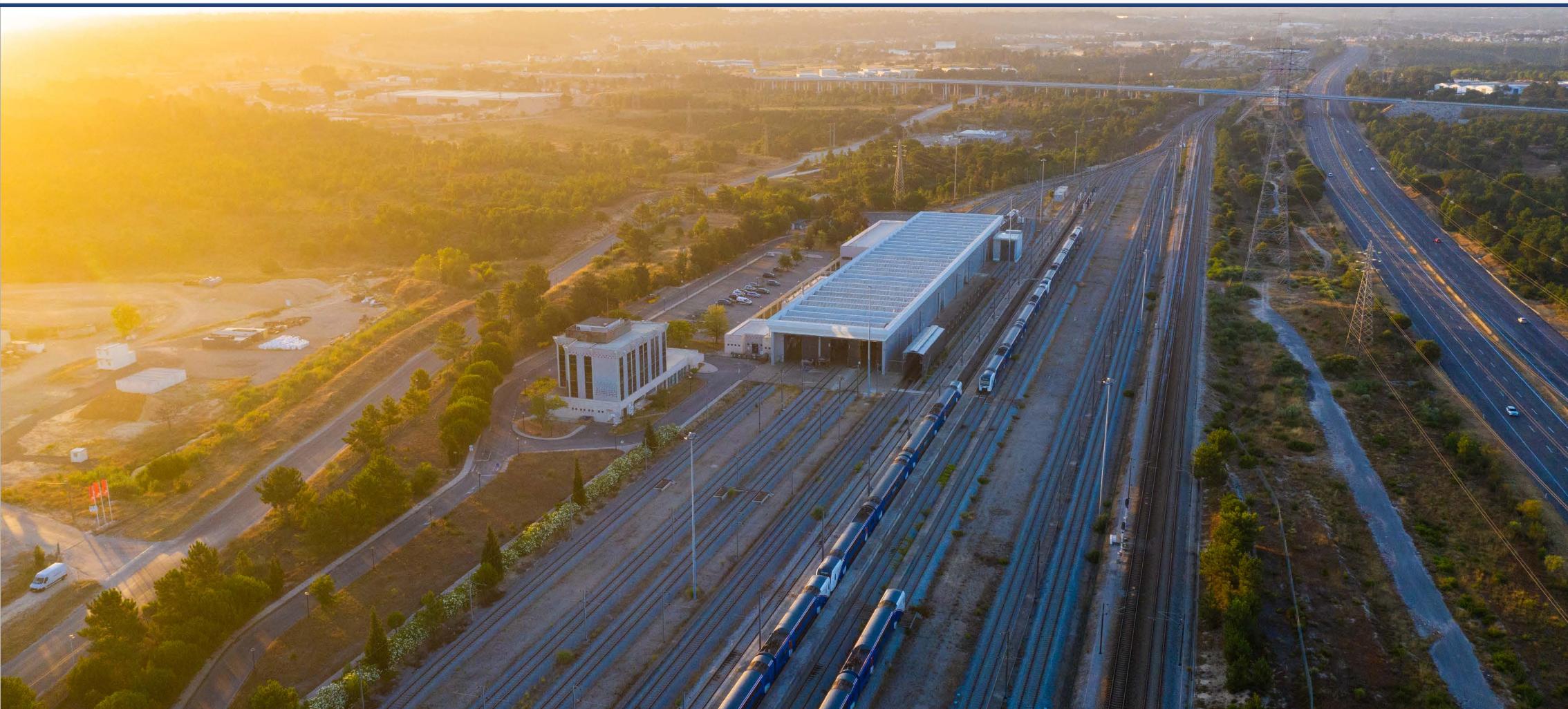
## ÍNDICE DE FIGURAS E QUADROS

<b>Figura 1</b>   Evolução do número de acidentes significativos e sua distribuição por categorias, 2019-2023	18
<b>Figura 2</b>   Evolução do n.º de vítimas mortais e de feridos graves por categoria de acidente, 2019-2023	21
<b>Figura 3</b>   Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos graves por categoria de pessoa, 2019-2023	22
<b>Figura 4</b>   Evolução global e por tipo de vítima do MFGP por milhão de ck, 2019-2023	23
<b>Figura 5</b>   Suicídios e Mortes decorrentes de acidentes, 2019-2023	24
<b>Figura 6</b>   Evolução global e por categoria dos precursores de acidentes, 2019-2023	25
<b>Figura 7</b>   Evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via, 2019-202	26
<b>Figura 8</b>   Percentagem de linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação, 2019-2023	27
<b>Figura 9</b>   Evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via, 2019-202	39
<b>Figura 10</b>   Auditorias internas realizadas em 2024	46
<b>Figura 11</b>   Tipo e número de alterações não significativas reportadas pelas empresas em 2024.	47
<b>Quadro 1</b>   Certificados de segurança e autorizações de segurança emitidos em 2023	29
<b>Quadro 2</b>   Autorizações de veículos emitidas em 2023	30
<b>Quadro 3</b>   Processos de Compromisso Preliminar de veículos iniciados em 2023	30
<b>Quadro 4</b>   Autorizações emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2023	31
<b>Quadro 5</b>   Dispensas temporárias emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2023	31
<b>Quadro 6</b>   Ponto de situação das medidas criadas ou emitidas pela ANSF em 2023	38
<b>Quadro 7</b>   Emissão de medidas corretivas resultantes de ações de supervisão	39
<b>Quadro 8</b>   Classificação do estado de implementação das recomendações	41
<b>Quadro 9</b>   Estado de implementação das recomendações de segurança emitidas pelo IMT face aos relatórios do GPIAAF, no final de 2023	42
<b>Quadro 10</b>   Aplicação do MCS para a determinação e avaliação de riscos pelo setor ferroviário em 2023	51
<b>Quadro 11</b>   Documentação com entrada em vigor em 2023	54
<b>Quadro 12</b>   Documentação anulada em 2023	55



## 1

## CONTEXTO DO RELATÓRIO



O Relatório Anual de Segurança Ferroviária (RASf) de 2024 apresenta o desempenho da segurança e as atividades desenvolvidas pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSF), integrada no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), conforme atribuições legais. O conteúdo e publicação estão definidos na legislação em vigor<sup>1</sup> e no guia da Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), com a referência GUI\_MRA\_002 V3.0.



Os dados reportados resultam também da informação contida nos relatórios anuais de segurança (RAS)<sup>2</sup> que resumem o resultado da aplicação do Sistema de Gestão de Segurança (SGS) das empresas do setor ferroviário.

A descrição genérica da Rede Ferroviária Nacional (RFN) e a caracterização das empresas que realizam a gestão da infraestrutura e o transporte ferroviário são apresentadas de forma detalhada em anexo ao presente relatório.

Estão excluídos do âmbito deste relatório, todos os outros sistemas de transporte guiado que não operam na RFN, tais como metropolitanos, metropolitanos ligeiros de superfície, minicomboios, elétricos e instalações por cabo para transporte de pessoas.

Este relatório está disponível ao público através do sítio de internet do IMT e da respetiva base de dados europeia da ERA e é igualmente enviado à Secretaria de Estado das Infraestruturas, à Secretaria de Estado da Mobilidade, ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e às empresas ferroviárias com autorizações e certificados de

<sup>1</sup> artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro  
<sup>2</sup> conforme n.º 14 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro

2

## ATUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA ANSF

2.1 ATUAÇÃO E RECURSOS

2.2 STAKEHOLDERS



## 2.1 ATUAÇÃO E RECURSOS

### A nossa atuação



Promoção e monitorização da aplicação do quadro regulamentar de segurança no transporte ferroviário.



Certificação de segurança às empresas ferroviárias e gestoras da infraestrutura.



Autorização de entradas em serviço de instalações fixas ("infraestruturas").



Autorização de colocação de veículos ferroviários no mercado.



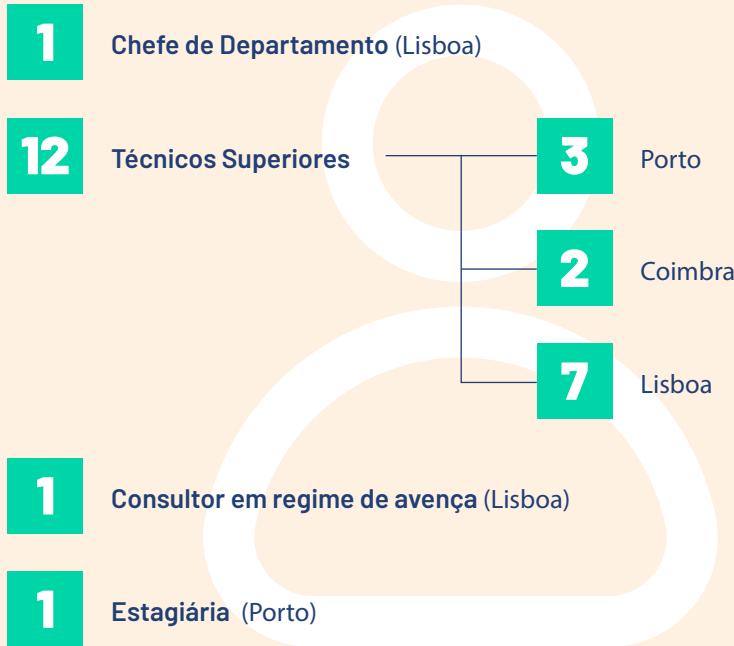
Emissão de cartas de maquinistas.



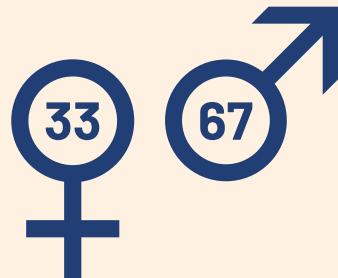
Supervisão do setor ferroviário.



No final de 2024, a ANSF contava com 15 elementos, distribuídos por:



Relativamente ao género, no final de 2024, a ANSF contava **33% F** e **67% M**



A escassez continuada de profissionais com experiência ferroviária representa um desafio crítico para a sustentabilidade e eficácia da ANSF. Neste contexto, é imperativo assegurar condições que promovam a retenção dos atuais colaboradores, ao mesmo tempo que se reforça o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) com os recursos humanos e técnicos necessários para garantir o pleno exercício das competências atribuídas à ANSF.

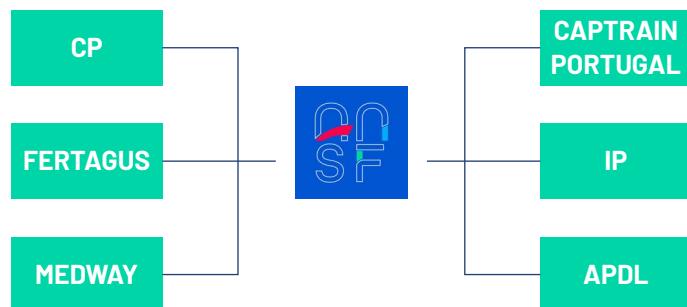
Este reforço é essencial para que a ANSF possa cumprir integralmente o Regulamento de Supervisão e desenvolver uma avaliação rigorosa do desempenho da segurança no sistema ferroviário nacional, bem como da gestão dos riscos por parte das entidades envolvidas.

Com esse objetivo, está em fase de planeamento um conjunto de medidas estratégicas que visam o fortalecimento do quadro de pessoal afeto às funções da ANSF, cuja implementação se prevê a curto e médio prazo.



## 2.2 STAKEHOLDERS

Em 2024, a ANSF manteve contactos praticamente diários com as entidades supervisionadas, com especial incidência nas que se encontram sediadas em território nacional. Entre estas destacam-se:



O Departamento de Equipamentos e Infraestruturas de Transportes (DEIT), do IMT, responsável pela maioria das competências atribuídas à ANSF, mantém também contactos regulares com operadores de sistemas integrados, como:

- Sistemas de metropolitano;
- Minicomboios;
- Sistemas de transporte por cabo destinados ao transporte de pessoas.

Estes contactos decorrem das funções delegadas ao departamento, no âmbito da supervisão técnica e regulamentar.

A ANSF reforça a sua atuação através de protocolos de cooperação com entidades nacionais e internacionais, promovendo a articulação estratégica e a harmonização regulatória. Destacam-se:

- Agencia Estatal de Seguridad Ferroviária (AESF);
- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF);
- Agência Ferroviária da União Europeia (ERA);
- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT);
- Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária (APNCF).

A ANSF participa ativamente em diversos grupos de trabalho, nacionais e internacionais, no âmbito das suas atribuições e em representação do Estado-Membro. Entre os mais relevantes, destacam-se:

- Comité de peritos RISC, Rail Interoperability and Safety Committee, junto da Comissão europeia;
- Grupo europeu de autoridades nacionais de segurança ferroviária, junto da ERA;
- Sub-grupo de autoridades nacionais de segurança ferroviária dedicado à Supervisão;
- Grupos de trabalho da ERA para revisão de regulamentos técnicos e de segurança ferroviária.

O IMT participa regularmente em grupos de trabalho comunitários, para além dos relacionados com segurança e interoperabilidade ferroviária, nomeadamente:

- Single European Railway Area Committee – SERAC;
- States Representatives Group – Europe’s Rail Joint Undertaking;
- Redes Transeuropeias de Transporte – TEN-T;
- Plataforma sobre o Transporte Ferroviário Internacional de Passageiros.

3

# DESEMPENHO DA SEGURANÇA



**3.1** ACIDENTES SIGNIFICATIVOS

**3.2** VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES

**3.3** PERCURSORES DE ACIDENTES

**3.4** PASSAGENS DE NÍVEL

**3.5** ATP

**Este capítulo analisa em detalhe as tendências evidenciadas pelos Indicadores Comuns de Segurança (ICS) e o desempenho do sistema ferroviário nacional em matéria de segurança no ano de 2024. A análise cobre os últimos cinco anos (2020–2024) e, sempre que pertinente, é alargada a um período de dez anos (2015–2024), permitindo uma avaliação mais abrangente da evolução da segurança ferroviária.**

No Anexo E deste relatório são disponibilizadas as tabelas com os dados numéricos dos ICS relativos ao ano de 2024. Os ICS são apurados com base em definições e metodologias harmonizadas a nível europeu, conforme estabelecido na Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária, e no Anexo I do Decreto-Lei n.º 85/2020, que transpõe parcialmente esta diretiva para o ordenamento jurídico nacional. O referido Anexo I define os ICS mencionados no artigo 5.º do diploma, os quais devem ser apurados e reportados pelas Empresas Ferroviárias (EF) e pelos Gestores de Infraestruturas (GI) à Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSF), que procede à sua compilação e publicação.



### 3.1 ACIDENTES SIGNIFICATIVOS

A Figura 1 representa o número de acidentes significativos ocorridos na RFN enquadrados nos Indicadores Comuns de Segurança, bem como a sua distribuição por categoria de acidente.

#### ACIDENTES

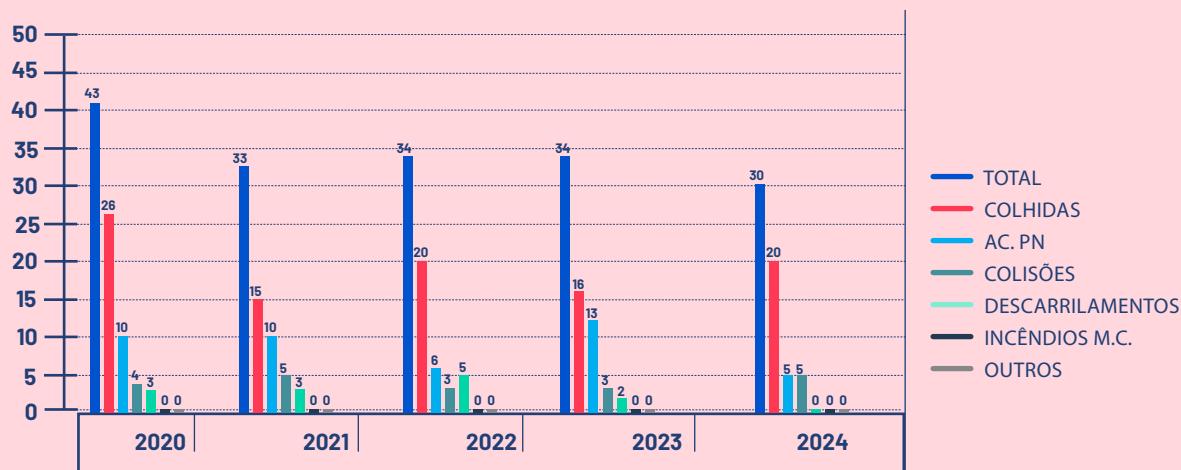


Figura 1 | Evolução do número de acidentes significativos e sua distribuição por categorias, 2020 -2024

- Em 2024, o número de acidentes significativos registados foi de 30, representando uma diminuição face a 2023. Este valor mantém-se abaixo da média dos últimos cinco anos (34,8) e da média dos últimos dez anos (35,2).
- Ao longo dos últimos cinco anos, as categorias que registam consistentemente a maioria dos acidentes significativos na RFN são: os acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e os acidentes em Passagens de Nível (PN). Em 2024, estas duas categorias foram responsáveis por 83 % do total de acidentes significativos registados.
- Os acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento continuam a ser, sistematicamente, a categoria com maior peso no total de acidentes significativos, representando 67 % do total em 2024. Este tipo de acidente registou um aumento de 25 % face a 2023, com um número superior à média dos últimos cinco anos (19,4) e igual à média dos últimos dez anos (20,0).
- A categoria de acidentes que registou a maior variação em termos absolutos face aos anos anteriores foi a das ocorrências em PN, com uma redução de 62%. O número de acidentes passou de 13 em 2023 para 5 em 2024, ficando abaixo das médias dos últimos cinco e dez anos (ambas de 8,8)

- Apesar dos resultados indicarem uma evolução positiva, é fundamental manter e reforçar as medidas de prevenção, de forma a assegurar a consolidação da tendência de redução dos acidentes nos próximos anos.
- Em 2024, ocorreram cinco acidentes em PN, dos quais 60 % envolveram colisões com veículos rodoviários e 40 % corresponderam a colhidas de pessoas.
- Não se registaram descarrilamentos de comboios em 2024. A média anual de descarrilamentos nos últimos cinco anos é de 2,6, enquanto a média dos últimos dez anos é de 2,8.
- Em 2024, foram registadas cinco colisões de comboios, todas enquadradas na categoria de colisões com obstáculos dentro do gabarito, envolvendo pedras, terras ou outros objetos. Este número representa um aumento face ao ano anterior e encontra-se acima das médias dos últimos cinco (4,0) e dez anos (3,4).
- A categoria “Outros acidentes”, que inclui ocorrências não classificadas nas categorias principais, não registou qualquer ocorrência nos últimos cinco anos.
- Desde o início da recolha dos ICS, em 2004, não se registaram acidentes significativos resultantes de incêndios em material circulante.



## 3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES

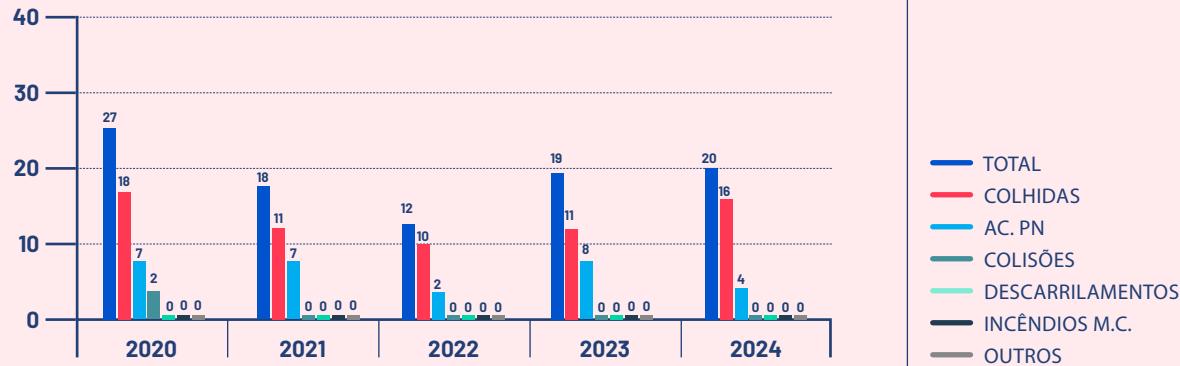
Este capítulo aborda a temática das vítimas mortais e dos feridos graves resultantes de acidentes e suicídios, apresentando a respetiva distribuição por categoria de acidente e por tipo de vítima. É também analisada a evolução do índice de Mortos e Feridos Graves Ponderados (MFGP), bem como o número de suicídios ocorridos na RFN.

No subcapítulo 5.1, são ainda descritos alguns trabalhos em curso com vista à mitigação do risco de ocorrência de vítimas mortais e feridos graves, tanto em acidentes como em situações de suicídio



A Figura 2 mostra o número de vítimas mortais e feridos graves global e por tipo de acidente, sucedidos na RFN.

### MORTOS POR TIPO DE ACIDENTE



### FERIDOS GRAVES POR TIPO DE ACIDENTE



Figura 2 | Evolução do n.º de vítimas mortais e de feridos graves por categoria de acidente, 2020-2024

- Em 2024, registou-se um aumento de 5% no número de vítimas mortais resultantes de acidentes significativos na RFN, face a 2023. Este indicador correspondeu a 20 mortes, valor que, apesar do aumento, continua próximo da média dos últimos cinco anos (19,2).
- Em 2024, os feridos graves em acidentes significativos na RFN diminuíram 20% face a 2023, totalizando 8 casos, abaixo da média dos últimos cinco anos (10,8).
- Em 2024, todas as vítimas mortais resultaram de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento (80%) e de acidentes em PN (20%).
- As 20 vítimas mortais registadas em 2024 (excluindo suicídios) resultaram da interface do sistema ferroviário com elementos externos, evidenciando a necessidade de reforço das medidas de prevenção contra colhidas e acidentes em PN.

A Figura 3 mostra o número global de vítimas mortais e feridos graves por tipo de pessoa ocorridos na RFN.

### MORTOS POR TIPO DE VÍTIMA



### FERIDOS GRAVES POR TIPO DE VÍTIMA



- Na categoria de pessoas não autorizadas, registou-se em 2024 um aumento das vítimas mortais (13) face a 2023, enquanto o número de feridos graves manteve-se inalterado (4). Comparando com a média dos últimos cinco anos (11,2 mortes e 4,6 feridos graves), verifica-se que as mortes ficaram acima da média e os feridos graves ligeiramente abaixo.
- Na categoria de utilizadores de PN, em 2024 registou-se uma redução de 50% nas vítimas mortais (de 8 para 4) e de 40% nos feridos graves (de 5 para 3) face a 2023. Ambos os valores ficaram abaixo da média dos últimos cinco anos (5,6 mortes e 3,6 feridos graves).
- Em termos de distribuição média nos últimos cinco anos, as duas categorias que envolvem pessoas externas ao caminho-de-ferro (utilizadores de PN e autorizados). concentram a esmagadora maioria das vítimas: 89% das mortes e 90% dos feridos graves.
- Na categoria “Outros”, registaram-se 3 mortes em 2024, um aumento face a 2023 (2 mortes). Quanto aos feridos graves, verificou-se 1 caso, valor idêntico ao registado no ano anterior.
- No período em análise (2020-2024), não se registaram vítimas mortais entre os passageiros.

Figura 3 | Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos graves por categoria de pessoa, 2020-2024

Um método importante para analisar a evolução global da sinistralidade na rede ferroviária, e consequentemente o risco associado ao transporte ferroviário, é o cálculo de um índice normalizado que considera tanto as vítimas mortais como os feridos graves ocorridos num ano, bem como os percursos efetuados pelos comboios.

Este indicador resulta da divisão do número total de MFGP pelo total de comboios-quilómetro realizados no ano. Para o cálculo, dez feridos graves são considerados estatisticamente equivalentes a uma vítima mortal.

A Figura 4 apresenta a evolução global e por categoria de vítima do MFGP por milhão de comboios-quilómetro (ck), no período 2020-2024.

**MORTOS E FERIDOS GRAVES PONDERADOS POR MILHÃO DE COMBOIO QUILOMETRO**

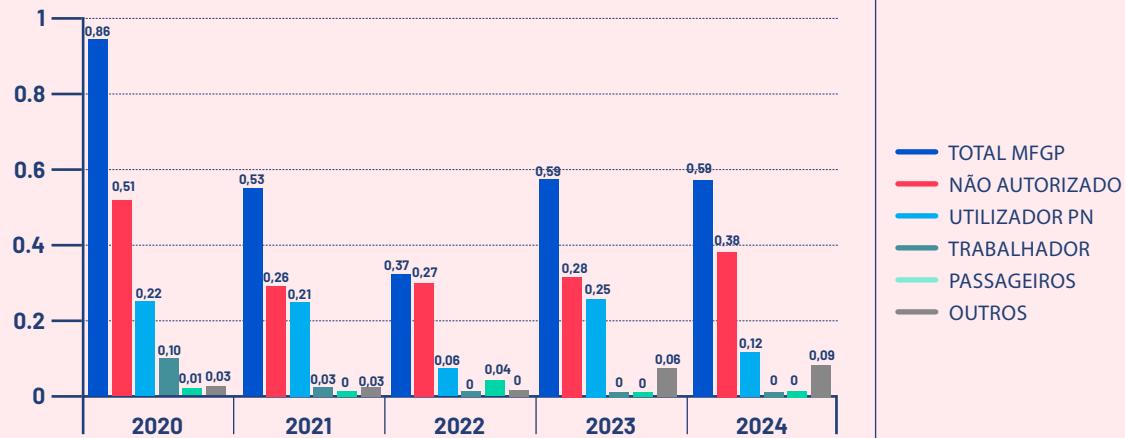


Figura 4 | Evolução global e por tipo de vítima do MFGP por milhão de ck, 2020-2024

Em 2024, o Índice Total MFGP manteve-se inalterado face a 2023 (0,59), permanecendo abaixo da média dos últimos cinco anos (0,59) e dos últimos dez anos (0,61).

Da análise a 10 anos, realça-se a clara predominância do risco para as categorias de pessoas não autorizadas e utilizadores de PN, para os quais importa definir/implementar estratégias para a sua mitigação.



Embora os suicídios em ambiente ferroviário estejam excluídos da definição de “acidente”, estas ocorrências são altamente relevantes para a gestão da segurança ferroviária. Para além de representarem uma tragédia pessoal, familiar e social, provocam também perturbações significativas na operação e riscos acrescidos para maquinistas, agentes de acompanhamento, outros profissionais e utilizadores do sistema ferroviário.

A Figura 5 apresenta a comparação entre o número de suicídios e o número de vítimas mortais

### MORTES DECORRENTES DE ACIDENTES E SUICÍDIOS

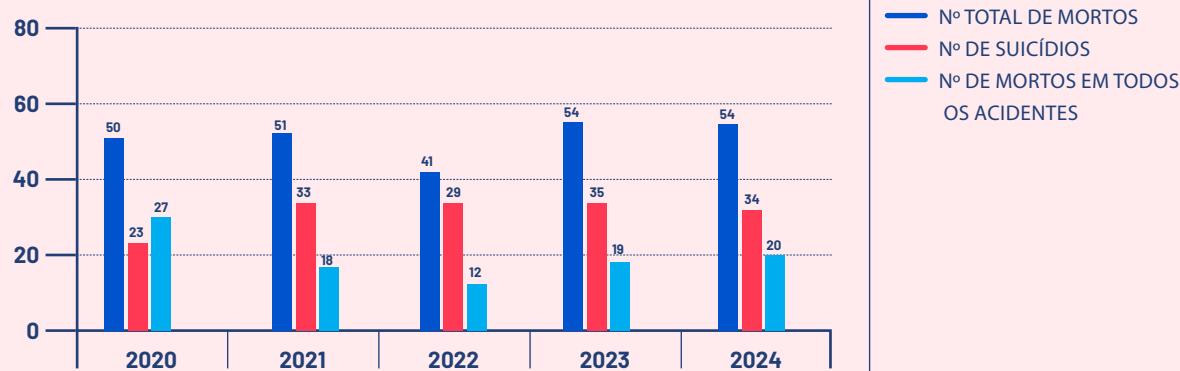


Figura 5 | Suicídios e Mortes decorrentes de acidentes, 2020-2024

- Em 2024, registaram-se 34 suicídios, uma redução de 3% face a 2023 (35), embora o valor permaneça acima da média dos últimos cinco anos (30,8).
- Considerando o total de suicídios e vítimas mortais por acidentes ferroviários, o número de fatalidades manteve-se igual ao de 2023 (54), superando a média dos últimos cinco anos (50).
- **Dada a relevância e os impactos sociais e operacionais destas ocorrências, é essencial continuar a implementar ações que tornem o sistema ferroviário menos vulnerável a este tipo de eventos, conforme referido no capítulo 5.1.**

### 3.3 PRECURSORES DE ACIDENTES

A Figura 6 apresenta a evolução do número de precursores de acidentes na RFN no período de 2015 a 2024.

#### PERCURSORES DE ACIDENTES

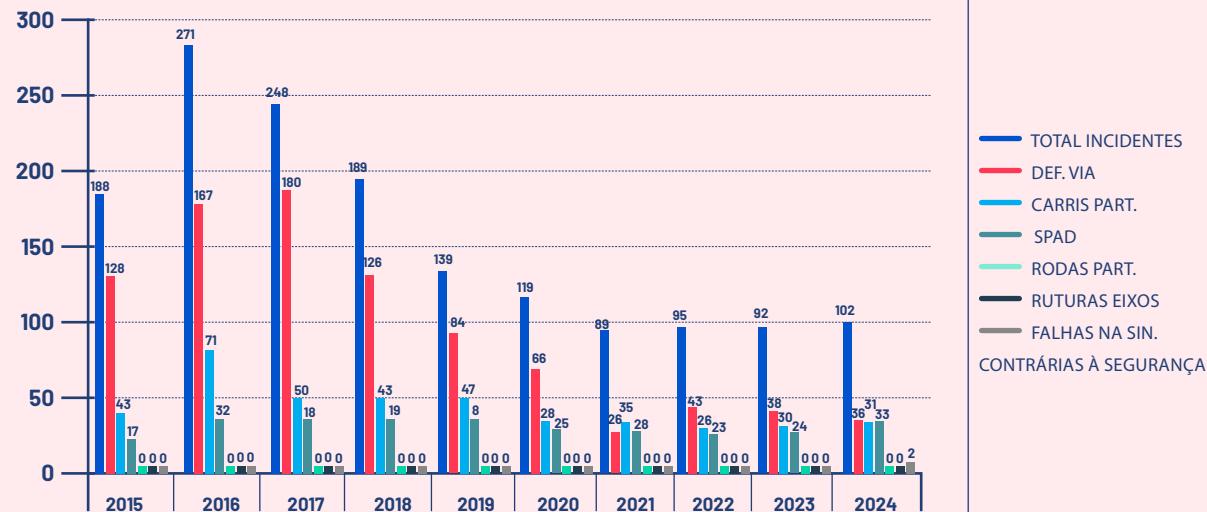


Figura 6 | Evolução global e por categoria dos precursores de acidentes, 2015-2024

- Em 2024, o número de precursores de acidentes aumentou 11% face a 2023, passando de 92 para 102 ocorrências. A média dos últimos cinco anos é de 106,8.
- Em 2024, os precursores de acidentes relacionados com a infraestrutura (como deformações de via e carris partidos) representaram 66% do total registado.
- Em 2024, o número de Ultrapassagens de Sinal Fechado (SPAD) (33) aumentou 38% face a 2023 (24), situando-se acima da média dos últimos cinco anos (26,6) e dos últimos dez anos (22,7).
- Relativamente às deformações na via, registou-se uma redução de 5% em 2024 (36 ocorrências) face a 2023 (38 ocorrências). Este valor permanece abaixo da média dos últimos cinco anos, que se situa nas 41,8 ocorrências.
- No que respeita a carris partidos, verificou-se um aumento de 3% em 2024 (31 ocorrências) face a 2023 (30 ocorrências), estando este valor alinhado com a média dos últimos cinco anos, que é de 30,4 ocorrências.
- Em 2024 registaram-se duas falhas na sinalização contrárias à segurança, contrastando com os anos de 2020 a 2023, nos quais não se verificaram ocorrências deste tipo.
- O número elevado de SPAD registado entre 2020 e 2024 (133 ocorrências), aliado ao aumento significativo verificado em 2024, evidencia a necessidade urgente de implementação de medidas de mitigação por parte de todas as entidades envolvidas (EF e GI), tendo em conta os potenciais riscos que este tipo de ocorrências representa para a segurança operacional.

### 3.4 PASSAGENS DE NÍVEL

No final de 2024, existiam 785 PN na RFN. A Figura 7 apresenta a evolução do número de PN por quilómetro de via, no período compreendido entre 2020 e 2024.

PASSAGENS DE NÍVEL / KM



Figura 7 | Evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via, 2020-2024

- Entre 2023 e 2024, registou-se uma redução de 3% no número de PN por quilómetro de via na RFN.
- Em 2024, existia em média uma PN por cada 4,110 km de via, enquanto em 2023 essa média era de uma por cada 3,982 km.
- Em 2024, comparativamente a 2023, verificou-se uma redução no número de PN passivas por quilómetro de via, bem como uma diminuição no número total de PN ativas.



### 3.5 ATP

A Figura 8 apresenta a evolução das linhas da RFN equipadas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação, no período compreendido entre 2020 e 2024.

% DE LINHAS COM ATP



Figura 8 | Percentagem de linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação, 2020-2024

- Em 2024, verificou-se um aumento de 1,5% na percentagem de linhas da RFN equipadas com sistemas ATP, face a 2023. No total, 74% das linhas encontravam-se dotadas destes sistemas.



## 4

# CERTIFICAÇÕES E AUTORIZAÇÕES



- 4.1 CERTIFICAÇÕES DE SEGURANÇA
- 4.2 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS
- 4.3 AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES FIXAS
- 4.4 CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS
- 4.5 CERTIFICAÇÃO DE ERM

Uma atividade substancial da ANSF durante o ano de 2024 foi a revisão e atualização de procedimentos internos existentes e criação de novos procedimentos e guias de apoio para os requerentes, de modo a melhorar os processos de decisão internos da ANSF mas também a ajudar os requerentes a responder de forma mais rigorosa e assertiva aos requisitos dos vários regulamentos europeus e nacionais.

## 4.1 CERTIFICAÇÕES DE SEGURANÇA

Durante o ano de 2024, não foram emitidos pela ANSF quaisquer Autorizações de Segurança (AS) ou Certificados de Segurança Únicos (CSU). No entanto, foram iniciados dois processos formais:

- Um processo de renovação de uma Autorização de Segurança (AS);
- Um processo para a emissão de um Certificado de Segurança Único (CSU).

Ambos os processos transitaram para o ano de 2025, não tendo sido concluídos até ao final do exercício de 2024, conforme indicado no Quadro 5.

Quadro 1 | Certificados de segurança e autorizações de segurança emitidos em 2024

NOME DA EMPRESA	AUTORIZAÇÃO /CERTIFICADO	STATUS	TIPO	ENTIDADE EMISSORA
APDL	PT 21 2023 0001	Renovação	AS	ANSF
	PT 11 2020 0001 (Parte A)			
MEDWAY	PT 12 2020 0002 (Parte B)	Nova	CSU (Mercadorias)	ERA

Por outro lado, a ERA, enquanto organismo de certificação, alterou o CSU detido pela Captrain Portugal – a 14/10/2024, o CSU EU 10 2023 0258 foi substituído pelo CSU EU 10 2024 0221. A ANSF não participou no processo que levou à alteração deste certificado.

Importa ainda referir que todas as restantes Autorizações de Segurança e Certificados de Segurança Únicos previamente emitidos pela ANSF mantiveram-se válidos, conforme indicado nos Anexos B.1 e B.2.



## 4.2 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS



A ANSF EMITIU 4 AUTORIZAÇÕES  
CORRESPONDENTES A 9 VEÍCULOS



A ANSF PARTICIPOU EM  
2 PROCESSOS DE AUTORIZAÇÃO DA ERA  
CORRESPONDENTES A 2 VEÍCULOS

Em 2024, foram emitidas as autorizações de colocação de veículos no mercado conforme o Quadro 6.

Quadro 2 | Autorizações de veículos emitidas em 2024

REQUERENTE	TIPO DE VEÍCULO	Nº DE VEÍCULOS	TIPO DE PEDIDO	ENTIDADE EMISSORA
Siderúrgica Requena	Vagón plataforma RES 19,90 m_ME	5	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
Matisa	Atacadeira	1	Nova autorização	ERA
CP	Carruagens ARCO	1	Conformidade Tipo	ANSF
CP	UTE 2240	2	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF

Quadro 3 | Processos de Compromisso Preliminar de veículos iniciados em 2024

Em 2024, foram ainda concluídos dois processos de compromisso, conforme o quadro seguinte.

REQUERENTE	TIPO DE VEÍCULO	Nº DE VEÍCULOS	TIPO DE PEDIDO	ENTIDADE EMISSORA
Medway	LE4700, Mesa 26S Upgrade	1	Nova autorização	ANSF
Mer Mec	Veículo de inspeção MM800	1	1ª autorização	ANSF

### 4.3 AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES FIXAS

Durante o ano de 2024, foram emitidas pela ANSF, 2 Autorizações de Entrada ao Serviço (AES) a subsistemas estruturais ferroviários de instalações fixas (energia; infraestrutura; ou controlo, comando e sinalização), conforme referido no quadro 4.

Quadro 4 | Autorizações emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2023

SUBSISTEMA	DESIGNAÇÃO	N.º AUTORIZAÇÃO
INF	Infraestrutura de Celorico da Beira a Guarda, Linha da Beira Alta	PT 61 2024 0001
ENE	Energia de Celorico da Beira a Guarda, Linha da Beira Alta	PT 62 2024 0001

Em 2022, o IMT introduziu o mecanismo da dispensa temporária de AES que consiste em permitir ao requerente, sob sua responsabilidade e no âmbito do seu sistema de gestão da segurança, proceder à exploração da infraestrutura após a implementação de determinada alteração nos casos em que não há interrupção do tráfego ferroviário durante os trabalhos e em que a alteração seja irreversível antes do início da exploração comercial.

Quadro 5 | Dispensas temporárias emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2023

SUBSISTEMA	DESIGNAÇÃO
CCS	Sinalização eletrónica no troço de Vale de Santarém a Entroncamento, na Linha do Norte
CCS	Sinalização entre Louriçal e Figueira da Foz na Linha do Oeste, no ramal de Alfarelos e na concordância de Verride



## 4.4 CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS

Constam no Registo Nacional de Carta de Maquinistas 1455 cartas de maquinista, das quais 80 cartas foram emitidas no ano de 2024, de acordo com a Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, transposta para Direito Nacional através da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio.

Encontram-se no estado “Suspensa” 59 cartas de maquinista após informação das EF/GI que estes se encontravam incapacitados para o trabalho por um período superior a 90 dias e foram retiradas 68 cartas de maquinista do modelo europeu, desde a sua implementação em 2019, das quais 60 por limite de idade dos maquinistas, 6 por falecimento e 2 por incapacidade definitiva.

No ano de 2024 não foram certificadas novas entidades formadoras de acordo com a Portaria n.º 213/2020, de 7 de setembro, que estabelece os requisitos e procedimentos de certificação das entidades formadoras e dos cursos de formação inicial e contínua, destinados à obtenção e renovação da carta de maquinista de locomotivas e comboios do sistema ferroviário nacional, existem atualmente 5 entidades formadoras certificadas.

De acordo com a Portaria n.º 214/2020, que estabelece os requisitos e procedimentos de reconhecimento das **entidades prestadoras de serviços na área da medicina e na área da psicologia**, que pretendam realizar exames médicos e avaliações psicológicas a candidatos a maquinistas e maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, durante o ano 2024, foi reconhecida uma entidade, perfazendo o total de 7 entidades reconhecidas para realizar os serviços anteriormente referidos.



**1455**  
cartas de maquinista

## 4.5 CERTIFICAÇÃO DE ERM

A ANSF não é organismo de certificação das Entidades Responsáveis pela Manutenção (ERM). Neste contexto, a ANSF apenas avaliou a Fertagus enquanto ERM, dado que esta empresa optou pela demonstração no âmbito da Certificação de Segurança, o que veio a acontecer com o processo de emissão do certificado de segurança único, emitido em dezembro de 2021.



## 4.6 INSPEÇÃO À PARTIDA VEÍCULOS

No decurso de 2024, foram realizadas quatro inspeções à partida de comboios de mercadorias, abrangendo um total de 63 vagões inspecionados. Estas ações tiveram como principal objetivo a deteção de eventuais irregularidades, sendo conduzidas com base no General Contract for Use of Wagons (GCU), que serviu como documento de referência técnica e normativa.

5

SUPERVISÃO



- 5.1 ESTRATÉGIA DE SUPERVISÃO E PLANEAMENTO
- 5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF
- 5.3 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

## 5.1 ESTRATÉGIA DE SUPERVISÃO E PLANEAMENTO

O **Regulamento de Supervisão** define os procedimentos necessários ao exercício da atividade de supervisão do desempenho das EF e GI no domínio da segurança ferroviária, subsequentes à emissão do certificado de segurança e da autorização de segurança, por forma a verificar se os subsistemas ferroviários são explorados e mantidos de acordo com os requisitos legais aplicáveis. Estão ainda detalhados os tipos de atividades de supervisão que são desenvolvidas, as metodologias de supervisão a adotar, assim como as medidas regulamentares e corretivas a aplicar quando necessário. Nele definem-se ainda os procedimentos de elaboração dos relatórios individuais de supervisão e dos planos de supervisão bem como o mecanismo de recurso da entidade supervisionada.

A **Estratégia de Supervisão** foi atualizada em 2024, com base no regulamento de supervisão e define os procedimentos e metodologias para o período de 2024-2026.

Para o ano 2024 foi elaborado o **Plano de Supervisão** da ANSF com base na avaliação dos desempenhos de segurança.



Este prioriza, programa e detalha as ações de supervisão ao GI, EF e outras entidades. O plano de supervisão é anual, sendo revisto regularmente, com uma revisão formal a cada semestre.

Para os GI e para as EF, respetivamente detentoras de Autorização e Certificados de Segurança, a distribuição temporal das atividades de supervisão tem em conta os prazos de validade da autorização e dos certificados emitidos, bem como as áreas identificadas para supervisão aquando da avaliação dos pedidos de atualização ou renovação dos mesmos.

No âmbito da atividade de supervisão realizada aos GI e às EF, pode ser considerado relevante realizar ações de supervisão a entidades que prestam serviços a estas e cuja atividade tem impacto para a segurança do sistema ferroviário.

Em 2024 foram realizadas ações de supervisão de acordo com o Plano de Supervisão e algumas ações extraordinárias. Não houve pedidos de revisão ou recurso relativamente a decisões da ANSF nesse ano.

No ano de 2024, foram realizados **33 ações de supervisão**, designadamente:

AÇÃO DE SUPERVISÃO	TÍTULO
Auditoria n.º 2024_1	Auditoria Monitorização
Controlo Operacional n.º 2024_1	Acompanhamento de comboios Fertagus
Controlo Operacional n.º 2024_2	ATV Santarém
Controlo Operacional n.º 2024_3	PN da Cachofarra
Controlo Operacional n.º 2024_4	Transporte de Madeira
Controlo Operacional n.º 2024_5	Siderurgia Nacional
Controlo Operacional n.º 2024_6	Acompanhamento de comboios Porto-Marco de Canaveses
Controlo Operacional n.º 2024_7	Acompanhamento de comboios linhas Beira Baixa e do Leste
Controlo Operacional n.º 2024_8	Acompanhamento de comboios Linha de Cascais
Controlo Operacional n.º 2024_9	Acompanhamento de comboios Praias do Sado
Controlo Operacional n.º 2024_10	Acompanhamento de comboios Linha de Sintra
Controlo Operacional n.º 2024_11	Transfronteiriço Elvas Badajoz
Controlo Operacional n.º 2024_12	Acompanhamento VME
Controlo Operacional n.º 2024_13	Acompanhamento de comboios Linha de Guimarães
Controlo Operacional n.º 2024_14	Transfronteiriço Valença-Tui
Estudo Segurança n.º 2024_1	Anomalias sistema frenagem_Medway
Estudo Segurança n.º 2024_2	Anomalias sistema frenagem_Takargo
Estudo Segurança n.º 2024_3	Limitações de velocidade

AÇÃO DE SUPERVISÃO	TÍTULO
Inspeção n.º 2024_1	Verificação faixa de segurança e cautela - AML
Inspeção n.º 2024_2	Verificação de segurança ecovia de Olhão - canal ferroviário
Inspeção n.º 2024_3	Prevenção colhidas Linha do Algarve
Inspeção n.º 2024_4	Prevenção de colhidas L. Alentejo_ Évora
Inspeção n.º 2024_5	Intrusões estação de Penalva
Inspeção n.º 2024_6	PN Poço Barreto
Inspeção SI n.º 2024_1	Mini-Comboio Pedras D'El Rei
Observação Segurança n.º 2024_1	Dispensa da apresentação do sinal de partida na est. de Penalva
Observação Segurança n.º 2024_2	Invasão de canal ferroviário na estação de Lisboa - Santa Apolónia
Observação Segurança n.º 2024_3	Manobras de comboio da CP na estação de Lisboa - Oriente
Observação Segurança n.º 2024_4	PN Alcantarilha Gare
Observação Segurança n.º 2024_5	Escadas Baixa da Banheira
Observação Segurança n.º 2024_6	REV do vagão (NEV: 41 94 2102 110-8) - Medway
Observação Segurança n.º 2024_7	Condições de acesso ao GX da estação de Porto Campanhã
Observação Segurança n.º 2024_8	Incidente portas abertas L. Douro

Além das ações de supervisão referidas, e tendo em conta o nível de risco, a ANSF desenvolveu ainda um conjunto de ações, das quais se destacam as seguintes:

## Colhidas e Suicídios

A ANSF, no seguimento do aumento substancial do n.º de colhidas e de suicídios nos anos de 2019 e 2020, tomou a iniciativa de criar um GT com as empresas do setor ferroviário dedicado a aprofundar o conhecimento sobre estes eventos e identificar medidas preventivas.

A ANSF procedeu a uma análise aprofundada das ocorrências envolvendo colhidas e suicídios no período 2016–2021 que foi apresentada ao GT e publicada no relatório “Prevenção de colhidas e suicídios na ferrovia portuguesa” (disponível aqui).

Esta análise permitiu a caracterização detalhada destas ocorrências de acordo com o local, características da infraestrutura e situação comportamental envolvida. O relatório apresenta ainda um levantamento de diversas medidas aplicadas a nível internacional e passíveis de aplicação no contexto nacional.

Os resultados deste estudo foram apresentados em diversas conferências e grupos técnicos de peritos nestas matérias, nomeadamente:

- **Congresso Rodoferroviário Português** – Lisboa, 5 a 7 de julho de 2022;
- **International Rail Safety Council** – Sevilha, 17 a 21 de outubro de 2022;
- **Transport Research Arena** – Lisboa, 14 a 17 de novembro de 2022;
- **Tresp Network meeting** – Bruxelas, 1 de março 2023;
- **Trespad** – Varsóvia, 14 a 16 de junho de 2023;
- **European Safety Days** – Tallinn, 20 a 22 de setembro de 2023.

No seguimento da publicação do estudo, realizado pela Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSP) com o apoio do setor ferroviário, de diagnóstico e análise de ocorrências de Colhidas e Suicídios na RFN, esta Autoridade organizou 4 workshops, que decorreram em novembro e dezembro de 2024, para identificação de medidas de âmbito geral à RFN e específicas a 7 projetos piloto (Estação de Braço de Prata, Apeadeiros da Baixa da Banheira e de Vila Nova da Rainha, Passagens de nível pedonais passiva e automatizada de Faro, Passagem de nível rodoviária e pedonal de S. João do Estoril e zonas em Plena Via de Alhos Vedros e Olhão).

Estes workshops contaram com 56 participantes de 13 entidades que identificaram 163 potenciais medidas e 11 entidades implementadoras. Estiveram representadas as áreas da segurança, operação, manutenção, investigação e proteção civil, o que demonstra a multidisciplinaridade da problemática e a necessidade de cooperação, não só entre as diferentes entidades, mas também entre as várias áreas de negócio.

Paralelamente ao processo de revisão do Regulamento de PN, a ANSF, em colaboração com a Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões, elaborou um documento normativo relativo à sinalização de PN para aplicação nas aproximações rodoviárias de passagens de nível, que foi publicado em 2023.

No início de 2025 foi realizado o último workshop, para apresentação das medidas a implementar e metodologia para a monitorização da eficácia, por parte de cada entidade implementadora, após análise de viabilidade.

## Passagens de nível

Tendo em conta a realidade atual da segurança e operação ferroviária e considerando que as PN são pontos críticos para diminuir os acidentes, mortes e feridos graves, a ANSF tem vindo a promover várias ações específicas no sentido do reforço da segurança para os utilizadores desta interface do sistema ferroviário.

Em 2022 tinha sido colocada em consulta pública a proposta de revisão do Regulamento de PN (Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro). Após consolidação dos contributos recebidos durante o período de consulta, em 2023, a proposta de regulamento foi submetida à tutela para revogação do diploma em vigor.

Paralelamente ao processo de revisão do Regulamento de PN, a ANSF, em colaboração com a Direção de Serviços de Gestão de Contratos e Concessões, elaborou um documento normativo relativo à sinalização de PN para aplicação nas aproximações rodoviárias de passagens de nível, que foi publicado em 2023.

Dando cumprimento às prioridades definidas na estratégia de supervisão de 2024-2026, foram realizadas ações de supervisão relacionadas com as PN. Em 2024 foram realizadas 3 ações de supervisão a PN, tendo resultado em 4 recomendações para o Gestor de infraestrutura ferroviária e 1 Constatação de segurança para o Gestor de infraestrutura rodoviária.



## 5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF

Das 33 ações de supervisão listadas acima, resultaram 146 medidas corretivas e 2 reiteraões, a serem implementadas pelas EF/GI ou entidades externas ao setor ferroviário, como gestores de infraestruturas rodoviárias ou Municípios.



Quadro 6 | Ponto de situação das medidas corretivas ou emitidas pela ANSF em 2023

ATIVIDADES DE SUPERVISÃO	MEDIDAS CORRETIVAS
Auditoria n.º 2024_1	-
Controlo Operacional n.º 2024_1	4
Controlo Operacional n.º 2024_2	2
Controlo Operacional n.º 2024_3	2
Controlo Operacional n.º 2024_4	4
Controlo Operacional n.º 2024_5	1
Controlo Operacional n.º 2024_6	7
Controlo Operacional n.º 2024_7	-
Controlo Operacional n.º 2024_8	1
Controlo Operacional n.º 2024_9	2
Controlo Operacional n.º 2024_10	1
Controlo Operacional n.º 2024_11	3
Controlo Operacional n.º 2024_12	3
Controlo Operacional n.º 2024_13	4
Controlo Operacional n.º 2024_14	1
Estudo Segurança n.º 2024_1	1
Estudo Segurança n.º 2024_2	1
Estudo Segurança n.º 2024_3	4

ATIVIDADES DE SUPERVISÃO	MEDIDAS CORRETIVAS
Inspeção n.º 2024_1	17
Inspeção n.º 2024_2	3
Inspeção n.º 2024_3	1
Inspeção n.º 2024_4	1
Inspeção n.º 2024_5	1
Inspeção n.º 2024_6	1
Inspeção SI n.º 2024_1	1
Observação Segurança n.º 2024_1	-
Observação Segurança n.º 2024_2	1
Observação Segurança n.º 2024_3	1
Observação Segurança n.º 2024_4	1
Observação Segurança n.º 2024_5	-
Observação Segurança n.º 2024_6	-
Observação Segurança n.º 2024_7	-
Observação Segurança n.º 2024_8	-
<b>Total</b>	<b>69</b>

Desde 2020, foram emitidas 478 medidas corretivas, conforme Quadro 7.

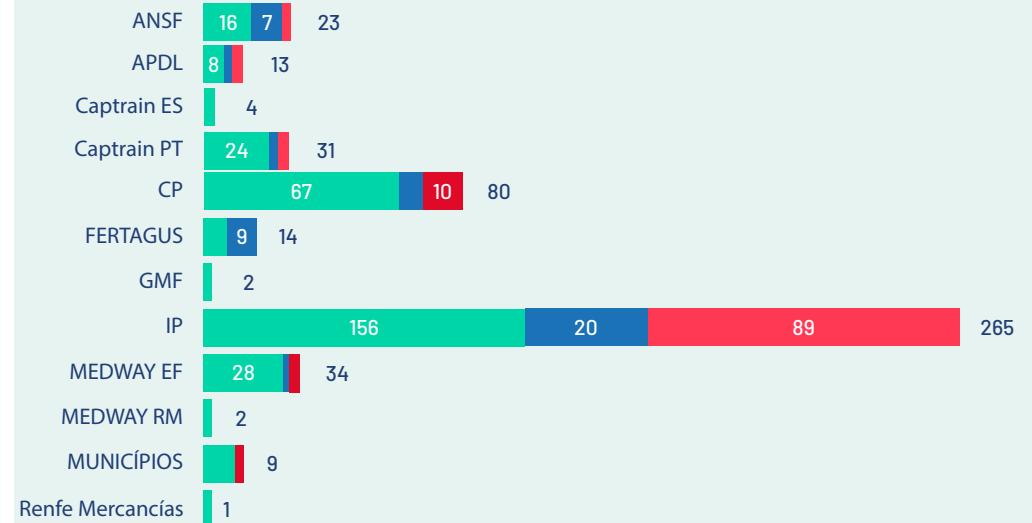
**Quadro 7** | Emissão de medidas corretivas resultantes de ações de supervisão

AÇÕES DE SUPERVISÃO E EMISSÃO DE AÇÕES CORRETIVAS	MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS DESDE 2020					TOTAL
	2020	2021	2022	2023	2024	
Ações de supervisão em 2020	52	4	-			56
Ações de supervisão em 2021	-	35	15			50
Ações de supervisão em 2022	-	-	89	15		104
Ações de supervisão em 2023			-	122		122
Ações de supervisão em 2024					146	146
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>39</b>	<b>104</b>	<b>137</b>	<b>146</b>	<b>478</b>

### RECOMENDAÇÕES POR TIPO DE AÇÃO



### RECOMENDAÇÕES POR ENTIDADE



ENCERRADA ABERTA DENTRO DO PRAZO ABERTA ULTRAPASSOU O PRAZO

**Figura 9** | Ponto de situação, no final de 2024, das medidas emitidas pela ANSF entre 2020 e 2024

Decorrente da análise sistemática de ocorrências ferroviárias realizada diariamente pela ANSF, em 2023 foram abertos 86 processos resultantes de acontecimentos potencialmente comprometedores da segurança ferroviária relacionadas com a atividade do GI e/ou das EF. Estes processos visam designadamente, procurar esclarecer o sucedido nas ocorrências quando a descrição das mesmas não é clara, entender a forma como foi gerida a ocorrência pelos intervenientes para ver se é passível de melhorias e procurar encontrar/implementar medidas que visem incrementar a segurança do sistema ferroviário.

Estes processos incidem designadamente sobre as seguintes temáticas:

- Ocorrências/avarias com material circulante;
- Ocorrências com a tripulação do comboio;
- Ocorrências em instalações;
- Ocorrências durante trabalhos;
- Ocorrências no comando da circulação;
- Ocorrências com passageiros;
- SPAD;
- Incêndios na via;
- Carga mal-acondicionada;
- Sinalização.



### 5.3 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DO GPIAAF

À ANSF compete também a monitorização da implementação das recomendações de segurança emitidas pelo GPIAAF, enquanto organismo nacional de investigação de acidentes ferroviários.

Conforme definido no protocolo celebrado com o GPIAAF, o estado de implementação das recomendações de segurança é classificado de acordo com o definido no Quadro 8.

**Quadro 8** | Classificação do estado de implementação das recomendações

ESTADO DA RECOMENDAÇÃO	SIGNIFICADO
<b>ABERTA</b> Em implementação	Recomendação com ações em curso para concretização do seu objetivo pelo implementador final.
<b>ABERTA</b> Parcialmente implementada	Recomendação em que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado por ações tomadas pelo implementador final e ainda existem outras em processo de concretização.
<b>ENCERRADA</b> Implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi totalmente alcançado pelo implementador final ou foi definido planeamento para a conclusão das ações identificadas e em implementação.
<b>ENCERRADA</b> Parcialmente implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado pelo implementador final e não são esperadas outras ações.
<b>ENCERRADA</b> Não aceite	Recomendação não aceite pelo IMT.

Não foram emitidas recomendações de segurança em 2024.

**Quadro 9** | Estado de implementação das recomendações de segurança emitidas pelo IMT face aos relatórios do GPIAAF, no final de 2023

RELATÓRIO GPIAAF	RECOMENDAÇÕES EMITIDAS	RECOMENDAÇÕES ABERTAS EM IMPLEMENTAÇÃO	RECOMENDAÇÕES ABERTAS PARCIALMENTE IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES ENCERRADAS PARCIALMENTE IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES ENCERRADAS IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES NÃO ACEITES PELO IMT
2006/01	1	-	-	-	1	-
2016/01	7	-	-	-	7	-
2016/02	13	-	-	-	13	-
2018/01	8	-	-	-	8	-
2018/02	3	-	-	-	3	-
2018/03	8	-	1	-	7	-
2018/04	6	-	-	-	6	-
2018/05	3	-	-	-	3	-
2019/01	7	-	-	-	7	-
2019/02	5	-	-	-	5	-
2019/03	4	-	-	-	4	-
2020/01	8	-	-	-	8	-
2020/02	2	-	-	-	2	-
2020/03	3	-	-	-	3	-
2021/01	12	1	5	1	5	-
2021/02	7	1	2	-	4	-
2021/03	1	-	-	1	-	-
2022/01	3	-	1	-	2	-
2022/02	2	-	1	-	1	-
2022/03	2	1	1	-	-	-
2023/01	1	-	1	-	-	-
<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>89</b>	<b>-</b>

## 5.4 INSPEÇÃO À PARTIDA VEÍCULOS

No decurso de 2024, foram realizadas quatro inspeções à partida de comboios de mercadorias, abrangendo um total de 63 vagões inspeccionados. Estas ações tiveram como principal objetivo a deteção de eventuais irregularidades, sendo conduzidas com base no General Contract for Use of Wagons (GCU), que serviu como documento de referência técnica e normativa.



## 6

## PROMOÇÃO E MONITORIZAÇÃO DA SEGURANÇA



- 6.1 REQUISITOS DOS SGS
- 6.2 DETERMINAÇÃO E AVALIAÇÃO DE RISCOS
- 6.3 MONITORIZAÇÃO DAS EF E DOS GI
- 6.4 CULTURA DE SEGURANÇA
- 6.5 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS
- 6.6 DERROGAÇÕES RELATIVAS A ERM

A ANSF monitoriza diariamente as ocorrências ferroviárias reportadas pelas EF e pelo GI, assim como denúncias dos trabalhadores e do público em geral. A monitorização das ocorrências é um input importante para as prioridades de supervisão, tanto a nível de planeamento anual como de ações extraordinárias. A ANSF tem em curso um projeto de automatização e registo geográfico das ocorrências para uma monitorização mais rigorosa.

Durante o ano de 2024, a ANSF promoveu a continuação dos trabalhos de diversos grupos de trabalho técnico, onde participam as várias empresas do setor, dos quais se destacam os seguintes grupos de trabalho:

- indicadores comuns de segurança;
- colhidas e suicídios ;
- implementação das ETI;
- reforma do sistema de contratação de energia para tração e respetiva tarifação;

A ANSF promoveu ainda várias reuniões de

trabalho e trocas de informação com o setor ferroviário, no âmbito de diversas matérias relevantes para a segurança ferroviária, nomeadamente:

- Pedidos de informações sobre ocorrências significativas;
- Reuniões com diversos requerentes e entidades envolvidas nos processos de autorização de veículos ferroviários;
- Reuniões com o GI no âmbito dos vários processos em curso;
- Reuniões com as EF no âmbito dos processos de emissão do Certificado de Segurança Único;
- Reuniões com a APDL (GI) no âmbito do processo de emissão de Autorização de segurança.

No seguimento da aplicação da Instrução n.º 03/20, para análise e avaliação de um conjunto tipificado de informação de acordo com a natureza de ocorrências, foi comunicado pelos operadores ferroviários um conjunto de informação que se encontra previsto na própria instrução. Estes dados foram relevantes para a elaboração do plano de supervisão anual da ANSF.

Com o objetivo de otimizar a cooperação e ter em conta as melhores práticas europeias em matéria de supervisão,

a ANSF deu continuidade à cooperação com a congénere espanhola, tendo realizado inúmeras reuniões online.

É ainda de relevar os contactos regulares que têm sido mantidos com ANSF de outros Estados-Membros, quer durante as reuniões de trabalho que se realizam entre estes organismos, quer através de consultas, questionários e troca de informações que se fazem através de mensagens de correio eletrónico. Estes contactos são relevantes para manter alguma harmonização de processos e procedimentos entre as várias ANSF e para que a curva de aprendizagem induza às melhores práticas nas atividades desenvolvidas pelas ANSF, seja no âmbito da supervisão, definição de regras e processos de autorização diversos.

## 6.1 REQUISITOS DOS SGS

O objetivo primordial do Sistema de Gestão da Segurança (SGS) é assegurar que as Empresas Ferroviárias (EF) e os Gestores de Infraestruturas (GI) alcancem os seus desígnios operacionais e estratégicos em condições de segurança e conformidade normativa. Frequentemente, o SGS é interligado e sinergicamente integrado com outros sistemas de gestão corporativa, visando a otimização do desempenho organizacional global e a redução dos custos operacionais, através da integração e otimização de recursos e esforços em todas as esferas hierárquicas da estrutura empresarial.

**O Regulamento Delegado (UE) n.º 2018/762, emanado pela Comissão em 8 de março de 2018, institui os Métodos Comuns de Segurança (MCS). Estes parâmetros regulamentares são especificamente delineados para uniformizar os requisitos inerentes ao SGS, em estrita observância com as prescrições da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho.**

Em completa consonância com o disposto no artigo 6º, nº 5, da Diretiva (UE) 2016/798, os MCS estão sujeitos a revisões periódicas sistemáticas. Estas revisões devem integrar a experiência empírica derivada da sua implementação prática e a trajetória evolutiva da segurança ferroviária a nível global. O objetivo subjacente é a preservação do nível de segurança geral e, sempre que tecnicamente e economicamente exequível, o reforço contínuo dos padrões de segurança operacional.

As EF e os GI deverão garantir a implementação contínua de estratégias de mitigação de riscos por parte das suas partes contratadas e demais intervenientes. Para tal, estão mandatadas a adotar e integrar os protocolos de monitorização definidos nos MCS.

Tendo em consideração que tais disposições representam um componente crítico do seu SGS, as EF e os GI deverão disponibilizá-las, mediante solicitação, à Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), estabelecida pelo Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e de Conselho, ou à autoridade nacional de segurança, no âmbito das atividades de supervisão regulamentar.

As EF e os GI devem realizar auditorias internas de forma independente, imparcial e transparente, para recolher e analisar informações para efeitos das suas atividades de monitorização, de modo a verificar a correta aplicação dos requisitos no seu SGS. Em 2024, as empresas do setor ferroviário nacional desenvolveram as auditorias internas ao SGS que se apresentam na Figura 10. Como é possível observar, a aplicação deste instrumento é ainda incipiente, na medida em que nem todas as empresas auditam periodicamente o respetivo SGS, de uma forma sistemática, facto comprovado numa auditoria transversal realizada neste ano pela ANSF a todo o setor (Auditoria n.º 2024-01). Esta auditoria resultou na emissão de várias constatações relacionadas com este tema (ver também 6.3).

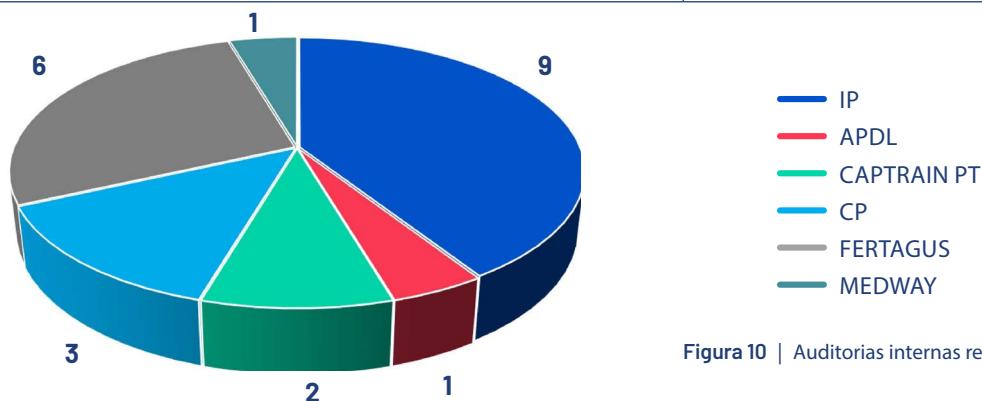


Figura 10 | Auditorias internas realizadas em 2024

## 6.2 DETERMINAÇÃO E AVALIAÇÃO DE RISCOS

O setor ferroviário tem aplicado o MCS para a determinação e avaliação dos riscos, na sequência de alterações com impacto na segurança ferroviária, de acordo com o Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013 da Comissão, de 30 de abril de 2013, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/1136, aplicável desde 23 de agosto de 2015.

### ALTERAÇÕES SIGNIFICATIVAS

Após aplicação do Método Comum de Segurança (MCS) para determinação e avaliação dos riscos, em cumprimento do Regulamento de Execução (UE) n.º 402/2013 da Comissão, de 30 de abril, por parte das EF e dos GI, apenas a IP registou uma alteração significativa, que foi:

“Colocação em serviço do sistema de sinalização eletrónica no troço Lourçal - Figueira da Foz da Linha do Oeste, Ramal de Alfarelos e Bifurcação de Verride”.

### ALTERAÇÕES NÃO SIGNIFICATIVAS

Embora o processo de gestão de riscos descrito no MCS para a determinação e a avaliação dos riscos seja aplicável no caso de alterações significativas, os riscos considerados não devem deixar de ser controlados e monitorizados. A Figura 11 apresenta um sumário das alterações consideradas não significativas realizadas pelo setor em 2024.

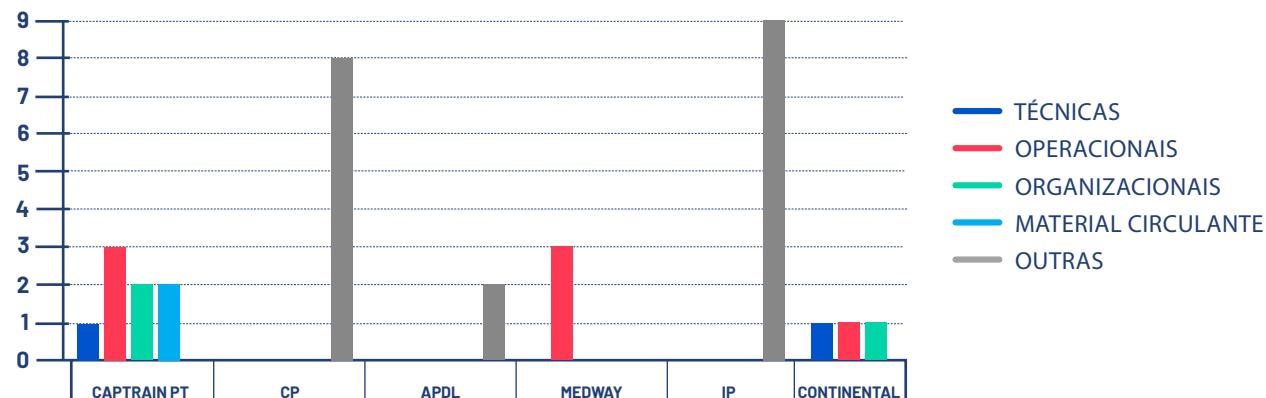


Figura 11 | Tipo e número de alterações não significativas reportadas pelas empresas em 2024.

É imperativo salientar que os relatórios de segurança referentes ao ano de 2024 revelam um padrão generalizado de melhoria, por parte da maioria dos supervisionados, em comparação com o ano anterior. De facto, apenas uma EF não demonstrou melhorias registadas em 2024. Este avanço coletivo sublinha o compromisso proativo dos intervenientes na contínua otimização da segurança ferroviária.

Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) nº 402/2013, as EF devem detalhar a sua experiência na aplicação dos MCS para a determinação e avaliação de riscos. Esta descrição deve incluir, de forma concisa, as principais alterações classificadas como não significativas e significativas. Relativamente ao período de 2024, verificou-se que apenas a IP reportou uma alteração significativa.

## 6.3 MONITORIZAÇÃO DAS EF E DOS GI

O Regulamento (UE) nº 1078/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, em vigor desde junho de 2013, estabeleceu o Método Comum de Segurança para a atividade de monitorização. Este método é de aplicação obrigatória para as EF e os GI.

A implementação deste método nos Sistemas de Gestão de Segurança tem sido um processo gradual, seguindo sobretudo os ciclos de emissão e renovação de certificados e autorizações de segurança. No ano em análise 2024, a quase totalidade das empresas já possuía um processo ou procedimento específico para a monitorização do seu SGS, mesmo que alguns fossem de aplicação recente.

### A Auditoria transversal da monitorização do SGS

A monitorização do SGS foi identificada como um dos temas prioritários para supervisão e, nessa sequência, entre o final de 2023 e junho de 2024, a ANSF realizou uma auditoria a todas as empresas do setor ferroviário nacional. De entre as várias constatações da auditoria, destacam-se as que se descrevem nos parágrafos seguintes.

Em primeiro lugar, e em geral, as empresas do setor definem estratégias para a monitorização do SGS, materializadas através de objetivos, que são, por sua vez, apresentados em planos (normalmente, no Plano Anual de Segurança) e em relatórios. Em nenhum caso esta estratégia é um documento autónomo, com a devida justificação das prioridades que estão subjacentes à definição dos objetivos eleitos, o que revela alguma imaturidade na aplicação do prescrito pelo Método Comum de Segurança para a Monitorização do SGS (Regulamento (UE) 1078/2012 da Comissão, de 16 de novembro). Ainda assim, refira-se que é comum este elenco de objetivos sofrer anualmente ajustes, motivados pelos resultados da monitorização no ciclo anterior.

Por outro lado, em todas as empresas auditadas, estes objetivos resultam na definição de indicadores, utilizados continuamente para monitorizar o desempenho do sistema e para aferir a necessidade de corrigir desvios ou de introduzir melhorias. Contudo, na generalidade dos casos, este elenco de indicadores é pouco numeroso e pouco abrangente em relação ao sistema e às várias áreas relevantes para a segurança ferroviária, o que é, uma vez mais, indiciador da pouca maturidade da aplicação do método comum de segurança. Em geral, a definição dos objetivos relacionados com a monitorização do SGS e o acompanhamento dos indicadores associados é realizado no âmbito mais vasto do conjunto dos sistemas de gestão empresarial. Nalguns casos, não é inteiramente claro se é dada a desejável primazia ao seguimento dos objetivos e indicadores relacionados com a segurança face às demais áreas de gestão.

De um modo geral, os processos de monitorização do SGS são abrangentes quanto ao sistema, cobrindo a maioria das áreas relevantes. Contudo, constatou-se que, de uma forma generalizada, existe uma fraca ligação entre a monitorização das funções relevantes para a segurança (e, em particular, a das funções críticas para a segurança) e a monitorização global do sistema. Também foi possível identificar problemas comuns ao nível da realização – de forma efetiva, sistemática e devidamente integrada na monitorização do SGS – da monitorização das entidades terceiras relevantes para a segurança ferroviária, nomeadamente de empresas subcontratadas, prestadores de serviços e fornecedores.

Regra geral, os resultados da monitorização do SGS são abordados pela definição e implementação de medidas preventivas e corretivas, por meio de planos de ação. Contudo, nem todas as empresas realizam, de forma efetiva e sistemática, a avaliação da eficácia destas medidas, tal como prevista pelo método comum de segurança.

No que respeita aos meios utilizados para o registo e seguimento, observou-se que apenas parte das empresas recorre a ferramentas de apoio e bases de dados informatizadas, embora todas utilizem alguma forma de bases de dados, em formato com um maior ou menor grau de automatização. A tal não será alheio o facto de, em várias das empresas auditadas, terem sido detetados problemas ao nível do registo e da documentação do processo de monitorização do SGS, tal como prescritos pelo método comum de segurança, de modo a possibilitar a comprovação da sua boa execução, a sua verificabilidade e a sua rastreabilidade. Tal surge também associado ao recurso a expert judgement, inteiramente dependente da experiência e dos

conhecimentos do agente que realiza as tarefas relacionadas com a monitorização do SGS. No seu conjunto, estas problemáticas e estas práticas denotam pouca maturidade e sistematicidade na aplicação do processo. Finalmente, refira-se que a gestão de topo – nomeadamente, o administrador com o pelouro da segurança ferroviária – é, na generalidade das empresas, envolvido, em maior ou menor grau, na tomada de decisões e no acompanhamento da monitorização do SGS. Porém, constatou-se que nenhuma das empresas auditadas realiza, na forma desejável, o registo destas práticas, que também não constam, de modo completo, nos documentos do SGS associados ao processo.

Em suma, o desenvolvimento dos processos de monitorização do SGS de encontro ao estipulado no método comum de segurança tem sido, nas diversas empresas do setor, um processo incremental, de implementação gradual. Este tema tem merecido a maior atenção da parte da ANSF, quer nos processos de certificação e autorização de segurança, quer nas atividades de supervisão.

Todas as empresas do setor apresentaram planos de ação para abordar as constatações da auditoria, que foram posteriormente validados pela ANSF.

## 6.4 CULTURA DE SEGURANÇA

A cultura de segurança no contexto ferroviário representa a fundamental interação entre os requisitos de um Sistema de Gestão de Segurança (SGS) e a forma como estes são verdadeiramente assimilados. Ela reflete as atitudes, valores e crenças individuais que se manifestam em decisões e comportamentos quotidianos. Essa cultura é edificada sobre o compromisso coletivo de líderes e colaboradores em agir sempre com segurança e em buscar a melhoria contínua, mesmo diante de objetivos concorrentes. Uma cultura de segurança robusta amplifica a eficácia do SGS, otimizando a sua capacidade de gestão.

À medida que avançamos para 2025, a maturidade da cultura de segurança continua a ser um pilar central. A consciência crescente e o ambiente positivo que dela decorrem são frutos diretos desse trabalho persistente, que visa não apenas cumprir requisitos, mas internalizar a segurança como um valor inerente à operação ferroviária.

Em 2024, o capítulo sobre cultura de segurança nos Relatórios Anuais de Segurança (RAS) das EF e GI elencou as iniciativas implementadas. Apesar dos esforços, permanece um desafio na definição de estratégias e ações eficazes para a promoção e implementação da cultura de segurança.

### As iniciativas reportadas que se destacam são:

- **Promoção de um clima de confiança** onde todos os trabalhadores se sintam confortáveis e sejam encorajados a reportar situações de ocorrências ou anomalias;
- **Criação de canais de comunicação internos** onde é possível esclarecer dúvidas e expressar preocupações que permitem contribuir para melhorar a segurança da organização; ações de formação e sensibilização;
- **Ações de formação em liderança** para consciencializar para a importância de liderar em segurança, destacando uma cultura de segurança ferroviária positiva;
- **Acompanhamento das operações no terreno** por parte dos supervisores internos, para garantir a eficiência das ações e o comprometimento com a melhoria contínua;
- **Procedimentos específicos para eventos com gravidade superior** uma vez que a análise prioritária da causa raiz destes acontecimentos é essencial para prevenir a reincidência de incidentes semelhantes;
- **Formação contínua e desenvolvimento de competências** garantindo a adaptação às exigências do setor e o cumprimento das normas vigentes; acompanhamento de comboios, controlos operacionais e visitas técnicas;

- **Avaliação e monitorização** através da implementação de indicadores e métricas, revisão da gestão e auditorias internas e externas;
- **Partilha de contactos e intercâmbio entre entidades** com o objetivo de recolher as melhores práticas existentes no setor e aprender com acontecimentos do passado.



Quadro 10 | Cultura de Segurança

EMPRESA	PRINCIPAIS ACTIVIDADES EM 2024
APDL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programas de capacitação e reciclagem em procedimentos de segurança, para funcionários;</li> <li>Análise de riscos e implementação de melhorias contínuas, nos processos de segurança.</li> </ul>
CAPTRAIN PT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reforço da formação contínua com enfoque na cultura de segurança, nos fatores humanos e organizacionais, bem como nas competências operacionais específicas;</li> <li>Ações de sensibilização através de comunicações internas e visitas ao terreno, com o envolvimento direto de supervisores, diretores e formadores;</li> <li>Implementação do “Programa Prisme”, adaptado à realidade da empresa, que reforçou comportamentos seguros;</li> <li>Aplicação, em todos os incidentes relevantes, da metodologia de Retorno de Experiência (REX), garantindo a análise das causas, a definição de medidas corretivas e a partilha de conhecimento com todas as partes envolvidas</li> </ul>
CONTINENTAL RAIL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realização de ações de formação necessárias para esta entidade poder operar em Portugal.</li> </ul>
CP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realização de ações de formação, envolvendo 63 responsáveis de níveis intermédios de diferentes departamentos da empresa. Esta iniciativa foi desenvolvida pela ERA e pretendeu consciencializar para a importância de liderar em segurança, destacando uma cultura de segurança ferroviária positiva;</li> <li>Integração nos planos de formação inicial e formação contínua de 2024, para as funções críticas de segurança, de um módulo designado “Cultura de Segurança”, com maior duração e programa ajustados aos objetivos pretendidos;</li> <li>Comunicação mais alargada, através de notícias na intranet e contactos diretos, com o pessoal operacional nas visitas técnicas de segurança;</li> <li>Contactos e intercâmbio com as outras entidades do setor, nomeadamente a UIC, ERA, ANSF e RENFE, com o objetivo de recolher as melhores práticas existentes. Com a RENFE, no âmbito do acordo do serviço Porto-Vigo, foi dada continuidade à realização do seminário anual de segurança, iniciativa que duas empresas realizam anualmente para promover a troca de experiências em matérias de segurança, onde entre outros aspetos é abordada a temática da Cultura de Segurança.</li> </ul>



EMPRESA	PRINCIPAIS ACTIVIDADES EM 2024
FERTAGUS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação do Plano Estratégico de Cultura da Segurança, com o objetivo de incrementar e solidificar a Cultura de Segurança na organização, abrangendo todas as fases do Ciclo de Gestão e todos os níveis hierárquicos da organização;</li> <li>• Monitorização/avaliação do desempenho do pessoal com funções relevantes na segurança;</li> <li>• Monitorização do programa de gestão da segurança com a definição de objetivos para reforçar a segurança nas operações ferroviárias.</li> </ul>
IP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formação no âmbito do sistema de gestão de competências de segurança: 98% das horas de formação ministradas em ações de reciclagem, sendo 94% dedicadas à formação relativa à Circulação de Comboios para a Operação Centralizada de Circulação;</li> <li>• Ações de Segurança em Passagens de Nível: 50% das ações planeadas foram executadas, 30% não foram realizadas e 20% estão em curso;</li> <li>• Exercícios de simulação e gestão de emergência: 60% dos exercícios foram executados, 20% não realizados e 20% adiados.</li> </ul>
MEDWAY	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano Anual de Acompanhamentos de Segurança: traduzem um conjunto de ações a desenvolver pelo órgão responsável por tal, com o objetivo de detetar e corrigir desvios e infrações regulamentares, atuações regulamentares ou técnicas incorretas, práticas viciosas, deficiências do material circulante, nas instalações de serviço ou infraestruturas, que coloquem ou possam colocar em causa a segurança da exploração ferroviária e dos seus trabalhadores;</li> <li>• Procedimento de Avaliação e Gestão de Riscos de Segurança;</li> <li>• Procedimento da Cultura Justa de Segurança;</li> <li>• Plano Anual de Comunicação da Política de Segurança Ferroviária da Medway-OF;</li> <li>• Plano Anual de Simulacros.</li> </ul>

## 6.5 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

### Regras nacionais de segurança

A ANSF deu continuidade à revisão das regras nacionais de segurança, processo que se enquadra no cumprimento do estabelecido no artigo 8.º da Diretiva (UE) 2016/798 e conforme definido na Instrução do IMT n.º 1/2015.

### Atualização da regulamentação de segurança

Ainda no âmbito do processo de revisão da regulamentação de segurança aplicável ao caminho-de-ferro, sob a gestão da ANSF, ao abrigo da Instrução IMT n.º 01/2015, foram publicados e anulados os documentos regulamentares a seguir identificados e com entrada em vigor em 2024.



**Quadro 11** | Documentação com entrada em vigor em 2024

DOCUMENTO IMT	DATA DA PUBLICAÇÃO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO ANULADO
89.º aditamento IET 57 - Utilização dos Equipamentos de Telecomunicações	10-04-2024	14-04-2024	-
90.º aditamento IET 57 - Utilização dos Equipamentos de Telecomunicações	25-09-2024	29-09-2024	-

**Quadro 12** | Documentação anulada em 2024

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
ICS 11/89	02/02/2024	Anulado	11/02/2024	1º Aditamento
IET 09	04/07/2024	Anulado	15/07/2024	1º Aditamento
ICET 109/01	04/07/2024	Anulado	15/07/2024	1º Aditamento
RGS XI	17/07/2024	Anulado	21/07/2024	6º Aditamento
RGS XII	27/09/2024	Anulado	29/09/2024	4º Aditamento
ICS 14/82	11/12/2024	Anulado	15/12/2024	1º Aditamento
ICS 03/90	11/12/2024	Anulado	15/12/2024	2º Aditamento
IGS 3	11/12/2024	Anulado	15/12/2024	2º Aditamento
ICS 49-04	08-02-2024	DCV - EST 001 FCC	15-02-2024	1º adit.
ICS 57-04	08-02-2024	DCV - ROF 006 FRE	15-02-2024	1º adit.
ICS 58-04	08-02-2024	DCV - ROF 007 FRE	15-02-2024	1º adit.
ICS 59-04	08-02-2024	DCV - ROF 008 FRE	15-02-2024	1º adit.
ICS 43-04	08-02-2024	DCV - ATA 012 COM	15-02-2024	2º adit.
ICS 43-04	08-02-2024	DCV - ATA 012 COM	15-02-2024	2º adit.
ICS 44-04	18-02-2024	DCV - ATA 013 COM	15-02-2024	2º adit.
ICS 31-04	13-03-2024	DCV - VAG 004 NEO	15-03-2024	1º adit.
ICS 58-05	13-03-2024	DCV - REA 010 COM	15-03-2024	2º adit.
ICS 59-05	13-03-2024	DCV - REA 011 COM	15-03-2024	2º adit.
ICS 54-05	13-03-2024	DCV - REA 003 MOE	15-03-2024	2º adit.
ICS 30-04	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit.
ICS 72-05	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit.
ICS 73-05	13-03-2024	Anulado	15-03-2021	1º adit.
ICS 09-98	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit.
ICS 11-98	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	2º adit.
ICS 07-99	13-03-2024	Anulado	15-03-2024	1º adit.
ICS 10-98	20-03-2024	DCV - REA 009 SOM	05-04-2024	1º adit.
ICS 26-99	20-03-2024	Anulado	05-04-2024	1º adit.
ICS 48-04	20-03-2024	Anulado	05-04-2024	1º adit.
ICS 65-04	20-03-2024	Anulado	05-04-2024	1º adit.
ICS 63-05	20-03-2024	DCV - DRE 009 SOM	05-04-2024	1º adit.
ICS 70/05	20-03-2024	DCV DRE 010 SOM	05-04-2024	1º adit.

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
ICS 15/99	12-04-2024	DCV - ATA 014 COM	19-04-2024	1º adit.
ICS 64/05	12-04-2024	DCV EST 004 COM	19-04-2024	2º adit.
ICS 65/05	12-04-2024	DCV - REA 012 COM	19-04-2024	2º adit.
ICS 66/05	12-04-2024	DCV EST 005 COM	19-04-2024	2º adit.
ICS 24/04	30-04-2024	DCV ROF 003 PRO	10-05-2024	1º adit.
ICS 25/04	30-04-2024	DCV ROF 004 PRO	10-05-2024	1º adit.
ICS 45/04	30-04-2024	DCV ROF 005 PRO	10-05-2024	1º adit.
ICS 54/04	30-04-2024	DCV ROF 006 PRO	10-05-2024	1º adit.
ICS 55/04	30-04-2024	DCV ROF 007 PRO	10-05-2024	1º adit.
ICS 68/08	30-04-2024	DCV ROF 008 PRO	10-05-2024	1º adit.
ICS 31/99	30-04-2024	DCV ROF 005 MOE	10-05-2024	3º adit.
ICS 62/04	30-04-2024	DCV EST 002 PRO	10-05-2024	1º adit.
ICS 19/91	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit.
ICS 02/96	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit.
ICS 03/96	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit.
ICS 25/99	24-05-2024	DCV ATA 001 VYC	05-06-2024	1º adit.
ICS 40/04	24-05-2024	DCV LOC 005 MOE	05-06-2024	2º adit.
ICS 66/04	24-05-2024	DCV ATA 003 VYC	05-06-2024	1º adit.
ICS 67/04	24-05-2024	DCV EST 001 VYC	05-06-2024	1º adit.
ICS 50/05	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit.
ICS 43/08	24-05-2024	Anulado	05-06-2024	1º adit.
ICS 17/11	24-05-2024	DCV REA 001 VYC	05-06-2024	1º adit.
ICS 19/11	24-05-2024	DCV ATA 002 VYC	05-06-2024	1º adit.
ICS 24/91	04-07-2024	Anulado	05-07-2024	1º adit.
ICS 30/99	04-07-2024	DCV DRE 003 ROV	05-07-2024	2º adit.
ICS 04/01	04-07-2024	DCV ATA 005 SOM	05-07-2024	1º adit.
ICS 70/08	04-07-2024	DCV VAG 002 EIP	05-07-2024	1º adit.
ICS 13/10	04-07-2024	DCV ROF 011 EIP	05-07-2024	1º adit.
ICS 14/10	04-07-2024	DCV ROF 012 EIP	05-07-2024	1º adit.
ICS 30/11	04-07-2024	DCV DRE 002 COM	05-07-2024	1º adit.
ICS 31/11	04-07-2024	DCV DRE 003 COM	05-07-2024	1º adit.

Quadro 12 | Documentação anulada em 2024

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
ICS 51/05	13-09-2024	DCV LOR 001 POS	20-09-2024	1º adit
ICS 52/05	13-09-2024	DCV LOR 002 POS	20-09-2024	1º adit
ICS 24/07	13-09-2024	DCV DES 001 COP	20-09-2024	1º adit
ICS 09/01	13-09-2024	DCV ATA 004 NEO	20-09-2024	4º adit
ICS 80/04	13-09-2024	DCV VAG 012 MOE	20-09-2024	2º adit
ICS 39/08	13-09-2024	DCV VAG 013 MOE	20-09-2024	2º adit
ICS 50/08	13-09-2024	DCV VAG 014 MOE	20-09-2024	2º adit
ICS 78/08	13-09-2024	DCV VAG 015 MOE	20-09-2024	2º adit
ICS 84/04	13-09-2024	DCV ROF 007 SOM	20-09-2024	1º adit
ICS 86/04	13-09-2024	DCV ROF 008 SOM	20-09-2024	1º adit
ICS 69/04	13-11-2024	DCV ATA 015 COM	20-11-2024	2º adit
ICS 90/04	13-11-2024	DCV REA 002 FCC	20-11-2024	1º adit
ICS 25/05	13-11-2024	Anulado	20-11-2024	1º adit
ICS 28/05	13-11-2024	DCV VAG 010 COM	20-11-2024	2º adit
ICS 22/11	13-11-2024	Anulado	20-11-2024	1º adit



## 6.6 DERROGAÇÕES RELATIVAS A ERM

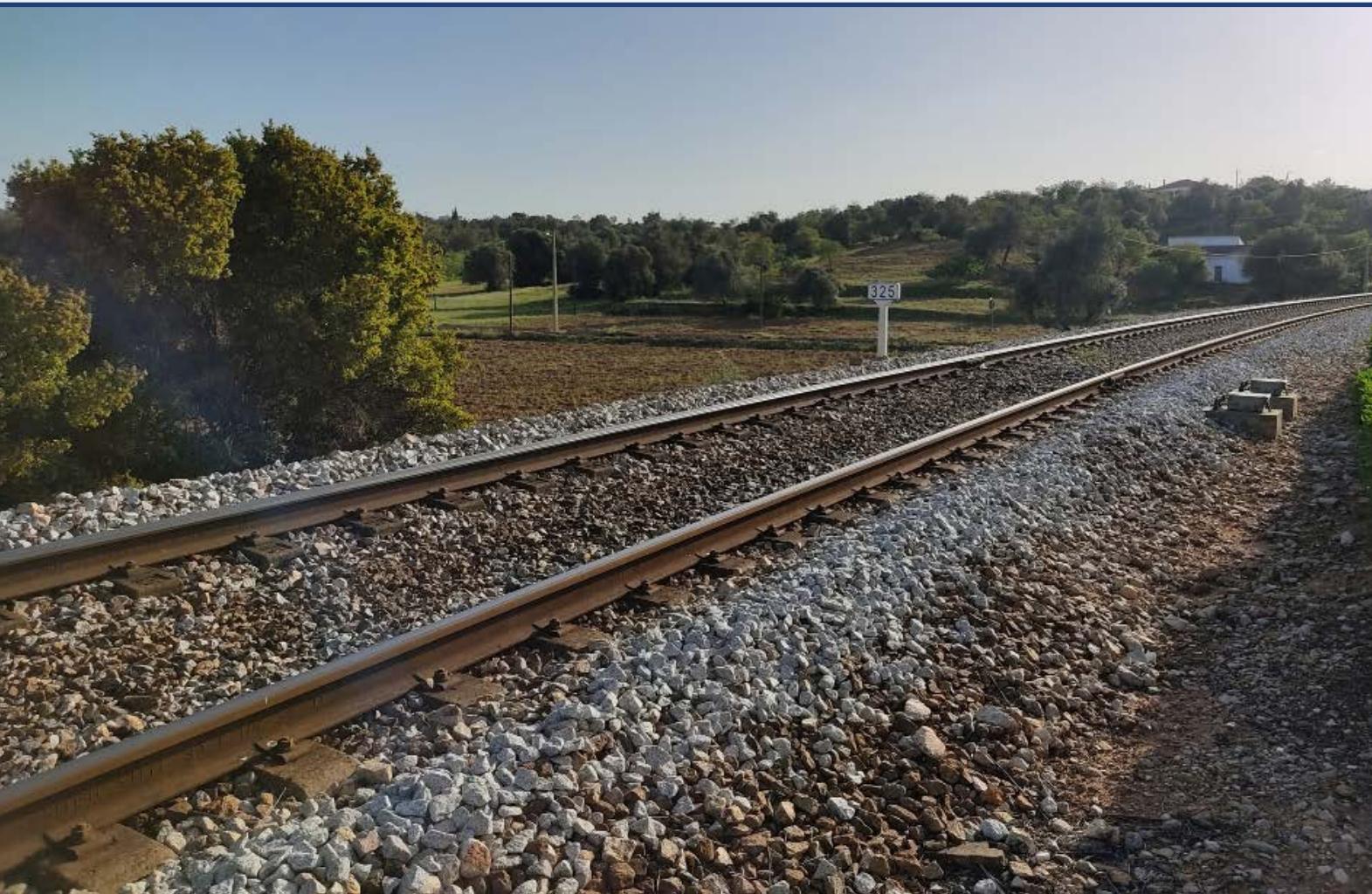
Não foram emitidas derrogações relativas ao regime de certificação das entidades de manutenção, previstas no artigo 15.º da Diretiva (UE) 2016/798.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023– Infraestruturas de Portugal, S.A.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023 – Comboios de Portugal, E.P.E.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023 – MEDWAY OF, S.A.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023 – FERTAGUS, S.A.
- Relatório Anual de Segurança 2023 – TAKARGO, S.A.
- Apuramento de Indicadores Comuns de Segurança – Guia de Implementação – IMT
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança – Guia de Estrutura – IMT
- Guide on issuing the NSA annual report (GUI\_MRA\_002 V3.0) – ERA
- Implementation Guidance for CSIs – ERA

# A

## REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



- A.1** RFN COM TRÁFEGO RODOVIÁRIO
- A.2** REDE ELETRIFICADA
- A.3** SISTEMAS DE CONTROLO AUTOMÁTICO DE VELOCIDADE
- A.4** SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO

## A.1 RFN COM TRÁFEGO FERROVIÁRIO

**LEGENDA :**

**Via Larga**

- 1 Linha do Alentejo
- 2 Con. de S. Gerão
- 4 Ramal de Beja
- 6 Linha de Leiria
- 8 Linha de Coimbra
- 9 Linha de Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 20 Linha da Beira Alta
- 21 Ramal de Lousã
- 22 Ramal de Alfândega
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cinfães
- 33 Linha de Cozima
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha de Alentejo
- 37 Linha do Sul
- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 46 Linha de Algarve
- 46 Conc. de Póvoa do Varzim
- 47 Ramal de Penafiel - Aboim
- 48 Conc. de Funchais
- 48 Conc. de Évora
- 49 Ramal de SCP - Craxos
- 52 Conc. de Vila Real
- 53 Conc. de Aguiar
- 54 Conc. de Aguiar do Mourão
- 55 Conc. de Bragança
- 56 Conc. de Albergaria
- 57 Conc. de São João
- 58 Ramal de Lourenço
- 63 Ramal de Figueira da Foz
- 63 Linha de Matosinhos
- 63 Ramal de Albergaria
- 65 Conc. Norte do Spitz
- 79 Ramal Neves Corvo
- 83 Ramal de Guimarães Nacional
- 83 Ramal Terminal de Mercaderias de Fátima
- 85 Ramal de Moura de Sines
- 100 Conc. das Boieiras

**Via Estreita**

- 10 Linha de Viana

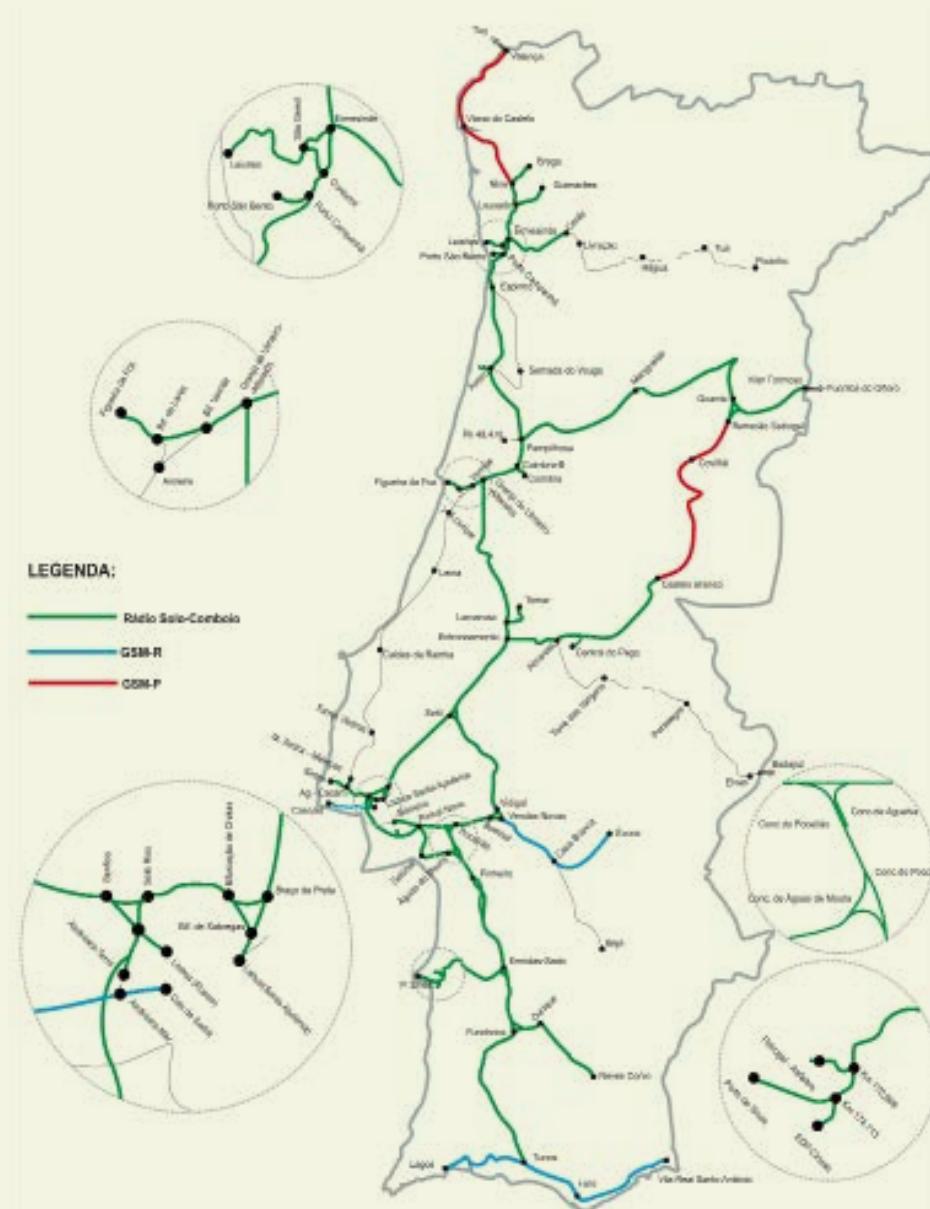




### A.3 SISTEMAS DE CONTROLO AUTOMÁTICO DE VELOCIDADE



## A.4 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO



**B**

**EMPRESAS DO SETOR NACIONAL**



**B.1** GESTORES DE INFRAESTRUTURA

**B.2** EMPRESAS FERROVIÁRIAS

## B.1 GESTORES DA INFRAESTRUTURA

### INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Morada	Praça da Portagem 2809-013 Almada. Portugal
Website	www.infraestruturasdeportugal.pt
Autorizações de Segurança válidas durante o período (Decreto-Lei n.º 270/2003, na sua redação atualizada; Decreto-Lei n.º 85/2020)	PT 21 2023 0002 (válido até 31/05/2028)
Data de início da atividade	1 de junho de 2015
Extensão da rede em exploração	Total: 2 526,227 km Via larga (bitola 1668 mm): 1 819,877 km Via estreita (bitola 1000 mm): 95,868 km
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla larga: 610,482 km Via única larga: 1 819,877 km Via única estreita: 95,868 km
Extensão das vias	Total vias: 3 224,364 km Via larga: 3 128,396 km Via estreita 95,868 km
Extensão da rede eletrificada	Total: 1 790,348 km 25 000 VCA: 1 764,898 km 1 500 VCC: 25,450 km % da rede em exploração: 70,87 %
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	1 872,548 km % da rede em exploração: 74,12 %

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Extensão das linhas equipadas com comunicações Solo-Comboio:	RSC: 1 450,843 km (57,43 %) GSM-P: 114,487 km (4,53 %) GSM-R: 337,916 km (13,37%)
Número de Passagens de Nível (incluindo particulares e de peões)	Total: 785 Densidade: 0,31 PN / km de linha
Passagens de nível com proteção automática ou manual	Total: 471 % do total de PN: 60,0%
Comboios X km (ck) realizados na rede	Total: 34,99 x 106 Passageiros: 28,93 x 106 Mercadorias: 4,88x 106 Marchas: 1,17 x 106
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	90,21%
% de ck realizados com sistema rádio solo-comboio	92,52%
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	5 766 598 h

## APDL – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A.

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Morada	Avenida de Liberdade, 150 4450-718 Leça da Palmeira, Portugal
Website	<a href="https://tfm.apdl.pt/">https://tfm.apdl.pt/</a>
Autorizações de Segurança válidas durante o período (Decreto-Lei n.º 270/2003, na sua redação atualizada; Decreto-Lei n.º 85/2020)	PT 21 2023 0001 (válida até 31/01/2025)
Data de início da atividade	1 de fevereiro de 2023
Extensão da rede em exploração	Total: 0,491 km Via larga (bitola 1668 mm): 0,491 km Via estreita (bitola 1000 mm): 0 km
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla larga: 0,491 km Via única larga: 0 km Via única estreita: 0 km
Extensão das vias	Total vias: 2,162 km Via larga: 2,162 km Via estreita: 0 km
Extensão da rede eletrificada	Total: 0 km 25 000 VCA: 0 km 1 500 VCC: 0 km % da rede em exploração: 0%
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	0% da rede em exploração: 0%

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Extensão das linhas equipadas com comunicações Solo-Comboio:	RSC: 0 GSM-P: 0 GSM-R: 0
Número de Passagens de Nível (incluindo particulares e de peões)	Total: 0 Densidade: 0 PN / km de linha 0 PN / km de via
Passagens de nível com proteção automática ou manual	Total: 0 % do total de PN: 0%
Comboios X km (ck) realizados na rede	Total: 0,00403 Passageiros: n/a Mercadorias: 0,00403 Marchas: n/d
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	n/d
% de ck realizados com sistema rádio solo-comboio	0
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	n/d

## B.2 EMPRESAS FERROVIÁRIAS

### CP – COMBOIOS DE PORTUGAL, E.P.E.

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.
Morada	Calçada do Duque, nº 20 1249-109 Lisboa, Portugal
Website	www.cp.pt
Licença de acesso à atividade válida durante o período (licença emitidas ao abrigo Decreto-Lei n.º 217/2015)	PT 01 2020 0001 (válida a partir de 04/03/2020)
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 85/2020)	PT 10 2021 0109 (válido a partir de 01/09/2021)
Data de início da atividade	9 de maio de 1951
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Locomotivas	Total: 50 (Diesel: 15; Elétricas: 33; Vapor: 2)
Número de Automotoras	Total: 239 (Diesel: 43; Elétricas: 196)
Número de Carruagens	169

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	873
Número de agentes de apoio à condução	1865
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	991
Número de comboios realizados	Passageiros: 415 684
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 27,862 x 106 (inclui marchas)
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,9 %
Número de passageiros x km (PK)	4,928 x 106
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	6 794 379 h

**FERTAGUS, TRAVESSIA DO TEJO, TRANSPORTES, S.A.**

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	FERTAGUS, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
Morada	Estação do Pragal Porta 23 2805-333 Almada, Portugal
Website	www.fertagus.pt
Licença de acesso à atividade válida durante o período (licença emitidas ao abrigo Decreto-Lei n.º 217/2015)	PT 01 2021 0002 (válida a partir de 10/05/2021)
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 85/2020)	PT 10 2023 0257 (válido a partir de 26/10/2023)
Data de início da atividade	29 de julho de 1999
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Automotoras	Elétricas: 18

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	53
Número de agentes de apoio à condução	0
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	71
Número de comboios realizados	Passageiros: 55 931 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 1,878 x 106
Número de passageiros x km (PK)	500,877 x 106
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	99,68 %
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	294 071 h

**TAKARGO, TRANSPORTE DE MERCADORIAS, S.A.**

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.
Morada	Terminal Tertir- Edifício CAPTRAIN Estrada nacional, nº 10, 2615-382 Alverca do Ribatejo, Portugal
Website	<a href="https://captrain.pt/">https://captrain.pt/</a>
Licença de acesso à atividade válida durante o período (licença emitidas ao abrigo Decreto-Lei n.º 217/2015)	PT 0120240002, de 25 de dezembro de 2024
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 85/2020)	EU 10 2023 0258 (válido de 27/10/2023 a 14/10/2024) EU 10 2024 0221 (válido a partir de 14/10/2024)
Data de início da atividade	25 de setembro de 2008 (como operador ferroviário)
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Diesel: 17
Número de vagões	125

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	45
Número de agentes de apoio à condução	26
Número de comboios realizados	Mercadorias: 6983 (inclui marchas e formação)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 1,183 X 106 (inclui marchas e formação)
Número de toneladas x km (tk)	399,957 x 106
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	99,99 %

**MEDWAY – OPERADOR FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS, S.A.**

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	MEDWAY Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A.
Morada	Avenida da República, 66 1050-197 Lisboa Portugal
Website	www.medway-iberia.com
Licença de acesso à atividade válida durante o período (licença emitidas ao abrigo Decreto-Lei n.º 217/2015)	PT 0120190001 (válida a partir de 08/08/2019) PT 0120240001 (válida a partir de 03/08/2024)
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 270/2003, na sua redação atualizada)	Parte A – PT 11 2020 0001 Parte B – PT 12 2020 0002 (válidos até 14 de março de 2025)
Data de início da atividade	1 de agosto de 2009
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 55 (Diesel: 21; Elétricas: 34)
Número de vagões	2053

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	165
Número de agentes de apoio à condução	78
Número de comboios realizados	Mercadorias: 27 193 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 3,876 x 106
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,00 %
Número de toneladas x km (tk)	1 661,093 x 106
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	824 862,72h

**CONTINENTAL RAIL S.A.U.**

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	CONTINENTAL RAIL S.A.U..
Morada	Estação Ferroviária Foros de Amora, Loja 16 2845-612 Amora Portugal
Website	<a href="http://www.continentalrail.es">http://www.continentalrail.es</a>
Licença de acesso à atividade válida durante o período (licença emitidas ao abrigo Decreto-Lei n.º 217/2015)	n/a
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 270/2003, na sua redação atualizada)	EU 10 2023 0246 (válido de 20/10/2023 a 23/11/2027)
Data de início da atividade	19 de dezembro de 2024
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 5
Número de vagões	n/d

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	n/d
Número de agentes de apoio à condução	n/d
Número de comboios realizados	n/d
Comboios x km realizados (ck)	n/d
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	n/d
Número de toneladas x km (tk)	n/d
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	n/d

C

# PROGRESSO DA INTEROPERABILIDADE



Os dados apresentados neste anexo têm como referência a data de 31 de dezembro de 2023.

**1. LINHAS EXCLUÍDAS DO ÂMBITO DA DIRETIVA RELATIVA À INTEROPERABILIDADE / SEGURANÇA FERROVIÁRIA**

<b>1a</b>	Extensão das linhas excluídas do âmbito da Diretiva relativa à Interoperabilidade <sup>1</sup> [km]	95.868
<b>1b</b>	Extensão das linhas excluídas do âmbito da Diretiva relativa à Segurança <sup>2</sup> [km]	0 000

As linhas excluídas referentes ao ponto 1a são as linhas de via estreita atualmente em exploração: **Linha do Vouga**.

**2. EXTENSÃO DE NOVAS LINHAS AUTORIZADAS PELA ANSF (DURANTE O ANO REPORTADO)**

<b>2a</b>	Extensão total das linhas [km]	0
-----------	--------------------------------	---

**3. ESTAÇÕES ADAPTADAS PARA PMR**

<b>3a</b>	Estações em conformidade com a ETI PMR	0
<b>3b</b>	Estações em conformidade com a ETI PMR – conformidade parcial com a ETI	n.d.
<b>3c</b>	Estações ferroviárias acessíveis	n.d.
<b>3d</b>	Outras estações	465

**4. LICENÇAS DE MAQUINISTAS (FIM DO ANO)**

<b>4a</b>	Número total de licenças europeias válidas, emitidas de acordo com a Diretiva Maquinistas	1455
<b>4b</b>	Número de licenças europeias novas emitidas (primeira emissão)	80

**5. NÚMERO DE VEÍCULOS AUTORIZADOS NO ÂMBITO DA DIRETIVA DE INTEROPERABILIDADE (UE) 2016/797 (DURANTE O ANO REPORTADOS)**

<b>5a</b>	Primeira autorização (art.º 14(1)(a) Regulamento (UE) 2018/545) – total	1
<b>5aa</b>	Vagões	0
<b>5ab</b>	Veículos rebocados de passageiros	0
<b>5ac</b>	Locomotivas elétricas ou a diesel	0
<b>5ad</b>	Automotoras elétricas ou a diesel	0
<b>5ae</b>	Veículos motorizados especiais	1
<b>5b</b>	Autorização de tipo de veículo renovada (art.º 14(1)(b) Regulamento (UE) 2018/545) – total	0
<b>5ba</b>	Vagões	0
<b>5bb</b>	Veículos rebocados de passageiros	0
<b>5bc</b>	Locomotivas elétricas ou a diesel	0
<b>5bd</b>	Automotoras elétricas ou a diesel	0
<b>5be</b>	Veículos motorizados especiais	0

<sup>1</sup> Diretiva (UE) 2016/797 do parlamento europeu e do conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na união europeia

<sup>2</sup> Diretiva (UE) 2016/798 do parlamento europeu e do conselho de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária

**5. NÚMERO DE VEÍCULOS AUTORIZADOS NO ÂMBITO DA DIRETIVA DE INTEROPERABILIDADE (UE) 2016/797 (DURANTE O ANO REPORTADOS)**

<b>5c</b> Área de utilização alargada (art.º 14 (1)(c) Regulamento (UE) 2018/545) – total	0
<b>5ca</b> Vagões	0
<b>5cb</b> Veículos rebocados de passageiros	0
<b>5cc</b> Locomotivas elétricas ou a diesel	0
<b>5cd</b> Automotoras elétricas ou a diesel	0
<b>5ce</b> Veículos motorizados especiais	0
<b>5d</b> Nova autorização (art.º 14(1)(d) Regulamento (UE) 2018/545) – total	0
<b>5da</b> Vagões	0
<b>5db</b> Veículos rebocados de passageiros	0
<b>5dc</b> Locomotivas elétricas ou a diesel	0
<b>5de</b> Automotoras elétricas ou a diesel	0
<b>5df</b> Veículos motorizados especiais	0
<b>5e</b> Autorização de conformidade com o tipo (art.º 14(1)(e) Regulamento (UE) 2018/545) – total	8
<b>5ea</b> Vagões	5
<b>5eb</b> Veículos rebocados de passageiros	1
<b>5ec</b> Locomotivas elétricas ou a diesel	0
<b>5ee</b> Automotoras elétricas ou a diesel	2
<b>5ef</b> Veículos motorizados especiais	0

**6. VEÍCULOS EQUIPADOS COM ERTMS (FIM DO ANO)**

<b>6a</b> Veículos com tração incluindo automotoras, equipados com ERTMS Nível 1	0
<b>6b</b> Veículos com tração incluindo automotoras, equipados com ERTMS Nível 2	0
<b>6c</b> Veículos com tração incluindo automotoras – sem ERTMS	382*

**7. NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS (EMPREGADOS A TEMPO INTEIRO EQUIVALENTE) AO FIM DO ANO**

<b>7a</b> Funcionários FTE envolvidos na certificação de segurança	1,5
<b>7b</b> Funcionários FTE envolvidos na autorização de veículos	3,2
<b>7c</b> Funcionários FTE envolvidos na supervisão	4,1
<b>7d</b> Funcionários FTE envolvidos em outros aspetos relacionados com o caminho-de-ferro	2,2

\* Não inclui veículos do GI (n.d.)

D

MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS PELA ANSF



2024/01\_Controlo Operacional

**ACOMPANHAMENTO DE COMBOIOS FERTAGUS**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_01	A IP deverá repor as vedações (existentes, mas vandalizadas, inclusive barreiras sonoras com função de vedação, caso existam) ao longo do percurso Setúbal – Pinhal Novo de forma a evitar intrusões na via por pessoas não autorizadas.	IP
Recomendação_2024_02	A IP deverá repor a iluminação de emergência (e outra se aplicável) no Túnel da Penalva. Situação reportada na Ocorrência n.º 455889 do Relatório Diário de Circulação, Pendente há 47 dias (à data de 22/01/2024).	IP
Recomendação_2024_03	A LV programada identificada no sentido ascendente após o túnel do Pragal entre os PK 6,800 e 6,900, encontrava-se parcialmente controlada por Convel. Dado que a sua existência é superior a 7 dias, a IP deverá proceder à instalação de balizas, de modo que esta LV fique totalmente controlada.	IP
Recomendação_2024_04	A IP deverá regularizar a situação de perda de comunicação na mudança automática de grupo de frequência no Pinhal Novo de forma a garantir a cobertura total de comunicação no percurso Setúbal – Roma-Areeiro.	IP

2024/01\_Observação de segurança

**DISPENSA DA APRESENTAÇÃO DO SINAL DE PARTIDA NA ESTAÇÃO DE PENALVA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_05	A IP deverá proceder a alteração do ponto 3.20 do Procedimento de Gestão da Circulação (PGC) 01/20, de forma a excecionar deste procedimento as linhas III a VI da estação de Penalva, tornando obrigatória a apresentação do sinal de partida pelo Responsável da Circulação.	IP

2024/02\_Observação de segurança

**INVASÃO DE CANAL FERROVIÁRIO NA ESTAÇÃO DE LISBOA - SANTA APOLÓNIA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_06	A IP deverá analisar o reporte de invasão de canal ferroviário que se verifica na estação de Lisboa – Santa Apolónia, com atravessamento das linhas 3, 4 e 5, quando os comboios regionais efetuam paragem nas linhas 1 ou 2, com risco de colhida por comboio ou material circulante em manobras, de entalamento em caso de movimentação dos aparelhos de mudança de via e indução de comportamentos de riscos na proximidade da ferrovia. A IP deverá identificar medidas que mitiguem este tipo de intrusão sempre que se verifique o fim de serviço dos comboios regionais nas linhas mencionadas. Deverá também ser considerado o movimento contrário, aquando do início de serviço dos comboios regionais nas linhas 1 ou 2.	IP

2024/02\_Controlo Operacional

**VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E COMPORTAMENTOS NO ATV DA ESTAÇÃO DE SANTARÉM**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_07	A IP deverá estudar a otimização do anúncio do ATV da linha 1 na estação de Santarém, que entra em anúncio mesmo quando não passam comboios nesta linha e tem anúncios prolongados quando passam comboios nas linhas 1 e 2, de modo a prevenir incumprimento da sinalização, comportamentos inseguros e potenciais colhidas.	IP
Recomendação_2024_08	A IP deverá estabelecer um plano de limpeza do limite das plataformas da estação de Santarém, regular e adequado, de modo a prevenir o risco de passageiros poderem escorregar no mesmo durante o embarque e desembarque do comboio, uma vez que este tem tendência à formação de musgo.	IP

2024/03\_Controlo Operacional

**VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E COMPORTAMENTOS DA PN AO PK 31,670 DA LINHA DO SUL (CACHOFARRA)**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_09	<p>A IP deverá desenvolver, em articulação com a Câmara Municipal de Setúbal, uma solução que vise a proibição de circulação de veículos rodoviários que necessitem de realizar manobra em cima da PN da Cachofarra, localizada ao PK 31,670 da Linha do Sul, de modo a prevenir colisões de comboios com veículos rodoviários que possam ter dificuldade em realizar a manobra devido à limitação de espaço na estrada da Graça.</p>	IP
Recomendação_2024_10	<p>A IP deverá melhorar as condições de visibilidade da passagem de nível da Cachofarra, localizada ao PK 31,670 da Linha do Sul, particularmente quando esta está em anúncio, para os veículos que fazem a aproximação por Nordeste (Rua Apeadeiro da Cachofarra), de modo a reduzir o risco de colisões de comboios com veículos rodoviários. Deverá também apresentar um plano de ação para a implementação das medidas propostas, pela IP, na resposta ao PIS_2024_07:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Marcação da yellow-box no pavimento e patamares da PN;</li> <li>Reforço a marcação horizontal nas imediações da PN;</li> <li>Marcação das linhas de paragem;</li> <li>Colocação do alvo negro no sinal SR Y;</li> <li>Revisão da localização da placa de contacto da PN.</li> </ol>	IP
Constatação_2024_01	<p>A Câmara Municipal de Setúbal deverá, em articulação com a Infraestruturas de Portugal, assegurar a proibição de circulação de veículos rodoviários que necessitem de realizar manobra em cima da PN da Cachofarra, localizada ao PK 31,670 da Linha do Sul, de modo a prevenir colisões de comboios com veículos rodoviários que possam ter dificuldade em realizar a manobra devido à limitação de espaço na estrada da Graça.</p>	Câmara Municipal d Setúbal

2024/01\_Inspeção

**INSPEÇÃO A ESTAÇÕES E APEADEIROS NO ÂMBITO DE VERIFICAÇÃO DE FAIXA DE SEGURANÇA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_11	A IP deverá proceder a um estudo com vista à identificação de uma solução de Faixa de Segurança, de cor amarela, com características tácteis, que cumpra com o afastamento mínimo de 0,40 m à bordadura da plataforma e que seja inequivocamente reconhecida por todos os passageiros, de modo a evitar risco de queda à via e/ou colhida. A solução identificada deverá ser aplicável a todas as estações da AML onde estes requisitos não são cumpridos. Nas estações onde os mesmos não são exequíveis, a IP deverá proceder a uma análise de risco que identifique as medidas específicas. A IP deverá apresentar um plano de ação para a implementação da solução identificada nas estações da AML.	IP
Recomendação_2024_12	A IP deverá apresentar um plano de ação que vise garantir um aviso sonoro, nas estações e apeadeiros, indicando a passagem de comboio sem paragem e respetiva linha, de modo a prevenir o risco de queda à via e/ou colhida (exemplo os apeadeiros de Paço de Arcos e Espadanal da Azambuja).	IP
Recomendação_2024_13	A CP deverá proceder à reparação dos pontos SOS em todas as estações da AML que se encontram na zona dos canais especiais do sistema de controlo/gates, de modo a prevenir o risco de atravessamentos do canal ferroviário em caso de impossibilidade de contactar a entidade relevante para sair da estação ou, em caso de falha de leitura do bilhete/passe.	CP
Recomendação_2024_14	A IP deverá proceder à colocação de barreiras físicas não transponíveis nos topos das plataformas, de modo a prevenir o risco de colhida por acesso indevido ao canal ferroviário, nas estações/apeadeiros: Cais de Sodrê, Cruz Quebrada (linha n.º 2), Rossio, Campolide (linha n.º 6 no topo norte), Barreiro A, Lavradio, Baixa da Banheira (topo sul), Alhandra (topo norte), Jerumelo (topo este), Malveira, Mafra (linha n.º2), Pedra furada (topo norte), Pragal, Corroios, Fogueteiro, Pinhal Novo (linhas n.º 2 e n.º3 nos topos sul); e barreiras com portão, dotados de mecanismos de fecho, nos casos das plataformas onde existam rampas ou degraus de acesso à via por pessoal autorizado (Barreiro, Baixa da Banheira (linha n.º2 no topo norte), Alhos Vedros Penteado. Esta recomendação não se aplica nos casos em que o topo de plataforma é acesso designado.	IP
Recomendação_2024_15	A IP deverá proceder à colocação de sinalização de proibição de circulação na via “passagem proibida” nos topos das plataformas, de modo a prevenir o risco de colhida por acesso indevido ao canal ferroviário nas estações/apeadeiros de Cruz Quebrada (linha n.º 2), Campolide (linha n.º 7), Amadora, Rio de Mouro, Portela de Sintra (linha n.º 2 no topo oeste), Malveira (linhas n.º2 e n.º3), Coina, Pinhal Novo (linhas n.º 2 e n.º3 no topo sul), Venda do Alcaide, Setúbal (linhas n.º 1 a 4 exceto no topo sul da linha n.º4).	IP
Recomendação_2024_16	A IP deverá proceder à reparação e manutenção de elevadores e das plataformas elevatórias, de modo a prevenir o risco de queda nas escadas por pessoas de mobilidade reduzida nas estações/apeadeiros: Alverca (parcial), Azambuja (parcial), Belém (total), Bobadela (total), Campolide (parcial), Caxias (total), Espadanal–Azambuja (parcial), Estoril (total), Lavradio (parcial), Massamá – Barcarena (parcial), Mira Sintra Meleças (total), Pinhal Novo (parcial), Reboleira (parcial), Rossio (total), Santa Iria (total), São João Estoril (total), Setúbal (parcial). A implementação desta recomendação assegura as acessibilidades de pessoa com mobilidade reduzida.	IP

2024/01\_Inspeção

**INSPEÇÃO A ESTAÇÕES E APEADEIROS NO ÂMBITO DE VERIFICAÇÃO DE FAIXA DE SEGURANÇA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_17	A IP deverá rever a solução de vedação que delimita as rampas de acesso às plataformas da estação de Algés da Linha de Cascais, de modo a prevenir o risco de queda à via/colhida, uma vez que esta apresenta altura reduzida e não abrange toda a sua extensão, podendo facilitar o acesso à via por pessoas não autorizadas. Por outro lado, a morfologia da vedação, com arestas pontiagudas, deverá ser considerada pela IP de modo a prevenir o risco de ferimento.	IP
Recomendação_2024_18	A IP deverá considerar o estado de degradação das vedações na linha férrea junto do passeio marítimo de Algés e analisar a necessidade da sua manutenção/substituição, de modo a prevenir o risco de colhida. Caso seja necessário a manutenção/substituição deverá ser enviado um plano de ação.	IP
Recomendação_2024_19	A IP deverá proceder a um estudo da integridade estrutural de muro localizado entre o PK 23,800 e 23,900, junto à via no sentido ascendente da Linha de Cascais, de modo a prevenir o risco de colisão do material circulante com obstáculo por invasão de gabarito. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano de ação.	IP
Recomendação_2024_20	A IP deve proceder a um estudo que avalie o perigo de encandeamento solar aos maquinistas nos sinais S3, S4 e SA35 na estação de Cascais, de modo a prevenir o risco de SPAD e, proceder à implementação das medidas identificadas, se aplicável.	IP
Recomendação_2024_21	A IP deverá proceder a um estudo, que avalie o perigo do estreitamento do canal de circulação dos utilizadores, na plataforma de acesso às linhas n.º 2 e n.º 3, junto às escadas rolantes n.º 223 na estação de Roma – Areeiro, de forma a prevenir o risco de colhida. Uma vez que os passageiros são obrigados a caminhar sobre a faixa cinzenta, a IP deverá clarificar a função desta faixa.	IP
Recomendação_2024_22	A IP, em articulação com o Município da Azambuja, deverá proceder a uma análise de risco de saídas não designadas no apeadeiro de Vila Nova da Rainha, de modo a prevenir o risco de colhida, nomeadamente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da saída não designada junto à linha n.º 1, que permite o acesso indevido através do canal ferroviário à Rua da Lezíria do Tejo;</li> <li>• Da saída não designada situada aproximadamente a 500 metros do apeadeiro, originando a circulação dos passageiros em plena via. Adicionalmente deverá ser analisada a possibilidade de criação de acesso designado, “mais curto” que permita aos passageiros aceder de forma rápida e segura aos centros logísticos, evitando que os utilizadores circulem na Estrada Nacional n.º 3.</li> </ul>	IP
Recomendação_2024_23	Tendo por base a recomendação_2023_90 (relativa à importância da adoção de comportamentos exemplares no âmbito da prevenção das colhidas e suicídios na RFN), a IP deverá garantir que, na estação de Penalva na Linha do Sul, os seus funcionários e subcontratados apenas circulem em percursos designados, criando mecanismos que previnam atravessamentos de nível das linhas principais nas extremidades das plataformas da estação (balastro remexido, visível em google earth, nas linhas n.º 1 e 2 indicam atravessamentos frequentes), de modo a prevenir o risco de indução de comportamentos indevidos por imitação da parte do público e risco de colhida de ambos os trabalhadores e público.	IP

2024/01\_Inspeção

**INSPEÇÃO A ESTAÇÕES E APEADEIROS NO ÂMBITO DE VERIFICAÇÃO DE FAIXA DE SEGURANÇA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_24	Tendo por base a recomendação_2023_90 (relativa à importância da adoção de comportamentos exemplares no âmbito da prevenção das colhidas e suicídios na RFN), a Medway deverá garantir que, na estação de Penalva na Linha do Sul, os seus funcionários e subcontratados apenas circulam em percursos designados, criando mecanismos que previnam atravessamentos de nível das linhas principais nas extremidades das plataformas da estação (balastró remexido, visível em google earth, nas linhas n.º 1 e 2 indicam atravessamentos frequentes), de modo a prevenir o risco de indução de comportamentos indevidos por imitação da parte do público e risco de colhida de ambos os trabalhadores e público.	Medway EF
Recomendação_2024_25	Tendo por base a recomendação_2023_90 (relativa à importância da adoção de comportamentos exemplares no âmbito da prevenção das colhidas e suicídios na RFN), a Takargo deverá garantir que, na estação de Penalva na Linha do Sul, os seus funcionários e subcontratados apenas circulam em percursos designados, criando mecanismos que previnam atravessamentos de nível das linhas principais nas extremidades das plataformas da estação (balastró remexido, visível em google earth, nas linhas n.º 1 e 2 indicam atravessamentos frequentes), de modo a prevenir o risco de indução de comportamentos indevidos por imitação da parte do público e risco de colhida de ambos os trabalhadores e público.	Captrain PT
Recomendação_2024_26	A CP deverá dispor de botoneira de emergência nos canais especiais do sistema de controlo de acessos/gates, na estação de Mira Sintra Meleças, de modo a evitar o risco de impossibilidade de evacuação rápida em caso de emergência.	CP
Recomendação_2024_27	Em PN com elevada circulação de peões como se verifica no apeadeiro da Pedra Furada, o acesso pedonal deve ser segregado do tráfego rodoviário respeitando a legislação em vigor referente a acessibilidade, designadamente através da marcação de, pelo menos, um corredor pedonal de largura livre não inferior a 1,5 m, e instalação de sinalização tátil de alerta e encaminhamento, de modo a prevenir o risco de atropelamento rodoviário.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_01	De forma a garantir a utilização das passagens superiores e inferiores pelos passageiros e prevenir o atravessamento indevido do canal ferroviário, a IP deverá apresentar um plano de manutenção que vise a manutenção e limpeza do espaço circulante das mesmas.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_02	No topo das escadas de acesso à plataforma superior, da estação do Lavradio, sugere-se à IP que sejam repostos os corrimãos e gradeamento em falta, de modo a prevenir o risco de queda.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_03	Sugere-se à IP considerar a uniformização e implementação da faixa de cautela nas escadas e rampas de acesso às estações e apeadeiros, referidos no presente estudo, de modo a prevenir o risco de queda.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_04	Sugere-se à CP manter em estado operacional os validadores comerciais existentes nas estações, de forma a minimizar as deslocações dos passageiros nas plataformas da estação e evitar eventuais intrusões no canal ferroviário para validação do título de transporte, de modo a prevenir o risco de colhida.	CP

2024/01\_Inspeção

**INSPEÇÃO A ESTAÇÕES E APEADEIROS NO ÂMBITO DE VERIFICAÇÃO DE FAIXA DE SEGURANÇA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade_de_melhoria_2024_05	Junto aos canais especiais do sistema de controlo/gates da Fertagus não existe dispositivo de emergência que permita a sua abertura em simultâneo, de modo a evitar o risco de impossibilidade de evacuação rápida em caso de emergência. Sugere-se a colocação de um dispositivo junto aos canais especiais do sistema de controlo/gates para esta ação ser mais célere, podendo em caso de emergência ser acionado por qualquer passageiro ou agente/trabalhador	Fertagus
Oportunidade_de_melhoria_2024_06	Sugere-se à IP colocar placas, ou equivalente, com indicação aos passageiros do número da linha 2 na plataforma do Apeadeiro de Cruz Quebrada, Linha de Cascais, de modo a prevenir atravessamentos do canal ferroviário e conseqüente risco de colhida.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_07	A IP deverá considerar a criação de um caminho designado entre a Av. Batalhão de Sapadores do Sul e Sueste e o interface rodo-ferro-fluvial do Barreiro, uma vez que se constatou um elevado número de veículos estacionados nesta avenida sem acesso pedonal designado.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_08	Sugere-se à IP proceder à correção da transição sem pavimento (cerca de 5cm) entre o a estrutura do elevador n.º 3 e o tabuleiro da passagem superior do Apeadeiro do Carregado, Linha do Norte, de modo a prevenir o risco de queda.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_09	Sugere-se à IP a instalação de sinalização de saídas designadas para os caminhos de Santiago na plataforma n.º 2 da estação de Vila Nova da Rainha, uma vez que se verificou a transposição da barreira de topo para acesso aos caminhos de Santiago, de modo a prevenir o risco de queda e/ou ferimentos.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_10	Sugere-se à IP analisar o desnível da bordadura da plataforma com o pavimento existente (3 a 4 cm) na plataforma de acesso às linhas n.º 2 e n.º3, na Estação da Malveira, Linha do Oeste, de modo a prevenir o risco de queda dos utilizadores.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_11	Sugere-se que a IP assegure que os percursos de entrada/saída de passageiros nas estações/apadeiros da Linha do Oeste, com obras em curso, estejam corretamente sinalizados com indicação clara do percurso a efetuar, de modo a prevenir a entrada de utilizadores em zona de estaleiro.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_12	Sugere-se à IP que proceda a um estudo da banda amarela e preta na bordadura das plataformas, identificando as vantagens da sua utilização, na Estação de Sete Rios, face ao risco de queda à via por má interpretação da faixa de segurança.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_13	Sugere-se à IP proceder à análise de risco da localização do pórtico da catenária assente na plataforma de acesso à linha n.º 04 na estação de Braço de Prata, que reduz significativamente o espaço de circulação entre a FS e o pórtico.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_14	Sugere-se à IP a aplicação de uma solução de revestimento que identifique os limites dos degraus, permitindo a transição segura nas escadas de acesso às plataformas das linhas n.ºs 2, 3 e 4, no acesso da AV. de Roma à estação de Roma-Areeiro de modo a prevenir o risco de queda.	IP

2024/01\_Inspeção

**INSPEÇÃO A ESTAÇÕES E APEADEIROS NO ÂMBITO DE VERIFICAÇÃO DE FAIXA DE SEGURANÇA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Constatação_2024_02	<p>O Município da Azambuja em articulação com a IP, deverá proceder a uma análise de risco de saídas não autorizadas no apeadeiro de Vila Nova da Rainha, de modo a prevenir o risco de colhida, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da saída não autorizada junto à linha n.º 1, que permite o acesso indevido através do canal ferroviário à Rua da Lezíria do Tejo;</li> <li>• Da saída não autorizada situada aproximadamente a 500 metros do apeadeiro, originando a circulação dos passageiros em plena via.</li> </ul> <p>Adicionalmente deverá ser analisada a possibilidade de criação de acesso autorizado, “mais curto” que permita aos passageiros aceder de forma rápida e segura aos centros logísticos, evitando que os utilizadores circulem na Estrada Nacional n.º 3.</p>	Município da Azambuja

2024/04\_Controlo Operacional

**TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MADEIRA - TAKARGO**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_28	<p>A Takargo deverá apresentar um plano de ação que garanta a implementação efetiva de cada uma das 8 medidas propostas para garantir que os vagões não circulem com excesso de carga ou com a carga mal-acondicionada, em resposta ao Alerta de Segurança 2020/01, de modo a mitigar os riscos de queda de toros, descarrilamentos por defeitos nos rodados e de capacidade de frenagem insuficiente:</p> <p>Medida 1: Instruções com regras e critérios de carregamento e respetiva verificação dos vagões;            Medida 2: Carregador devidamente habilitado;            Medida 3: Verificação do material rebocado pela tripulação;            Medida 4: Inspeções aos terminais de madeira por inspetor da Takargo e constante sensibilização dos carregadores;            Medida 5: Controlo rigoroso das pesagens dos comboios de rolaria de madeira e ações corretivas;            Medida 6: Comunicação da informação dos vagões em sobrepeso aos respetivos carregadores e ERM;            Medida 7: Inclusão de novos vagões da Innowaggon (Innowaggon de 90');            Medida 8: Implementação de mecanismos de pesagem do comboio na origem.</p> <p>Reitera-se a recomendação 2020/12 relativamente às condições de operacionalidade dos fueiros, que deverá igualmente ser considerada nas medidas identificadas.</p>	Captrain PT
Recomendação_2024_29	<p>A Takargo, tendo presente que não é aderente do GCU (AMOC para verificações e ensaios antes da partida), deverá demonstrar que os procedimentos de verificação antes da partida dos comboios são adequados, são suficientes para mitigar os riscos associados e são implementados pelas tripulações/manobreadores de forma correta.</p> <p>Nota: de acordo com a ETI OPE, a adesão ao GCU permite a presunção de conformidade dos aspetos anteriormente referidos.</p>	Captrain PT
Recomendação_2024_30	<p>A matriz de risco da Takargo, relativamente ao acondicionamento da carga, indica o cumprimento da ICS 27/13 como medida de mitigação e controlo de risco. A ICS 27/13 não está relacionada com o acondicionamento da carga, mas às condições degradadas de aderência. A Takargo deverá rever esta matriz de risco de modo a prevenir a circulação de vagões com carga mal-acondicionada.</p>	Captrain PT
Recomendação_2024_31	<p>A matriz de risco da Takargo, relativamente aos perigos “Não efetuar a verificação do material rebocado de forma adequada” e “Não efetuar o preenchimento da checklist de verificação da composição”, tem como uma das medidas mitigadoras, a qualificação das tripulações. No entanto, o manobrador poderá não fazer parte da tripulação, conforme se verificou em Valença.</p> <p>A Takargo deverá rever esta matriz, incluindo referência à qualificação do manobrador, de modo a prevenir a circulação de vagões com carga mal-acondicionada. Deverá igualmente demonstrar a qualificação dos manobreadores que realizem esta tarefa.</p>	Captrain PT

2024/02\_Inspeção

**VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA ENTRE ECOVIA DE OLHÃO (ESTE DO PARQUE DE CAMPISMO) E O CANAL FERROVIÁRIO**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_32	A IP deverá estudar a aplicação de pavimento “anti-trespassing”, ou solução alternativa, na proximidade imediata da ponte ferroviária sobre a Ribeira Marim, na linha do Algarve ao Pk 352,900, com vista à dissuasão do seu atravessamento pedonal.	IP
Recomendação_2024_33	A IP deverá desenvolver uma base de dados onde seja feito o registo dos pontos da RFN onde são verificadas intrusões ou onde a infraestrutura apresente indícios de ser ponto de acesso indevido ao canal ferroviário, seja por constatações no decorrer de inspeções de via, reporte dos maquinistas ou outros. Esta ferramenta irá auxiliar na identificação de pontos críticos, definição de prioridades e desenvolvimento de medidas que visem a prevenção das colhidas na RFN. A base de dados ou a sua análise deverá ser partilhada com as EF mensalmente, de modo a dar retorno aos maquinistas relativamente aos seus reportes.	IP
Recomendação_2024_34	A CP deverá continuar sensibilizar os seus maquinistas para a importância do reporte de avistamentos de intrusões no canal ferroviário ao CCO, dando indicação do local exato onde avistou o intruso e se possível a direção em que este se desloca, a fim de serem tomadas as medidas adequadas para mitigação do risco de colhida. Deverá também ser previsto um retorno regular aos maquinistas relativamente aos seus reportes, em articulação com a IP. Esta recomendação já tinha sido emitida em 2022, sendo conveniente a CP continuar a implementação das medidas que definiu: recomendação N.º 2022/82.1 a 06/12/2022: “As EF deverão promover as alterações necessárias no âmbito dos seus Sistemas de Gestão de Segurança para que, sempre que os maquinistas verifiquem a intrusão de pessoa não autorizada no canal ferroviário, estes informem obrigatoriamente o CCO do sucedido, dando indicação do local exato onde avistou o intruso e se possível a direção em que este se desloca, a fim de serem tomadas as medidas adequadas para mitigação do risco de colhida.”. No dia 20/12/2022 a CP enviou evidências da existência deste conteúdo no seus SGS. (ICOP 01/19, ponto 3.1). Posteriormente no dia 16/01/2023, referiu que foi reforçado junto dos Inspetores dos Depósitos para sensibilizarem os Maquinistas/ORVs no sentido de comunicarem de imediato sempre que verifiquem deslocamentos/ atravessamentos indevidos no espaço ferroviário. Para mostrar evidências sobre esta sensibilização, os inspetores devem mencioná-las nos relatórios de acompanhamento. Salienta-se também que nas ações de formação este tema é abordado.	CP
Constatação_2024_03	A Câmara Municipal de Olhão (CMO) deve estabelecer um atravessamento seguro da ribeira da Marim, que seja uma alternativa viável ao atravessamento indevido da ponte ferroviária verificado. Relativamente à ecovia entre o parque de campismo de Olhão e a ribeira de Marim (não aberta ao público), a CMO deve a curto prazo/ imediato: 1. Bloquear o acesso na extremidade oeste, junto do parque de campismo, e colocar informação ao público relativa ao estado da ecovia (incompleto/ não aberto ao público); 2. Remover a rampa e corrimão instalados na extremidade este, junto à ribeira de Marim, que poderão auxiliar a descida do passadiço de madeira; 3. Efetuar visitas regulares à ecopista para verificar que estas medidas se mantêm. A médio prazo (antes da abertura da ecovia): 4. Cumprir as condições estipuladas pela IP nos pareceres ao projeto de construção da ecovia, nomeadamente com vedações de “1,5m de altura em todas as zonas em que a proximidade da linha seja reduzida ou de fácil acesso pelos utilizadores da Ecovia”.	Câmara Municipal de Olhão

2024/03\_Inspeção

**PREVENÇÃO COLHIDAS LINHA DO ALGARVE**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_35	A IP deverá apresentar um plano de ação que considere as constatações identificadas nos relatórios dos controlos operacionais n.º 2022/17, 2023/11 e 2023/13, realizados à Linha do Algarve no âmbito da prevenção das colhidas e suicídios na RFN. O plano de ação deverá também compreender as recomendações emitidas no seguimento do controlo operacional n.º 2022/17: recomendações 2022/93, 2022/94 e 2022/95.	IP

2024/04\_Inspeção

**PREVENÇÃO DE COLHIDAS NA LINHA DO ALENTEJO - ÉVORA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_36	A IP deverá apresentar um plano de ação que vise a limitação de atravessamentos ilegais verificados na Linha do Alentejo ao PK 116,500 (na proximidade do Intermarché de Évora), considerando os resultados aparentemente positivos verificados no seguimento da instalação do passeio no viaduto e a reconstrução do muro em bloco de cimento.	IP

2024/03\_Observação de segurança

**MANOBRAS DE COMBOIO DA CP NA ESTAÇÃO DE LISBOA - ORIENTE**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_60	A CP deverá sensibilizar os seus maquinistas para o devido cumprimento da IG 4 – Serviço de manobras, aquando da realização de manobras complexas. Deverá também, se julgar adequado, sensibilizar as tripulações dos comboios para quando viável, e regulamentarmente aceite, realizarem preferencialmente manobras simples, mudando de cabine quando necessário, conforme indicado na alínea e) do ponto 6.4 da referida IG.	CP

2024/03\_Observação de segurança

**PELADA NO PAVIMENTO ADJACENTE À PN ALCANTARILHA GARE - LINHA DO ALGARVE PK 310,300 (TROÇO TUNES - LAGOS)**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_61	A IP deverá verificar e confirmar plano de ação se necessário, para resolução da pelada com gravilha existente no pavimento rodoviário, à saída da PN ao PK 310,300 na linha do Algarve (Troço Tunes-Lagos), de modo a evitar um eventual bloqueio de veículos rodoviários dentro do canal ferroviário.	IP

2024/05\_Controlo Operacional

**AC CONTROLO OPERACIONAL SN - PENALVA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_37	A Medway deverá proceder à realização de uma avaliação de risco que estude designadamente o perigo e riscos inerentes à falta de iluminação nas linhas de triagem da Siderurgia Nacional, quando são efetuadas manobras de formação e deformação de comboios. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF. Se da Avaliação de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores da Medway que efetuam manobras de formação e deformação de comboios nas linhas de triagem da Siderurgia Nacional, deverá ser preenchido pela Medway o formulário de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigi-lo à IP com conhecimento à ANSF.	Medway EF

2024/01\_Estudo

**AVARIAS NO SISTEMA DE FRENAGEM MEDWAY**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_38	A MEDWAY deverá apresentar um plano de ação para a implementação de medidas de mitigação (baseadas em análise das ocorrências e análise de risco) com vista à prevenção dos riscos de desgaste dos rodados e/ou carris, incêndio da carga transportada e/ou envolvente e descarrilamento, associados a avarias no sistema de frenagem. O plano de ação deverá incluir, nomeadamente, verificações/ensaios antes da partida e manutenção de veículos adequadas.	Medway EF

2024/02\_Estudo

**AVARIAS NO SISTEMA DE FRENAGEM TAKARGO**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_39	A TAKARGO deverá apresentar um plano de ação para a implementação de medidas de mitigação (baseadas em análise das ocorrências e análise de risco) com vista à prevenção dos riscos de desgaste dos rodados e/ou carris, incêndio da carga transportada e/ou envolvente e descarrilamento, associados a avarias no sistema de frenagem. O plano de ação deverá incluir, nomeadamente, verificações/ensaios antes da partida e manutenção de veículos adequadas.	Captrain PT

2024/06\_Controlo Operacional

**AC ACOMPANHAMENTO DE COMBOIOS PORTO-MARCO DE CANAVEZES**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_40	Foi comunicado à ANSF a existência de interferências nas comunicações RSC em alguns pontos do percurso, na linha do Douro entre Valongo e Paredes, em que o maquinista consegue ouvir as comunicações, mas não consegue transmitir. A CP deverá confirmar se tem conhecimento desta situação e o plano de ação associado. Caso não tenha conhecimento, deverá sensibilizar as tripulações para a importância do reporte interno destas situações.	CP
Recomendação_2024_41	Foi comunicado à ANSF a existência de interferências nas comunicações RSC em alguns pontos do percurso, na linha do Douro entre Valongo e Paredes, em que o maquinista consegue ouvir as comunicações, mas não consegue transmitir. A IP deverá confirmar se tem conhecimento desta situação e o plano de ação associado.	IP
Recomendação_2024_42	A IP deverá proceder à realização de um estudo quanto à necessidade de implementar um plano de emergência e colocação de sinalética de emergência no túnel de Caíde, Linha do Douro. O resultado deste estudo deverá ser comunicado à ANSF. Se do estudo resultar a necessidade de implementar um plano de emergência e colocação de sinalética de emergência, a IP deverá apresentar um plano para sua elaboração, implementação e comunicação do mesmo às empresas ferroviárias relevantes.	IP
Recomendação_2024_43	A IP deverá estudar a recolocação dos indicadores de local de paragem nas estações e apeadeiros no trajeto de Caíde a Marco de Canavezes, linha do Douro, tendo em conta o comprimento das composições que lá efetuam serviço, e o local de acesso dos passageiros às Dependências.	IP

2024/06\_Controlo Operacional

**AC ACOMPANHAMENTO DE COMBOIOS PORTO-MARCO DE CANAVEZES**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_44	<p>No acesso à linha 4 (resguardo de comboios) na estação de Marco de Canavezes, a ANSF verificou vegetação a cobrir parcialmente as lajetas, e ausência de iluminação, o que representa riscos para as tripulações que necessitem de aceder ao local.</p> <p>A MEDWAY deverá proceder à realização de uma avaliação de risco que abranja toda a RFN e que considere as condições do acesso ao material circulante, nos locais onde este é feito fora de plataforma. Este estudo deve considerar designadamente o pavimento, obstáculos, iluminação, entre outros. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF.</p> <p>Se da avaliação de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores da MEDWAY que necessitam de aceder a material circulante fora de plataforma, deverá ser preenchido pela MEDWAY o formulário de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigi-lo à IP com conhecimento à ANSF.</p> <p>A MEDWAY deverá confirmar se tem conhecimento desta situação e o plano de ação associado. Caso não tenha conhecimento, deverá sensibilizar as tripulações para a importância do reporte interno destas situações, e enviar à ANSF evidências.</p>	Medway EF
Recomendação_2024_45	<p>No acesso à linha 4 (resguardo de comboios) na estação de Marco de Canavezes, a ANSF verificou vegetação a cobrir parcialmente as lajetas, e ausência de iluminação, o que representa riscos para as tripulações que necessitem de aceder ao local.</p> <p>A TAKARGO deverá proceder à realização de uma avaliação de risco que abranja toda a RFN e que considere as condições do acesso ao material circulante, nos locais onde este é feito fora de plataforma. Este estudo deve considerar designadamente o pavimento, obstáculos, iluminação, entre outros. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF.</p> <p>Se da avaliação de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores da TAKARGO que necessitam de aceder a material circulante fora de plataforma, deverá ser preenchido pela TAKARGO o formulário de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigi-lo à IP com conhecimento à ANSF.</p> <p>A TAKARGO deverá confirmar se tem conhecimento desta situação e o plano de ação associado. Caso não tenha conhecimento, deverá sensibilizar as tripulações para a importância do reporte interno destas situações, e enviar à ANSF evidências.</p>	Captrain PT
Recomendação_2024_46	<p>No acesso à linha 4 (resguardo de comboios) na estação de Marco de Canavezes, a ANSF verificou vegetação a cobrir parcialmente as lajetas, e ausência de iluminação, o que representa riscos para as tripulações que necessitem de aceder ao local.</p> <p>A CP deverá apresentar um plano de ação para identificação dos locais com necessidades construção ou beneficiação de acesso ao material circulante, nos locais onde este é feito fora de plataforma, e respetiva avaliação de riscos. Este estudo deve considerar designadamente o pavimento, obstáculos, iluminação, entre outros. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF.</p> <p>Se da avaliação de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores da CP que necessitam de aceder a material circulante fora de plataforma, deverá ser preenchido pela CP o formulário de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigi-lo à IP com conhecimento à ANSF.</p>	CP

2024/07\_Controlo Operacional

**ACOMPANHAMENTO DE COMBOIOS LINHA DA BEIRA BAIXA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
--	Não foram emitidas medidas corretivas pela ANSF.	-

2024/08\_Controlo Operacional

**AC ACOMPANHAMENTO DE COMBOIOS LINHA DE CASCAIS**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_83 Oportunidade_de _melhoria_2024_60	A CP deverá proceder à análise da causa da contaminação do canal ferroviário, nas estações e apeadeiros da linha de Cascais, sobretudo na estação de Cais do Sodré, onde a laje da estação apresenta acumulação de grandes quantidades de lubrificante, proveniente de material circulante, causando sobretudo a contaminação do solo e aquíferos, bem como um aumento do risco de incêndio no material circulante aí parqueado.	CP
Oportunidade_de _melhoria_2024_61	A IP deverá proceder à limpeza e descontaminação do canal ferroviário, nas estações e apeadeiros da linha de Cascais, sobretudo na estação de Cais do Sodré, onde a laje da estação apresenta acumulação de grandes quantidades de lubrificante, causando sobretudo a contaminação do solo e aquíferos, bem como um aumento do risco de incêndio no material circulante aí parqueado.	IP
Recomendação_2024_47	A IP deverá verificar a adequabilidade da vedação na zona do PK 23,000 da Linha de Cascais (em frente à Praia da Poça), tendo em conta a reduzida altura das vedações e o reporte de frequentes intrusões.	IP

2024/09\_Controlo Operacional

**AC CONTROLO OPERACIONAL PRAIAS DO SADO - MINAS NEVES CORVO**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_48	A ANSF verificou dificuldades nas comunicações RSC, em Praias do Sado (mercadorias) e no trajeto até Águas de Moura. A Medway deverá confirmar se tem conhecimento desta situação e o plano de ação associado. Caso não tenha conhecimento, deverá sensibilizar as tripulações para a importância do reporte interno destas situações.	Medway EF
Recomendação_2024_49	A ANSF verificou dificuldades nas comunicações RSC, em Praias do Sado (mercadorias) e no trajeto até Águas de Moura. A IP deverá confirmar se tem conhecimento desta situação e qual o plano de ação associado.	IP
Recomendação_2024_50	Tendo em conta o reporte de intrusões na estação de Penalva, a IP deverá apresentar um plano de ação que vise repor a funcionalidade dos equipamentos de segurança presentes nos topos oeste das plataformas e ao longo do acesso técnico, nomeadamente portões e sinalização, de forma a limitar, ao estritamente necessário, o acesso de pessoas autorizadas ao canal ferroviário.	IP

2024/05\_Inspeção

**INTRUSÕES NA ESTAÇÃO DE PENALVA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_50	Tendo em conta o reporte de intrusões na estação de Penalva, a IP deverá apresentar um plano de ação que vise repor a funcionalidade dos equipamentos de segurança presentes nos topos oeste das plataformas e ao longo do acesso técnico, nomeadamente portões e sinalização, de forma a limitar, ao estritamente necessário, o acesso de pessoas autorizadas ao canal ferroviário.	IP

2024/06\_Inspeção

**PN AO PK 312,851 DA LINHA DO ALGARVE (TROÇO TUNES- LAGOS) POÇO BARRETO**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_51	<p>Tendo em conta as duas colisões verificadas em 1 ano e 2 meses na PN ao PK 312,851 da linha do Algarve, troço Tunes-Lagos, as suas características físicas e a sua perigosidade, a IP deverá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) atualizar a ficha de caracterização da PN considerando, entre outros fatores, a instalação completa dos postes de catenária no cálculo das distâncias de visibilidade</li> <li>2) atualizar a ICET 150 de acordo com a ficha de caracterização da PN</li> <li>3) inserir a PN em programa de supressão por esta estar abrangida pelas alíneas a) e f) do artigo 2.º do Decreto Lei 568/99, de 23 de dezembro</li> <li>4) apresentar um plano de ação para reduzir o risco de colisão, até à sua automatização (antes da supressão), tendo em conta pelo menos os seguintes perigos:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Largura reduzida da via rodoviária</li> <li>b) Inexistência de marcas rodoviárias nas vias públicas na aproximação às PN bem como de sinalização de aproximação a PN com exceção da Cruz de Canto André e sinal "STOP"</li> <li>d) Distâncias de visibilidade por condutor de veículo rodoviário para ambos os sentidos (ascendente e descendente), efetuando aproximação à PN vindo de norte e de sul.</li> <li>e) Potencial encandeamento solar para os condutores rodoviários</li> </ol> </li> </ol>	IP

2024/10\_Controlo Operacional

**AC LINHA DE SINTRA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_52	<p>A IP deverá verificar a estabilidade do talude na zona do PK 22,100 na via ascendente da Linha de Sintra (na estação de Mercês), tendo em conta a existência de pedra de grande dimensão caída junto à via</p>	IP

2024/11\_Controlo Operacional

**OPERAÇÃO NA SECÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE ELVAS-BADAJOS SOB A PARCERIA ENTRE A MEDWAY E A RENFE MERCANCÍAS**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_53	<p>O quadro em que é realizada a transmissão de comboios entre a Medway e a Renfe Mercancías nas estações de ambas as secções transfronteiriças em que a efetuam deverá ser devidamente estabelecido e formalizado, de modo a ser realizado de forma sistemática. Para tal, deverá ser definida a atribuição de responsabilidades entre as partes envolvidas e a atuação de cada uma das partes durante a transmissão de comboios. Também deverá ser prevista a informação a comunicar entre as tripulações e entre os centros de operações, bem como a forma de comunicação e o registo da informação comunicada.</p>	Medway EF
Recomendação_2024_54	<p>O quadro em que é realizada a transmissão de comboios entre a Medway e a Renfe Mercancías nas estações de ambas as secções transfronteiriças em que a efetuam deverá ser devidamente estabelecido e formalizado, de modo a ser realizado de forma sistemática. Para tal, deverá ser definida a atribuição de responsabilidades entre as partes envolvidas e a atuação de cada uma das partes durante a transmissão de comboios. Também deverá ser prevista a informação a comunicar entre as tripulações e entre os centros de operações, bem como a forma de comunicação e o registo da informação comunicada.</p>	Renfe Mercancías
Recomendação_2024_55	<p>Os agentes da Medway envolvidos na transmissão de comboios entre a empresa e a Renfe Mercancías e na operação nas secções transfronteiriças deverão receber toda a formação adequada.</p>	Medway EF

2024/12\_Controlo Operacional

**AC VME**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_56	<p>A ANSF verificou que, no interior da EM120, algum mobiliário e acessórios pessoais não se encontravam devidamente acondicionados em local adequado, podendo causar danos pessoais em caso de frenagem de emergência.</p> <p>À semelhança do realizado para as VCC no seguimento da recomendação do GPIAAF_2021/07, a IP deverá “proceder a uma avaliação dos riscos para a tripulação da EM120 decorrente da colisão do veículo com algum objeto na via, tendo em conta, entre os demais aspetos relevantes,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O arranjo interior dos veículos,</li> <li>• As ferramentas, materiais e outros objetos existentes a bordo e a sua fixação e proteção, implementando as medidas de proteção que resultem dessa análise.”</li> </ul>	IP
Recomendação_2024_57	<p>A ANSF teve conhecimento que em algumas situações de troços com TVM de 220km/h, as vias principais em estação não são alvo de inspeção devido ao encaminhamento deste veículo para as vias secundárias para permitir a passagem de outras circulações. A IP deverá apresentar um plano de ação que garanta que todos os troços nestas situações sejam objeto de inspeção.</p>	IP
Recomendação_2024_58	<p>Considerando o reporte de dificuldade de visualização dos sinais de manobra na Estação do Entroncamento e, com vista a mitigar o risco de SPAD, a IP deverá verificar que a instalação dos mesmos está de acordo com a regulamentação aplicável, assim como verificar que a sua visibilidade se mantém em condições adequadas em qualquer altura do dia.</p>	IP

2024/05\_Observação de segurança

**ESCADAS BAIXA DA BANHEIRA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade_ de _melhoria_2024_62	<p>A ANSF verificou que a faixa antiderrapante de alguns degraus das escadas de acesso à passagem superior do apeadeiro da Baixa da Banheira se encontra polida. Estas escadas são expostas ao ambiente exterior, pelo que a ausência de faixa antiderrapante em dias de chuva representa um risco significativo de danos pessoais devido deslize e queda dos utilizadores. A IP deverá verificar as características antiderrapantes dos degraus de ambas as escadas de acesso à passagem superior da Baixa da Banheira, e apresentar um plano de ação para as situações anómalas detetadas.</p>	IP

2024/13\_Controlo Operacional

**OPERAÇÃO NA SECÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE VALENÇA-TUI SOB A PARCERIA ENTRE A CAPTRAIN PORTUGAL E A CAPTRAIN ESPAÑA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_59	A Captrain España deverá dotar os seus agentes associados à operação na Rede Ferroviária Nacional portuguesa do conhecimento da língua portuguesa exigido por lei e previsto no Acordo de Parceria que mantém com a Captrain Portugal para a operação nos troços transfronteiriços. Em alternativa, a empresa poderá apresentar a derrogação, emitida pelo gestor da infraestrutura, prevista no ponto 8 do Anexo VI da Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) 2019/554 da Comissão, de 5 de abril de 2019.	Captrain ES
Recomendação_2024_62	Até à completa resolução da Recomendação n.º 2024/59, a empresa deverá implementar ações que visem, ainda que provisoriamente, mitigar a insuficiência do conhecimento da língua portuguesa dos seus agentes envolvidos na operação nas secções transfronteiriças.	Captrain ES
Recomendação_2024_63	A Captrain España deverá adotar medidas para garantir que os seus agentes associados à operação nas secções transfronteiriças utilizam o sistema CONVEL como determinado a nível regulamentar, procedendo tal como previsto no SGS da empresa (procedimento PE0174).	Captrain ES
Recomendação_2024_64	A Captrain España deverá dotar os seus agentes associados à operação na Rede Ferroviária Nacional portuguesa do conhecimento necessário à utilização do sistema GSM-P, garantindo que o mesmo é utilizado, tal como previsto na regulamentação.	Captrain ES

2024/14\_Controlo Operacional

**AC CONTROLO OPERACIONAL LINHA DE GUIMARÃES**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_65	A ANSF verificou o atravessamento a pé de trabalhadores das unidades fabris, nas passagens de nível automatizadas localizadas nos PK 40.596 e PK 45.915 quando estas se encontravam em anúncio, representando um risco significativo de colhida. Os maquinistas reportaram que este comportamento é recorrente. A IP deverá considerar esta situação, na gestão da licença da PN particular, e considerar este local nas ações de sensibilização a desenvolver.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_63	A ANSF verificou que PN particulares pedonais ao PK 29.178 e PK 29.435 não se encontram indicadas no Diagrama de Sinalização das estações de Santo Tirso e Caniços do Anexo nº 4 à I.S.1 Sinalização da Estação de Concentração de Lousado Estação de Santo Tirso e Caniços (Ficheiro: 9.IS1.4.STI-CAN.DS), o que poderá ter impacto na programação de trabalhos. A IP deverá incluir estas PN no Diagrama de Sinalização das estações de Santo Tirso e Caniços.	IP
Oportunidade_de_melhoria_2024_64	A ANSF verificou que a iluminação do túnel de acesso à estação de Porto São Bento é reduzida, o que poderá dificultar a deteção de intrusões ou obstáculos na via, contribuindo para o risco de colhidas ou colisões com obstáculos. A IP deverá verificar a adequabilidade da iluminação neste túnel e apresentar um plano de ação para a sua melhoria, se aplicável.	IP

2024/06\_Observação de segurança

**REV DO VAGÃO (NEV: 41 94 2102 110-8) - MEDWAY**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade_de_melhoria_2024_65	A ANSF verificou que o quadro de revisões indicado no vagão com o NEV 41 94 2102 110-8 se encontra com data de REV (6 anos) caducada e que esse é igualmente o ciclo de revisão da caixa de eixos, o que representa risco de gripagem, bloqueio e destruição dos rolamentos e consequente descarrilamento. Dado que existem tolerâncias nos prazos para as visitas, a Medway deverá, conforme a disponibilidade dos vagões, colocar a indicação dessas tolerâncias nas laterais, de acordo com os respetivos planos de manutenção.	Medway EF

2024/07\_Observação de segurança

**CONDIÇÕES DE ACESSO AO GX DA ESTAÇÃO DE PORTO CAMPANHÃ**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Reiteração_2024_44	<p>A ANSF verificou a inexistência de lajetas para acesso de maquinistas ou outros agentes ao GX, onde é efetuado o resguardo de locomotivas da Medway, na estação de Porto Campanhã. A existência de caminhos adequados para a circulação de maquinistas/agentes para acesso da plataforma ao material circulante resguardado poderá contribuir para a mitigação do risco de danos pessoais como entorses, quedas ou colhidas.</p> <p>Reitera-se a Recomendação n.º 2024/44 emitida a 23/08/2024:</p> <p>“No acesso à linha 4 (resguardo de comboios) na estação de Marco de Canavezes, a ANSF verificou vegetação a cobrir parcialmente as lajetas, e ausência de iluminação, o que representa riscos para as tripulações que necessitem de aceder ao local.</p> <p>A MEDWAY deverá proceder à realização de uma avaliação de risco que abranja toda a RFN e que considere as condições do acesso ao material circulante, nos locais onde este é feito fora de plataforma. Este estudo deve considerar designadamente o pavimento, obstáculos, iluminação, entre outros. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF.</p> <p>Se da avaliação de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores da MEDWAY que necessitam de aceder a material circulante fora de plataforma, deverá ser preenchido pela MEDWAY o formulário de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigi-lo à IP com conhecimento à ANSF.</p> <p>A MEDWAY deverá confirmar se tem conhecimento desta situação e o plano de ação associado. Caso não tenha conhecimento, deverá sensibilizar as tripulações para a importância do reporte interno destas situações, e enviar à ANSF evidências.”</p>	Medway EF

2024/03\_Estudo

**LIMITAÇÕES DE VELOCIDADE**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_66	<p>De modo a eliminar os incumprimentos da ICS 102, a IP deve apresentar um plano de ação que vise o cumprimento de todos os requisitos do ICS 102, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atualização da TVM após 60 dias de implementação da Limitação de Velocidade (LV);</li> <li>• Implementação de Sinalização Vertical nas situações previstas regulamentares;</li> <li>• Implementação de Controlo por Convel nas situações previstas regulamentares;</li> <li>• Implementação de LV em pontos hectométricos, quilométricos ou pontos singulares da rede;</li> <li>• As restantes regras de implementação previstas no ICS 102.</li> </ul>	IP
Recomendação_2024_67	<p>De modo a evidenciar o cumprimento do ICS 102, a IP deve garantir o preenchimento da base de dados das LV com as seguintes características (para além das atuais):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distância temporal entre a implementação da LV e o momento da implementação da Sinalização Vertical (SV);</li> <li>• Distância temporal entre a implementação da LV e o momento da implementação do Controlo por Convel;</li> <li>• Preenchimento das células vazias nomeadamente em datas de início e fim;</li> <li>• Verificação que a o valor da velocidade da LV é inferior ao verificado na TVM.</li> </ul>	IP
Recomendação_2024_68	<p>A IP deverá definir o termo “LV associadas à Resolução de Falhas” presente no ponto 4.1.1.1 do Procedimento de Gestão de Circulação 04/24 e, onde as dispensa do cumprimento de alguns aspetos, mitigando a dúvida que possa criar. Este termo não se enquadra nas definições da Instrução Complementar de Segurança 102 V1.0 onde são definidas “Limitações de Velocidade Programadas” e “Limitações de Velocidade Imprevistas”.</p>	IP
Recomendação_2024_69	<p>A ANSF deverá clarificar o ponto 4.4.3 do ICS 102, Condições a observar na sinalização de Limitações de Velocidade de forma a mitigar a diferença de tipo de incumprimentos de implementação de sinalização Vertical e Controlo por Convel consoante a duração, velocidade e tipo de LV em troços equipados com Convel e sem Convel.</p>	ANSF

2024/08\_Observação de segurança

**INCIDENTE COM PORTAS ABERTAS NA LINHA DO DOURO****ID DA AÇÃO CORRETIVA****AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA****IMPLEMENTADOR FINAL**

Reiteração\_2023\_99

A ANSF verificou que a faixa antiderrapante de alguns degraus das escadas de acesso à passagem superior do apeadeiro da Baixa da Banheira se encontra polida. Estas escadas são expostas ao ambiente exterior, pelo que a ausência de faixa antiderrapante em dias de chuva representa um risco significativo de danos pessoais devido deslize e queda dos utilizadores. A IP deverá verificar as características antiderrapantes dos degraus de ambas as escadas de acesso à passagem superior da Baixa da Banheira, e apresentar um plano de ação para as situações anómalas detetadas.

CP

E

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA



### 01 | ACIDENTES SIGNIFICATIVOS E DESAGREGAÇÃO POR TIPO

<b>Nº TOTAL DE TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>30</b>
<b>Nº de colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito</b>	<b>5</b>
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	5
<b>Nº de descarrilamentos de comboios</b>	<b>0</b>
<b>Nº de acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões</b>	<b>5</b>
<b>Acidentes em PN passivas</b>	<b>3</b>
Acidentes em PN não automáticas sem Guarda	2
Acidentes em PN não automáticas de peões	1
<b>Acidentes em PN ativas</b>	<b>2</b>
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	1
Acidentes em PN automáticas com proteção para os utilizadores	1
Acidentes em PN proteção do lado dos comboios	0
<b>Nº de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios</b>	<b>20</b>
<b>Nº de incêndios em material circulante</b>	<b>0</b>
<b>Nº de outros acidentes</b>	<b>0</b>

### 02 | FERIDOS GRAVES, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>8</b>
<b>Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito</b>	<b>0</b>
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
<b>Em descarrilamentos de comboios</b>	<b>0</b>
<b>Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões</b>	<b>3</b>
<b>Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios</b>	<b>5</b>
<b>Em incêndios em material circulante</b>	<b>0</b>
<b>Em outros acidentes</b>	<b>0</b>

### 03 | PASSAGEIROS COM FERIMENTOS GRAVES, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
<b>Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito</b>	<b>0</b>
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
<b>Em descarrilamentos de comboios</b>	<b>0</b>
<b>Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões</b>	<b>0</b>
<b>Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios</b>	<b>0</b>
<b>Em incêndios em material circulante</b>	<b>0</b>
<b>Em outros acidentes</b>	<b>0</b>
<b>Nº de outros acidentes</b>	<b>0</b>

**04 | TRABALHADORES, INCLUINDO PRESTADORES DE SERVIÇOS, COM FERIMENTOS GRAVES POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA**

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

**05 | TRABALHADORES, INCLUINDO PRESTADORES DE SERVIÇOS, UTILIZADORES DE PN COM FERIMENTOS GRAVES, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA**

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>3</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	3
Acidentes em PN passivas	2
Acidentes em PN não automáticas sem Guarda	2
Acidentes em PN não automáticas de peões	0
Acidentes em PN ativas	1
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	0
Acidentes em PN automáticas com proteção para os utilizadores	1
Acidentes em PN proteção do lado dos comboios	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

**06 | PESSOAS NÃO AUTORIZADAS COM FERIMENTOS GRAVES, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA**

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>4</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	4
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

**07 | OUTRAS PESSOAS COM FERIMENTOS GRAVES, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA**

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>1</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	1
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

**08 | OUTRAS PESSOAS EM PLATAFORMAS COM FERIMENTOS GRAVES, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA**

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

**09 | OUTRAS PESSOAS FORA DE PLATAFORMAS COM FERIMENTOS GRAVES, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA**

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 10 | MORTES POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>20</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	4
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	16
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 11 | MORTES DE PASSAGEIROS, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 12 | MORTES DE TRABALHADORES, INCLUINDO PRESTADORES DE SERVIÇOS, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 13 | MORTES DE UTILIZADORES DE PN, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>4</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	4
Acidentes em PN passivas	3
Acidentes em PN não automáticas sem Guarda	2
Acidentes em PN não automáticas de peões	1
Acidentes em PN ativas	1
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	1
Acidentes em PN automáticas com proteção para os utilizadores	0
Acidentes em PN proteção do lado dos comboios	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 14 | MORTES DE PESSOAS NÃO AUTORIZADAS, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>13</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	13
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 15 | MORTES DE OUTRAS PESSOAS, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>3</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	3
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 16 | MORTES DE OUTRAS PESSOAS EM PLATAFORMAS, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 17 | MORTES DE OUTRAS PESSOAS EM PLATAFORMAS, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

<b>Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES</b>	<b>0</b>
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	0
Em descarrilamentos de comboios	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

### 18 | ACIDENTES QUE ENVOLVAM MERCADORIAS PERIGOSAS

<b>Nº TOTAL DE ACIDENTES ENVOLVENDO, PELO MENOS, UM VEÍCULO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS</b>	<b>0</b>
Nº de acidentes, que envolvam, pelo menos, um veículo de transporte de mercadorias perigosas no qual não haja libertação das mercadorias	0
Nº de acidentes que provoquem a libertação de mercadorias perigosas	0

### 19 | SUICÍDIOS

<b>Nº TOTAL DE SUICÍDIOS</b>	<b>34</b>
N.º total de tentativas de suicídio	6

### 20 | PRECURSORES DE ACIDENTES E DESAGREGAÇÃO POR TIPO

<b>Nº TOTAL DE PRECURSORES DE ACIDENTES</b>	<b>102</b>
Nº de carris partidos	31
Nº de deformações na via	36
Nº de falhas contra a segurança da sinalização	2
<b>Nº de sinais transpostos em situação de perigo (SPAD)</b>	<b>33</b>
Sinais transpostos em situação de perigo (SPAD) em ponto de perigo	21
Sinais transpostos em situação de perigo (SPAD) fora de ponto de perigo	12
Nº de ruturas de rodas	0
Nº de ruturas de eixos	0

## 21 | INDICADORES PARA O CÁLCULO DO CUSTO DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS

IMPACTO ECONÓMICO DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS	65 770 308,23 €
Impacto económico das fatalidades [Nº de mortos x VPC (morto)]	58 384 642,23 €
Impacto económico dos ferimentos graves [Nº de feridos graves x VPC (ferido grave)]	3 547 002,72 €
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infraestrutura danificados	577 279,01 €
Custo dos danos causados ao ambiente	0,00 €
Custo dos atrasos devidos a acidentes	3 261 384,36 €

## 22 | INDICADORES RELATIVOS À SEGURANÇA TÉCNICA DA INFRAESTRUTURA E SUA IMPLEMENTAÇÃO

PROTEÇÃO AUTOMÁTICA DE COMBOIOS (TPS)	
% de linhas com sistemas TPS em operação que providenciam aviso	74,12
% de linhas com sistemas TPS em operação que providenciam aviso e paragem automática	74,12
% de linhas com sistemas TPS em operação que providenciam aviso e paragem automática e supervisão discreta da velocidade	75,13
% de linhas com sistemas de ATP em operação (que providenciam aviso e paragem automática e supervisão contínua da velocidade)	75,13
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso	90,21
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso e paragem automática	90,21
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso e paragem automática e supervisão discreta de velocidade	93,89
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais (que providenciam aviso e paragem automática e supervisão contínua da velocidade)	93,89

PASSAGENS DE NÍVEL	N.º	N.º/KM VIA
Total de todas as PN (ativas + passivas)	785	0,243
Total de todas as PN ativas	471	0,146
Aviso automático aos utilizadores	55	0,017
Proteção automática aos utilizadores, incluindo com aviso automático	388	0,120
Aviso e proteção automática aos utilizadores e proteção automática dos comboios	2	0,001
Manuais	26	0,008
Total de todas as PN passivas	314	0,097
Não automáticas sem Guarda	226	0,070
Não automáticas de peões	88	0,027

## 23 | INDICADORES RELATIVOS À GESTÃO DA SEGURANÇA

Número total de auditorias internas realizadas pelas empresas	22
% de auditorias realizadas em relação às requeridas ou planeadas	70,97



## 24 | DADOS DE REFERÊNCIA DO TRÁFEGO E DA INFRAESTRUTURA

<b>Nº TOTAL DE COMBOIOS.QUILÓMETROS (MILHÕES DE CK)</b>	<b>35,001</b>
Comboios.kilómetro de passageiros (milhões de ck)	28,937
Comboios.kilómetro de mercadorias (milhões de ck)	4,889
Comboios.kilómetro - outros (milhões de ck)	1,175
<b>Nº de passageiros.kilómetro (milhões de PK)</b>	<b>5429</b>
<b>Nº de toneladas.kilómetro (milhões de Tk)</b>	<b>2202</b>
<b>Nº de km de linha</b>	<b>2 526,536</b>
<b>Nº de km de via (somatório km linha x nº das respetivas vias)</b>	<b>3 226,426</b>

## 25 | DADOS DE REFERÊNCIA PARA OS INDICADORES ECONÓMICOS

% Média de passageiros em viagens em trabalho	75%
% Média de passageiros fora de viagens de trabalho	25%
Valor da prevenção de 1 morto**	2 919 232,11 €
Valor da prevenção de 1 ferido grave**	443 375,34 €
Valor do tempo em viagem de trabalho por hora**	22,81 €
Valor do tempo em viagens fora de trabalho por hora**	7,60 €
Valor do tempo para comboios de mercadorias por hora**	1,25 €

\* Não considerado neste âmbito o Sistema de Frenagem Automática, instalado na Linha de Cascais.

\*\* Valores de referência propostos pela ERA para Portugal.

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 Anexo I do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, que transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária.

## ABREVIATURAS

<b>AES</b>	Autorizações de Entrada ao Serviço	<b>ICS</b>	Indicadores Comuns de Segurança
<b>AMT</b>	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes	<b>ICS</b>	Instrução Complementar de Segurança
<b>ANSF</b>	Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária	<b>IET</b>	Instrução de Exploração Técnica
<b>AESF</b>	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria	<b>IMT</b>	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.
<b>APNCF</b>	Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária	<b>MCS</b>	Método Comum de Segurança
<b>AS</b>	Autorização de Segurança	<b>MFGP</b>	Mortos e Feridos Graves Ponderados
<b>ATP</b>	Automatic Train Protection	<b>PAS</b>	Plano Anual de Segurança
<b>CK</b>	Comboio x Quilómetro (corresponde ao deslocamento de 1 comboio na distância de 1 km)	<b>PK</b>	Passageiro x Quilómetro (corresponde ao transporte de 1 passageiro na distância de 1 Km.
<b>CSU</b>	Certificado de Segurança Único	<b>PK</b>	Ponto Quilométrico
<b>EF</b>	Empresa Ferroviária	<b>PN</b>	Passagem de Nível
<b>ERA</b>	Agência Ferroviária da União Europeia	<b>RAS</b>	Relatório Anual de Segurança, das empresas
<b>ERM</b>	Entidade Responsável pela Manutenção	<b>RASF</b>	Relatório Anual de Segurança Ferroviária, da ANSF
<b>ERTMS</b>	European Railway Traffic Management System (Sistema Europeu de Gestão de Tráfego Ferroviário)	<b>RFN</b>	Rede Ferroviária Nacional
<b>ETI</b>	Especificação Técnica de Interoperabilidade	<b>RGS</b>	Regulamento Geral de Segurança
<b>GI</b>	Gestor de Infraestrutura	<b>SGS</b>	Sistema de Gestão de Segurança
<b>GPIAAF</b>	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários	<b>SPAD</b>	Signal passed at danger (Sinais ultrapassados apresentando o seu aspeto mais restritivo)
<b>GT</b>	Grupo de Trabalho	<b>SRD</b>	Single Rules Database
		<b>TK</b>	Tonelada x Quilómetro (corresponde ao transporte de 1 tonelada de mercadoria na distância de 1 Km)
		<b>UE</b>	União Europeia

---

The logo for ANSF (Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária) features the letters 'ANSF' in a bold, white, sans-serif font. The letter 'A' is stylized with a white swoosh that curves under the letter and extends to the left. The letter 'S' has a white swoosh that curves under the letter and extends to the right. The letter 'F' has a white swoosh that curves under the letter and extends to the right.

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA FERROVIÁRIA  
INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

---