



RELATÓRIO ANUAL DE **SEGURANÇA** **FERROVIÁRIA** 2025



CONTROLO DO DOCUMENTO

Elaborado por
Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

Edição/Revisão
01/2026

Data
29/09/2026

Tipo de Documento
Relatório

Status do Documento
Final

Aprovação
Conselho Diretivo

Fotos - Gentilmente cedidas pela CP, Fertagus, Medway, Captrain, IP

O Relatório Anual de Segurança Ferroviária 2025, 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 (2025):

- Acidentes:** Registaram-se 25 acidentes significativos (uma redução de 16,7% face a 2024). Destes, 80% envolveram acidentes em passagens de nível (PN)(11 casos, um aumento de 120%) e pessoas colhidas por material circulante (9 casos, uma redução de 55%).
- Vítimas:** Houve 14 mortes (redução de 30%) e 6 feridos graves (redução de 25%) em acidentes significativos. Todas as mortes resultaram de acidentes em PN (64,3%) e colhidas (35,7%). O número de suicídios foi de 38 (um aumento de 11,8%), fixando o total de fatalidades na infraestrutura ferroviária em 52 mortes (redução de 3,7% face às 54 do ano anterior).
- Precursosores:** Foram registados 120 precursosores de acidentes (um aumento de 18%). O destaque recai sobre os agravamentos na infraestrutura: 52 deformações de via (aumento de 44%) e 40 carris partidos (aumento de 29%). Por outro lado, registou-se uma melhoria nos SPAD (Ultrapassagens de Sinal Fechado) com 26 ocorrências (redução de 21%).

Atuação da ANSF:

- Supervisão:** Foram realizadas 45 ações de supervisão (aumento de 41%), resultando na emissão de 69 medidas corretivas (redução de 13%) e 7 reiterações. Desde 2020, foram emitidas 547 medidas corretivas.
- Certificações e Autorizações:** Foi emitida 1 Autorização de Segurança (APDL) e avaliadas várias atualizações de Certificados de Segurança Únicos (CSU). Foram emitidas 11 autorizações referentes a 20 veículos e 6 autorizações de entrada ao serviço para instalações fixas (e 1 dispensa temporária).
- Recursos:** A ANSF reforçou a equipa (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:** A monitorização revela avanços, sendo de destacar a continuidade da avaliação de riscos e a implementação de planos de ação (com cerca de 61% de execução global decorrente da auditoria transversal). Permanecem desafios na mitigação de ocorrências envolvendo fatores humanos e comportamentais (como os atravessamentos indevidos).

Infraestrutura e Operação:

- RFN:** 2.525 km de linha, 74% com Convel (sistemas ATP), 71% eletrificada e 763 PN (uma redução de 3%). A operação totalizou 36,1 milhões de comboio.km (aumento de 3%) e 6.834 milhões de passageiros.km (aumento de 26%).
- 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 (GPAAAF, ERA, AESF), participação em grupos técnicos e harmonização de práticas.

Desafios e Perspetivas:

Apesar da evolução positiva na redução global de acidentes e vítimas, o aumento expressivo da sinistralidade nas PN (+120%) e a degradação dos indicadores da infraestrutura (deformações de via e carris partidos) representam riscos que exigem intervenção prioritária. 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 2025 Annual Railway Safety Report, prepared by the National Safety Authority (ANSF/IMT), provides a comprehensive analysis of railway safety performance on the National Railway Network (RFN), as well as the regulatory, supervisory, and safety culture promotion activities carried out throughout the year.

Key Safety Results (2025):

Accidents: A total of 25 significant accidents were recorded, representing a 16.7% decrease. A total of 25 significant accidents were recorded (a decrease of 16.7% compared to 2024). Of these, 80% involved level crossing (LC) accidents (11 cases, an increase of 120%) and persons struck by rolling stock (9 cases, a decrease of 55%).

Casualties: There were 14 fatalities (a reduction of 30%) and 6 serious injuries (a reduction of 25%) in significant accidents. All fatalities resulted from level crossing accidents (64.3%) and persons struck by rolling stock (35.7%). The number of suicides was 38 (an increase of 11.8%), bringing the total number of fatalities on railway infrastructure to 52 deaths (a reduction of 3.7% compared with the 54 recorded in the previous year).

Precursors: A total of 120 accident precursors were recorded (an increase of 18%). The most notable deterioration concerned infrastructure-related indicators: 52 track geometry defects (an increase of 44%) and 40 broken rails (an increase of 29%). Conversely, an improvement was recorded in SPADs (Signals Passed at Danger), with 26 occurrences (a reduction of 21%).

ANSF Activities

Supervision: A total of 45 supervision activities were carried out (an increase of 41%), resulting in the issuance of 69 corrective measures (a reduction of 13%) and 7 reiterations. Since 2020, 547 corrective measures have been issued.

Certifications and Authorisations: One Safety Authorisation (APDL) was issued and several updates to Single Safety Certificates (SSC) were assessed. A total of 11 authorisations covering 20 railway vehicles and 6 authorisations for placing into service fixed installations were issued (as well as 1 temporary exemption).

Resources: ANSF strengthened its team (15 staff members) and invested in training, but continues to face challenges regarding staff retention and railway expertise.

Safety Culture and Monitoring:

Culture: Training initiatives, internal communication, leadership engagement and the sharing of best practices were particularly noteworthy, although challenges remain in defining effective strategies.

Monitoring: Monitoring activities revealed continued progress, particularly through the ongoing risk assessment process and the implementation of action plans (with approximately 61% overall implementation of actions arising from the cross-cutting audit). Challenges remain in mitigating occurrences involving human and behavioural factors (such as unauthorised track crossings).

Infrastructure and Operation:

RFN: 2,525 km of railway lines, 74% equipped with Convel (ATP systems), 71% electrified and 763 level crossings (a reduction of 3%). Operations totalled 36.1 million train-km (an increase of 3%) and 6.834 billion passenger-km (an increase of 26%).

Railway Undertakings: CP, Fertagus, Medway and Captrain maintained regular operations, with passenger traffic increasing and freight transport recording a slight decline.

Legislation and Cooperation:

Continuous review of national railway safety rules, together with the publication and withdrawal of multiple technical and regulatory documents. Active cooperation with national and European entities (GPAAAF, ERA, AESF), participation in technical working groups and the harmonisation of practices.

Challenges and Outlook:

Despite the positive overall trend in reducing accidents and casualties, the significant increase in level crossing accidents (+120%) and the deterioration of infrastructure indicators (track geometry defects and broken rails) represent risks requiring priority intervention. The consolidation of safety culture, enhanced monitoring and the implementation of corrective measures remain essential to maintain and further improve railway safety levels.

A REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

EXTENSÃO DA REDE EM EXPLORAÇÃO	ESTAÇÕES	PASSAGENS DE NÍVEL	ELETRIFICAÇÃO	CONVEL	COMUNICAÇÃO RÁDIO SOLO COMBOIO	COMUNICAÇÃO GSMR (VOZ)
Km de linha						
2.525	546	763	71%	74%	57%	13%
sem variação significativa face a 2024		-3% face a 2024	variação residual face a 2024	+2% face a 2024	sem variação significativa face a 2024	sem variação significativa face a 2024

A OPERAÇÃO FERROVIÁRIA

Nº COMBOIO KM CK Total de todas as EF	Nº COMBOIO PASSAGEIROS KM	Nº PASSAGEIROS KM PK	N.º COMBOIO MERCADORIAS KM	Nº TONELADAS KM TK	N.º COMBOIO OUTROS KM
36,1 x 10⁶	30,7 x 10⁶	6.834 x 10⁶	5,3 x 10⁶	4.160 x 10⁶	0,1 x 10⁶
+3% face a 2024	+6% face a 2024	+26% face a 2024	-7% face a 2024	+89% face a 2024	-89% face a 2024

A SUPERVISÃO DA ANSF

Nº ATIVIDADES DE SUPERVISÃO	Nº RECOMENDAÇÕES RESULTANTES	Nº INSTRUÇÕES VINCULATIVAS EMITIDAS	Nº CONTRAORDENAÇÕES EMITIDAS
45	69	1	0
+41% face a 2024	-13% face a 2024	+1 face a 2024	-6 face a 2024

ÍNDICE

■ 1. CONTEXTO DO RELATÓRIO	10	■ 6. PROMOÇÃO E MONITORIZAÇÃO DA SEGURANÇA	42
■ 2. ATUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA ANSF	12	6.1 REQUISITOS DOS SGS	44
2.1 ATUAÇÃO E RECURSOS	13	6.2 DETERMINAÇÃO E AVALIAÇÃO DE RISCOS	45
2.2 STAKEHOLDERS	15	6.3 MONITORIZAÇÃO DAS EF E DOS GI	46
■ 3. DESEMPENHO DA SEGURANÇA	16	6.4 CULTURA DE SEGURANÇA	47
3.1 ACIDENTES SIGNIFICATIVOS	18	6.5 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS	53
3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES	20	6.6 DERROGAÇÕES RELATIVAS A ERM	57
3.3 PRECURSORES DE ACIDENTES	25	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	58
3.4 PASSAGENS DE NÍVEL	26	■ A. REDE FERROVIÁRIA NACIONAL	59
3.5 ATP	27	A.1 RFN COM TRÁFEGO FERROVIÁRIO	60
■ 4. CERTIFICAÇÕES E AUTORIZAÇÕES	28	A.2 REDE ELETRIFICADA	61
4.1 CERTIFICAÇÕES DE SEGURANÇA	29	A.3 SISTEMAS DE CONTROLO AUTOMÁTICO DE VELOCIDADE	62
4.2 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS	31	A.4 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO	63
4.3 AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES FIXAS	32	■ B. EMPRESAS DO SETOR NACIONAL	64
4.4 CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS	33	B.1 GESTORES DA INFRAESTRUTURA	65
4.5 CERTIFICAÇÃO DE ERM	33	B.2 EMPRESAS FERROVIÁRIAS	67
■ 5. SUPERVISÃO	34	■ C. PROGRESSO DA INTEROPERABILIDADE	72
5.1 ESTRATÉGIA DE SUPERVISÃO E PLANEAMENTO	35	■ D. MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS PELA ANSF	75
5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF	37	■ E. INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA	99
5.3 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DO GPIAAF	39	ABREVIATURAS	108
5.4 INSPEÇÃO À PARTIDA VEÍCULOS	41		

ÍNDICE DE FIGURAS E QUADROS

Figura 1	Evolução do número de acidentes significativos e sua distribuição por categorias, 2021-2025	18
Figura 2	Evolução do n.º de vítimas mortais e de feridos graves por categoria de acidente, 2021-2025	21
Figura 3	Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos graves por categoria de pessoa, 2021-2025	22
Figura 4	Evolução global e por tipo de vítima do MFGP por milhão de ck, 2021-2025	23
Figura 5	Suicídios e Mortes decorrentes de acidentes, 2021-2025	24
Figura 6	Evolução global e por categoria dos precursores de acidentes, 2015-2025	25
Figura 7	Evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via, 2019-2025	26
Figura 8	Percentagem de linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação, 2021-2025	27
Figura 9	Ponto de situação, no final de 2025, das medidas emitidas pela ANSF entre 2020 e 2025	38
Figura 10	Número de auditorias internas ao SGS, realizadas pelos gestores de infraestruturas e pelas empresas ferroviárias no ano de 2025.	44

Quadro 1	Certificados de segurança e autorizações de segurança emitidos em 2025	30
Quadro 2	Autorizações de veículos emitidas em 2025	31
Quadro 3	Autorizações emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2025	32
Quadro 4	Dispensas temporárias emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2025	32
Quadro 5	Comunicações prévias de intervenções de datação ou renovação em instalações fixas	32
Quadro 6	Lista das ações de supervisão realizadas em 2025	36
Quadro 7	Ponto de situação das medidas corretivas ou emitidas pela ANSF em 2025	37
Quadro 8	Emissão de medidas corretivas resultantes de ações de supervisão	38
Quadro 9	Estado de implementação das recomendações de segurança emitidas pelo IMT face aos relatórios do GPIAAF, no final de 2025	39
Quadro 10	Aplicação do MCS para a determinação e avaliação de riscos pelo setor ferroviário em 2025	40
Quadro 11	Cultura de Segurança	48
Quadro 12	Documentação com entrada em vigor em 2025	54
Quadro 13	Documentação anulada em 2025	55



1

CONTEXTO DO RELATÓRIO



O Relatório Anual de Segurança Ferroviária (RASF) de 2025 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 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) 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.

A harmonização dos dados entre os Gestores de Infraestruturas e as Empresas Ferroviárias foi assegurada pela Infraestruturas de Portugal.

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, ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPAAAF), à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) aos gestores de infraestruturas e às empresas ferroviárias, respetivamente titulares de autorizações e de certificados de segurança emitidos pela ANSF.

A 17 de setembro de 2026, a ANSF promoveu uma reunião com os stakeholders do setor ferroviário para discussão e análise das tendências dos dados do RASF. Desta reunião resultaram contributos e conclusões relevantes que permitirão aprofundar a análise dos indicadores de segurança no RASF 2026.

¹ artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro

² 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 e autorização de segurança das empresas ferroviárias e dos gestores da infraestrutura ferroviária



Autorização de entrada em serviço de Instalações fixas



Autorização de veículos



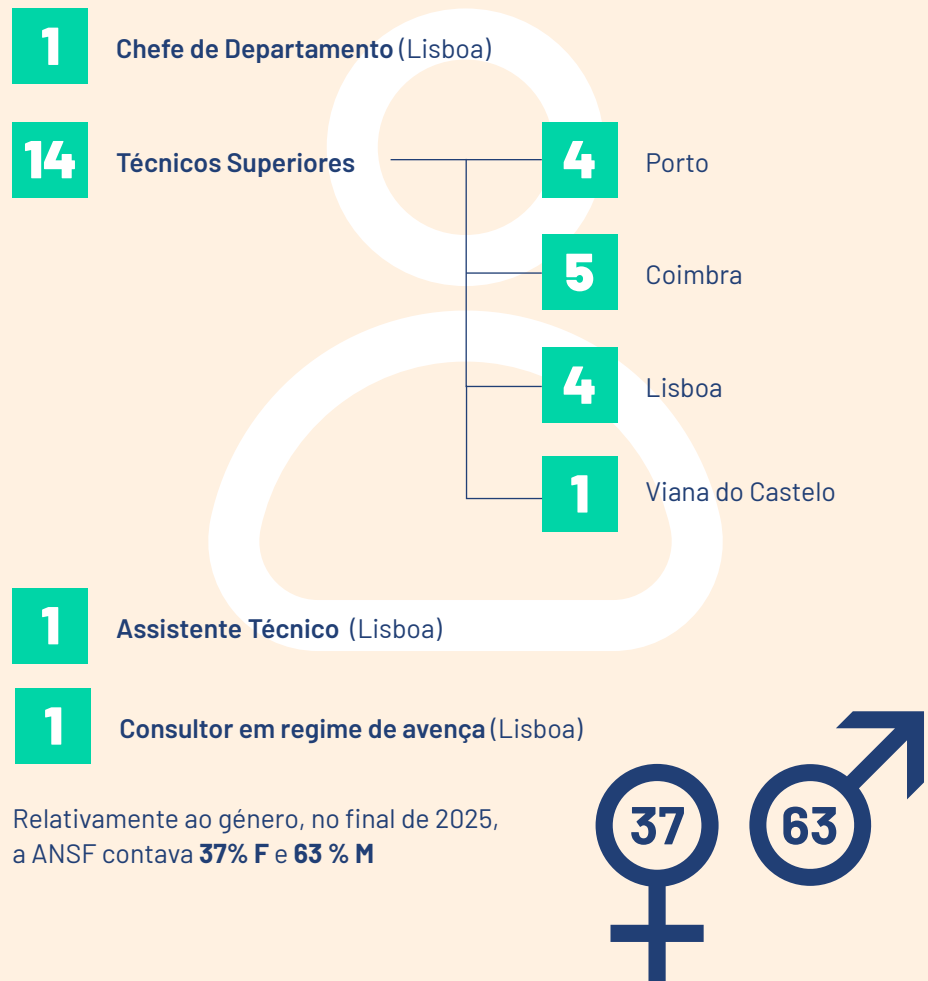
Emissão de cartas de maquinistas



Autorização e Supervisão de transporte por cabos



No final de 2025, a ANSF contava com 15 elementos, distribuídos por:



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, enquanto 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.

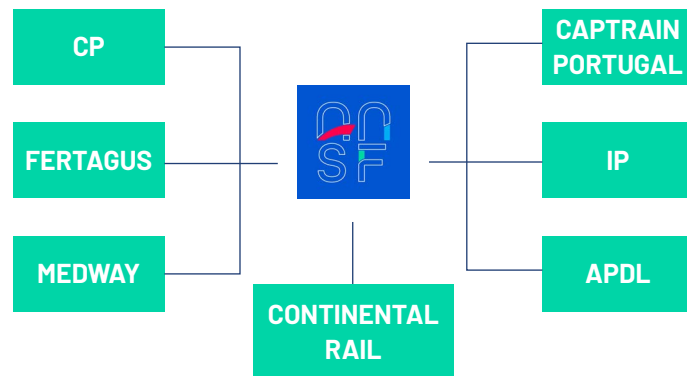
Este reforço é essencial para que a ANSF possa cumprir integralmente o Regulamento de Supervisão e desenvolver uma avaliação rigorosa do desempenho da segurança no sistema ferroviário nacional, bem como da gestão dos riscos por parte das entidades envolvidas.

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 2025, 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 Transporte (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:

- Agência 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).
- Participação em Grupos de Trabalho Especializados

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.

3

DESEMPENHO DA SEGURANÇA



3.1 ACIDENTES SIGNIFICATIVOS

3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES

3.3 PRECURSORES 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 2025. A análise cobre os últimos cinco anos (2021–2025) e, sempre que pertinente, é alargada a um período de dez anos (2015–2025, 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 2025. 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

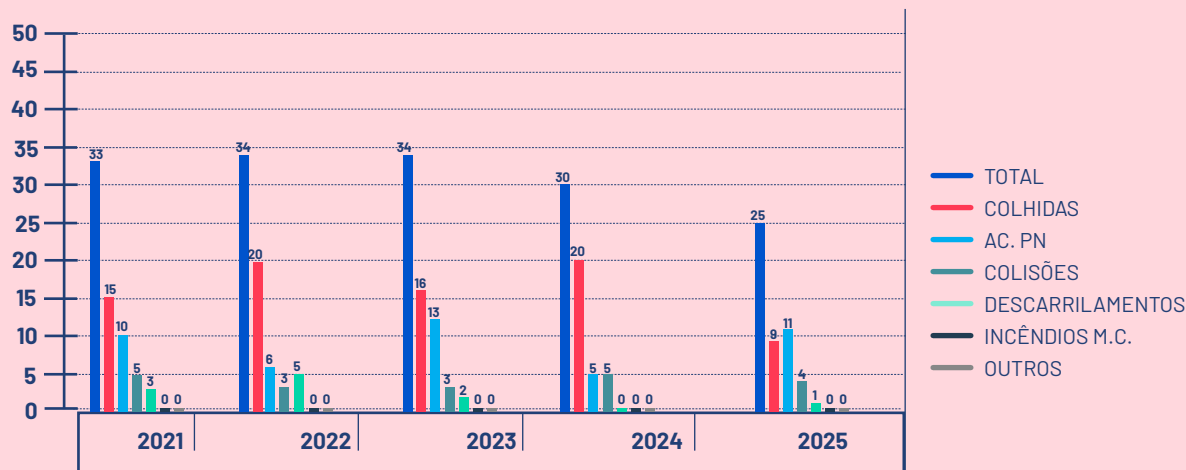


Figura 1 | Evolução do número de acidentes significativos e sua distribuição por categorias, 2021-2025

- Em 2025, registaram-se 25 acidentes significativos, correspondendo a uma redução de 16,7% face a 2024 (30 acidentes) e de 26,5% face ao valor máximo observado em 2022 e 2023 (34 acidentes). O resultado confirma a tendência de diminuição iniciada em 2024 e representa o valor mais baixo de todo o período analisado.
- Ao longo dos últimos cinco anos, as categorias que concentram a maioria dos acidentes significativos continuam a ser os acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento (colhidas) e os acidentes em Passagens de Nível (PN). Em 2025, estas duas categorias totalizaram 20 ocorrências, representando 80% do total dos acidentes significativos.
- Nos últimos cinco anos, os acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento mantêm-se como a categoria de maior peso. Contudo, em 2025 registaram-se 9 ocorrências, valor substancialmente inferior ao de 2024 (20 ocorrências), correspondendo a uma redução de 55%. Esta diminuição foi o principal fator para a redução global dos acidentes significativos observada em 2025.
- Por outro lado, os acidentes em PN registaram um aumento expressivo, passando de 5 ocorrências em 2024 para 11 em 2025, o que representa um crescimento de 120%. Esta categoria passou a representar 44% do total

de acidentes significativos em 2025, tornando-se a primeira categoria mais relevante e invertendo a tendência positiva verificada no ano anterior. Esta evolução evidencia um agravamento da sinistralidade associada às PN e reforça a necessidade de intensificar as medidas de prevenção e mitigação do risco. Neste contexto, assume particular importância a continuidade dos programas de eliminação e substituição destes atravessamentos, reduzindo os pontos de interação entre os sistemas ferroviário e rodoviário. A adoção destas medidas, complementada por ações de sensibilização e reforço da segurança operacional, será determinante para inverter a tendência verificada em 2025 e promover uma redução do número de acidentes nos próximos anos.

- A categoria das colisões registou 4 ocorrências, uma redução ligeira face às 5 registadas em 2024. Estes valores mantêm-se relativamente estáveis ao longo do período analisado, evidenciando uma ligeira redução.
- Relativamente aos descarrilamentos, verificou-se 1 ocorrência em 2025, após não terem sido registados acidentes desta natureza em 2024. Apesar deste

aumento, o valor permanece baixo quando comparado com os anos de 2021(3 descarrilamentos), 2022 (5 descarrilamentos) e 2023 (2 descarrilamentos).

- À semelhança dos anos anteriores, não foram registados acidentes nas categorias Incêndios em Material Circulante e Outros acidentes, confirmando a reduzida expressão destas tipologias no conjunto dos acidentes significativos.



3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES

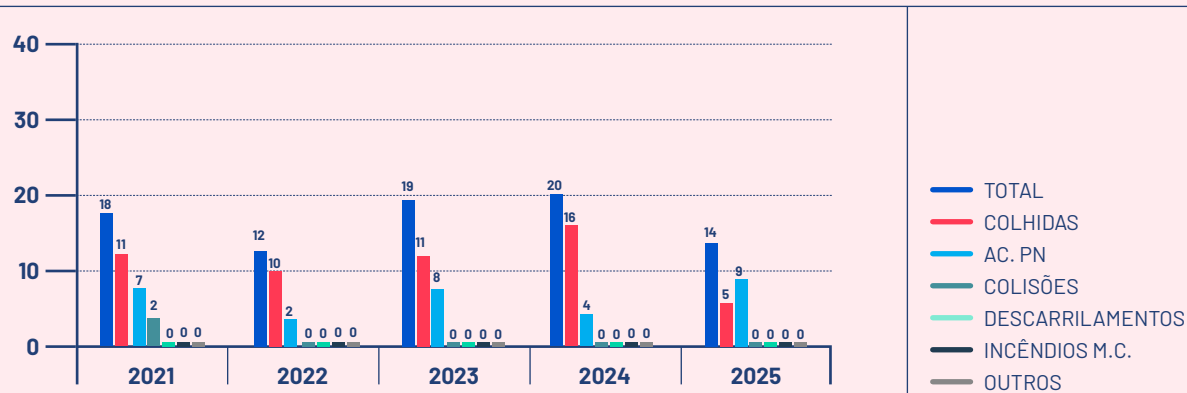
Este capítulo aborda a temática das vítimas mortais e dos feridos graves resultantes de acidentes e suicídios, apresentando a respetiva distribuição por categoria de acidente e por tipo de vítima. É também analisada a evolução do índice de Mortos e Feridos Graves Ponderados (MFGP), bem como o número 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 a evolução do número de vítimas mortais e de feridos graves por categoria de acidente, 2021 - 2025.

MORTOS POR TIPO DE ACIDENTE



FERIDOS GRAVES POR TIPO DE ACIDENTE

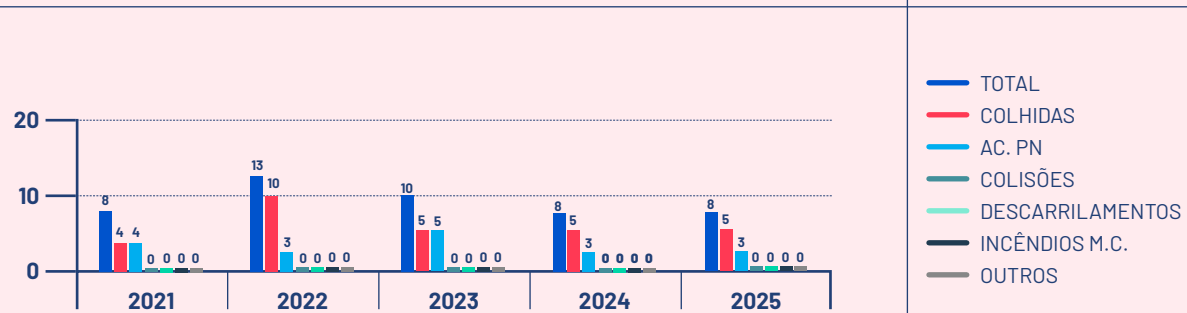
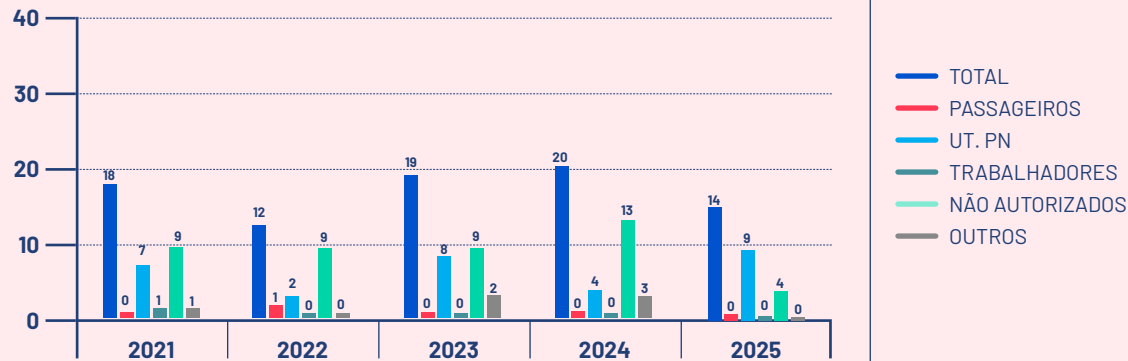


Figura 2 | Evolução do n.º de vítimas mortais e de feridos graves por categoria de acidente, 2021-2025

- Em 2025, registou-se uma diminuição de 30% no número de vítimas mortais resultantes de acidentes significativos na RFN, face a 2024. Este indicador correspondeu a 14 mortes, um dos valores mais baixos do período 2021-2025 analisado.
- Em 2025, os feridos graves em acidentes significativos na RFN diminuíram 25% face a 2024, totalizando 6 casos, representando igualmente o valor mais baixo no período de 2021 a 2025.
- Em 2025, as vítimas mortais resultaram exclusivamente de acidentes em passagens de nível (64,3%) e de colhidas por material circulante em movimento (35,7%), não se tendo registado vítimas mortais associadas a colisões, descarrilamentos, incêndios em material circulante ou outros tipos de acidentes.
- As 14 vítimas mortais registadas em 2025 (excluindo suicídios) resultaram da interação do sistema ferroviário com elementos externos, evidenciando a necessidade de continuar a reforçar as medidas de prevenção de acidentes em passagens de nível e de colhidas por material circulante em movimento.
- A evolução observada em 2025 evidencia uma melhoria dos indicadores de segurança, tanto ao nível das vítimas mortais como dos feridos graves, embora os acidentes em passagens de nível continuem a representar a principal causa de mortalidade na rede ferroviária.

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

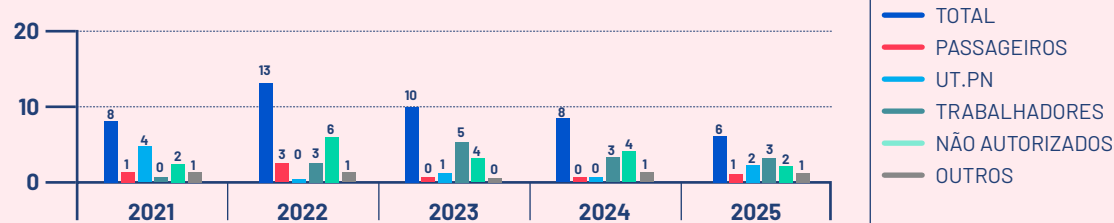


Figura 3 | Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos graves por categoria de pessoa, 2021-2025

- Na categoria de passageiros, apesar de em 2024 não se registarem nem vítimas mortais ou feridos graves, no entanto em 2025 registou-se 1 caso de ferido grave nesta categoria.
- Na categoria de utilizadores de passagens de nível (PN), em 2025 registou-se um aumento significativo de 125 % nas vítimas mortais (de 4 para 9) e uma redução de 33% nos feridos graves (de 3 para 2) face a 2024. O número de vítimas mortais associados aos utilizadores de PN em 2025 é o valor mais alto dos últimos 5 anos.
- Na categoria dos não autorizados, em 2025 registou-se uma redução de 69% no número de mortos (de 13 para 4) e de 50% nos feridos graves (de 4 para 2) face a 2024. Ambos os valores ficaram abaixo da média dos últimos cinco anos (8,8 mortes e de 3,6 nos feridos graves).
- Na categoria “Outros”, não se registaram vítimas mortais em 2025, face às 3 mortes ocorridas em 2024. Relativamente aos feridos graves, registou-se 1 caso, valor idêntico ao observado no ano anterior.
- Globalmente, em 2025 verificou-se uma melhoria dos indicadores de segurança face a 2024. O número total de vítimas mortais diminuiu de 20 para 14 (-30%), enquanto o número total de feridos graves reduziu de 8 para 6 (-25%). As categorias de utilizadores de PN e pessoas não autorizadas concentraram a maioria das vítimas mortais e dos feridos graves.

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 2021-2025.

MORTOS E FERIDOS GRAVES PONDERADOS POR MILHÃO DE COMBOIO QUILOMETRO

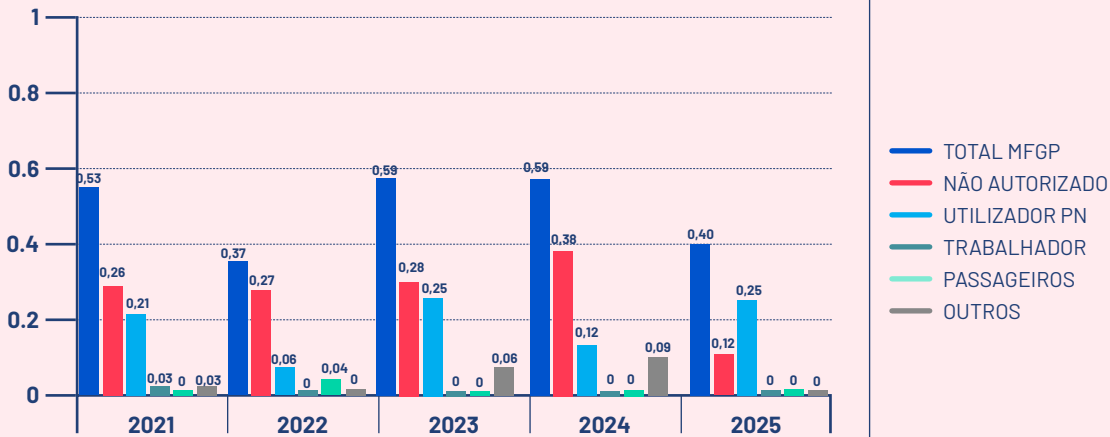


Figura 4 | Evolução global e por tipo de vítima do MFGP por milhão de ck, 2021-2025

Em 2025, o Índice Total MFGP foi de 0,40, evidenciando uma diminuição de 32% face a 2024 (0,59). O resultado obtido encontra-se abaixo dos valores médios observados nos últimos anos, refletindo uma evolução favorável do desempenho em matéria de segurança.

Apesar desta melhoria, a análise por tipologia de vítima demonstra que os utilizadores de PN e as pessoas não autorizadas continuam a representar as categorias com maior contributo para o índice, justificando a manutenção e o reforço de ações preventivas e de mitigação do risco dirigidas a estes grupos.



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 resultantes de acidentes.

MORTES DECORRENTES DE ACIDENTES E SUICÍDIOS

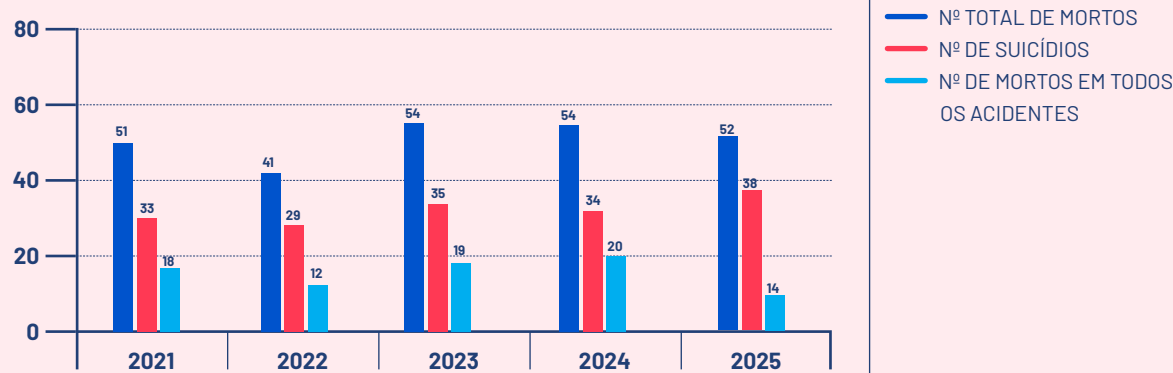


Figura 5 | Suicídios e Mortes decorrentes de acidentes, 2021-2025

- Em 2025, registaram-se 38 suicídios na infraestrutura ferroviária, correspondendo a um aumento de 11,8% face a 2024 (34 ocorrências). Este valor constitui o máximo da série 2021-2025 e situa-se acima da média do período em análise, 33,8 ocorrências.
- O número de vítimas mortais decorrentes de acidentes ferroviários foi de 14, traduzindo uma redução de 30,0% relativamente a 2024 (20 vítimas mortais). Esta evolução contribuiu para a redução da sinistralidade mortal associada à exploração ferroviária.
- Considerando o conjunto das fatalidades registadas na infraestrutura ferroviária, incluindo suicídios e mortes resultantes de acidentes, contabilizaram-se 52 vítimas mortais em 2025, menos duas do que em 2024 (54), embora o valor permaneça acima da média observada no período 2021-2025 (50,4 vítimas mortais).
- A análise da série evidencia que a variação do número total de fatalidades continua fortemente condicionada pela componente dos suicídios, cuja representatividade no total das mortes aumentou em 2025. Neste contexto, mantém-se prioritária a implementação e o reforço de medidas integradas de prevenção, mitigação e gestão do risco, visando reduzir a permeabilidade da infraestrutura ferroviária a eventos de natureza suicidária e minimizar as suas consequências operacionais e sociais.

3.3 PRECURSORES DE ACIDENTES

A Figura 6 apresenta a evolução do número de precursores de acidentes na RFN no período de 2015 a 2025.

PERCURSORES DE ACIDENTES

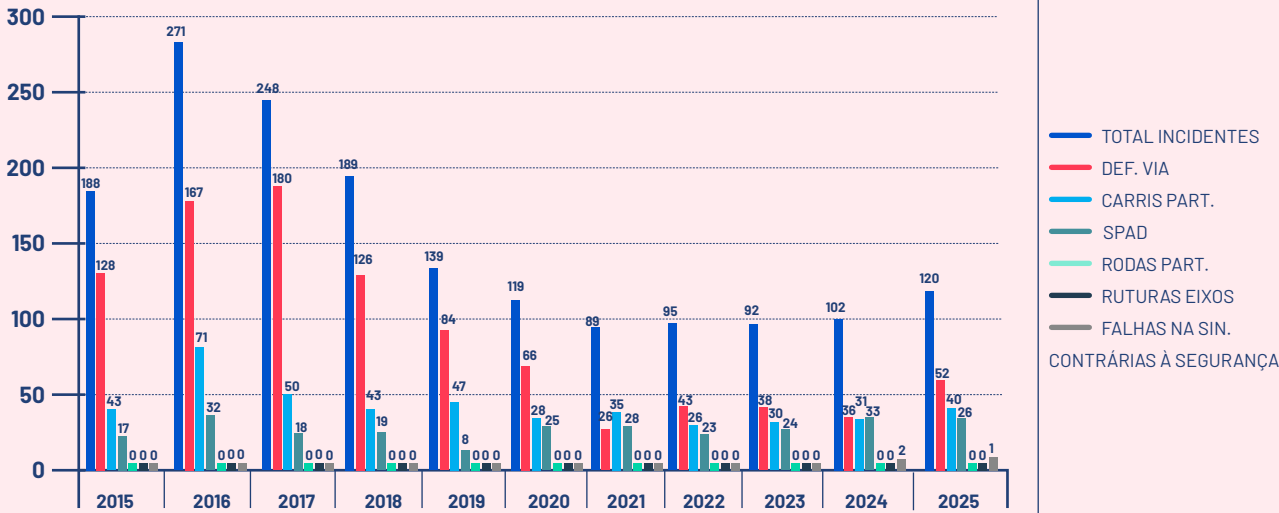


Figura 6 | Evolução global e por categoria dos precursores de acidentes, 2015-2025

- Em 2025, o número total de precursores de acidentes aumentou 18% face a 2024, passando de 102 para 120 ocorrências, representando o valor mais elevado do período analisado (2021-2025) e situando-se claramente acima da média dos últimos cinco anos.
- Os precursores relacionados com a infraestrutura continuaram a representar a maior parcela das ocorrências em 2025. As deformações de via (52) e os carris partidos (40) totalizaram 92 ocorrências, correspondendo a cerca de 77% do total de precursores registados.

- O número de Ultrapassagens de Sinal Fechado (SPAD) diminuiu de 33 ocorrências em 2024 para 26 em 2025, correspondendo a uma redução de aproximadamente 21%. Apesar desta melhoria, o valor permanece próximo da média observada nos últimos anos e continua a justificar monitorização devido ao potencial impacto na segurança operacional.
- Relativamente às deformações de via, verificou-se um aumento significativo de 44% em 2025, passando de 36 para 52 ocorrências. Este resultado interrompe a tendência de redução observada em anos anteriores e constitui o valor mais elevado do período em análise.
- No que respeita aos carris partidos, registou-se um aumento de 29% face a 2024, passando de 31 para 40 ocorrências, situando-se substancialmente acima da média dos últimos cinco anos e reforçando a necessidade de acompanhamento das condições da infraestrutura ferroviária.
- Relativamente às falhas de sinalização contrárias à segurança, registou-se 1 ocorrência em 2025, após as 2 ocorrências verificadas em 2024. Embora o número seja reduzido, estas ocorrências assumem particular relevância devido ao seu potencial impacto na segurança da circulação.
- O aumento global dos precursores de acidentes em 2025 foi impulsionado sobretudo pelo agravamento dos indicadores associados à infraestrutura, nomeadamente deformações de via e carris partidos. Apesar da redução das ocorrências de SPAD, a evolução registada em 2025 evidencia a necessidade de reforçar as medidas preventivas e de manutenção da infraestrutura ferroviária, bem como de continuar a implementar ações de mitigação dos riscos operacionais por parte de todas as entidades envolvidas.

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 quilômetro de via, no período compreendido entre 2021 e 2025.

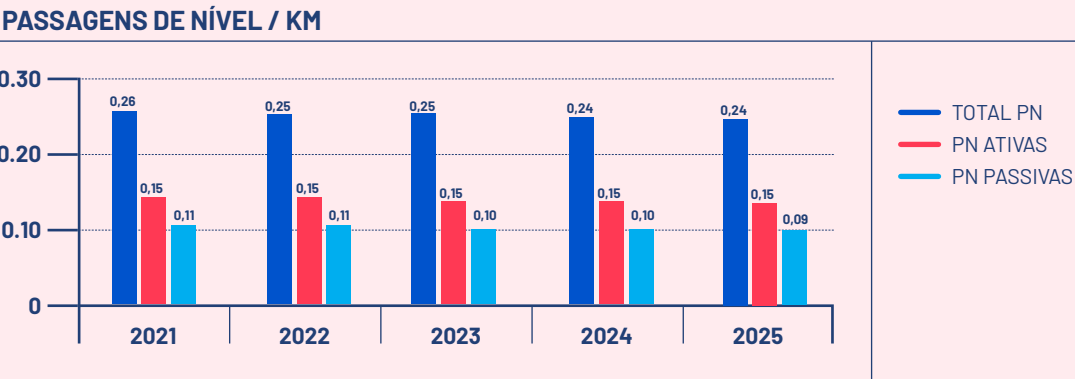


Figura 7 | Evolução das passagens de nível da RFN por quilômetro de via, 2021-2025

- Entre 2024 e 2025, verificou-se uma ligeira redução do número total de PN em cerca de 2,80 % (de 785 para 763). O número de PN ativas aumentou ligeiramente de 471 em 2024 para 473 em 2025. Em sentido contrário o número de PN passivas reduzir de 314 em 2024 para 290 em 2025.
- Entre 2024 e 2025, manteve-se estável o número total de PN por quilômetro de via na RFN.
- Em 2025, existia em média uma PN por cada 4,22 km de via, valor semelhante ao registado em 2024 (4,11 km de via por PN).
- Em 2025, comparativamente a 2024, verificou-se uma redução no número de PN passivas (de 314 para 290) enquanto o número de PN ativas apresentou um ligeiro aumento (de 471 para 473).



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 2021 e 2025.

% DE LINHAS COM ATP

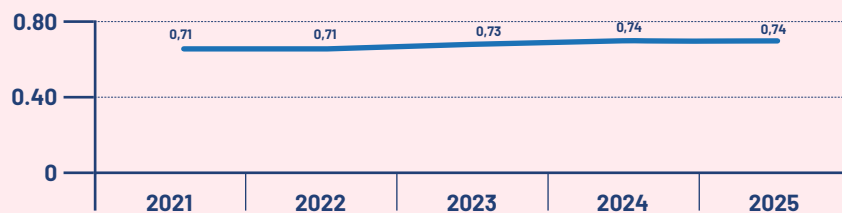


Figura 8 | Percentagem de linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação, 2021-2025

- Em 2025, a percentagem de linhas da RFN equipadas com sistemas ATP manteve-se inalterada face a 2024. 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 2025 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 2025, a ANSF emitiu 1(uma) Autorização de Segurança (AS):

- Processo de renovação da AS da **ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A. (APDL)**: PT 21 2025 0001 (válida de 01.02.2025 a 31.01.2030);

No decurso do ano 2025, a ANSF, enquanto organismo de certificação, não iniciou qualquer processo formal para emissão de **Certificado de Segurança Único (CSU)** a empresas ferroviárias, mas procedeu à avaliação da parte nacional dos seguintes processos para emissão / alteração / atualização / renovação de Certificado de Segurança Único (CSU):

- Processo de emissão do CSU (mercadorias) da **MEDWAY – OPERADOR FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS, S.A.**, sendo organismo certificador a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA). Neste processo, foi emitido ao 30.06.2025 o CSU EU 10 2025 0233 [que substituiu os CSU PT 11 2020 0001 (Parte A) e PT 12 2020 0002 (Parte B), emitidos pelo IMT, I.P. em 22.10.2020], o qual, por sua vez, foi substituído pelo CSU EU 10 2025 0260, válido de 11.08.2025 a 29.06.2030;
- Processo de alteração do CSU (mercadorias) da **CONTINENTAL RAIL, S.A.U.**, sendo organismo certificador a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA). Neste processo pretendeu-se a alteração do CSU EU 10 2023 0246, emitido pela ERA em 20.10.2023. Este processo transitou para o ano de 2026, não tendo sido concluído até ao final do exercício de 2025;



4.1 CERTIFICAÇÕES DE SEGURANÇA

- Processo de atualização do CSU (mercadorias) da **TRANSERVI, S.A.U.**, sendo organismo certificador a Agência Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), de Espanha. Neste processo, onde apenas se pretendeu mudar a anterior designação (TRANSFESA LOGISTICS, S.A.), em 03.12.2025, o CSU ES 10 2023 0001 foi substituído pelo CSU ES 10 2025 0384, válido de 03.12.2025 a 21.04.2027;
- Processo de renovação do CSU (mercadorias) da **RENFE MERCANCIAS, S.A.**, sendo organismo certificador a Agência Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), de Espanha. Neste processo, em 12.12.2025, o CSU ES 10 2021 0010 foi substituído pelo CSU ES 10 2025 0391, válido de 15.12.2025 a 13.12.2030.

Todas as restantes Autorizações de Segurança (AS) e Certificados de Segurança Únicos (CSU) mantiveram-se válidos, conforme indicado nos **Anexos B.1 e B.2**.

Quadro 1 | Certificados de segurança e autorizações de segurança emitidos em 2025

NOME DA EMPRESA	AUTORIZAÇÃO /CERTIFICADO	STATUS	TIPO	ORGANISMO DE AUTORIZAÇÃO/ CERTIFICAÇÃO
MEDWAY	EU 10 2025 0260	Atualização	CSU (mercadorias)	ERA
CONTINENTAL RAIL	EU 10 2023 0246	Alteração	CSU (mercadorias)	ERA
TRANSERVI, S.A.U.	ES 10 2025 0384	Atualização	CSU (mercadorias)	AESF
APDL	PT 21 2025 0001	Renovação	AS (gestor de infraestrutura)	ANSF
RENFE MERCANCIAS, S.A.	ES 10 2025 0391	Renovação	CSU (mercadorias)	AESF



4.2 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS



A ANSF EMITIU 11 AUTORIZAÇÕES
CORRESPONDENTES A 20 VEÍCULOS

Em 2025, foram emitidas as autorizações de colocação de veículos no mercado conforme o Quadro 2.

Quadro 2 | Autorizações de veículos emitidas em 2025

REQUERENTE	TIPO DE VEÍCULO	Nº DE VEÍCULOS	TIPO DE PEDIDO	ENTIDADE EMISSORA
MATISA	R 21 MATISA Iberia	2	Primeira autorização	ERA
DSTRINRAIL	Atacadeira 093X DSTRINRAIL	1	Área de utilização alargada	ERA
DSTRINRAIL	Atacadeira 08-275 DSTRINRAIL	1	Área de utilização alargada	ERA
MEDWAY	LE 4700R	1	Nova autorização	ANSF
CP	CP ARCO 2ª Classe	1	Conformidade com o tipo	ANSF
MATISA	R21_004.00.00	2	Primeira autorização + Conformidade com o tipo	ANSF
MATISA	B66_007.00.00	1	Primeira autorização	ANSF
CP	CP ARCO mista / CP ARCO 1ª Classe	2	Conformidade com o tipo	ANSF
MEDWAY	LE 4700R	1	Conformidade com o tipo	ANSF
MEDWAY	LE 4700R	2	Conformidade com o tipo	ANSF
MEDWAY	LE 4700R	1	Conformidade com o tipo	ANSF
MEDWAY	LE 4700R	1	Conformidade com o tipo	ANSF
MEDWAY	LE 4700R	2	Conformidade com o tipo	ANSF
MEDWAY	LE 4700R	2	Conformidade com o tipo	ANSF

4.3 AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES FIXAS

Durante o ano de 2025, foram emitidas pela ANSF, 6 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.



6 AES
EMITIDAS



1 DISPENSA
TEMPORÁRIA

Quadro 3 | Autorizações emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2025

SUBSISTEMA	DESIGNAÇÃO	N.º AUTORIZAÇÃO
INF	Infraestrutura de Mangualde a Celorico da Beira, Linha da Beira Alta	PT 61 2025 0001
ENE	Energia de Mangualde a Celorico da Beira, Linha da Beira Alta	PT 62 2025 0001
ENE	Energia de Mangualde a Celorico da Beira, Linha da Beira Alta (adenda)	PT 62 2025 0001
INF	Infraestrutura de Pampilhosa a Mangualde e Concordância da Mealhada, Linha da Beira Alta	PT 61 2025 0002
ENE	Energia de Pampilhosa a Mangualde e Concordância da Mealhada, Linha da Beira Alta	PT 62 2025 0003
CCS	Sinalização e ATP-N da Estação da Pampilhosa e Concordância da Mealhada, na Linha do Norte e Linha da Beira Alta	PT 63 2025 001

Quadro 4 | Dispensas temporárias emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2025

SUBSISTEMA	DESIGNAÇÃO
CCS	Sinalização e ATP-N no troço da Estação de Concentração de Santa Comba Dão, Linha da Beira Alta

Quadro 5 | Comunicações prévias de intervenções de datação ou renovação em instalações fixas

SUBSISTEMA	DESIGNAÇÃO
INF	Ligação ao Terminal OJE na Estação do Entroncamento



4.4 CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS

No Registo Nacional de Cartas de Maquinista encontram-se registadas 1563 cartas de maquinista, das quais 108 foram emitidas durante o ano de 2025, ao abrigo da Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, transposta para a ordem jurídica nacional pela Lei n.º 16/2011, de 3 de maio. Em 2024, tinham sido emitidas 80 cartas, o que corresponde a um aumento de 28 cartas emitidas em 2025.

Encontram-se no estado “Suspensa” 89 cartas de maquinista, após informação das empresas ferroviárias e do gestor da infraestrutura de que os respetivos titulares se encontravam incapacitados para o trabalho por um período superior a 90 dias. Desde a implementação do modelo europeu de carta de maquinista, em 2019, foram retiradas 88 cartas, das quais 78 por limite de idade, 6 por falecimento dos titulares e 4 por incapacidade definitiva.

No âmbito da 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, não foram certificadas novas entidades formadoras durante o ano de 2025. Atualmente, encontram-se certificadas cinco entidades formadoras.

Ao abrigo da Portaria n.º 214/2020, de 7 de setembro, que estabelece os requisitos e procedimentos de reconhecimento das entidades prestadoras de serviços nas áreas da medicina e da psicologia para a realização de exames médicos e avaliações psicológicas a candidatos a maquinistas e a maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário nacional, foi reconhecida uma nova entidade em 2025, elevando para oito o número total de entidades reconhecidas.



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.



5

SUPERVISÃO



5.1 ESTRATÉGIA DE SUPERVISÃO E PLANEAMENTO

5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF

5.3 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

5.4 INSPEÇÃO À PARTIDA VEÍCULOS

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. Esta define um método de avaliação de risco que é aplicado ao acompanhamento de ocorrências, estabelecendo-se assim prioridades para as atividades de supervisão.

Para o ano 2025 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 2025 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 2025, das 65 atividades previstas de supervisão (incluindo a sistemas de minicomboios e transporte por cabo) foram realizadas 36 ações de supervisão. À data, 13 ações de supervisão estão ainda em curso.

Quadro 6 | Lista das ações de supervisão realizadas em 2025

No ano de 2025, foram realizados **36 ações de supervisão**, designadamente:

AÇÃO DE SUPERVISÃO	TÍTULO
Auditoria n.º 2025_1	Auditoria Documental ao Sistema de Gestão da Segurança da RENFE MERCANCÍAS, S.A.
Controlo Operacional n.º 2025_1	Alteração de composições comboios Fertagus
Controlo Operacional n.º 2025_2	Trabalhos sem ODT ou medidas de segurança 2024
Controlo Operacional n.º 2025_3	Acompanhamento Linha do Sul Roma-Areeiro-Setúbal (Fertagus)
Controlo Operacional n.º 2025_4	Acompanhamento Linha do Alentejo Setúbal-BarreiroA (CP)
Controlo Operacional n.º 2025_5	Acompanhamento Linha do Norte (Lisboa SA-Aveiro)
Controlo Operacional n.º 2025_6	Acompanhamento Linha do Norte (Aveiro-LisboaSA)
Controlo Operacional n.º 2025_7	Acompanhamento Linha do Norte (Lisboa0-CoimbraB)
Controlo Operacional n.º 2025_8	Acompanhamento Linha do Norte (LisboaSA-Porto Campanhã)
Controlo Operacional n.º 2025_9	Acompanhamento Linha do Douro (Porto Campanhã - Marco Canaveses)
Controlo Operacional n.º 2025_10	Acompanhamento Linha do Norte (Porto Campanhã - Lisboa Oriente)
Controlo Operacional n.º 2025_11	Acompanhamento Linha do Norte (CoimbraB-Lisboa0)
Controlo Operacional n.º 2025_12	Acompanhamento Fertagus Lisboa RomaAreeiro-Pragal
Controlo Operacional n.º 2025_13	Seguimento alteração de composições comboios Fertagus
Controlo Operacional n.º 2025_14	Secção Transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro (Medway-Transfesa)
Controlo Operacional n.º 2025_15	Secção Transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro (Medway-Renfe M)
Controlo Operacional n.º 2025_16	Acompanhamento L. Norte CoimbraB-Porto C CP
Controlo Operacional n.º 2025_17	Acompanhamento L. Sul Tunes-Entrecampos CP
Estudo Segurança n.º 2025_1	ATV vs PN Pedonais
Estudo Segurança n.º 2025_2	Eixos e Rodas Quentes

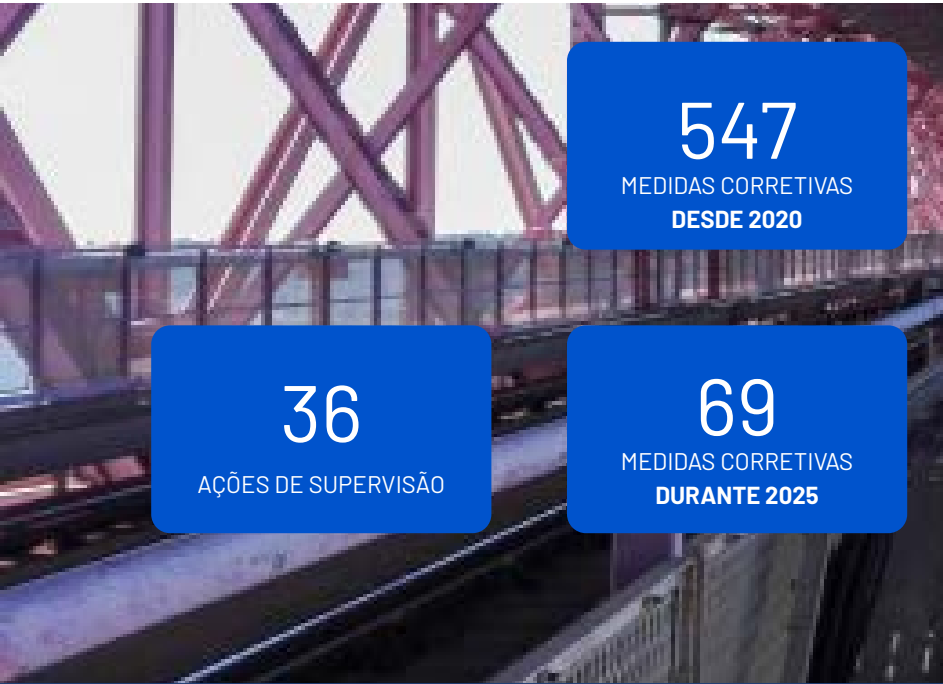
AÇÃO DE SUPERVISÃO	TÍTULO
Estudo Segurança n.º 2025_3	PN automáticas com registo de ocorrências de barreiras abertas e de barreiras partidas detetadas por agentes externos à IP
Estudo Segurança n.º 2025_04	Limitações de velocidade da Rede Ferroviária Nacional 2023
Inspeção n.º 2025_1	Estação e PN pedonal de Ovar
Inspeção n.º 2025_2	Musgo em plataformas Estação de Santarém
Inspeção n.º 2025_3	Inspeção PN Caixeira (R. Alfarelos)
Inspeção n.º 2025_4	PN Pedonais Ermesinde
Inspeção n.º 2025_8	PN Poço Barreto
Inspeção n.º 2025_12	Operação da Continental Rail
Inspeção n.º 2025_17	Verificação Segurança entre as estações do Lavradio e o Barreiro A
Observação Segurança n.º 2025_1	Sinalização da Estação de Oeiras
Observação Segurança n.º 2025_2	Ocorrência em PN em troço fora de exploração - Linha do Oeste
Observação Segurança n.º 2025_3	Fertagus - Passageiro a viajar do lado de fora do comboio
Observação Segurança n.º 2025_4	Desarmes frequentes verificados na linha do Alentejo
Observação Segurança n.º 2025_5	Importância de comportamentos
Observação Segurança n.º 2025_6	Vidros de emergência
Observação Segurança n.º 2025_7	Vestígios fatalidades ferroviárias

De notar que foram realizadas inspeções de verificação à partida de comboios, cujos relatórios não foram emitidos pelo âmbito experimental e de aprendizagem dos mesmos, nomeadamente:

- Inspeção 2025-05 – Souselas
 - Inspeção 2025-06 – Souselas
 - Inspeção 2025-07 – Bobadela
 - Inspeção 2025-09 – Entroncamento
 - Inspeção 2025-10 – Entroncamento
- Inspeção 2025-11 – Entroncamento
 - Inspeção 2025-13 – Entroncamento
 - Inspeção 2025-14 – Entroncamento
 - Inspeção 2025-15 – Entroncamento
 - Inspeção 2025-16 – Entroncamento

5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF

Das 36 ações de supervisão listadas, resultaram 69 medidas corretivas e 7 reiterações, a serem implementadas pelas EF/GI ou entidades externas ao setor ferroviário, como gestores de infraestruturas rodoviárias ou Municípios.



Quadro 7 | Ponto de situação das medidas corretivas ou emitidas pela ANSF em 2025

ATIVIDADES DE SUPERVISÃO	MEDIDAS CORRETIVAS
Auditoria n.º 2025_1	19
Controlo Operacional n.º 2025_1	3
Controlo Operacional n.º 2025_2	1
Controlo Operacional n.º 2025_3	0
Controlo Operacional n.º 2025_4	1
Controlo Operacional n.º 2025_5	0
Controlo Operacional n.º 2025_6	0
Controlo Operacional n.º 2025_7	1
Controlo Operacional n.º 2025_8	1
Controlo Operacional n.º 2025_9	1
Controlo Operacional n.º 2025_10	10
Controlo Operacional n.º 2025_11	3
Controlo Operacional n.º 2025_12	1
Controlo Operacional n.º 2025_13	2
Controlo Operacional n.º 2025_14	2
Controlo Operacional n.º 2025_15	1
Controlo Operacional n.º 2025_16	1
Estudo Segurança n.º 2025_1	1
Estudo Segurança n.º 2025_2	1
Estudo Segurança n.º 2025_3	2
Estudo Segurança n.º 2025_4	3

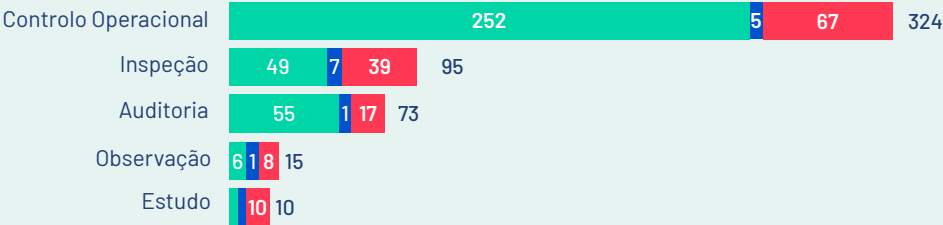
ATIVIDADES DE SUPERVISÃO	MEDIDAS CORRETIVAS
Inspeção n.º 2025_1	2
Inspeção n.º 2025_2	0
Inspeção n.º 2025_3	2
Inspeção n.º 2025_4	1
Inspeção n.º 2025_8	1
Inspeção n.º 2025_12	0
Inspeção n.º 2025_17	5
Observação Segurança n.º 2025_1	1
Observação Segurança n.º 2025_2	1
Observação Segurança n.º 2025_3	1
Observação Segurança n.º 2025_4	1
Observação Segurança n.º 2025_5	2
Observação Segurança n.º 2025_6	1
Observação Segurança n.º 2025_7	1
Total	69

Desde 2020, foram emitidas 547 medidas corretivas,conforme Quadro 7.

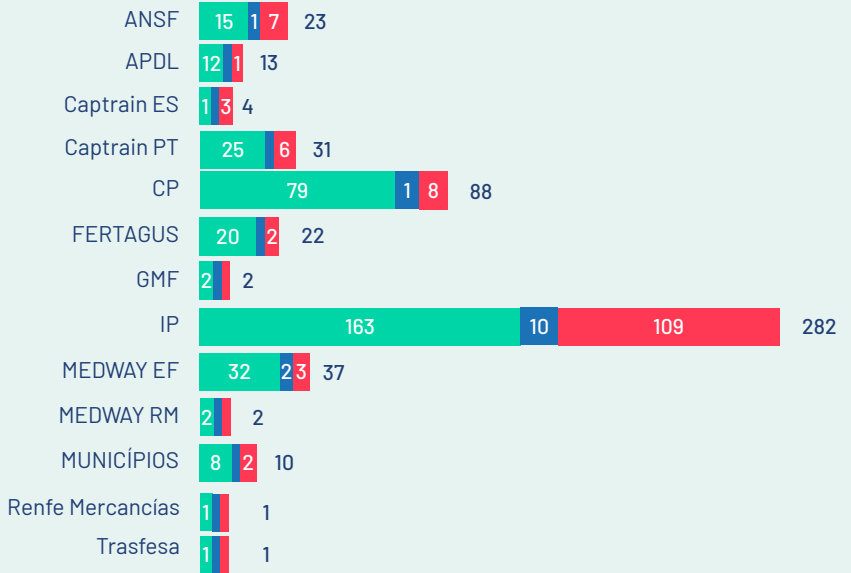
Quadro 8 | Emissão de medidas corretivas resultantes de ações de supervisão

AÇÕES DE SUPERVISÃO E EMISSÃO DE AÇÕES CORRETIVAS	MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS DESDE 2020						TOTAL
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
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
Ações de supervisão em 2025						69	69
Total	52	39	104	137	146	69	547

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 2025, das medidas emitidas pela ANSF entre 2020 e 2025

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 9.

Quadro 9 | Classificação do estado de implementação das recomendações

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

Não foram emitidas recomendações de segurança em 2025. O ponto de situação da implementação das recomendações emitidas pelo GPIAAF até 2025 encontra-se ilustrado no Quadro 10.

Quadro 10 | Estado de implementação das recomendações emitidas pelo IMT face aos relatórios do GPIAAF, no final de 2025

RELATÓRIO GPIAAF	RECOMENDAÇÕES EMITIDAS	RECOMENDAÇÕES ABERTAS EM IMPLEMENTAÇÃO	RECOMENDAÇÕES ABERTAS PARCIALMENTE IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES ENCERRADAS PARCIALMENTE IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES ENCERRADAS IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES NÃO ACEITES PELO IMT
F2022/01	1	-	-	-	1	-
F2022/02	1	-	-	-	1	-
(INV_20090708)	3	-	-	-	3	-
F2023/04	2	-	-	-	2	-
F2024/02	3	-	-	-	3	-
2016/01	7	-	-	-	7	-
2016/02	13	-	-	-	13	-
F2018/01	8	-	-	-	8	-
F2018/02	3	-	-	-	3	-
F2018/03	8	1	-	-	7	-
F2018/04	7	-	-	-	7	-
F2018/05	3	-	-	-	3	-
F2019/01	7	-	-	-	7	-
F2019/02	5	-	-	-	5	-
F_RI2019/03	4	-	-	-	4	-
F_RI2020/01	8	-	-	-	8	-
F_RI2020/02	2	-	-	-	2	-
F_RI2020/03	3	-	-	-	3	-
F_RI2021/01	12	1	5	1	5	-
F_RI2021/02	7	1	2	-	4	-
F_RI2021/03	1	-	-	1	-	-
F_RI2022/01	3	-	1	-	2	-
F_RI2022/02	2	-	1	-	1	-
F_RI2022/03	2	1	1	-	-	-
F_RI2023/01	1	-	1	-	-	-
TOTAL	116	4	11	2	99	-

5.4 INSPEÇÃO À PARTIDA VEÍCULOS

No decurso de 2025, foram realizadas 10 inspeções à partida de comboios de mercadorias, não tendo os relatórios sido publicados dado o âmbito experimental e de aprendizagem. 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. O registo das ocorrências e a monitorização do nível de risco são 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 e determinação do risco associado mais rigorosa.

Durante o ano de 2025, 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;
- 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;
- Workshops com o setor de retorno de experiência.

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 algumas reuniões online. Foram ainda realizadas ações de supervisão conjuntas, conforme se descreve no capítulo anterior.

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 Sistema de Gestão da Segurança (SGS) assume um papel central na estrutura de gestão das Empresas Ferroviárias (EF) e dos Gestores de Infraestruturas (GI), assegurando a gestão sistemática dos riscos e o cumprimento das obrigações regulamentares. A integração deste sistema com os restantes modelos de gestão organizacional favorece uma abordagem coordenada e transversal, permitindo aumentar a eficiência operacional, fortalecer a cultura de segurança e otimizar a afetação de recursos, com reflexos positivos no desempenho global da organização.

Os requisitos aplicáveis ao SGS encontram-se definidos no Regulamento Delegado (UE) 2018/762, da Comissão, de 8 de março de 2018, que estabelece os Métodos Comuns de Segurança (MCS). Este regulamento concretiza o quadro normativo previsto na Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, promovendo uma aplicação uniforme dos princípios e requisitos de segurança no setor ferroviário.

Nos termos do artigo 6.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2016/798, os MCS devem ser revistos regularmente, de modo a refletir a experiência obtida através da sua implementação e a evolução das práticas e dos resultados de segurança no sistema ferroviário. O objetivo destas revisões consiste em garantir a manutenção dos níveis de segurança alcançados e fomentar a sua melhoria contínua, sempre que tal se revele tecnicamente viável e economicamente justificável.

Compete às EF e aos GI garantir que as entidades externas com impacto nas operações ferroviárias adotam medidas eficazes de gestão e controlo do risco. Neste contexto, devem aplicar os procedimentos de monitorização estabelecidos nos MCS, assegurando uma supervisão contínua do desempenho em matéria de segurança e da adequação das medidas de mitigação implementadas.

Considerando a relevância destas disposições para o adequado funcionamento do SGS, as EF e os GI devem garantir que as mesmas se encontram devidamente documentadas e acessíveis. No contexto das atividades de supervisão regulamentar, essa informação deve ser disponibilizada, sempre que requerida, à Agência Ferroviária da União Europeia (ERA) ou à autoridade nacional de segurança competente, nos termos da legislação aplicável.

No âmbito da avaliação e acompanhamento do desempenho do SGS, as EF e os GI devem promover auditorias internas de forma independente, imparcial e transparente. Estas iniciativas permitem aferir o grau de cumprimento dos requisitos estabelecidos, identificar oportunidades de melhoria e apoiar os processos de monitorização da segurança.

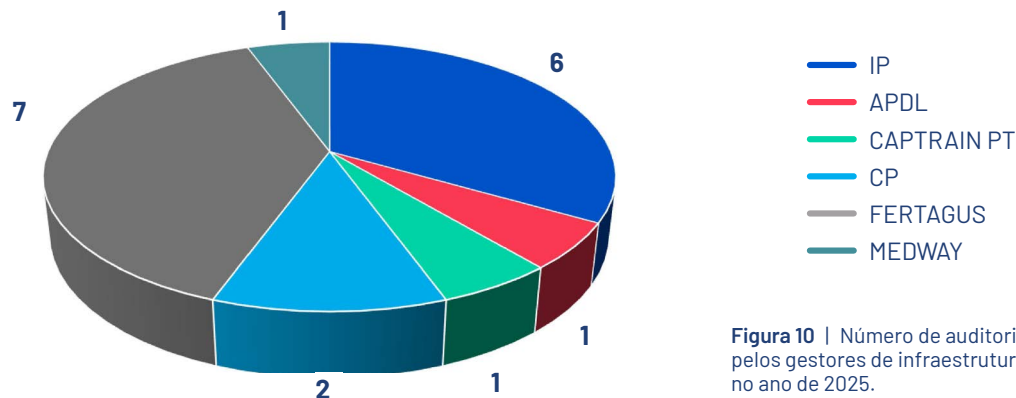


Figura 10 | Número de auditorias internas ao SGS, realizadas pelos gestores de infraestruturas e pelas empresas ferroviárias no ano de 2025.

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 (CE) 2015/1136, aplicável desde 23 de agosto de 2015.

ALTERAÇÕES SIGNIFICATIVAS

- 5 (cinco) da IP: “Trabalhos em vias interditas à circulação com reunião e operacionalização remota das medidas de segurança”, “Eletrificação da linha do Algarve nos troços Faro – Vila Real de Santo António e Tunes – Lagos”, “Estação da Pampilhosa, Concordância da Mealhada e Pampilhosa – S.C. Dão”, “Alteração do responsável pela Função de Gestão da Manutenção do SGMVF” e “Instalação de sistema de proteção ativa nos Veículos Motorizados Especiais da IP”;
- 1 (uma) da CP: “Utilização das ARCO até Vigo”;
- 1 (uma) da FERTAGUS: “Horário comercial a partir de 15.12.2024, o qual passará a estar assente numa frequência base de 20 em 20’ a partir de Setúbal para Lisboa, todos os dias do ano, com reforço de 10 em 10’ a partir de Coima, às horas de ponta, aos dias úteis”;



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. Nesse sentido, foram identificadas 60 (sessenta) alterações consideradas não significativas realizadas pelo setor em 2025:

- IP: 8 (oito)
- APDL: 6 (seis)
- CP: 6 (seis)
- FERTAGUS: 11 (onze)
- MEDWAY: 4 (quatro)
- CAPTRAIN PT: 15 (quinze) – às quais acrescem 8 (oito), nas ações transfronteiriças de Tui-Valença, Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso e Badajoz-Elvas
- CONTINENTAL RAIL: 2 (duas)

Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) n.º 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.

6.3 MONITORIZAÇÃO DAS EF E DOS GI

O **Regulamento (UE) n.º 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 2025, 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.

Em 2024 realizou-se uma Auditoria Transversal a todos os GI e EF, do qual resultaram planos de ação para abordar as constatações da auditoria, que foram posteriormente validados pela ANSF. Estes planos de ação têm, desde então, vindo a ser implementados, estando a sua execução global, à data, em cerca de 61%.



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 2026, 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 2025, 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:

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.



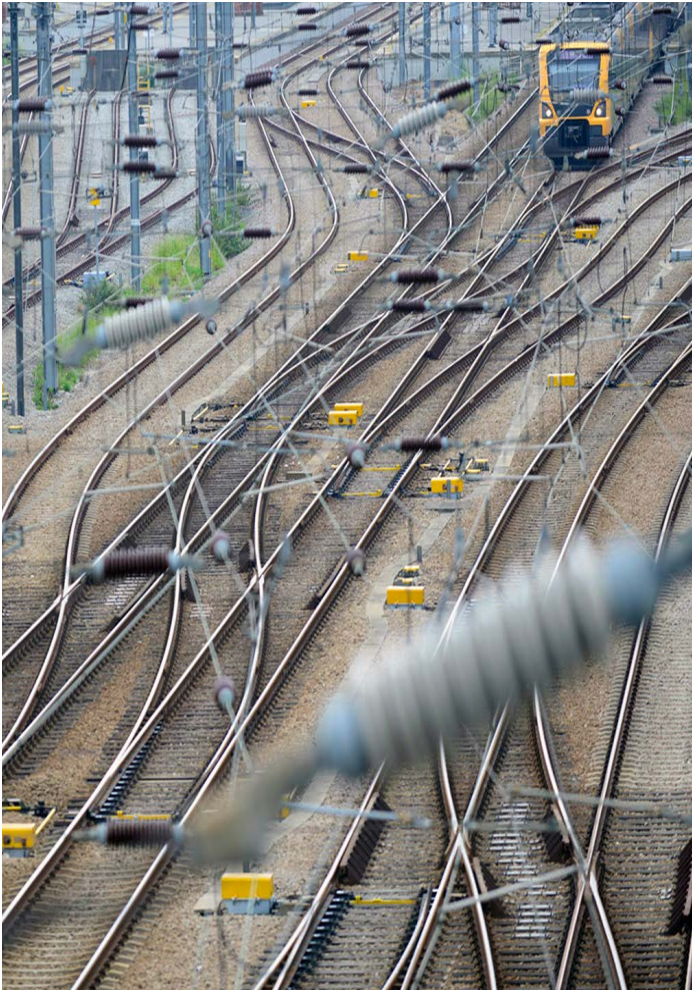
Quadro 11 | Cultura de Segurança

EMPRESA	PRINCIPAIS ACTIVIDADES EM 2025
APD	- Promoção de ações de sensibilização, formação e comunicação interna, orientadas para a adoção de comportamentos seguros; - Plano de atividades RH e SST para a Promoção de uma Cultura de Segurança; - Campanhas de consciencialização semestrais, para destacar a importância da cultura de segurança e práticas seguras; - Dinamização de um programa de sugestões, que permite que os colaboradores, os prestadores de serviços e partes interessadas contribuam com ideias e sugestões para melhorar a cultura de segurança; - Dinamização de um programa de reconhecimento, para destacar e premiar colaboradores e prestadores de serviço que demonstrem um compromisso exemplar com a cultura de segurança; - Estabelecimento de incentivos, para estimular a adesão às práticas seguras e encorajar uma cultura de segurança proativa; - Reforço da integração dos fatores humanos e organizacionais no SGS, nomeadamente no âmbito da análise de riscos, da formação e da avaliação de competências; - Incorporação do Modelo Europeu da Cultura de Segurança Ferroviária na Cultura de Segurança da APDL, já existente; - Assegurar que os trabalhadores são competentes para identificar os perigos a que se encontram expostos, promovendo uma cultura de segurança. Tal desiderato também é aplicado a fornecedores, contratados e prestadores de serviços; - Implementação de programas de formação contínua para todos os colaboradores, abordando temas como procedimentos de segurança, gestão de riscos e tomada de decisões em situações críticas - Estabelecimento de canais de comunicação claros e eficientes entre as equipas, operadores, gestores e partes interessadas, para garantir que as informações de segurança sejam partilhadas de forma oportuna e que as preocupações possam ser reportadas sem hesitação; - Sempre que necessário, realização de investigações detalhadas de acidentes e incidentes, com ênfase em compreender as causas subjacentes relacionadas aos fatores humanos; - Realização de avaliações regulares do desempenho da cultura de segurança e dos fatores humanos, usando os indicadores de segurança, para identificação de áreas de melhoria e tomada de ações corretivas.



EMPRESA	PRINCIPAIS ATIVIDADES EM 2025
CAPTRAIN PT	- Sensibilização contínua para a Cultura de Segurança, incluindo a divulgação de lições aprendidas, análise de ocorrências e reforço do cumprimento de procedimentos operacionais; - Plano Estratégico da Cultura de Segurança 2025-2027, desenvolvido para promoção e reforço de uma cultura de segurança sólida, tanto ao nível interno como entre os parceiros externos; - Adequação dos compromissos da política de segurança ao modelo de Cultura de Segurança da Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), bem como, aos padrões e valores do Grupo SNCF, tendo em conta as suas diretrizes e preocupações; - Adoção da abordagem “Just & Fair” nas análises de eventos de segurança, baseada nos princípios dos Fatores Humanos e Organizacionais (FHO), para reforçar uma cultura justa, responsável e orientada para a melhoria contínua, contribuindo para a prevenção de acidentes e incidentes; - Formação/sensibilização a todos os trabalhadores, no tema “Cultura de Segurança e FHO”; - Reforço da cultura de segurança na organização, através da promoção do compromisso ativo e a consciencialização dos trabalhadores para a utilização adequada e consistente dos Equipamentos de Proteção Individual (EPIs); - Utilização da ferramenta da abordagem Just & Fair para análise de eventos de segurança. Desenvolvimento de fichas informativas e lições apreendidas relacionadas com fatores humanos e organizacionais, com especial incidência em: excesso de confiança operacional, distração, falhas de comunicação, cumprimento de procedimentos, sensibilização para subida/descida segura de locomotivas e circulação em terminais; - Visitas aos locais de trabalho, pelos diretores e supervisores; - Análise da implementação de reuniões stand-up em cada direção; - Reforço da implementação de práticas sistemáticas de briefing e debriefing nas operações ferroviárias com o objetivo de promover uma comunicação clara, partilha eficaz de informação crítica, alinhamento das equipas antes das tarefas e reflexão estruturada após as atividades, reforçando a aprendizagem contínua, a identificação de riscos e a melhoria do desempenho em segurança.

EMPRESA	PRINCIPAIS ATIVIDADES EM 2025
CONTINENTAL RAIL	• Incorporação de um novo Chefe de Operações da CGM24H em Portugal; • Realização de formação exaustiva, para todos os departamentos; • Entrega aos maquinistas e aos agentes acompanhantes, ao longo do ano, das correspondentes comunicações de segurança, de forma a operarem com todas as garantias de segurança; • Realização de atividades específicas de comunicação e sensibilização, destinadas a promover a troca de informação entre o pessoal interno, bem como com terceiros interessados, promovendo o uso de comunicações centralizadas e a utilização da caixa de relatórios (OS relacionada com ações relacionadas com a Cultura de Segurança).
CP	• Desenvolvimento e implementação, ao longo do ano, de um conjunto de medidas voluntárias consideradas relevantes para o reforço do desempenho em segurança e para a consolidação de uma cultura de segurança positiva, alinhada com as boas práticas europeias; • Reforço da Cultura de Segurança, através da integração sistemática de conteúdos específicos nos planos de formação inicial e contínua das categorias com funções críticas de segurança, privilegiando a sensibilização para comportamentos seguros, aprendizagem com a experiência operacional e princípios de cultura justa; • Ações de comunicação interna e materiais de apoio dirigidos aos diferentes públicos operacionais; • Tratamento, no âmbito do SGS, do contributo do fator humano e organizacional em determinadas ocorrências de natureza operacional, designadamente através da revisão de procedimentos, ações de formação, sensibilização operacional e reforço da cultura de segurança; • Alicerçar a cultura de segurança nos princípios da responsabilidade partilhada, da comunicação aberta e da aprendizagem organizacional, integrando os conceitos de cultura justa no SGS; • Ações de formação, sensibilização e acompanhamento operacional dirigidas aos trabalhadores com funções relevantes para a segurança ferroviária, para reforçar os comportamentos seguros, a identificação precoce de riscos e a comunicação de ocorrências e quase ocorrências; • Análise das investigações e averiguações realizadas, de forma a que as lições aprendidas sejam integradas nos processos de revisão de procedimentos, formação e monitorização, contribuindo para a melhoria contínua do desempenho em segurança.



EMPRESA	PRINCIPAIS ATIVIDADES EM 2025
FERTAGUS	- Avaliação de desempenho dos colaboradores (Funções Críticas); - Consulta e participação no âmbito do grupo de trabalho; - Potenciar a partilha de informação e formação referente à Cultura de Segurança através do Portal da Cultura de Segurança.
IP	- Desenvolvimento de estratégias de sensibilização e acompanhamento dos trabalhadores e medidas de segurança no âmbito das atividades, para a promoção de uma cultura de segurança; - Promoção de uma cultura de segurança com o envolvimento e a colaboração de todos, aos vários níveis da estrutura; - Reuniões do Comité de Segurança, de análise e discussão da segurança entre o CAE e os Srs. Diretores de 1º Nível; - Visitas conjuntas às equipas no terreno, em que as hierarquias e a DSS-SGT acompanharam as equipas de trabalho IP, valorizando o empenho de todos para os comportamentos seguros; - Promoção pela DRF do Dia do Dono da Obra, com o objetivo de juntar as hierarquias e os colaboradores que desempenham a função de Dono da Obra (IET12), para reforço de competências, partilhar experiências, identificar as principais dificuldades no desempenho da função, sinalizar melhorias e reforçar o valor da segurança; - Continuação do projeto “Somos Segurança”, uma campanha de sensibilização das equipas e suas hierarquias, com vista a garantir a interiorização da cultura de segurança como uma missão de todos; - Fomento de uma cultura de segurança que destaca os fatores humanos, o fortalecimento das competências e a promoção de comportamentos seguros; - Continuar a desenvolver e melhorar conteúdos programáticos, suportes de ações de formação e ministrar formação aos colaboradores do Grupo IP; - Continuar a publicar esclarecimentos do âmbito da segurança, sempre que necessário; - Continuar a promover a participação dos Colaboradores, nomeadamente, durante a realização das visitas de acompanhamento das equipas, nas ações de formação e informação, através do questionário de consulta aos trabalhadores; - Nos processos futuros de aquisição de EPI e VP, continuar a envolver os Colaboradores no processo de avaliação técnica, através da valorização do conforto, ergonomia e satisfação geral; - Continuar a promover o reconhecimento dos Colaboradores nas ações de formação, informação e no acompanhamento das equipas; - Continuar a reforçar o feedback sobre situações identificadas no contexto das ações de avaliação realizadas.





EMPRESA	PRINCIPAIS ATIVIDADES EM 2025
MEDWAY	• Procedimento da Cultura Justa de Segurança, para que os trabalhadores se sintam confortáveis e sejam encorajados a reportar situações de ocorrências ou anomalias que estejam envolvidos ou tenham conhecimento, para colocar dúvidas e para expressar preocupações sem temerem retaliações, permitindo desta forma garantir e melhorar a segurança da organização; • Procedimento de Suporte do SGIC - Cultura Justa de Segurança (atual PS MED OF 002 - Cultura Justa de Segurança); • O Modelo aplicável da Cultura de Segurança, está documentado, nomeadamente no Procedimento de Suporte PS MED OF 006 - Cultura de Segurança e no Manual MAN MED GR 008 - Programa Baseado Fatores Humanos Organizacionais, que integram o Sistema de Gestão da Segurança da Medway-OF; • Promoção do SGS, com vista a uma cultura de segurança sólida, em consonância com a Política de Segurança Ferroviária da Medway-OF.

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

AAinda 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 1/2015, identificam-se a seguir os documentos regulamentares que foram objeto de publicação e/ou anulação durante o ano de 2025.



Quadro 12 | Documentação com entrada em vigor em 2025

DOCUMENTO IMT	DATA DA PUBLICAÇÃO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO ANULADO
-	-	-	-

Nota: Em 2025 não foram publicados novos documentos regulamentares sob a gestão do IMT.

Quadro 13 | Documentação anulada em 2025

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
ICS 20-05	16/01/2025	Anulado	29/01/2025	1º adit.
ICS 22-05	16/01/2025	DCV - ATA 016 COM	29/01/2025	2º adit.
ICS 01-06	16/01/2025	DCV - DRE 011 SOM	29/01/2025	1º adit.
ICS 10-06	16/01/2025	DCV - ATA 017 COM	29/01/2025	2º adit.
ICS 15-06	16/01/2025	DCV - ROF 009 SOM	29/01/2025	1º adit.
ICS 30-06	16/01/2025	DCV - VAG 011COM	29/01/2025	1º adit.
ICS 31-06	16/01/2025	DCV - ROF 010 SOM	29/01/2025	1º adit.
ICS 78-04	03/02/2025	Anulado	10/02/2025	1º adit.
ICS 79-04	03/02/2025	Anulado	10/02/2025	1º adit.
ICS 22/07	14/05/2025	DCV - DRE 011 MOE	16/05/2025	2º adit
ICS 17/08	14/05/2025	DCV - ROF 017 NEO	16/05/2025	1º adit
ICS 33/08	14/05/2025	DCV - VAG 012 SOM	16/05/2025	1º adit
ICS 04/07	14/05/2025	DCV - ROF 005 FER	16/05/2025	1º adit
ICS 24/99	12/06/2025	DCV DRE 004 ROV	20/06/2025	2º adit
ICS 87/04	12/06/2025	DCV REA 002 FEA	20/06/2025	1º adit
ICS 89/04	12/06/2025	DCV EST 001 FEA	20/06/2025	1º adit
ICS 23/05	12/06/2025	DCV ATA 003 FEA	20/06/2025	1º adit
ICS 38/07	12/06/2025	DCV DRE 012 MOE	20/06/2025	3º adit
ICS 25-10	12/06/2025	DCV ROF 009 FRE	20/06/2025	1º adit
IS 3	06/07/2025	Anexo 10	06/07/2025	4º adit
IS 3	06/07/2025	Anexo 12	06/07/2025	6º adit
ICS 38-08	24/07/2025	DCV VAG 003 ROV	08/08/2025	1º adit
ICS 41/08	24/07/2025	DCV ROF 015 SOC	08/08/2025	1º adit
ICS 12/07	24/07/2025	DCV ROF 019 MOE	08/08/2025	2º adit
ICS 20/07	24/07/2025	DCV ROF 002 GMF	08/08/2025	1º adit
ICS 21/07	24/07/2025	DCV ROF 005 COM	08/08/2025	1º adit
ICS 29/07	24/07/2025	DCV DRE 004 NEO	08/08/2025	1º adit
ICS 34/08	24/07/2025	DCV ROF 002 ROV	08/08/2025	1º adit
IS 3	06/07/2025	Anexo 3	19/08/2025	6º adit
ICS 21/05	18/09/2025	DCV REA 013 COM	26/09/2025	1º adit
ICS 44/08	18/09/2025	DCV ROF 017 SOM	26/09/2025	1º adit

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
ICS 55/08	18/09/2025	DCV LOC 009 SOM	26/09/2025	1º adit
ICS 56/08	18/09/2025	DCV LOC 010 SOM	26/09/2025	1º adit
ICS 57/08	18/09/2025	DCV LOC 011 SOM	26/09/2025	1º adit
ICS 63/08	18/09/2025	DCV POT 001 SOM	26/09/2025	1º adit
ICS 47/08	18/09/2025	DCV DRE 013 MOE	26/09/2025	2º adit
ICS 53/08	18/09/2025	DCV VAG 017 MOE	26/09/2025	2º adit
ICS 61/08	18/09/2025	DCV VAG 018 MOE	26/09/2025	2º adit
ICS 64/08	18/09/2025	DCV EMO 001 MOE	26/09/2025	2º adit
ICS 65/08	18/09/2025	DCV EMO 002 MOE	26/09/2025	2º adit
ICS 74/08	18/09/2025	DCV EMO 003 MOE	26/09/2025	2º adit
ICS 52/08	26/09/2025	DCV POT 001 NEO	09/10/2025	1º adit
ICS 60/08	26/09/2025	DCV ROF 011 FRE	09/10/2025	1º adit
ICS 67/08	26/09/2025	DCV DRE 005 NEO	09/10/2025	1º adit
ICS 69/08	26/09/2025	DCV ATA 005 NEO	09/10/2025	1º adit
ICS 24/09	15/10/2025	DCV ROF 019 SOM	21/10/2025	1º adit
ICS 69/10	15/10/2025	DCV ROF 010 FRE	21/10/2025	1º adit
ICS 19/09	15/10/2025	DCV VAG 020 MOE	21/10/2025	2º adit
ICS 12/09	15/10/2025	DCV POT 002 SOM	21/10/2025	1º adit
ICS 51/09	05/11/2025	DCV DRE 001 FRE	11/11/2025	1º adit
ICS 67/09	05/11/2025	DCV REA 005 NEO	11/11/2025	1º adit
ICS 07/09	05/11/2025	DCV ROF 018 NEO	11/11/2025	1º adit
ICS 08/09	05/11/2025	DCV ATA 006 NEO	11/11/2025	1º adit
ICS 45/09	05/11/2025	DCV VAG 004 FER e DCV VAG 012 COM	11/11/2025	1º adit
ICS 40/09	05/11/2025	DCV VAG 021 MOE	11/11/2025	2º adit
ICS 65/09	05/11/2025	DCV VAG 022 MOE	11/11/2025	2º adit
ICS 73/09	05/11/2025	DCV VAG 023 MOE	11/11/2025	2º adit
ICS 08/10	18/11/2025	DCV ROF 020 MOE	27/11/2025	2º adit
ICS 84/09	18/11/2025	DCV VAG 025 MOE	27/11/2025	2º adit
ICS 75/09	18/11/2025	DCV ATA 008 MOE	27/11/2025	2º adit
ICS 83/09	18/11/2025	DCV VAG 024 MOE	27/11/2025	2º adit

Quadro 13 | Documentação anulada em 2025

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
ICS 09/10	18/11/2025	DCV ROF 021 MOE	27/11/2025	2º 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 2025- Infraestruturas de Portugal, S.A.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2025- Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2025 – Comboios de Portugal, E.P.E.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2025 – MEDWAY OF, S.A.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2025 – FERTAGUS, S.A.
- Relatório Anual de Segurança 2025 – CAPTRAIN PORTUGAL, S.A.
- Relatório Anual de Segurança Ferroviária 2025 – CONTINENTAL RAIL, S.A.

A

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



A.1 RFN COM TRÁFEGO FERROVIÁRIO

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

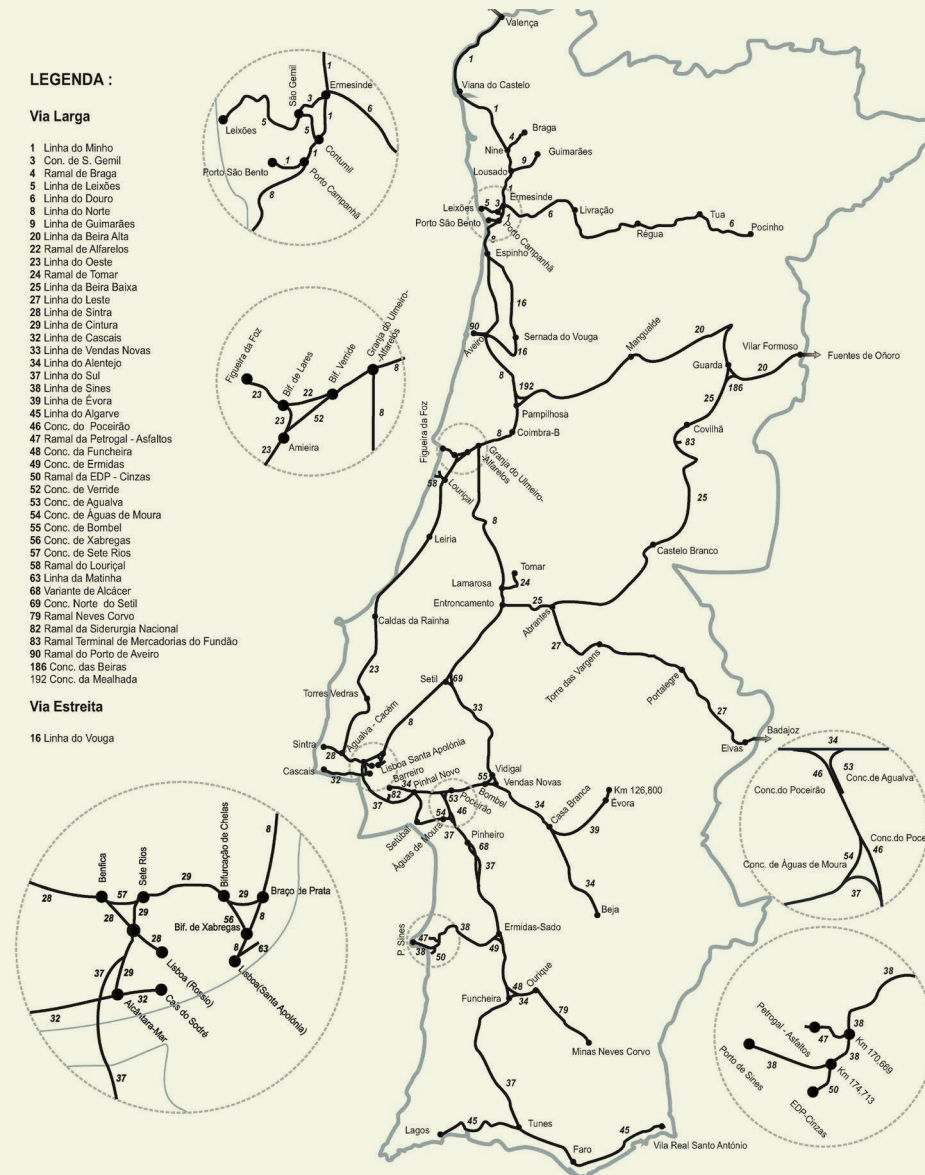
LEGENDA :

Via Larga

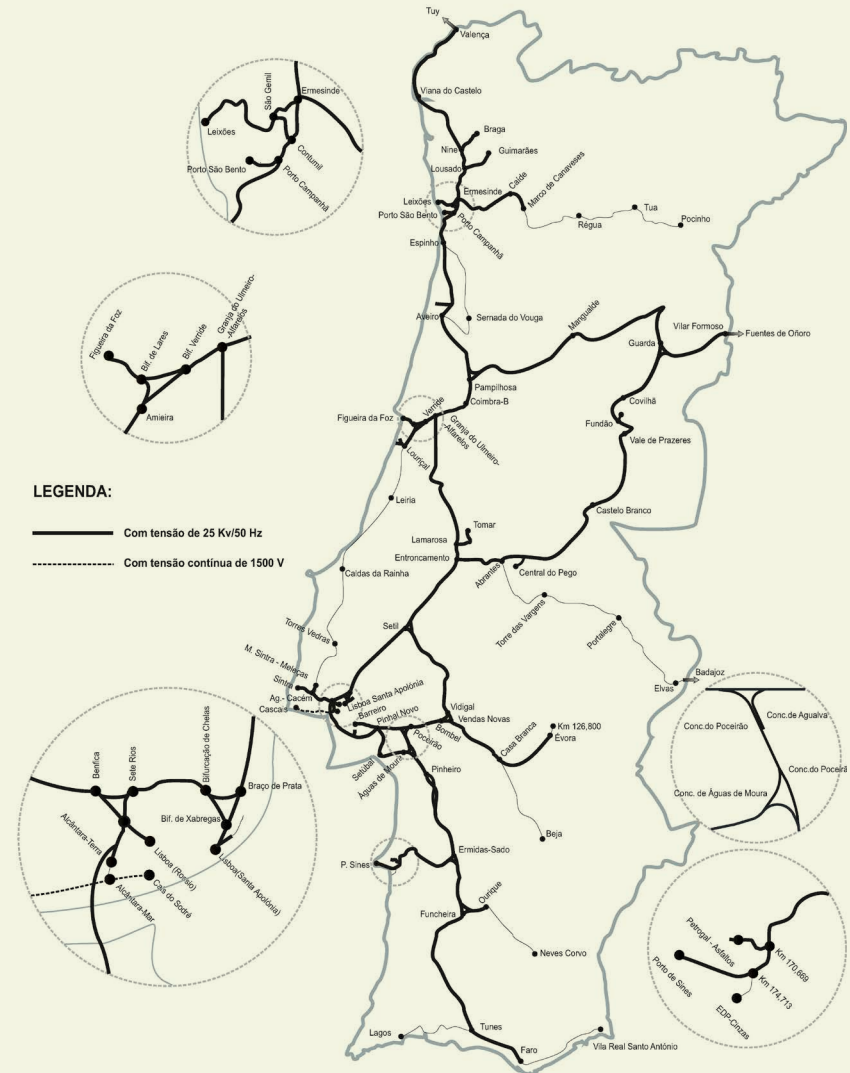
- 1 Linha do Minho
- 3 Con. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 20 Linha da Beira Alta
- 22 Ramal de Alfaiolos
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29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

Via Estreita

- 16 Linha do Vouga



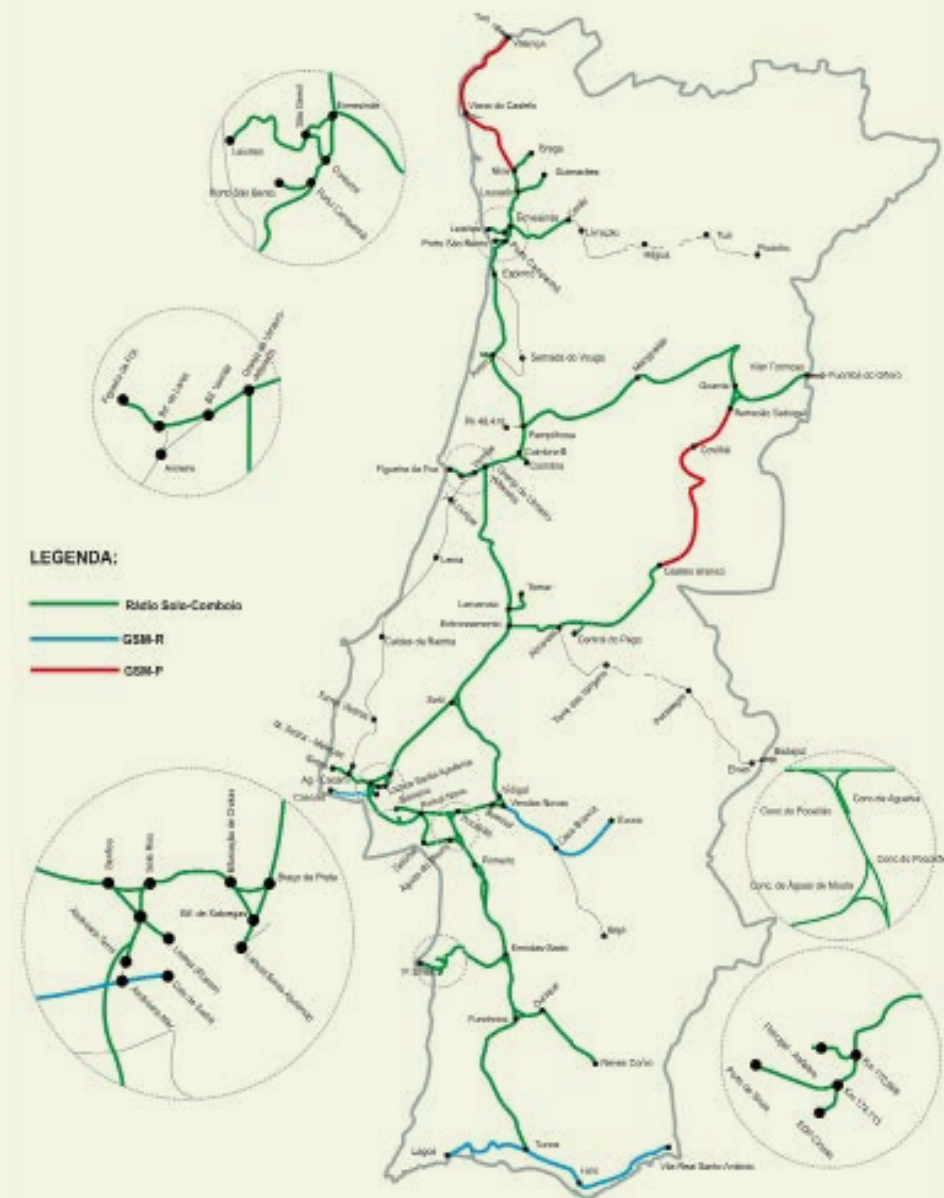
A.2 REDE ELETRIFICADA



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: 2 254,722 km Via larga de via única (bitola 1668 mm): 1 817,667 km Via estreita (bitola 1000 mm): 95,868 km Via múltipla larga: 611,187 km
Extensão das linhas por número de vias	Via única larga: 1 817,667 km Via única estreita: 95,868 km
Extensão das vias	Total vias: 3 223,464 km Via larga: 3 127,572 km Via estreita 95,868 km
Extensão da rede eletrificada	Total: 1 791,723 km 25 000 VCA: 1 766,273 km 1 500 VCC: 25,450 km % da rede em exploração: 70,96 %
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	1 873,923 km % da rede em exploração: 74,22 %

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Extensão das linhas equipadas com comunicações Solo-Comboio:	RSC: 1 452,218,843 km (57,51 %) GSM-P: 114,487 km (4,53 %) GSM-R: 337,916 km (13,37%)
Número de Passagens de Nivel (incluindo particulares e de peões)	Total: 763 Densidade: 0,30 PN / km de linha
Passagens de nível com proteção automática ou manual	Total: 473 % do total de PN: 62,0%
Comboios X km (ck) realizados na rede	Total: 36,14 x 10 ⁶ Passageiros: 30,69 x 10 ⁶ Mercadorias: 5,32x 10 ⁶ Marchas: 1,27 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	90,42%
% de ck realizados com sistema rádio solo-comboio	92,71%
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	5 699 962 h

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

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO	DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	Extensão das linhas equipadas com comunicações Solo-Comboio:	RSC: 0 GSM-P: 0 GSM-R: 0
Morada	Avenida de Liberdade, 150 4450-718 Leça da Palmeira, Portugal	Número de Passagens de Nível (incluindo particulares e de peões)	Total: 0 Densidade: 0 PN / km de linha 0 PN / km de via
Website	https://tfm.apdl.pt/	Passagens de nível com proteção automática ou manual	Total: 0 % do total de PN: 0%
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 entre 01/02/2023 e 31/01/2025) PT 21 2025 0001 (válida entre 01/02/2025 e 31/01/2030)	Comboios X km (ck) realizados na rede	Total: 0,003644 Passageiros: n/a Mercadorias: 0,003644 Marchas: n/d
Data de início da atividade	1 de fevereiro de 2023	% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	n/d
Extensão da rede em exploração	Total: 0,888 km Via larga (bitola 1668 mm): 0,888 km Via estreita (bitola 1000 mm): 0 km	% de ck realizados com sistema rádio solo-comboio	0
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla larga: 0,491 km Via única larga: 0 km Via única estreita: 0 km	Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	n/d
Extensão das vias	Total vias: 3,291km Via larga: 3,291 km Via estreita: 0 km		
Extensão da rede eletrificada	Total: 0 km 25 000 V _{CA} : 0 km 1 500 V _{CC} : 0 km % da rede em exploração: 0%		
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	0% da rede em exploração: 0%		

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 até 31/08/2026)
Data de início da atividade	9 de maio de 1951
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Locomotivas	Total: 51 (Diesel: 16; Elétricas: 33; Vapor: 2)
Número de Automotoras	Total: 234 (Diesel: 38; Elétricas: 196)
Número de Carruagens	191

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: 28,109 x 10 ⁶ (inclui marchas)
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,9 %
Número de passageiros x km (PK)	6,266 x 10 ⁶
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 até 14/12/2026).
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	60
Número de agentes de apoio à condução	0
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	74
Número de comboios realizados	Passageiros: 61.012 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 2.381 x 10 ⁶
Número de passageiros x km (PK)	533,7 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	99,98 %
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	337.214,49 h

TAKARGO, TRANSPORTE DE MERCADORIAS, S.A.

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	Captrain Portugal, S.A.
Morada	Terminal Tertir- Edifício CAPTRAIN Estrada nacional, nº 10, 2615-382 Alverca do Ribatejo, Portugal
Website	https://captrain.pt/
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 2024 0221 (válido até 26/10/2028)
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	52
Número de agentes de apoio à condução	6
Número de comboios realizados	Mercadorias: 7.587 (inclui marchas e formação)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 1,160 X 10 ⁶ (inclui marchas e formação)
Número de toneladas x km (tk)	419,950 x 10 ³
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	99.99 %
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	253. 777 h

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 01 2024 0001 (válida entre 03/08/2024 e 03/08/2029)
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 270/2003, na sua redação atualizada)	EU 10 2025 0233 (válido entre 30/06/2025 e 29/06/2030) EU 10 2025 0260 (válido entre 11/08/2025 e 29/06/2030)
Data de início da atividade	1 de agosto de 2009
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 67 (Diesel: 34; Elétricas: 33)
Número de vagões	2280

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	158
Número de agentes de apoio à condução	68
Número de comboios realizados	Mercadorias: 17 139 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 4,532 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,00 %
Número de toneladas x km (tk)	3.740,150 x 10 ³
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	Não contabilizado pela empresa.

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	http://www.continentalrail.es
Licença de acesso à atividade válida durante o período (licença emitidas ao abrigo Decreto-Lei n.º 217/2015)	03/00M/1/01/0 (ES) de 14/10/2005 (Data da última Renovação 26/02/2026)
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 270/2003, na sua redação atualizada)	EU 10 2023 0246 (válido até 23/11/2027)
Data de início da atividade	19 de dezembro de 2024
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 6
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	92
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)	13,894 x 10 ³
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 2025.

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

1a	Extensão das linhas excluídas do âmbito da Diretiva relativa à Interoperabilidade ¹ [km]	95.868
1b	Extensão das linhas excluídas do âmbito da Diretiva relativa à Segurança ² [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)

2a	Extensão total das linhas [km]	0
----	--------------------------------	---

3. ESTAÇÕES ADAPTADAS PARA PMR

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

4. LICENÇAS DE MAQUINISTAS (FIM DO ANO)

4a	Número total de licenças europeias válidas, emitidas de acordo com a Diretiva Maquinistas	1563
4b	Número de licenças europeias novas emitidas (primeira emissão)	108

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

5a	Primeira autorização (art.º 14(1)(a) Regulamento (UE) 2018/545) – total	4
5aa	Vagões	0
5ab	Veículos rebocados de passageiros	0
5ac	Locomotivas elétricas ou a diesel	0
5ad	Automotoras elétricas ou a diesel	0
5ae	Veículos motorizados especiais	1
5b	Autorização de tipo de veículo renovada (art.º 14(1)(b) Regulamento (UE) 2018/545) – total	0
5ba	Vagões	0
5bb	Veículos rebocados de passageiros	0
5bc	Locomotivas elétricas ou a diesel	0
5bd	Automotoras elétricas ou a diesel	0
5be	Veículos motorizados especiais	0

¹ 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

² 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)

5c	Área de utilização alargada (art.º 14 (1) (c) Regulamento (UE) 2018/545) – total	2
5ca	Vagões	0
5cb	Veículos rebocados de passageiros	0
5cc	Locomotivas elétricas ou a diesel	0
5cd	Automotoras elétricas ou a diesel	0
5ce	Veículos motorizados especiais	2
5d	Nova autorização (art.º 14(1) (d) Regulamento (UE) 2018/545) – total	1
5da	Vagões	0
5db	Veículos rebocados de passageiros	0
5dc	Locomotivas elétricas ou a diesel	1
5de	Automotoras elétricas ou a diesel	0
5df	Veículos motorizados especiais	0
5e	Autorização de conformidade com o tipo (art.º 14(1) (e) Regulamento (UE) 2018/545) – total	10
5ea	Vagões	0
5eb	Veículos rebocados de passageiros	3
5ec	Locomotivas elétricas ou a diesel	9
5ee	Automotoras elétricas ou a diesel	0
5ef	Veículos motorizados especiais	1

6. VEÍCULOS EQUIPADOS COM ERTMS (FIM DO ANO)

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

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

7a	Funcionários FTE envolvidos na certificação de segurança	1,5
7b	Funcionários FTE envolvidos na autorização de veículos	3,2
7c	Funcionários FTE envolvidos na supervisão	4,1
7d	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



2025/01_Controlo Operacional

ALTERAÇÃO DE COMPOSIÇÕES COMBOIOS FERTAGUS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2024_02	No seguimento das alterações implementadas à composição dos comboios da Fertagus, tem havido uma maior concentração de passageiros nas plataformas em hora de ponta e dificuldades no embarque e desembarque de passageiros. Elevadas concentrações de passageiros nas plataformas aumentam o risco de queda à via e de colhida.	Fertagus
Recomendação_2025_03	No seguimento das alterações implementadas à composição dos comboios da Fertagus, tem havido uma maior concentração de passageiros nas plataformas em hora de ponta e dificuldades no embarque e desembarque. A ANSF verificou que os vigilantes presentes na estação e um número significativo de passageiros se encontram muito próximo do limite da plataforma, aumentando assim o risco de queda à via e colhida. No âmbito da recomendação n.º 2023_87, emitida a 07/08/2023 e encerrada a 18/10/2023: "No âmbito da prevenção de colhidas, a Fertagus deverá alertar os seus colaboradores, através de ações de formação ou campanhas de sensibilização, para a importância da adoção de comportamentos exemplares por parte dos profissionais no que respeita à proximidade do limite da plataforma e ao atravessamento de via. Deverá também ser reforçada internamente, por meio que as empresas julguem adequado, a obrigatoriedade de os maquinistas silvarem conforme regulamentarmente definido." A Fertagus deverá sensibilizar os vigilantes para a importância de adoção de comportamentos exemplares, bem como para que estes avisem os passageiros no sentido respeitarem a faixa de segurança e permanecendo afastados do limite da plataforma.	Fertagus
Recomendação_2025_04	As plataformas da estação do Pragal têm 2 faixas de segurança de cor amarela com cerca de 40 cm de largura, o que poderá causa confusão quanto à interpretação de "limite da plataforma", por parte dos passageiros. Esta questão foi analisada pela ANSF na Inspeção n.º 2024_01. A Fertagus deverá avaliar a solução presente na estação do Pragal e nas outras sob sua gestão, e identificar uma solução que torne claro e inequívoco o conceito "limite da plataforma" de forma a promover o respeito e adesão eficaz dos passageiros e agentes a este requisito crucial de segurança.	Fertagus

2025/01_Observação de segurança

DISPENSA DA APRESENTAÇÃO DO SINAL DE PARTIDA NA ESTAÇÃO DE PENALVA

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_01	Na estação de Oeiras, a ANSF verificou o seguinte: 1) O sinal de início de velocidade máxima TVM, após sinal de Manobras MA4, não está instalado; 2) Inexistência de travessa imobilizada com corrente e cadeado na linha RD; 3) Inexistência de Sinal de Barragem B102 na linha RD. A IP deverá: a) Repor as condições do Diagrama de Sinalização da Estação de Oeiras de acordo com a Parte 5 do Anexo 1 da Instrução de Sinalização 9; b) Remeter evidências de que foram tomadas medidas sistémicas que demonstrem que esta situação não acontece noutros locais da RFN.	IP

2025/02_Controlo Operacional

TRABALHOS SEM PROGRAMAÇÃO EM ORDEM DIÁRIA DE TRABALHOS E INCUMPRIMENTOS DE NORMAS DE SEGURANÇA EM TRABALHOS PROGRAMADOS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_05	Em 2024 verificaram-se 6 ocorrências registadas, resultantes de realização de trabalhos sem programação em Ordem Diária de Trabalhos (ODT) e de incumprimento das normas de segurança da Medida de Segurança 1 – Atenção do Agente. Os riscos de colhida, de colisão de material circulante com obstáculos (com potencial consequente descarrilamento) e instabilização/ danos na via e/ou na infraestrutura foram mais elevados nestas ocorrências uma vez que não foram implementados ou respeitadas as medidas para mitigação dos mesmos. A IP deverá identificar as causas destas ocorrências e similares e estabelecer um plano de ação com vista à prevenção deste tipo de ocorrências.	IP

2025/03_Controlo Operacional

AC LINHA DO SUL ROMA AREEIRO-SETÚBAL (FERTAGUS)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_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

2025/04_Controlo Operacional

AC LINHA DO ALENTEJO SETÚBAL-BARREIRO A (CP)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade de Melhoria_2025_01	Durante o acompanhamento de comboios da CP na linha do Alentejo, realizado a 08/01/2025, foi reportado à ANSF uma elevada incidência de ocorrências com desarme de catenária entre Pinhal Novo e Barreiro, tendo o maquinista em questão referido que numa determinada viagem, nesse trajeto, verificou 17 desarmes de catenária. Foi afirmado pelo maquinista que todas as ocorrências desta natureza são reportadas ao CCO. Uma vez que estas ocorrências levam a uma operação em modo degradado e causam atrasos na circulação, podem contribuir para a imobilização prolongada de comboios em plena via e consequente desbloqueio de emergência de portas por parte dos passageiros (à semelhança do que se verificou na linha de Sintra em 2024) e circulação de passageiros pela via sem interrupção de circulação, com risco de colhida. A IP deverá apresentar um plano de ação para a regularização da situação identificada.	IP

2025/02_Observação de segurança

OCORRÊNCIA EM PN EM TROÇO FORA DE EXPLORAÇÃO – LINHA DO OESTE

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_06	No dia 08/01 um autocarro encontrava-se a fazer aproximação à PN ao PK 24,991 na linha do Oeste (Mira Sintra-Meleças/Sabugo), quando circulou um veículo ferroviário afeto a trabalhos (eGOC 488423), sem que nenhum dos veículos tivesse indicação para parar. Esta ocorrência poderia ter resultado numa colisão do veículo ferroviário afeto a trabalhos com um autocarro. Este troço de via encontra-se fora de exploração, no entanto continuam a circular veículos ferroviários afetos a trabalhos. As passagens de nível não estão protegidas por sinalização automática, contudo a segurança nestes pontos deve ser assegurada. A IP deverá identificar as causas deste tipo de ocorrências e estabelecer um plano de ação com vista à prevenção deste tipo de ocorrências.	IP



2025/01_Inspeção

INSPEÇÃO ESTAÇÃO DE OVAR

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Alerta de Segurança_2025_01	Considerando as 2 vítimas mortais em cerca de 16 meses, a elevada frequência de comboios com e sem paragem na estação, a TVM de 140km/h, a visibilidade reduzida devido à implementação em curva, a largura reduzida das plataformas (agravada por painéis publicitários) que coloca os passageiros próximo do limite da plataforma, o pavimento do ATV com rampa e superfície irregular, o comportamento inseguro por parte dos passageiros, as intrusões do canal ferroviário e o reporte de frequentes quase acidentes (colhidas) por parte dos maquinistas, na estação de Ovar, a IP deverá implementar medidas imediatas, de carater temporário ou definitivo, que reduzam de forma efetiva o risco de colhida dos passageiros na estação.	IP
Recomendação_2025_07	Considerando as 5 vítimas mortais colhidas por comboios na estação de Ovar e PN pedonal adjacente (PK 300,851) em cerca de 3 anos, a elevada frequência de comboios com e sem paragem na estação, a TVM de 140km/h, a visibilidade reduzida devido à implementação em curva, a largura reduzida das plataformas (agravada por painéis publicitários) que coloca os passageiros próximo do limite da plataforma, o pavimento do ATV com rampa e superfície irregular, o comportamento inseguro por parte dos passageiros, as intrusões do canal ferroviário e o reporte de frequentes quase acidentes (colhidas) por parte dos maquinistas, na estação de Ovar, a IP deverá apresentar um plano de ação com medidas definitivas e respetivos prazos de implementação, que visem a redução do risco de colhida dos passageiros na estação e dos utilizadores da PN (até à sua supressão).	IP

2025/03_Observação de segurança

PASSAGEIRO A VIAJAR DO LADO EXTERIOR DA COMPOSIÇÃO EM COMBOIO FERTAGUS (N.º 14246)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_09	No dia 15/01/2025, num troço de TVM de 160 km/h, um passageiro da Fertagus viajou do lado exterior da composição, com a mão entalada na porta (eGOC 488906). Considerando o elevado risco de queda à via/colhida, a Fertagus deverá identificar as causas subjacentes a este evento e se justificável, medidas que visem eliminar este tipo de ocorrência.	Fertagus



2025/01_Estudo de segurança

ATV VS PN PEDONAIS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_08	A IP deverá encontrar, à luz do RPN, uma solução legal para as 12 instalações da RFN atualmente classificadas como ATV com características de PN pedonal, designadamente: 1. Linha do Minho-Durrães 2. Linha do Minho-Afife 3. Linha do Norte-Espadaneira 4. Linha do Norte-Adémia 5. Linha do Norte-Válega 6. Linha do Norte-Carvalheira Maceda 7. Linha do Norte-Cortegaça 8. Linha da Beira Baixa-Barragem de Belver 9. Linha de Cintura-Marvila 10. Linha de Cintura-Chelas 11. Linha do Algarve-Loulé Quarteira 12. Linha do Algarve-Livramento	IP
	Deverá proceder de igual modo para os 2 acessos pedonais não identificados como ATV nem como PN na documentação da IP, e que têm características de PN pedonal, designadamente: 13. Linha do Minho-Areosa 14. Linha de Alentejo-Beja	

2025/05_Controlo Operacional

AC L.NORTE LISBOASA-AVEIRO (IC)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
	Não foi emitida qualquer ação corretiva.	

2025/06_Controlo Operacional

AC L.NORTE AVEIRO-LISBOAS A (IC)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
	Não foi emitida qualquer ação corretiva.	

2025/07_Controlo Operacional

AC LINHA DO NORTE LISBOA ORIENTE - COIMBRA B (AP)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Boa prática de segurança_2025_01	No dia 06/02/2025, o ORV do comboio 183 encontrava-se na plataforma da estação do Oriente antes da chegada do comboio (que vinha de faro) e abordava os passageiros no sentido de os encaminhar para a zona da plataforma onde iria parar a carruagem respetiva do comboio n.º 183. A ANSF considera que esta intervenção é muito positiva e poderá contribuir para a prevenção de colhidas, uma vez que reduz corridas na plataforma à chegada do comboio, com risco de queda no espaço entre a plataforma e o comboio. Deverá ser dado conhecimento da presente menção de boa prática de segurança ao ORV que realizou o comboio n.º 183 nesse dia, como forma de reconhecimento do seu trabalho e empenho, por parte da ANSF.	CP

2025/08_Controlo Operacional

AC LINHA DO NORTE LISBOA SANTA APOLÓNIA - PORTO CAMPANHÃ (AP)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade de Melhoria_2025_02	O maquinista do comboio 121 referiu que a iluminação da passagem inferior pedonal pública existente entre Granja e Francelos tem uma inclinação que provoca encandeamento aos maquinistas que circulam na via Descendente e que esta situação já tem sido reportada ao CCO. A IP deverá retificar esta situação de modo a evitar situações de encandeamento neste local.	IP



2025/09_Controlo Operacional

AC LINHA DO DOURO - PORTO CAMPANHÃ - MARCO DE CANAVESES

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_10	No dia 28/01/2025, a ANSF verificou que, na estação de Marco de Canaveses, o portão de acesso à via para manutenção no topo Este da plataforma da linha 1 encontra-se aberto. Esta situação pode facilitar o acesso à via com potencial risco de colhida, particularmente relevante considerando a presença de uma PN a cerca de 50m deste ponto. A IP deverá regularizar esta situação e garantir que o acesso à via, por esse portão, apenas é permitido a pessoas autorizadas.	IP

2025/10_Controlo Operacional

AC LINHA DO NORTE PORTO CAMPANHÃ - LISBOA ORIENTE (AP)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade de Melhoria_2025_03	A ANSF apurou que que antes da adoção do tablet pela CP, as atualizações regulamentares eram comunicadas pelo inspetor de tração, pelo armário de arquivo, e cada maquinista recebia a informação relevante. Atualmente estas atualizações são comunicadas via teams pelo tablet para todos os maquinistas, sem seleção, o que poderá levar a maquinistas receberem muita informação não relevante para o desempenho das suas funções. O facto dos maquinistas receberem elevada quantidade de informação, que pode não lhes é relevante para o desempenho das suas funções, poderá contribuir para que ocorram falhas na leitura de informação relevante. A CP deverá analisar esta situação e, caso se justifique, apresentar um plano de ação que vise a otimização da distribuição da informação.	CP

2025/04_ Observação de segurança

DESARMES FREQUENTES VERIFICADOS NA LINHA DO ALENTEJO

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade de Melhoria_2025_04	Durante o acompanhamento de comboios da CP na linha do Alentejo, realizado a 08/01/2025, foi reportado à ANSF uma elevada incidência de ocorrências com desarme de catenária entre Pinhal Novo e Barreiro, tendo o maquinista em questão referido que numa determinada viagem, nesse trajeto, verificou 17 desarmes de catenária. Foi afirmado pelo maquinista que todas as ocorrências desta natureza são reportadas ao CCO. Uma vez que estas ocorrências levam a uma operação em modo degradado, causando atrasos na circulação, podem contribuir para a imobilização prolongada de comboios em plena via com possível desbloqueio de emergência de portas por parte dos passageiros (à semelhança do que se verificou na linha de Sintra em 2024) e consequente circulação de passageiros pela via sem interrupção de circulação, com risco de colhida. Tendo sido consultada, a IP informa o seguinte: “Em face das vossas constatações resultantes de acompanhamento de comboios na linha do Alentejo, informamos que a problemática dos desarmes no sistema de tração elétrica, está relacionada com a ativação das proteções da subestação de tração de Fogueteiro, por deteção de sobretensões. Estas sobretensões são originadas pelo funcionamento anómalo dos conversores de tração do material circulante da FERTAGUS (UQE da série 3500), situação que foi identificada há vários anos. Não tendo existido implementação de soluções pela FERTAGUS de forma a solucionar a causa da anomalia (falta de entrelaçamento dos sistemas de potência, provocando sobretensões harmónicas), foi a IP levada a implementar medida paliativa (complementar) de instalação de autómato de monitorização, equipado com função de teleproteção, que atua os disjuntores/interruptores da subestação de tração de Fogueteiro e provoca corte de tensão na catenária. Apesar do corte de tensão na catenária ter curta duração, a situação tem gerado impactos na circulação e na condução de comboios.” A Fertagus deverá apresentar um plano de ação para a regularização da situação identificada.	Fertagus

2025/05_ Observação de segurança

IMPORTÂNCIA DE COMPORTAMENTOS EXEMPLARES POR PARTE DO PESSOAL FERROVIÁRIO

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_11	No dia 06/02/2025, a ANSF verificou que vários trabalhadores associados à estação (CP, IP e pessoas afetos à obra e outros subcontratados) caminharam na parte exterior da faixa de segurança na plataforma e atravessaram o ATV em anúncio, na estação de Coimbra B, tendo o elemento da ANSF sido encorajado a atravessar o ATV em anúncio por parte de uma destas pessoas. Foi igualmente observado vários passageiros com comportamentos inseguros semelhantes. A adoção de comportamentos seguros no limite das plataformas ou nos ATV é essencial para a prevenção de colhidas, e o exemplo dado pelos profissionais do sector é essencial nesta estratégia. Neste sentido, a ANSF emitiu a recomendação n.º 2023_86 a 07/08/2023: “No âmbito da prevenção de colhidas, a CP deverá alertar os seus colaboradores, através de ações de formação ou campanhas de sensibilização, para a importância da adoção de comportamentos exemplares por parte dos profissionais no que respeita à proximidade do limite da plataforma e ao atravessamento de via. Deverá também ser reforçada internamente, por meio que as empresas julguem adequado, a obrigatoriedade de os maquinistas silvarem conforme regulamentarmente definido.”. Dado que, em recomendação similar anterior, a CP informou que concluiu ações de sensibilização junto dos trabalhadores, e que continuam a verificar-se os mesmos comportamentos, a CP deverá, no âmbito do seu SGS, identificar o problema/risco, entendê-lo, encontrar e implementar soluções eficazes para a sua resolução e, posteriormente, monitorizar as medidas implementadas para se necessário, implementar novas medidas. Este estudo, deverá abranger a RFN (onde a empresa efetua serviço), bem como a situação pontual da estação de Coimbra B.	CP
Recomendação_2025_12	No dia 06/02/2025, a ANSF verificou que vários trabalhadores associados à estação (CP, IP e pessoal afeto à obra e outros subcontratados) caminharam na parte exterior da faixa de segurança na plataforma e atravessaram o ATV em anúncio, na estação de Coimbra B, tendo o elemento da ANSF sido encorajado a atravessar o ATV em anúncio por parte de uma destas pessoas. Foi igualmente observado vários passageiros com comportamentos inseguros semelhantes. A adoção de comportamentos seguros no limite das plataformas ou nos ATV é essencial para a prevenção de colhidas, e o exemplo dado pelos profissionais do sector é essencial nesta estratégia. Neste sentido, a ANSF emitiu a recomendação n.º 2023_90 a 07/08/2023: “No âmbito da prevenção de colhidas, a IP deverá alertar os seus colaboradores, através de ações de formação ou campanhas de sensibilização, para a importância da adoção de comportamentos exemplares por parte dos profissionais no que respeita à proximidade do limite da plataforma e ao atravessamento de via. Deverá também ser reforçada internamente, por meio que as empresas julguem adequado, a obrigatoriedade de os maquinistas silvarem conforme regulamentarmente definido.”. Dado que, em recomendação similar anterior, a IP informou que concluiu ações de sensibilização junto dos trabalhadores, e que continuam a verificar-se os mesmos comportamentos, a IP deverá, no âmbito do seu SGS, identificar o problema/risco, entendê-lo, encontrar e implementar soluções eficazes para a sua resolução e, posteriormente, monitorizar as medidas implementadas para se necessário, implementar novas medidas. Este estudo, deverá abranger a RFN, bem como a situação pontual da estação de Coimbra B.	IP

2025/11_Controlo Operacional

AC LINHA DO NORTE COIMBRA B - LISBOA ORIENTE (AP)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_13	O maquinista do comboio 132 reportou que está a ser instalada sinalização nova entre a Mealhada e a Pampilhosa sem estar de acordo com o ponto 31 do RGS II – deve ser colocada uma cruz de Santo André branca sobre o sinal fora de serviço. A IP deverá retificar esta situação de modo a evitar situações de confusão de sinais. Deverá proceder de igual forma para toda a RFN para situações que repliquem a situação descrita.	IP
Recomendação_2025_14	A ANSF observou que as LV programadas estão inseridas no tablet dos maquinistas da CP e têm aviso sonoro respetivo. As LV não programadas são introduzidas pelo Maquinista no tablet, a partir da informação constante no formulário de LV, e assim têm igualmente aviso sonoro, o que poderá mitigar o risco de incumprimento das LV por parte dos maquinistas por eventual distração, pelo facto destas não estarem sinalizadas em sinalização vertical ou no Convel. A IP deverá coordenar com as empresas ferroviárias que dispõem destes sistemas, a viabilidade de partilha em tempo real das LV não programadas nos tablet dos maquinistas de modo a mitigar algum erro de introdução das mesmas por parte dos maquinistas, bem como o risco de incumprimento das LV por parte dos maquinistas por eventual distração. Esta solução poderia igualmente contemplar uma atualização automática no caso de LV não programadas que terminam antes do tempo determinado, uma vez que é frequente o reporte por parte dos maquinistas de LV ainda em curso sem trabalhos ainda a decorrer.	IP
Recomendação_2025_15	A ANSF observou que as LV programadas estão inseridas no tablet dos maquinistas da CP e emitem aviso sonoro respetivo. As LV não programadas são introduzidas pelo Maquinista no tablet, a partir da informação constante no formulário de LV, e desta forma emitem igualmente aviso sonoro, o que poderá mitigar o risco de incumprimento das LV por parte dos maquinistas por eventual distração, pelo facto destas não estarem sinalizadas em sinalização vertical ou Convel. A CP deverá coordenar com a IP, a viabilidade de partilha em tempo real das LV não programadas para nos tablet (dos maquinistas) de modo a mitigar algum erro de introdução das mesmas por parte dos maquinistas, bem como o risco de incumprimento das LV por parte dos maquinistas por eventual distração.	CP
Reoteração_2025_03	Reitera-se a Oportunidade de Melhoria 2025_03, emitida na Nota técnica do Controlo Operacional 10: “A ANSF apurou que que antes da adoção do tablet pela CP, as atualizações regulamentares eram comunicadas pelo inspetor de tração, pelo armário de arquivo, e cada maquinista recebia a informação relevante. Atualmente estas atualizações são comunicadas via teams pelo tablet para todos os maquinistas, sem seleção, o que poderá levar a maquinistas receberem muita informação não relevante para o desempenho das suas funções. O facto dos maquinistas receberem elevada quantidade de informação, que pode não lhes é relevante para o desempenho das suas funções, poderá contribuir para que ocorram falhas na leitura de informação relevante. A CP deverá analisar esta situação e, caso se justifique, apresentar um plano de ação que vise a otimização da distribuição da informação.”O maquinista do comboio 132 reportou que está a ser instalada sinalização nova entre a Mealhada e a Pampilhosa sem estar de acordo com o ponto 31 do RGS II – deve ser colocada uma cruz de Santo André branca sobre o sinal fora de serviço. A IP deverá retificar esta situação de modo a evitar situações de confusão de sinais. Deverá proceder de igual forma para toda a RFN para situações que repliquem a situação descrita.	IP

2025/06_Observação de segurança

VIDROS DE EMERGÊNCIA

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_16	Na UTE2240 que fez o comboio 4416 entre Santarém e Lisboa Santa Apolónia no dia 12/02/2025 a ANSF verificou o seguinte: - As carruagens das extremidades possuem 4 janelas identificadas como “saída de emergência”, sendo só duas delas dispõem de martelo para quebra de vidros na sua proximidade. - A carruagem do meio tem 4 janelas identificadas como “saída de emergência”, porém só possui 1 martelo para quebra de vidros afastado das janelas de emergência. - Ausência de sinalética de informação relativa ao procedimento a seguir para quebrar os respetivos vidros em caso de necessidade emergente. - Na CP, no decurso do acidente de Soure, que ocorreu no dia 31/07/2020, implementou alterações às posições dos martelos de emergência com o intuito de os reposicionar “diretamente por cima da saída de emergência”. -Numa emergência, com uma destas carruagens lotadas, como acontece designadamente às horas de ponta no serviço Lisboa Santa Apolónia – Tomar, se for necessário quebrar um vidro de emergência, a mobilidade dos passageiros é diminuta, o que dificulta muito a movimentação do martelo para quebra de vidros de emergência que não disponham deste dispositivo próximo. - A CP deverá, no âmbito do seu SGS, identificar o problema/risco, entendê-lo, encontrar e implementar soluções eficazes para a sua resolução e, posteriormente, monitorizar as medidas implementadas para se necessário, implementar novas medidas. Este estudo, deverá abranger todos os tipos de carruagens que façam serviço.	CP

2025/02_Inspeção

MUSGO DAS PLATAFORMAS DA ESTAÇÃO DE SANTARÉM

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Reiteração_2025_03	Reitera-se a recomendação n.º 2024_08 emitida a 23/04/2024: “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

2025/12_Controlo Operacional

AC L. CINTURA/SUL LISBOA ROMA-AREEIRO – PRAGAL - FERTAGUS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_17	Durante uma ação de supervisão na Estação de Roma-Areeiro, no dia 13/02/2025, a ANSF verificou: a) A presença de um elemento da tripulação em cima da faixa de segurança, enquanto aguardava pela chegada do comboio; b) O atravessamento do canal ferroviário por parte de 1(um) elemento da tripulação, em vez de utilizar a passagem superior (PS) – Obs.: Após a entrada do comboio na Linha 4, com 30 minutos de atraso, quando o mesmo era esperado entrar na Linha 3. Durante o acompanhamento de comboios, no mesmo dia, o maquinista referiu que, numa outra situação semelhante (entrada do comboio na Linha 4 quando era esperado na Linha 3), ele próprio atravessou o canal ferroviário em vez de utilizar a PS, de modo a evitar atrasos na circulação. A ANSF verificou que, de acordo com o horário, decorrem cerca de 7 minutos entre a chegada e a partida de comboios da Fertagus na Estação de Roma-Areeiro, sendo este período encurtado sempre que se verificam constrangimentos na circulação. A ausência de informação relativa a alterações da plataforma de entrada dos comboios pode contribuir para comportamentos inseguros, por parte das tripulações, induzidos ou para otimização organizacional. Foi emitida a Recomendação n.º 2023_87, à Fertagus, em 07/08/2023 e encerrada a 18/10/2023: “No âmbito da prevenção de colhidas, a Fertagus deverá alertar os seus colaboradores, através de ações de formação ou campanhas de sensibilização, para a importância da adoção de comportamentos exemplares por parte dos profissionais no que respeita à proximidade do limite da plataforma e ao atravessamento de via. Deverá também ser reforçada internamente, por meio que as empresas julguem adequado, a obrigatoriedade de os maquinistas silvarem conforme regulamentarmente definido.” Considerando o atravessamento indevido do canal ferroviário por parte de colaboradores seus, a Fertagus deverá avaliar a eficácia das campanhas de sensibilização realizadas à tripulação e/ou aos vigilantes, relativamente à importância de adoção de comportamentos exemplares. Nesta análise, deverá ser considerado que, um dos pilares da cultura de segurança é a cultura justa, que promove a escuta dos trabalhadores, a confiança e a aprendizagem para melhoria da segurança, em prol de ações punitivas. Deverá ser identificado o tipo de comportamento inseguro, as suas causas e estabelecido um plano de ação que vise a adoção de comportamentos seguros.	Fertagus

2025/13_Controlo Operacional

SEGUIMENTO ALTERAÇÃO COMBOIOS FERTAGUS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_18	Foi emitida a Recomendação n.º 2025_03 no dia 27/01/2025 sobre a sensibilização dos vigilantes para a importância da adoção de comportamentos exemplares e do aviso aos passageiros que se encontram na proximidade do limite da plataforma. Esta medida corretiva foi encerrada no dia 23/01/2025 após confirmação da Fertagus ter realizado informação e reforço a todos os vigilantes, da importância do respeito pelas Faixas de Segurança. Perante a constatação de alguns passageiros na proximidade do limite da plataforma na estação do Pragal (com risco de queda à via ou colhida) sem que tenham sido alertados pelos agentes da Fertagus ou vigilantes presentes, a Fertagus deverá avaliar a eficácia da sensibilização realizada e apresentar um plano de ação que vise um alerta eficaz aos passageiros que se encontram na proximidade do limite da plataforma, quando se encontram agentes ou vigilantes presentes.	Fertagus
Oportunidade de Melhoria_2025_05	A ANSF observou, na estação do Pragal, uma passageira acompanhada de 2 crianças pequenas com dificuldades no embarque durante mais de 1 hora sem que tenha sido auxiliada pelos agentes ou vigilantes presentes na plataforma. As pessoas vulneráveis têm um risco mais elevado de queda à via e potencial colhida, particularmente em situações de maior acumulação de pessoas nas plataformas. A Fertagus deverá apresentar um plano de ação que vise o auxílio proativo de pessoas vulneráveis no embarque, quando agentes ou vigilantes estão presentes.	Fertagus

2025/02_Estudo de segurança

SISTEMA DE DETEÇÃO DE CAIXAS E RODAS QUENTES

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_19	Na presente data (20/2/2025), a RFN não dispõe de sistemas de deteção de caixas e rodas quentes. Estes sistemas são essenciais para a prevenção deste precursor de acidente e consequentes incêndios ou descarrilamentos. No passado, a RFN já foi dotada deste sistema mas foi retirado por obsolescência, esta alteração constituiu uma alteração significativa e a ausência de uma avaliação de riscos constituiu, àquela data, um incumprimento do Regulamento n.º 352/2009/CE relativo à adoção de um Método Comum de Segurança para determinação e avaliação dos riscos (identificado em ofícios emitidos pelo IMT desde 2013 e formalizado na Pendência 19). O SGS da IP deverá considerar a avaliação e respetiva monitorização dos riscos das condições atuais de operacionalidade da RFN, sem sistemas de deteção de caixas e rodas quentes, de modo a identificar as necessidades (designadamente, o distanciamento máximo permitido entre equipamentos e os critérios para a seleção dos locais de instalação dos mesmos) de acordo com o Regulamento (UE) 402/2013 e tendo em conta o relatório de peritos “Consequences of unintended brake applications with LL blocks”, publicado pela ERA. A IP deverá apresentar o plano de ação para implementação da solução permanente identificada decorrente da análise de risco assim como das medidas temporárias até à entrada em funcionamento da solução permanente.	IP



2025/03_Inspeção

PN AO PK 214,506 DO RAMAL DE ALFARELOS (CAIXEIRA)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Constatação de segurança_2025_01	Considerando a falta de sinalização rodoviária no acesso esquerdo à Passagem de Nível (PN) ao PK 214,506 do Ramal de Alfarelos (no sentido Alfarelos / Ereiras), a Câmara Municipal de Montemor-o-Velho deverá colocar a sinalização em falta (idêntica à já existente no sentido Ereiras / Alfarelos), de forma a reduzir o risco de colisão de veículos rodoviários com comboios.	Municípios

2025/03_Estudo de segurança

PASSAGENS DE NÍVEL AUTOMÁTICAS COM REGISTO DE OCORRÊNCIAS DE BARREIRAS OU MEIAS BARREIRAS ABERTAS, DOBRADAS, PARTIDAS OU AVARIADAS E FORMA DE DETEÇÃO DAS OCORRÊNCIAS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_21	Das 516 ocorrências em PN automáticas, registadas em 2023 e 2024, relacionadas com barreiras danificadas, torcidas, dobradas ou empenadas, partidas, abertas, caídas e avariadas, em apenas 39 destas ocorrências, 8% do total, constou-se na descrição da ocorrência a indicação da deteção destas no momento em que ocorreram. A deteção das restantes (92%) foi diferida do momento da ocorrência.	IP
Recomendação_2025_22	A regulamentação da IP, em vigor, relativa às PN encontra-se parcialmente obsoleta, designadamente a IGS 7 (139 aditamentos), a Instrução 2837 e a ICS 108/94, carecendo de Limpeza e harmonização. Face ao exposto, a IP deverá proceder à limpeza e harmonização da regulamentação relacionada com PN, designadamente a IGS 7, a Instrução 2837 e a ICS 108/94.	IP

2025/14_Controlo Operacional

OPERAÇÃO NA SECÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE VILAR FORMOSO-FUENTES DE OÑORO SOB A PARCERIA ENTRE A TRANSFESA E A MEDWAY

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_23	No contexto da transmissão de comboios realizada entre a Transfesa e a Medway na secção transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, constatou-se que as duas partes – nomeadamente, os respetivos centros de gestão das operações – trocam informações, sobretudo de cariz operacional, sobre os comboios a transmitir, embora o quadro em que tal é realizado não esteja fixado no protocolo estabelecido pelas empresas para este tipo de operação. Face ao exposto, o quadro em que é trocada informação entre a empresa e a Medway deverá ser devidamente estabelecido e formalizado. Para tal, deverá ser prevista, no protocolo ou outro documento relacionado, a informação a comunicar entre as tripulações e entre os centros de gestão das operações respetivos, bem como a forma de comunicação e o registo da informação comunicada. A informação a partilhar entre as partes deverá incluir os riscos identificados e as ocorrências de segurança relevantes.	Transfesa
Recomendação_2025_24	No contexto da transmissão de comboios realizada entre a Medway e a Transfesa na secção transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, constatou-se que as duas partes – nomeadamente, os respetivos centros de gestão das operações – trocam informações, sobretudo de cariz operacional, sobre os comboios a transmitir, embora o quadro em que tal é realizado não esteja fixado no protocolo estabelecido pelas empresas para este tipo de operação. Face ao exposto, o quadro em que é trocada informação entre a empresa e a Transfesa deverá ser devidamente estabelecido e formalizado. Para tal, deverá ser prevista, no protocolo ou noutro documento relacionado, a informação a comunicar entre as tripulações e entre os centros de gestão das operações respetivos, bem como a forma de comunicação e o registo da informação comunicada. A informação a partilhar entre as partes deverá incluir os riscos identificados e as ocorrências de segurança relevantes.	Medway EF

2025/15_Controlo Operacional

OPERAÇÃO NA SECÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE VILAR FORMOSO-FUENTES DE OÑORO SOB A PARCERIA ENTRE A RENFE MERCANCÍAS E A MEDWAY

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_25	No contexto da transmissão de comboios realizada entre a Medway e a Renfe Mercancías na secção transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, constatou-se que as duas partes – nomeadamente, os respetivos centros de gestão das operações – trocam informações, sobretudo de cariz operacional, sobre os comboios a transmitir, embora o quadro em que tal é realizado não esteja fixado no protocolo estabelecido pelas empresas para este tipo de operação.	Medway EF

2025/04_Inspeção

PN PEDONAIS EM ERMESINDE: PK 7,559 E PK 7,692 DA LINHA DO MINHO

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_26	A PN pedonal ao PK 7,692 da linha do Minho apresenta utilização intensa, frequência elevada de comboios, não tem sinalização luminosa nem sonora, o pavimento de acesso é inclinado e degradado, aumentando o risco de queda na PN, e a visibilidade é reduzida pela presença de obstáculos. Acresce que a ANSF observou atravessamentos com comboios em aproximação. A IP deverá apresentar um plano de ação com medidas urgentes e respetivos prazos de implementação, que visem a redução do risco de colhida dos utilizadores da PN até à supressão da mesma.	IP
Recomendação_2025_27	Na PN pedonal ao PK 7,559 da linha do Minho verificaram-se 2 acidentes em cerca de 2 anos, com 1 vítima mortal. Esta PN tem utilização intensa, frequência elevada de comboios, não tem sinalização luminosa nem sonora, o pavimento de acesso é inclinado e degradado, aumentando o risco de queda na PN, a distância de visibilidade é reduzida, tendo a ANSF verificado atravessamentos com comboios em aproximação. Conclui-se assim, que esta PN cumpre as condições das alíneas a) e f) do artigo 2.º (Programa de supressão de PN) do Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro. O GPIAAF emitiu a 17/01/2025 um alerta urgente de segurança para esta PN com uma proposta de ação preventiva urgente, no sentido de ser garantido um atravessamento seguro aos utilizadores “para o qual esta permite a passagem, independentemente do lado onde entrem na PN e do sentido de aproximação dos comboios”. A IP deverá apresentar um plano de ação com medidas urgentes e respetivos prazos de implementação, que visem a redução do risco de colhida dos utilizadores da PN até à supressão da mesma.	
Recomendação_2025_28	O GPIAAF emitiu a 17/01/2025 um alerta urgente de segurança para a PN pedonal ao PK 7,559 da linha do Minho, onde constatou que a visibilidade “de um utente que se apresente do lado da via descendente, para comboios que se aproximem na via A do lado sul, de cerca de 230 metros”, o que “representa um tempo de sete segundos entre a possibilidade de avistamento de um comboio e este atingir a PN.”; pelo que conclui que esta PN “apresenta um risco elevado para o atravessamento do lado D para o lado A, em relação a um comboio que se aproxime de sul.”, sem medidas de controlo do risco. A ANSF verificou que a distância de visibilidade nesta PN é reduzida. À luz da proposta de ação preventiva urgente emitida no alerta de segurança do GPIAAF, a IP deverá verificar se as outras PN pedonais passivas da RFN asseguram as distâncias de visibilidade compatíveis com um atravessamento seguro em todas as condições.	IP
Recomendação_2025_29	A IP deverá proceder à colocação de sinal S, no sentido ascendente (via normal) da circulação dos comboios, antes da PN sita ao PK 7,559.	IP

2025/04_Inspeção

PN PEDONAIIS EM ERMESINDE: PK 7,559 E PK 7,692 DA LINHA DO MINHO

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_30	Pese embora já tenha sido solicitado à CP na recomendação n.º 2023/86, que se encontra encerrada, medidas que reforcem a obrigatoriedade de os maquinistas silvarem, atento o regulamentarmente definido, a ANSF verificou que apenas 14% dos comboios que circularam durante a visita técnica realizada em 09/01/2025, silvaram à aproximação da PN sita ao pk 7,559 e da PN ao PK 7,692. Face ao exposto, a CP deverá, no âmbito do seu SGS, identificar o problema, entendê-lo, encontrar e implementar soluções eficazes para a sua resolução e, posteriormente, monitorizar as medidas implementadas para se necessário, implementar novas medidas. Este estudo, deverá abranger a RFN (onde a empresa efetua serviço), bem como a situação pontual das PN supervisionadas, suprarreferidas.	CP
Recomendação_2025_31	A IP deverá, entre as PN sitas aos pk 7,559 e ao PK 7,692da Linha do Minho, proceder a um estudo que considere a ocorrência intrusões no canal ferroviário no terreno existente ao lado da via descendente normal, entre os postes de catenária e o muro dos prédios adjacentes ao domínio público ferroviário.	IP

2025/16_Controlo Operacional

AC L. NORTE COIMBRAB-PORTO C CP

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2025_32	Durante o acompanhamento do comboio 123 realizado no dia 21/02/2025, a ANSF constatou que os martelos para quebrar os vidros, que se encontram a meio das carruagens e em frente do bar nos Alfa Pendulares, se encontram numa caixa diferente daquela presente nos topos das carruagens. As referidas caixas possuem uma tampa acrílica, não sendo intuitivo como se ultrapassa essa barreira para, caso necessário, aceder ao martelo. Verificou-se igualmente, que quando se procede à abertura da caixa, quebrando a fixação do acrílico, este fica inteiro dentro da caixa, não sendo fácil removê-lo para aceder ao martelo. Numa situação em que seja necessário quebrar os vidros de emergência é essencial que estes martelos estejam facilmente acessíveis, de modo a permitir uma rápida evacuação do comboio em caso de obstrução das portas. A CP deverá analisar a presente situação e, se aplicável, implementar medidas que mitiguem o perigo/risco de passageiros não conseguirem evacuar pelas janelas de emergência, em caso de necessidade.	IP



2025/07_Observação de segurança

VESTÍGIOS DE FATALIDADES FERROVIÁRIAS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
2025/07_Observação de segurança	A ANSF teve conhecimento que, no seguimento de colhidas ou suicídios, nem sempre é feita a remoção integral de resíduos resultantes da ocorrência, nomeadamente material de emergência médica. Este cenário pode ter consequências significativas para os maquinistas e outros profissionais que lidam com estes eventos traumáticos, e para os passageiros que utilizam as dependências ou utilizadores de Passagens de Nível. Este cenário poderá aumentar o risco de contágio social de tentativas de suicídio, em que um suicídio ou colhida accidental de pessoa pode levar a vários suicídios num determinado período e área geográfica, ou levar a uma identificação do local como um ponto crítico, ou local adequado e eficaz para um potencial suicídio, podendo atrair outros indivíduos com intenções suicidas. Tendo em conta os riscos apresentados, a IP deverá apresentar um plano de ação que vise garantir uma rápida e eficaz limpeza do espaço ferroviário no seguimento de acidentes com pessoas, suicídios ou tentativas.	CP

2025/05_Auditoria

AUDITORIA COMPLETA AO SGS (REQUISITOS DAS SECÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS) – RENFE MERCANCIAS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Não Conformidade Simples_2025_01	A auditada deve realizar uma avaliação abrangente e exaustiva dos riscos envolvidos na operação nas secções transfronteiriças, que deve contemplar todos os riscos a que a mesma se encontra sujeita (incluindo, os riscos partilhados com as entidades terceiras - nomeadamente, IP, Medway e LogiRail -, e resultantes dessa relação), e não apenas o risco relativo ao conhecimento linguístico dos agentes. Esta avaliação deve resultar, quando tal fizer sentido, na adoção de medidas de mitigação, para controlo dos riscos identificados.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_02	O diretório de contactos da auditada relativo à sua operação nas secções transfronteiriças deve incluir todos os contactos relevantes da ANSF, do GPIAAF e das entidades terceiras envolvidas na sua operação e/ou com as quais estabeleceu acordos ou parcerias (nomeadamente, da Medway).	Renfe Mercancias
Recomendação_2024_57 Não Conformidade Simples_2025_03	A auditada deverá atualizar o documento “LNM Apendice 11 Extracto Normas de Circulación Red Ferroviaria Portuguesa V_2.1 2022” à luz da regulamentação vigente em Portugal, dos seus procedimentos no terreno, dos requisitos linguísticos aplicáveis e das empresas com que opera em Portugal.	
Não Conformidade Simples_2025_04	O procedimento RM-SGS-PE-16-02 – Procedimento específico de gestão de certificados e habilitações do pessoal que desempenha tarefas relacionadas com a segurança do tráfego deverá incorporar a seguinte informação: - Em 6 - Referências: Deverá ser citada a legislação portuguesa relevante, nomeadamente: Lei n.º 16/2011, de 3 de maio; Portaria n.º 213/2020, de 7 de setembro; Portaria n.º 214/2020, de 7 de setembro; Deliberação n.º 34-A/2021, de 8 de janeiro; - Em 9.5 - Suspensão ou revogação: Deve ser introduzido o dever de comunicação à ANSF para maquinistas e outro pessoal em funções críticas para a segurança associados à operação na rede portuguesa; - Em 9.5.9 - Pessoal que opera noutros estados-membros: Devem ser introduzidas as especificações da lei portuguesa para a formação e entidades prestadoras de formação (Lei n.º 16/2011, de 3 de maio e Portaria n.º 213/2020, de 7 de setembro) e para a certificação da aptidão médica e psicológica (Lei n.º 16/2011, de 3 de maio e Portaria n.º 214/2020, de 7 de setembro). Deve também constar a exigência do nível de conhecimento da língua portuguesa previsto na lei (Lei n.º 16/2011, de 3 de maio e Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão, de 16 de maio), que poderá ser dispensado pela obtenção de derrogação atribuída pelo gestor da infraestrutura, nos termos do 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.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_05	Dadas as condições de circulação no troço transfronteiriço da secção transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, e atendendo à sua curta extensão, a auditada deverá solicitar à ANSF a emissão de uma derrogação à regulamentação nacional relevante (RGSÍ – 8.8, 8.9 e 8.10) que lhe permita continuar a operar em regime de agente único sem observar todos os requisitos regulamentares (os seus veículos não se encontram equipados com CONVEL, nem com Rádio Solo-Comboio). Tal solicitação deverá ser acompanhada de uma avaliação de todos os riscos envolvidos, e de prova de que os mesmos se encontram controlados.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_06	A forma como a auditada notifica as ocorrências à ANSF deve estar plasmada no seu SGS. As notificações à ANSF deverão ser feitas de acordo com a Instrução n.º 03/20.	Renfe Mercancias

2025/05_Auditoria

AUDITORIA COMPLETA AO SGS (REQUISITOS DAS SECÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS) – RENFE MERCANCIAS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Não Conformidade Simples_2025_07	A forma como a auditada notifica as ocorrências ao gabinete de investigação de acidentes portugueses (GPIAAF), deve estar plasmada no SGS da auditada. Para tal, a auditada deverá estabelecer contactos com o GPIAAF a fim de estabelecer as formas de notificação. A auditada deverá solicitar o guia que esse organismo de investigação dispõe para o efeito.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_08	A auditada deve dispor de um plano de emergência interno para aplicação na Rede Ferroviária Nacional portuguesa, que deve ser devidamente concertado com os planos e procedimentos de emergência do gestor da infraestrutura. Para tal, e uma vez já dispondo de uma versão inicial de tal plano, a auditada deverá submetê-lo à análise do gestor da infraestrutura, de modo a obter o seu aval em como essa harmonização foi corretamente efetuada. Este plano, e os planos e procedimentos de emergência do gestor da infraestrutura, devem ser dados a conhecer aos agentes envolvidos na operação na Rede Ferroviária Nacional, nomeadamente através de formação.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_09	A auditada deverá registar em procedimento como procede em caso de necessidade de investigação conjunta, com a Medway ou com a IP, numa ocorrência que se dê no lado português da secção transfronteiriça.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_10	A auditada deverá prever no seu SGS a partilha de informações relevantes sobre ocorrências, riscos e investigação de acidentes e incidentes com as outras entidades com quem interage na operação na rede portuguesa, independentemente de essas entidades terem sido abrangidas pela ocorrência que deu origem a essa informação.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_11	No contexto da transmissão de comboios realizada entre a Medway e a Renfe Mercancias na secção transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, constatou-se que as duas partes – nomeadamente, os respetivos centros de gestão das operações – trocam informações, sobretudo de cariz operacional, sobre os comboios a transmitir, embora o quadro em que tal é realizado não esteja fixado no protocolo estabelecido pelas empresas para este tipo de operação. Face ao exposto, o quadro em que é trocada informação entre a empresa e a Medway deverá ser devidamente estabelecido e formalizado. Para tal, deverá ser prevista, no protocolo ou noutro documento relacionado, a informação a comunicar entre as tripulações e entre os centros de gestão das operações respetivos, bem como a forma de comunicação e o registo da informação comunicada. A informação a partilhar entre as partes deverá incluir os riscos identificados e as ocorrências de segurança relevantes.	Renfe Mercancias
Não Conformidade Simples_2025_12	Com base no procedimento previsto no protocolo que estabeleceu com a Medway, a auditada deverá obter, do gestor da infraestrutura, uma derrogação para a dispensa do cumprimento dos requisitos relativos ao conhecimento linguístico dos maquinistas, nos termos do 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.	Renfe Mercancias

2025/05_Auditoria

AUDITORIA COMPLETA AO SGS (REQUISITOS DAS SECÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS) – RENFE MERCANCIAS

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Oportunidade de Melhoria_2025_06	A lista de legislação portuguesa aplicável à operação da auditada na rede portuguesa encontra-se incompleta, faltando: - Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, relativo à segurança ferroviária; - Decreto-Lei n.º 91/2020, de 20 de outubro, relativo à interoperabilidade ferroviária; - Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro (alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 101-C/2020, de 7 de dezembro), relativo ao GPIAAF e à investigação de acidentes ferroviários; - Deliberação n.º 34-A/2021, de 8 de janeiro, relativo ao registo nacional dos trabalhadores que prestam funções críticas para a segurança. A auditada deverá atualizar a lista.	Renfe Mercancias
Oportunidade de Melhoria_2025_07	Na secção 9.1 do documento “RM-SGS-PG-14: General Information Management Procedure”, a Auditada refere “IMTT”. Este organismo foi reestruturado em 2013, dando origem ao IMT (Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro). Face ao exposto, a auditada deverá corrigir nos documentos do SGS esta designação.	Renfe Mercancias
Oportunidade de Melhoria_2025_08	O conteúdo das funções críticas para a segurança envolvidas na operação na Rede Ferroviária Nacional portuguesa, e os requisitos exigidos ao pessoal que as desempenha (incluindo, a formação exigida), deverão ser mais bem definidos no Sistema de Gestão da Segurança da auditada, sobretudo no que diz respeito às disposições específicas da regulamentação portuguesa e às características da rede.	Renfe Mercancias
Oportunidade de Melhoria_2025_09	A auditada deverá, no próximo ciclo formativo, prestar formação específica para a operação na rede portuguesa aos agentes de preparação dos comboios relevantes, nomeadamente aos agentes da LogiRail.	Renfe Mercancias
Oportunidade de Melhoria_2025_10	A auditada deverá realizar a comunicação periódica à ANSF de informação relacionada com o pessoal que desempenha funções críticas para a segurança associado à operação na rede portuguesa. No caso específico dos maquinistas – e uma vez que as cartas de maquinista dos seus agentes não são, à partida, emitidas pela ANSF –, a auditada deve prever a comunicação periódica à ANSF da seguinte informação relacionada com os maquinistas envolvidos na operação na rede portuguesa: identificação do maquinista; número da carta de maquinista; validade da carta de maquinista. Em ambos os casos, a comunicação deverá fazer-se mensalmente, até ao dia 8 de cada mês, mediante o envio dos o envio dos formulários da ANSF, preenchidos nas colunas relevantes para a situação da auditada, para o seguinte endereço de correio eletrónico da ANSF: ferroviarios_formacao@imt-ip.pt	Renfe Mercancias
Oportunidade de Melhoria_2025_11	O procedimento RM-SGS-PE-05-04, para a verificação da compatibilidade do material circulante com o itinerário, deverá referir disposições específicas para a rede portuguesa, à semelhança do que apresenta para as redes espanhola e francesa, mencionando, nomeadamente, as fontes do gestor da infraestrutura consultadas para recolha dos dados dos parâmetros da infraestrutura, e que a que a empresa provou já recorrer neste tipo de verificação.	Renfe Mercancias
Oportunidade de Melhoria_2025_12	O registo no EVR das locomotivas que a auditada utiliza na operação na rede portuguesa deve ser atualizado, de modo a que a sua área de utilização contemple a parte portuguesa da secção transfronteiriça de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro.	Renfe Mercancias

2025/08_Inspeção

INSPEÇÃO PN PK312,851 L. ALGARVE (POÇO BARRETO)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Alerta de Segurança _2025_02	Verificaram-se três colisões em 2 anos e 3 meses na PN ao PK 312,851 da linha do Algarve, troço Tunes-Lagos, dos quais resultaram 1 morto, 1 ferido grave e 6 feridos ligeiros. A ANSF realizou uma inspeção e emitiu a recomendação n.º 2024_51, em agosto 2024, no sentido da IP apresentar “um plano de ação para reduzir o risco de colisão, até à sua automatização (antes da supressão)”.	IP

2025/04_Estudo de segurança

ESTUDO DAS LV REFERENTES A 2023

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Constatação _2025_06	Atualmente não há informação disponível que permita uma análise das limitações de velocidade com duração inferior a 4 horas, relacionando-as, não só com as Ordem Diária de Trabalhos (ODT), como também com o período do dia em que é realizado (períodos azuis ou não)	IMT
Constatação _2025_07	Apesar da disponibilidade de recursos tecnológicos (como por exemplo, o tablet de apoio à condução), as Limitações de Velocidade ainda assentam em papel, sem conseguir oferecer qualquer redundância à atenção do maquinista. Acrescenta-se que os recursos tecnológicos devem permitir a atualização em tempo real da informação relativa às Limitações de Velocidade.	IMT
Constatação _2025_08	Até ao momento, não foi evidenciado à ANSF que os fatores humanos são incorporados na programação das Limitações de Velocidade (LV) Programadas, tendo em conta a sua extensão, duração e demais LV presentes no mesmo percurso.	IMT
Reiteração _2024_66	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: • Atualização da TVM após 60 dias de implementação da Limitação de Velocidade (LV); • Implementação de Sinalização Vertical nas situações previstas regulamentares; • Implementação de Controlo por Convel nas situações previstas regulamentares; • Implementação de LV em pontos hectométricos, quilométricos ou pontos singulares da rede; • As restantes regras de implementação previstas no ICS 102.	IP
Reiteração _2024_67	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): • distância temporal entre a implementação da LV e o momento da implementação da Sinalização Vertical (SV); • distância temporal entre a implementação da LV e o momento da implementação do Controlo por Convel; • preenchimento das células vazias nomeadamente em datas de início e fim; • verificação que a o valor da velocidade da LV é inferior ao verificado na TVM.	IP

2025/04_Estudo de segurança

ESTUDO DAS LV REFERENTES A 2023

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Constatação _2024_68	Atualmente não há informação disponível que permita uma análise das limitações de velocidade com duração inferior a 4 horas, relacionando-as, não só com as Ordem Diária de Trabalhos (ODT), como também com o período do dia em que é realizado (períodos azuis ou não)	IMT
Reiteração _2024_69	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.	IP

2025/17_Inspeção

INTRUSÕES NO CANAL FERROVIÁRIO NA ESTAÇÃO DO BARREIRO, APEADEIRO DO BARREIRO A E ESTAÇÃO DO LAVRADIO

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Constatação _2025_01	Considerando o número de intrusões verificadas na zona da antiga PN rodoviária (zona envolvente à estação do Barreiro), a IP deverá avaliar a situação face ao risco de colhida e apresentar um plano de ação.	IP
Constatação _2025_02	Considerando o número de intrusões verificadas no apeadeiro do Barreiro A, a IP deverá avaliar a situação face ao risco de colhida e apresentar um plano de ação.	IP
Constatação _2025_03	Considerando o número de intrusões verificadas na estação do Lavradio, a IP deverá avaliar a situação face ao risco de colhida e apresentar um plano de ação.	IP
Constatação _2025_04	Na passagem superior da estação do Lavradio, sugere-se à IP que reponha o vidro partido, melhor identificado através da Figura 33, de modo a prevenir o risco de queda à via.	IP
Constatação _2025_05	Reitera-se a oportunidade de melhoria n.º 2024_03 emitida em 07/05/2024 ,“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 à via”.	IP

E

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA



01 | ACIDENTES SIGNIFICATIVOS E DESAGREGAÇÃO POR TIPO

Nº TOTAL DE TODOS OS ACIDENTES	25
Nº de colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	4
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	4
Nº de descarrilamentos de comboios	1
Nº de acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	11
Acidentes em PN passivas	1
Acidentes em PN não automáticas sem Guarda	1
Acidentes em PN não automáticas de peões	1
Acidentes em PN ativas	10
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	4
Acidentes em PN automáticas com proteção para os utilizadores	6
Acidentes em PN proteção do lado dos comboios	0
Nº de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	9
Nº de incêndios em material circulante	0
Nº de outros acidentes	0

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	6
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	2
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

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	1
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
Nº de outros acidentes	0

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	0
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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	2
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	2
Acidentes em PN passivas	0
Acidentes em PN não automáticas sem Guarda	0
Acidentes em PN não automáticas de peões	0
Acidentes em PN ativas	2
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
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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	2
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	2
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	1
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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	1
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

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	0
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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	14
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	9
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	5
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	1
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

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	0
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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	9
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	9
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	7
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	3
Acidentes em PN automáticas com proteção para os utilizadores	4
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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	4
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

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	0
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

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

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	0
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 FORA DE PLATAFORMAS, POR TIPO DE ACIDENTE, POR CATEGORIA

Nº TOTAL EM TODOS OS ACIDENTES	0
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

Nº TOTAL DE ACIDENTES ENVOLVENDO, PELO MENOS, UM VEÍCULO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS	0
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

Nº TOTAL DE SUICÍDIOS	38
N.º total de tentativas de suicídio	6

20 | PRECURSORES DE ACIDENTES E DESAGREGAÇÃO POR TIPO

Nº TOTAL DE PRECURSORES DE ACIDENTES	120
Nº de carris partidos	40
Nº de deformações na via	52
Nº de falhas contra a segurança da sinalização	1
Nº de sinais transpostos em situação de perigo (SPAD)	26
Sinais transpostos em situação de perigo (SPAD) em ponto de perigo	19
Sinais transpostos em situação de perigo (SPAD) fora de ponto de perigo	7
Nº de ruturas de rodas	0
Nº de ruturas de eixos	1

21 | INDICADORES PARA O CÁLCULO DO CUSTO DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS

IMPACTO ECONÓMICO DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS	62 310 460,47 €
Impacto económico das fatalidades [Nº de mortos x VPC (morto)]	51 791 754,00 €
Impacto económico dos ferimentos graves [Nº de feridos graves x VPC (ferido grave)]	3 509 670,00 €
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infraestrutura danificados	1 328 324,94 €
Custo dos danos causados ao ambiente	1 200 668,53 €
Custo dos atrasos devidos a acidentes	4 480 043,00 €

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	74,22
% de linhas com sistemas TPS em operação que providenciam aviso e paragem automática	74,22
% de linhas com sistemas TPS em operação que providenciam aviso e paragem automática e supervisão discreta da velocidade	75,23
% de linhas com sistemas de ATP em operação (que providenciam aviso e paragem automática e supervisão contínua da velocidade)	75,23
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso	90,42
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso e paragem automática	90,42
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso e paragem automática e supervisão discreta de velocidade	94,01
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais (que providenciam aviso e paragem automática e supervisão contínua da velocidade)	94,01

23 | INDICADORES RELATIVOS À GESTÃO DA SEGURANÇA

PASSAGENS DE NÍVEL	N.º	N.º/KM VIA
Total de todas as PN (ativas + passivas)	763	0,243
Total de todas as PN ativas	473	0,146
Aviso automático aos utilizadores	65	0,017
Proteção automática aos utilizadores, incluindo com aviso automático	381	0,120
Aviso e proteção automática aos utilizadores e proteção automática dos comboios	1	0,001
Manuais	26	0,008
Total de todas as PN passivas	290	0,097
Não automáticas sem Guarda	221	0,070
Não automáticas de peões	69	0,027

24 | INDICADORES RELATIVOS À GESTÃO DA SEGURANÇA

Número total de auditorias internas realizadas pelas empresas	19
% de auditorias realizadas em relação às requeridas ou planeadas	76%



25 | DADOS DE REFERÊNCIA DO TRÁFEGO E DA INFRAESTRUTURA

Nº TOTAL DE COMBOIOS.QUILÓMETROS (MILHÕES DE CK)	35,001
Comboios.kilómetro de passageiros (milhões de ck)	36 140
Comboios.kilómetro de mercadorias (milhões de ck)	30 689
Comboios.kilómetro - outros (milhões de ck)	5,325
Nº de passageiros.kilómetro (milhões de PK)	6 834,1
Nº de toneladas.kilómetro (milhões de Tk)	4 160,1
Nº de km de linha	2 525,03
Nº de km de via (somatório km linha x nº das respetivas vias)	3 225,63

26 | 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**	3 699 411,00 €
Valor da prevenção de 1 ferido grave**	584 945,00 €
Valor do tempo em viagem de trabalho por hora**	32,91 €
Valor do tempo em viagens fora de trabalho por hora**	10,97 €
Valor do tempo para comboios de mercadorias por hora**	1,60 €

* 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

AES	Autorizações de Entrada ao Serviço
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
ANSF	Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária
AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
APNCF	Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária
AS	Autorização de Segurança
ATP	Automatic Train Protection
CK	Comboio x Quilómetro (corresponde ao deslocamento de 1 comboio na distância de 1 km)
CSU	Certificado de Segurança Único
EF	Empresa Ferroviária
ERA	Agência Ferroviária da União Europeia
ERM	Entidade Responsável pela Manutenção
ERTMS	European Railway Traffic Management System (Sistema Europeu de Gestão de Tráfego Ferroviário)
ETI	Especificação Técnica de Interoperabilidade
GI	Gestor de Infraestrutura
GPIAAF	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
GT	Grupo de Trabalho

ICS	Indicadores Comuns de Segurança
ICS	Instrução Complementar de Segurança
IET	Instrução de Exploração Técnica
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.
MCS	Método Comum de Segurança
MFGP	Mortos e Feridos Graves Ponderados
PAS	Plano Anual de Segurança
PK	Passageiro x Quilómetro (corresponde ao transporte de 1 passageiro na distância de 1 Km.
PK	Ponto Quilométrico
PN	Passagem de Nível
RAS	Relatório Anual de Segurança, das empresas
RASF	Relatório Anual de Segurança Ferroviária, da ANSF
RFN	Rede Ferroviária Nacional
RGS	Regulamento Geral de Segurança
SGS	Sistema de Gestão de Segurança
SPAD	Signal passed at danger (Sinais ultrapassados apresentando o seu aspeto mais restritivo)
SRD	Single Rules Database
TK	Tonelada x Quilómetro (corresponde ao transporte de 1 tonelada de mercadoria na distância de 1 Km)
UE	União Europeia

