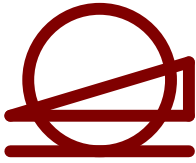


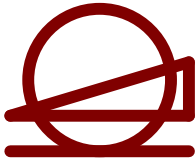
**GABINETE DE INVESTIGAÇÃO DE  
SEGURANÇA E DE  
ACIDENTES FERROVIÁRIOS**

**MOPTC**

**RELATÓRIO ANUAL 2009**



INDICE	2
SUMMARY IN ENGLISH	3
A – RESUMO	3
B – INTRODUÇÃO	4
C – ORGANIZAÇÃO	5
D – PROCEDIMENTOS DE PROCESSO DE INQUÉRITO	6
E – INVESTIGAÇÕES	8
F – ANÁLISE DA GRAVIDADE FERROVIÁRIA	10
G – CONCLUSÕES	12
H – RELACIONAMENTO INTERNACIONAL	12
I – DADOS ESTATÍSTICOS DOS ACIDENTES INVESTIGADOS EM 2009	13
J – ORGANIGRAMA DO GISAF	14
K - ANEXO – Investigações que transitaram para 2009 e 2010	15



## **SUMMARY IN ENGLISH**

In 2009 there were no serious accidents.

Nevertheless two accidents were started investigating in 2009 and concluded in 2010.

These accidents, classified by Article 21.6 of the RSF didn't involve failures in safety or its management.

The first accident occurred on July 8<sup>th</sup> by 13h36 at the village of Corroios - Seixal, with the Metro South of the Tagus, which caught two elderly people who crossed the line into unauthorized area without taking appropriate precautions, as they were walking to a stop bus on the other side of the railroad. This resulted in one dead and one seriously injured. The subway was travelling at about 54 km/h.

The second accident occurred on September 1<sup>st</sup> by 5:55 a.m., on a level crossing of 5th category with only passive signalling. A car with overcrowding and seven people on board, entered the level crossing without stopping and was hit by the regional train travelling at about 55 Km/h in a zone of 90 km/h speed allowed. The car was dragged about 100m and the train was immobilized on a bridge, without derailing. In this accident there were six dead and one seriously injured persons of the car and no injured people on the train.

The GISAF had its first Director appointed in end of June, thus the second part of the year was mainly dedicated to the installation and initial organization.

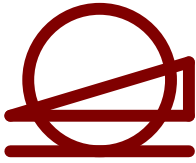
The first annual budget started to be managed.

## **A – RESUMO**

O presente relatório responde ao exigido no ponto 3 do Artigo 23.º da Directiva 2004/49/CE de 29 de Abril, no qual se refere que a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes Ferroviários deve apresentar até final de Setembro de cada ano um Relatório referente à actividade no ano anterior (2009) contendo informação respeitante às investigações efectuadas, às recomendações de segurança e às acções desenvolvidas no seguimento destas recomendações.

Assim os principais aspectos constantes neste Relatório são os seguintes:

- Organização do GISAF e seus recursos
- Descrição dos procedimentos utilizados
- Identificação do tipo de investigações realizadas em 2009
- Síntese das investigações concluídas e das que transitaram para o ano seguinte

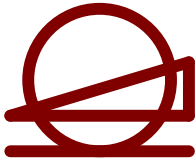


- Recomendações efectuadas

## **B – INTRODUÇÃO**

O funcionamento do GISAF fundamenta-se no Decreto-Lei n.º 394/2007 publicado em 31 de Dezembro de 2007 que contém a respectiva Lei Orgânica e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos Caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização e à Certificação de segurança.

Este Decreto - Lei criou o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF), definindo o seu âmbito, atribuições e competências. Por sua vez o Decreto-lei 395/2007 de 31/Dezembro definiu a sua estrutura interna e modo de recrutamento de pessoal, a sua missão e modo de gestão.



## **C – ORGANIZAÇÃO**

Durante o ano de 2009 o GISAF manteve-se o modo de funcionamento provisório iniciado no ano anterior até 26 de Junho, data em que foi nomeado e tomou posse o seu primeiro Director, Mestre Eng. Victor Manuel de Sousa Risota, nomeado pelo Despacho nº 15033/2009 de 26 de Junho do Primeiro Ministro e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Apenas a partir desta data pode ser activado o orçamento anual e iniciado o processo de criação do seu quadro de pessoal.

Tal como previsto no artigo 6º do Decreto-lei 395/2007, o IMTT – Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres, que exerce as funções de NSA – Autoridade de Segurança Nacional na parte ferroviária, prestou o apoio logístico necessário ao funcionamento do GISAF, nomeadamente ao nível de instalações e mobiliário.

Também emprestou uma viatura usada, de 1999, proveniente do extinto INTF, que naturalmente é insuficiente e não reúne condições de fiabilidade para as deslocações aos locais de acidentes.

Até ao final de 2009 mantiveram-se os recursos humanos existentes, isto é, o Director, um técnico superior pertencente ao quadro de pessoal do IMTT e um assistente técnico igualmente pertencente ao quadro de pessoal do IMTT.

No final de 2009, pelo Despacho de 28/12/2009 de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações foi aprovado o seguinte quadro do pessoal do GISAF:

1 – DIRECTOR

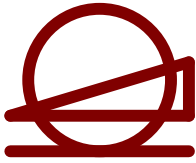
3 – Técnico Superior (Investigador de acidentes)

2 – Assistente Técnico

1 – Assistente Operacional

O provimento destes lugares está, porém, sujeito a regras específicas da Administração Pública e a disponibilidades financeiras existentes no orçamento anual.

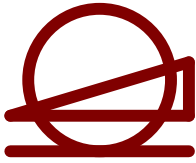
Para 2009 o orçamento anual do GISAF foi fixado em 300.000 Euros.



## **D – PROCEDIMENTOS DO PROCESSO DE INQUÉRITO**

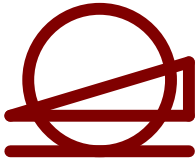
Em 2009 a metodologia utilizada para a investigação nos processos de inquérito foi a mesma utilizada no ano anterior, 2008, e consta, designadamente, dos seguintes procedimentos:

1. Informação recebida dos operadores ou do gestor da infra-estrutura (escrita, ou verbal) sobre as ocorrências, nos termos do artigo 8º do Decreto-lei 394/2007.
2. Decisão sobre os procedimentos a tomar face à gravidade da ocorrência (abertura ou não de Processo de Inquérito), conforme nº 3 do artigo 4º do Decreto-lei 394/2007.
3. Nomeação da Comissão de inquérito com indicação de um investigador responsável pela condução da investigação, nos termos do artigo 5º do Decreto-lei 394/2007 e previsão de reuniões periódicas da CI com o GISAF para fazer pontos de situação, acompanhamento dos trabalhos e informação às partes interessadas (nos termos indicados no artigo 10º do Decreto-lei 394/2007).
4. Informação ao Gestor de Infra-estrutura, Operadores, Autoridade de Segurança Ferroviária (IMTT) e Secretaria de Estado dos Transportes da decisão e da constituição da Comissão de Inquérito.
5. Recolha de informações sobre as circunstâncias da ocorrência (danos humanos e materiais, segurança da circulação, etc.).
6. Vista ao local da ocorrência acompanhado pelo Gestor da Infra-estrutura – caracterização das circunstâncias da ocorrência, registo fotográfico, etc.
7. Identificação e sistematização da informação técnica a solicitar às empresas sobre o material circulante envolvido e sobre a infra-estrutura.
8. Marcação das audições à tripulação do comboio ou outras testemunhas.
9. Realização das entrevistas.
10. Recepção e verificação dos dados técnicos solicitados.
11. Identificação de eventuais informações complementares a solicitar às empresas.
12. Elaboração da primeira versão do Relatório da ocorrência de acordo com estrutura constante do Anexo V da Directiva 2004/49 de 29 de Abril.
13. Análise e discussão da primeira versão do Relatório e protecção do anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente (nº 3 do artigo 11º do Decreto-lei 394/2007).
14. Introdução de alterações e assinatura do Relatório Final.
15. Envio do Relatório Final para as empresas e demais partes interessadas, para efeitos de audiência prévia, nos termos do artigo 10º do Decreto-lei 394/2007.



30 DE SETEMBRO DE 2010

16. Análise e validação das observações feitas relativamente ao Relatório Final.
17. Introdução de eventuais alterações ao Relatório Final.
18. Homologação do Relatório Final pelo GISAF nos termos do nº 4 do artigo 11º do Decreto-lei 394/2007
19. Envio do Relatório Final às partes interessadas, à Secretaria de Estado dos Transportes e à ERA, para efeitos de publicação na sua Base de Dados.
19. Acompanhamento da execução das recomendações, em conjunto com a Autoridade de Segurança Ferroviária (IMTT).



**E – INVESTIGAÇÕES**

Em 2009 foram abertos e concluídos os seguintes processos de inquérito:

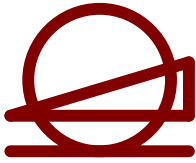
**1. REGISTO NA BASE DE DADOS ERADIS: PT-746 ; A INVESTIGAÇÃO PROSSEGUIU EM 2010**

Dia	Tipo de Acidente	Local	Descrição	Consequências	Recomendações
8 de Julho de 2009, pelas 13h36	Colhida de pessoas em plena via	Linha do Metro Sul do Tejo, estação da Casa do Povo, em Corroios	Um casal de pessoas idosas foi colhido pelo metro, que seguia a cerca de 54 Km/h, quando atravessava a linha em local não autorizado.	1 morto e 1 ferido grave.	1. Redesenhar algumas paragens de bus contíguas à linha, para garantir segurança aos passageiros respectivos. 2. Reforçar sinalização para peões 3. Corte periódico dos arbustos laterais à linha para melhorar a visibilidade

Este acidente não reuniu os requisitos indicados na Directiva de Segurança Ferroviária 49/2004 para ser classificado como acidente grave (artigo 19.1) pelo que foi investigado ao abrigo do artigo 21.6





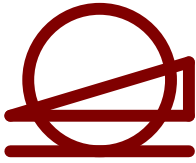


**2. REGISTO NA BASE DE DADOS ERADIS: PT-757 ; A INVESTIGAÇÃO PROSSEGUIU EM 2010**

Dia	Tipo de Acidente	Local	Descrição	Consequências	Recomendações
1 de Setembro de 2009, pelas 5h55	Acidente em PN de 5ª categoria	Linha do Douro, Ponte das Quebradas, estação de Baião	Um automóvel ligeiro M.Benz 190D com 7 pessoas a bordo, não parou à entrada da PN e foi colhido pelo comboio regional UTD 601 que seguia a cerca de 55 Km/h e foi arrastado cerca de 100 m, parando sobre o tabuleiro da ponte, incendiando-se por instantes.	6 mortos e 1 ferido grave, todos ocupantes do automóvel. O fogo foi extinto pelos agentes do comboio.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Nenhuma recomendação foi produzida, dado o desrespeito claro das regras de atravessamento da PN por parte do automóvel.</li><li>2. Vai ser reforçada a sinalização rodoviária já existente</li><li>3. A supressão desta PN já estava prevista no plano nacional de supressão de PN's, dependendo da existência de recursos financeiros.</li></ol>

Este acidente não reuniu os requisitos indicados na Directiva de Segurança Ferroviária 49/2004 para ser classificado como acidente grave (artigo 19.1), apesar do elevado número de vítimas rodoviárias, pelo que foi investigado ao abrigo do artigo 21.6

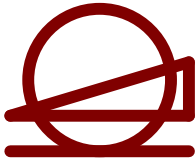




**F - ANÁLISE DA GRAVIDADE FERROVIÁRIA**

De acordo com a sua gravidade, em termos ferroviários, tal como definida no artigo 3º da Directiva 49/2004 e na sua transposição para o acervo legislativo nacional no artigo 2º do Decreto-lei 395/2007, os acidentes foram classificados como segue:

Dia	Tipo de Acidente e consequências	Local	Gravidade ferroviária	Justificação
9/Jul/2009 , pelas 13h36	Colhida em plena via, em meio urbano.  1 morto e 1 ferido grave.	Linha do Metro Sul do Tejo, a seguir à paragem da Casa do Povo, com o metro em aceleração para subida	Acidente, nos termos da definição aprovada pela Directiva 49/2004; não pôs em causa a segurança ou a sua gestão.	Um casal de pessoas idosas, dirigia-se para a paragem de bus do outro lado da avenida tendo de atravessar as linhas de metro, em local não protegido. Após entrar no canal ferroviário foi colhido pelo metro que subia a avenida a cerca de 54 Km/h. A existência de arbustos poderá ter dificultado a visibilidade para ambas as partes. Não requer a alteração da regulamentação ou da gestão ferroviária. Foi detectada a necessidade de melhorar o layout de algumas das paragens de autocarros, junto à linha do Metro.
1/Set/ 2009 pelas 5h55	Acidente em PN de 5ª categoria	Linha do Douro – Ponte das Quebradas, Baião, ao PK 68,108	Acidente nos termos da directiva; apesar do elevado número de vítimas não pôs em causa a segurança ferroviária ou a sua gestão	Uma viatura ligeira para 5 passageiros, mas transportando 7 pessoas, atravessou a PN sem parar, e foi colhida pelo comboio que circulava a cerca de 55 Km/h, num troço autorizado para 90Km/h. O automóvel imobilizou-se sobre uma ponte e não provocou descarrilamento do comboio.  Não requer alteração da regulamentação ferroviária ou da gestão da segurança

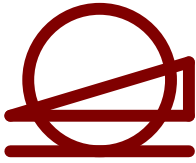


30 DE SETEMBRO DE 2010

Face à definição de Acidente grave no âmbito ferroviário constante na Directiva 49/2004, que se transcreve,

*“**Acidente grave no âmbito ferroviário** – qualquer colisão ou descarrilamento de comboios que tenha por consequências, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos significativos no material circulante, na infra-estrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com impacte manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão de segurança”*,

nenhum dos acidentes referidos mereceu a classificação de acidente grave em termos ferroviários, visto que em nenhum deles se verificou ter ocorrido uma falha grave com impacte manifesto na regulamentação de segurança ou na sua gestão, que justifique uma alteração dessa mesma regulamentação de segurança.



## **G – CONCLUSÕES**

A falta de uma equipa de investigadores de acidentes, teve reflexo inevitável no modo como o GISAF desenvolveu as suas actividades.

Por um lado foi necessário recorrer à formação de equipas de investigação constituídas apenas por peritos externos. A ausência de investigadores do GISAF foi de certa forma mitigada com a realização de reuniões periódicas com as equipas de investigação para detecção de eventuais desvios em relação à orientação indicada na regulamentação, sem prejuízo da independência da investigação.

Por outro lado a inexistência de investigadores impediu a recuperação do tratamento dos processos em atraso respeitantes aos anos de 2005 a 2008.

Assim continuam a aguardar tratamento e consequente homologação os seguintes processos:

Abertos em 2005-----6 processos incompletos (anteriores à obrigação de comunicação à ERA)

Abertos em 2006-----14 incompletos (notificados à ERA)

Abertos em 2007-----11 incompletos (notificados à ERA)

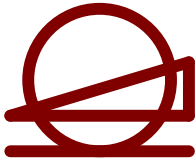
Abertos em 2008-----2 incompletos (notificados à ERA)

Abertos em 2009-----2 incompletos, cuja investigação prosseguiu em 2010. Todos os processos foram notificados à ERA

Verifica-se assim que, no final de 2009, 35 investigações possuíam processos incompletos. Destes, excluindo os 6 processos abertos em 2005, 29 processos de investigação, notificados à ERA, encontravam-se incompletos, aguardando tratamento final e homologação.

## **H - RELACIONAMENTO INTERNACIONAL**

A regulamentação ferroviária da EU, nomeadamente a Directiva da segurança 49/2004, prevê contactos frequentes entre os vários organismos de investigação de acidentes (NIB), a vários níveis, organizados pela Agência Ferroviária Europeia (ERA). Esta ligação foi assegurada e o GISAF participou nas reuniões mais importantes sobre investigação de acidentes, realizadas nas instalações da ERA, em Lille e Valenciennes.



**GISAF – Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes  
Ferroviários**

30 DE SETEMBRO DE 2010

Assim, para além das reuniões plenárias de todos os NIB's, o GISAF foi convidado a participar também no subgrupo restrito destinado a organizar a formação dos investigadores de acidentes.

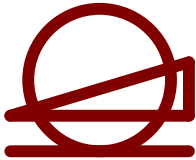
**I - DADOS ESTATÍSTICOS RESPEITANTES AOS ACIDENTES INVESTIGADOS EM 2009**

2009			
Tipo de Acidente	Número de acidentes ou incidentes investigados	Mortos verificados	Feridos graves
Colisão (de comboios ou com obstáculo, excepto PN)	0	0	0
Descarrilamento	0	0	0
Acidente em PN	1	6	1
Acidente com pessoas e comboios em movimento	1	1	1
Fogo em comboios	0	0	0
Outros	0	0	0
Total	2	7	2

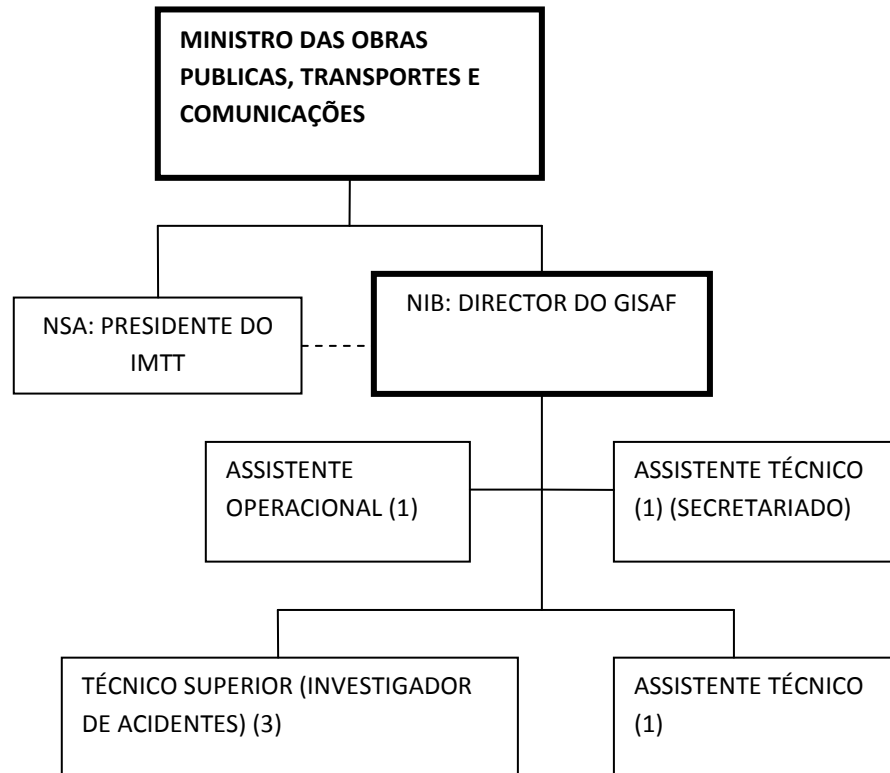
PN= Passagem de Nível (level crossing)

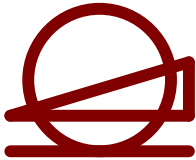
NOTA: Os dados acima indicados não servem para análise estatística pois ocorreram mais acidentes e incidentes, que, contudo, não reuniram todos os requisitos para serem objecto de investigação pelo GISAF.

Para efeitos de análise estatística de acidentes apenas são válidos os dados publicados pelo organismo responsável pela segurança ferroviária (NSA), o IMTT.



**J – ORGANIGRAMA DO GISAF**

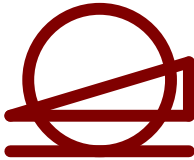




30 DE SETEMBRO DE 2010

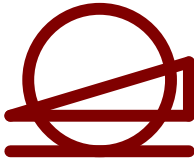
**K - ANEXO – Investigações de anos anteriores, abertas mas não concluídas, com notificação obrigatória à ERA a partir de 2006 e que transitaram para 2009 e posteriormente para 2010**

DATA e HORA DA OCORRÊNCIA	DESIGNAÇÃO	NOTIFICADOS À ERA; DESPACHO DE HOMOLOGAÇÃO
<b>PROCESSOS ABERTOS EM 2005</b>		
14.01.2005	Acidente na PN do tipo D ao PK 207,273 da linha da Beira Alta com o comboio de passageiros 5427	Não; D5/2009 de 29.10.2009; Processo concluído
1.03.2005	Acidente na PN tipo D ao PK 9,658 da linha do Vouga, com o comboio de passageiros nº 5105	Não; D6/2009 de 30.10.2009; Processo concluído
03.06.2005 06h45	Acidente na PN Tipo B ao PK 24,988 da Linha do Oeste com o comboio nº 68361	Não
16.08.2005 19h45	Fuga de Material e descarrilamento na Linha da Beira Baixa com material estacionado na L. III	Não
11.08.2005 15h00	Acidente com o mini-comboio da empresa “Transpraia Lda”	Não
10.11.2005 10h27	Incidente com as locomotivas nºs 2506 e 2551 na estação da Pampilhosa – Linha do Norte	Não
07.11.2005 21h09	Linha do Minho – Ocorrência com pessoal da Estação de Caminha	Não
22.11.2005 16h52	Descarrilamento do comboio nº 75436 na estação de Vila Franca das Naves – Linha da Beira Alta	Não



TOTAL DE 2005: 6 processos ainda não concluídos, anteriores ao processo de registo na ERA		
<b>PROCESSOS ABERTOS EM 2006</b>		
18/03/2006 17h20	Acidente na PN automática tipo B, ao PK 164,079 da L do Oeste, com o comboio de passageiros UDD	Sim
18.05.2006 16h12	Incidente com o comboio n.º 3205 na PN tipo B, ao PK 100,762 da Linha do Minho	Sim
04.07.2006 21h50	Descarrilamento do comboio de mercadorias n.º 50331 na estação Pampilhosa da Linha do Norte	Sim
06.07.2006 11h25	Acidente com o comboio n.º 128 da Linha do Norte na Passadeira Peões de Miramar	Sim; PT-79
11.07.2006 10h17	Acidente com comboio n.º 5705 na Linha do Algarve ao PK 387,300	Sim
15.07.2006 18h27	Descarrilamento do comboio de mercadorias n.º 66590 na estação Pegões da Linha do Alentejo	Sim
10.08.2006 20.35h	Acidente com o comboio n.º 524 da Linha do Norte	Sim
06.09.2006 04h35	Incidente com o comboio de carvão 66951 da Tejo Energia, com destruição da caixa de rolamento de um eixo do 7º vagão, ao PK 87,428 da L. do Norte	Sim
26.09.2006 19h13	Acidente com o comboio n.º 4660 ao PK 329,600 na Linha do Norte entre Gaia e Valadares	Sim
25.10.2006 05h35	Incidente com comboio de mercadorias n.º 77351 ao PK 129,500 da Linha da Beira Baixa na Estação Tramagal	Sim; PT-224

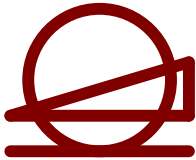




**GISAF – Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes  
Ferroviários**

30 DE SETEMBRO DE 2010

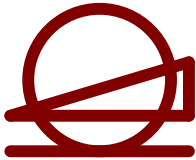
28.10.2006 14h30	Acidente com o comboio nº 6457 PN Tipo C, ao PK 170,418 da Linha do Oeste	Sim
07-11-2006 05h26	Acidente com o comboio nº 25625 PN tipo B, ao PK 62,542, da Linha da Beira Baixa	Sim
13.11.2006 21h55	Descarrilamento comboio nº 51330 na Est. Oliveira do Bairro, na Linha do Norte	Sim
<b>27.11.2006 19h05</b>	<b>Acidente comboio nº 60984 na PN 5.ª categoria. Ao PK 37,969 da Linha do Sul</b>	<b>Sim; D12/09 de 31.12.09; PT-227; Processo concluído</b>
15.12.2006 12h02	Acidente comboio nº 6454 na PN tipo B, ao PK 175,976 da Linha do Oeste	Sim
<b>20.12.2006 04h35</b>	<b>Descarrilamento do 13º vagão cisterna com cimento, na L.do Norte, por fractura de roda, circulando a 90Km/h entre o PK 235,140 e o PK 238,412</b>	<b>Sim; D4/2009 de 29.10.09; PT-247; Processo concluído</b>
TOTAL DE 2006: 14 processos não concluídos, todos notificados à ERA		
<b>PROCESSOS ABERTOS EM 2007</b>		
01.02.2007 14h08	Acidente na PN de 5ª categoria, ao PK 149,695 da L. da Beira Baixa, no Fundão	Sim; PT-241
21.03.2007 18h41	Acidente com o comboio n.º 133 na PN tipo A, ao PK 203,378 da Linha do Norte	Sim
28.03.2007 16h50	Acidente com o comboio n.º 803 na PN tipo B ao PK 122,032 da Linha do Oeste	Sim
04.04.2007 17h43	Acidente com o comboio n.º 96509 PN 5.ª Cat., PK 37,969 da Linha do Sul	Sim
12.05.2007	Acidente com o comboio n.º 6458 na PN tipo D, sita ao PK143,998 da Linha do Oeste	Sim



**GISAF – Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes  
Ferroviários**

30 DE SETEMBRO DE 2010

17h30		
02.06.2007 15h31	Acidente com o comboio n.º 4109 na PN tipo A, sita ao PK 59,270 da Linha do Douro	Sim
13.06.2007 01h40	Acidente com o comboio n.º 77631 na via d, ao PK218,190 da Linha do Norte	Sim
01.08.2007 15h48	Acidente com o comboio n.º 5679 na Linha da Beira Baixa, ao PK 140,650	Sim
05.08.2007 12h16	Acidente com o comboio n.º 5714 na PN tipo B, sita ao PK 370,183 da Linha do Algarve	Sim
17.08.2007 02h57	Descarrilamento do comboio n.º 69611 ao PK 231,300 da Linha do Norte	Sim
18.08.2007 14h13	Acidente com o comboio n.º 5718 na PN tipo D, sita ao PK 347,716 da Linha do Algarve	Sim
TOTAL DE 2007: 11 processos não concluídos. Todos foram notificados à ERA		
<b>PROCESSOS ABERTOS EM 2008</b>		
11.03.2008 10h00	Acidente com o comboio de passageiros n.º 800 na PN de tipo A automática com meias barreiras, ao PK 175,976 da Linha do Oeste,	Sim; PT- 441
12.06.2008 20h15	Acidente com o comboio de passageiros n.º 901 na PN tipo D, ao PK 69,446 da Linha do Oeste,	Sim; PT- 618
Apenas 2 processos de 2008 estão incompletos. Foram notificados à ERA.		
<b>PROCESSOS ABERTOS EM 2009</b>		
8.07.2009	Colhida de pessoas por comboio em movimento, em plena via e meio urbano, no Metro do Sul do Tejo, em Corroios, após a	Sim; PT- 746; A investigação prosseguiu em



**GISAF – Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes  
Ferroviários**

30 DE SETEMBRO DE 2010

13h36	paragem na Casa do Povo	2010
1.09.2009 5h55	Acidente na PN de 5ª categoria, PK 68,018 da Linha do Douro, na Ponte das quebradas, Baião	Sim; PT-757; A investigação prosseguiu em 2010
Os processos abertos em 2009 transitaram para 2010 e prosseguiram as investigações. Foram notificados à ERA		

Lisboa, 30 de Setembro de 2010

O Director do GISAF

Victor Risota