



RELATÓRIO ANUAL DE **SEGURANÇA FERROVIÁRIA** **2023**





CONTROLO DO DOCUMENTO

Elaborado por
Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária

Edição/Revisão
01/2024

Data
30/09/2024

Tipo de Documento
Relatório

Status do Documento
Final

Aprovação
Conselho Diretivo

No ano de 2023 não se verificou qualquer acidente ferroviário envolvendo passageiros que tivessem resultado em vítimas mortais ou feridos graves. Acresce ainda que o número de acidentes significativos se manteve relativamente ao ano de 2022, estando este número abaixo das médias a 5 e a 10 anos.

Porém, o ano de 2023 foi marcado por um aumento considerável de acidentes com vítimas em passagens de nível (aumento de 5 para 11 acidentes). No ano em estudo houve uma redução de cerca de 20% de colhidas de pessoas, no entanto essa redução não se traduziu em diminuição de fatalidades. Pelo contrário, o número de mortes na rede ferroviária nacional (RFN) aumentou 26% face ao ano anterior. Releva-se ainda que estes dois tipos de acidentes significativos, em passagens de nível e envolvendo colhidas de pessoas, contabilizam cerca de 85% dos acidentes significativos ocorridos na RFN.

Relativamente aos precursores de acidentes, registou-se um aumento de 4% de SPAD (sinais ultrapassados apresentando o seu aspeto mais restritivo) o que poderá representar um risco significativo considerando que nem todos os veículos ferroviários a circular na RFN estão equipados com sistemas de proteção automática de comboios, ou que os mesmos se encontram em condições operacionais. A nível de precursores relativos às condições da infraestrutura, registou-se uma diminuição de 12% de deformações de via e um aumento de 7% de carris partidos.

Relativamente à atividade da ANSF, 2023 foi um ano em que a equipa foi reforçada e em que houve necessidade de apostar na formação dos novos colegas. Neste período a ANSF fez ainda uma revisão profunda dos procedimentos internos de apoio à decisão e dos guias de apoio ao setor para instrução dos processos e cumprimento das obrigações legais em matéria de segurança. No seguimento de pedidos de várias empresas, a ANSF aumentou ainda a sua atividade de avaliação de sistemas de gestão da segurança, de autorizações de veículos ferroviários e de autorizações de entrada em serviço de infraestruturas fixas. Finalmente, a nível de supervisão, a ANSF realizou 17 ações que resultaram em 139 medidas corretivas a implementar pelo setor ferroviário.

In 2023 there were no railway accidents involving passengers that resulted in fatalities or serious injuries. It should also be added that the number of significant accidents remained the same as in 2022, with this number being below the 5 and 10 year averages.

However, the year 2023 was marked by a considerable increase in accidents with victims at level crossings (increase from 5 to 11 accidents). In the year under study there was a reduction of around 20% in people ran over by a train, however this reduction did not translate into a reduction in fatalities. On the contrary, the number of deaths on the national railway network (RFN) increased by 26% compared to the previous year. It should also be noted that these two types of significant accidents, at level crossings and involving people ran over by a train, account for around 85% of significant accidents occurring in the RFN.

Regarding accident precursors, there was a 4% increase in SPAD (signal passed at danger) which could represent a significant risk considering that not all railway vehicles circulating in the RFN are equipped with automatic train protection, or that these are operational. In terms of precursors related to infrastructure conditions, there was a 12% decrease in track buckle and other track misalignment and a 7% increase in broken rails.

With regards to ANSF activity, 2023 was a year in which the team was reinforced and therefore there was a need to invest in training of new colleagues. During this period, ANSF also carried out an in-depth review of internal decision support procedures and sector support guides for instructing processes and complying with legal obligations related to safety. Following requests from several companies, ANSF further increased its activity in assessing safety management systems, railway vehicle authorizations and fixed infrastructure entry into service authorizations. Finally, at the supervision level, the ANSF carried out 17 actions that resulted in 139 corrective measures to be implemented by the railway sector.

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						
2.527	561	810	70,9%	72,6%	57,4%	8,9%
sem variação face a 2022	sem variação face a 2022	-1% face a 2022	sem variação face a 2022	+3% face a 2022	-3% face a 2022	sem alteração face a 2022

A OPERAÇÃO FERROVIÁRIA

Nº COMBOIO KM CK Total de todas as EF	N.º COMBOIO PASSAGEIROS KM	Nº PASSAGEIROS KM PK	N.º COMBOIO MERCADORIAS KM	Nº TONELADAS KM TK	N.º COMBOIO OUTROS KM
33,644 x 10⁶	27,256 x 10⁶	4.809 x 10⁶	5,274 x 10⁶	2.243,32 x 10⁶	1,114 x 10⁶
-5% face a 2022	-2% face a 2022	+9% face a 2022	-2% face a 2022	-2% face a 2022	-2% face a 2022

PRECURSORES DE ACIDENTES



N.º PRECURSORES
DE ACIDENTES

92

-3% face a 2022



Nº SPAD

24

+4% face a 2022



Nº DEFORMAÇÕES
DE VIA

38

-12% face a 2022



Nº CARRIS PARTIDOS

30

+7% face a 2021



Nº OUTROS
PRECURSORES DE
ACIDENTE

0

-1 face a 2022

ACIDENTES COM VÍTIMAS



N.º OCORRÊNCIAS DAS
QUAIS RESULTARAM
VÍTIMAS

86

-1% face a 2022



Nº COLHIDAS

22

-21% face a 2022



Nº SUICÍDIOS E
TENTATIVAS DE SUICÍDIO

41

+14% face a 2022



Nº COLISÕES EM PN

11

+120% face a 2022



Nº OUTROS ACIDENTES

12

-33% face a 2022

NÚMERO DE VÍTIMAS



N.º VÍTIMAS *

90

-2% face a 2022



N.º FERIDOS LIGEIOS

17

-41% face a 2022



N.º FERIDOS GRAVES

19

-5% face a 2022



N.º MORTES

54

+26% face a 2022

* Vítimas: feridos ligeiros, feridos graves e mortes em colhidas, suicídios, tentativas de suicídio, colisões em PN e quedas.

A SUPERVISÃO DA ANSF

N.º ATIVIDADES
DE SUPERVISÃO

17

-6% face a 2022

Nº RECOMENDAÇÕES
RESULTANTES

139

+35% face a 2022

Nº INSTRUÇÕES
VINCULATIVAS EMITIDAS

3

-4 face a 2022

Nº CONTRAORDENAÇÕES
EMITIDAS

0

-6 face a 2022

N.º CERTIFICAÇÕES
E AUTORIZAÇÕES

25

+10 face a 2022

CERTIFICAÇÕES
E AUTORIZAÇÕES
DE SEGURANÇA

6

+5 face a 2022

AUTORIZAÇÕES
DE VEÍCULOS

16

+14% face a 2022

N.º DE VEÍCULOS
AUTORIZADOS

75

-36% face a 2022

AUTORIZAÇÕES DE
ENTRADA EM SERVIÇO

3

+3 face a 2022

ÍNDICE

1. CONTEXTO DO RELATÓRIO	12	6. PROMOÇÃO E MONITORIZAÇÃO DA SEGURANÇA	44
2. ATUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA ANSF	14	6.1 REQUISITOS DOS SGS	46
2.1 ATUAÇÃO E RECURSOS	15	6.2 DETERMINAÇÃO E AVALIAÇÃO DE RISCOS	47
2.2 STAKEHOLDERS	17	6.3 MONITORIZAÇÃO DAS EF E DOS GI	49
3. DESEMPENHO DA SEGURANÇA	18	6.4 CULTURA DE SEGURANÇA	51
3.1 ACIDENTES SIGNIFICATIVOS	20	6.5 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS	52
3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES	22	6.6 DERROGAÇÕES RELATIVAS A ERM	55
3.3 PRECURSORES DE ACIDENTES	27	ABREVIATURAS	56
3.4 PASSAGENS DE NÍVEL	28	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	57
3.5 ATP	29	A. REDE FERROVIÁRIA NACIONAL	58
4. CERTIFICAÇÕES E AUTORIZAÇÕES	30	A.1 RFN COM TRÁFEGO FERROVIÁRIO	59
4.1 CERTIFICAÇÕES DE SEGURANÇA	31	A.2 REDE ELETRIFICADA	60
4.2 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS	32	A.3 SISTEMAS DE CONTROLO AUTOMÁTICO DE VELOCIDADE	61
4.3 AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES FIXAS	33	A.4 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO	62
4.4 CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS	34	B. EMPRESAS DO SETOR NACIONAL	63
4.5 CERTIFICAÇÃO DE ERM	34	B.1 GESTORES DA INFRAESTRUTURA	64
5. SUPERVISÃO	35	B.2 EMPRESAS FERROVIÁRIAS	66
5.1 ESTRATÉGIA DE SUPERVISÃO E PLANEAMENTO	36	C. PROGRESSO DA INTEROPERABILIDADE	70
5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF	39	D. MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS PELA ANSF	73
5.3 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DO GPIAAF	42	E. INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA	97

ÍNDICE DE FIGURAS E QUADROS

Figura 1	Evolução do número de acidentes significativos e sua distribuição por categorias, 2019-2023	20
Figura 2	Evolução do n.º de vítimas mortais e de feridos graves por categoria de acidente, 2019-2023	23
Figura 3	Evolução do n.º de vítimas mortais e feridos graves por categoria de pessoa, 2019-2023	24
Figura 4	Evolução global e por tipo de vítima do MFGP por milhão de ck, 2019-2023	25
Figura 5	Suicídios e Mortes decorrentes de acidentes, 2019-2023	26
Figura 6	Evolução global e por categoria dos precursores de acidentes, 2019-2023	27
Figura 7	Evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via, 2019-202	28
Figura 8	Percentagem de linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação, 2019-2023	29
Figura 9	Evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via, 2019-202	40

Quadro 1	Certificados de segurança e autorizações de segurança emitidos em 2023	31
Quadro 2	Autorizações de veículos emitidas em 2023	32
Quadro 3	Processos de Compromisso Preliminar de veículos iniciados em 2023	32
Quadro 4	Autorizações emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2023	33
Quadro 5	Dispensas temporárias emitidas a subsistemas estruturais de instalações fixas em 2023	33
Quadro 6	Ponto de situação das medidas criadas ou emitidas pela ANSF em 2023	39
Quadro 7	Emissão de medidas corretivas resultantes de ações de supervisão	40
Quadro 8	Classificação do estado de implementação das recomendações	42
Quadro 9	Estado de implementação das recomendações de segurança emitidas pelo IMT face aos relatórios do GPIAAF, no final de 2023	43
Quadro 10	Aplicação do MCS para a determinação e avaliação de riscos pelo setor ferroviário em 2023	50
Quadro 11	Documentação com entrada em vigor em 2023	53
Quadro 12	Documentação anulada em 2023	54



1

CONTEXTO DO RELATÓRIO



O Relatório Anual de Segurança Ferroviária (RASf) de 2023 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 vigor¹ 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)² que resumem o resultado da aplicação do Sistema de Gestão de Segurança (SGS) das empresas do setor ferroviário.

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

Estão excluídos do âmbito deste relatório, todos os outros sistemas de transporte guiado que não operam na RFN, tais como metropolitanos, metropolitanos ligeiros de superfície, minicombosios, 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 Tutela, ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e às empresas ferroviárias com autorizações e certificados de segurança emitidos pela ANSF.

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



AUTORIDADE NACIONAL DE
SEGURANÇA FERROVIÁRIA

2.1 ATUAÇÃO E RECURSOS

A nossa atuação



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



Certificação de segurança às empresas ferroviárias e gestoras da infraestrutura.



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



Autorização de colocação de veículos ferroviários no mercado.



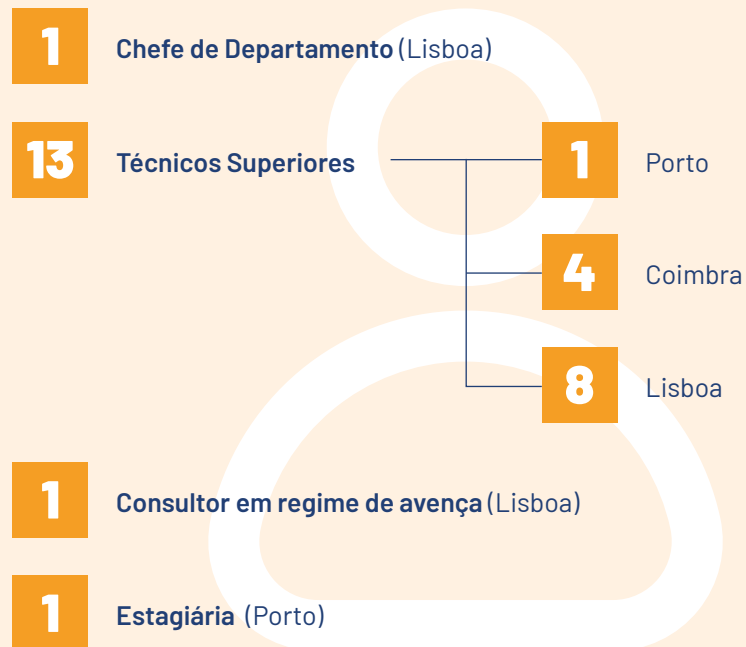
Emissão de cartas de maquinistas.



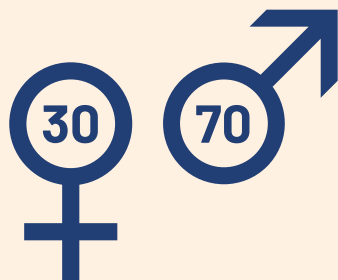
Supervisão do setor ferroviário.



No final de 2023, a ANSF contava com 16 elementos, distribuídos por:



Relativamente ao género, no final de 2023, a ANSF contava **30% F** e **70% M**



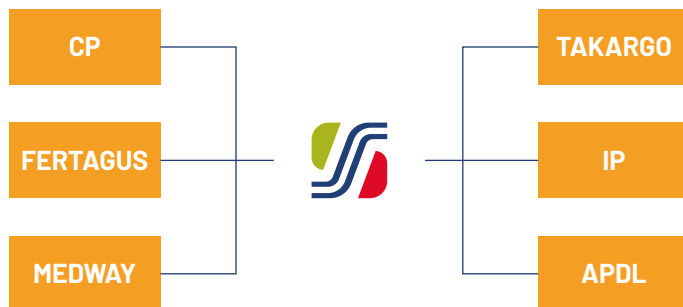
Dada a continuidade de escassez de colaboradores com experiência ferroviária, torna-se fundamental criar condições para que os atuais colaboradores possam permanecer na ANSF e dotar o IMT dos recursos necessários à execução plena de todas as funções adstritas à ANSF, para que possa também dar o cumprimento devido ao Regulamento de Supervisão.

Estes recursos são essenciais para que a ANSF desenvolva um entendimento preciso do nível de desempenho da segurança do sistema ferroviário português e da forma como os riscos são geridos pelas partes que o integram. Nesse sentido, tem sido planeado um conjunto de medidas com vista ao reforço do quadro de pessoal a afetar às funções da ANSF que se esperam ver concretizadas a curto ou médio prazo.



2.2 STAKEHOLDERS

As entidades com quem a ANSF tem contactos praticamente diários são as entidades supervisionadas, particularmente as sediadas em Portugal:



O departamento do IMT que desenvolve a maioria das competências de ANSF, tem ainda contactos regulares, derivados de funções também delegadas no departamento, com empresas operadoras de sistemas integrados, como metropolitanos e minicomboios, e de transporte por cabo para transporte de pessoas.

A ANSF, além dos contactos com as empresas supervisionadas, tem ainda protocolos de cooperação com outras entidades:

- 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)

A ANSF participa ainda em inúmeros grupos de trabalho nacionais e internacionais, no âmbito das suas atribuições mas também em representação do Estado-Membro, dos quais se destacam:

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

O IMT participa regularmente em diversos Grupos de Trabalho (GT), a nível comunitário, para além dos que se relacionam com a segurança e interoperabilidade ferroviária, nomeadamente:

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

3

DESEMPENHO DA SEGURANÇA



3.1 ACIDENTES SIGNIFICATIVOS

3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES

3.3 PERCURSOES DE ACIDENTES

3.4 PASSAGENS DE NÍVEL

3.5 ATP

Neste capítulo são analisadas, com detalhe, as tendências reveladas pelos Indicadores Comuns de Segurança (ICS), e o desempenho de segurança do sistema ferroviário nacional em 2023. Esta análise abrange os últimos 5 anos (2019-2023) e quando relevante, este período de análise irá até aos 10 anos (de 2014 a 2023).

No Anexo E do presente relatório são disponibilizadas as tabelas com os dados numéricos dos ICS relativos ao ano de 2023. Os ICS são apurados com base em definições e métodos harmonizados a nível europeu, os quais estão definidos na Diretiva (UE) 2016/798 relativa à segurança ferroviária e no Anexo I do Decreto-Lei n.º 85/2020 que a transpõe para o direito nacional. O Anexo I deste Decreto-Lei define os Indicadores Comuns de Segurança, a que se refere o artigo 5.º do mesmo diploma, os quais devem ser apurados e reportados pelas Empresas Ferroviárias (EF) e pelos Gestores de Infraestruturas (GI) à ANSF, que os compila e publica.



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

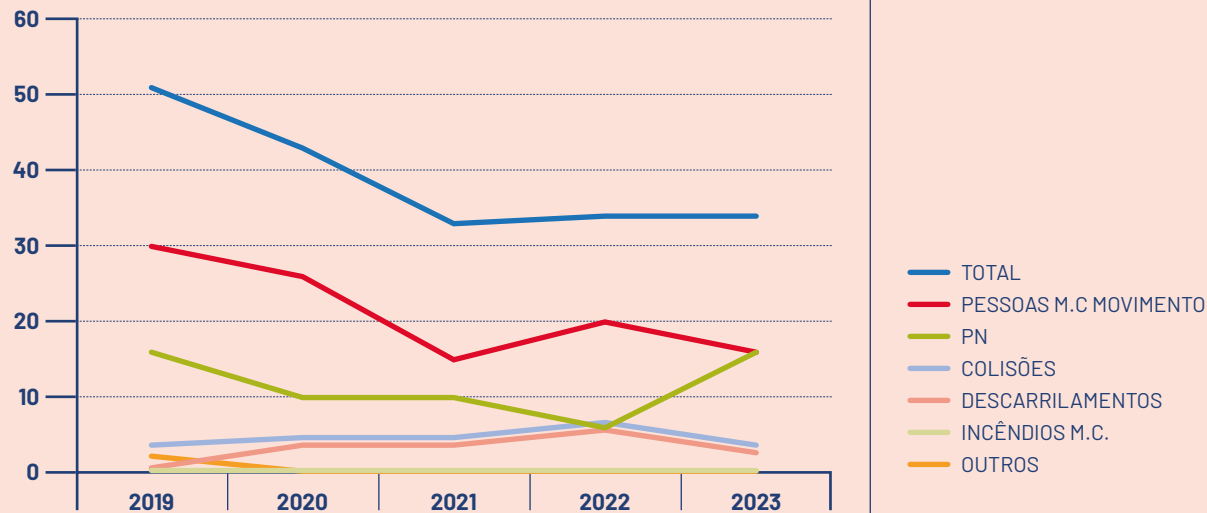


Figura 1 | Evolução do número de acidentes significativos e sua distribuição por categorias, 2019-2023

- O número de **acidentes significativos** em 2023 (34) manteve-se face a 2022, estando abaixo da média dos últimos 5 (39,0) e 10 anos (37,2).
- Consistentemente, ao longo dos últimos 5 anos, as duas categorias que registam a maioria dos acidentes são, respetivamente, as relativas aos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e aos **acidentes em Passagens de Nível (PN)**, tendo estes sido os causadores de 85% dos acidentes significativos registados na RFN em 2023.
- Os **acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento** é sistematicamente a categoria de acidentes com maior peso no número global de acidentes (47%), tendo registado uma redução em 2023 face ao ano anterior (-20%). Este registo é inferior ao da média dos últimos 5 (21,4) e 10 anos (21,1).
- A categoria de acidentes que registou maior variação em número absoluto face aos anos anteriores respeita aos **acidentes em PN (+117%)**, tendo passado de 6 ocorrências em 2022 para 13 ocorrências no ano em estudo. Este indicador encontra-se acima das médias dos últimos 5 (11) e 10 anos (9,2). Este indicador reforça mais uma vez a necessidade já identificada pela ANSF de acelerar a implementação de medidas de gestão do risco em PN.

Apesar da supressão ser a medida mais eficaz na redução do risco, verifica-se que as melhores práticas a nível mundial incluem também nos programas nacionais de prevenção de acidentes em PN outras medidas eficazes, como medidas tecnológicas, medidas de educação e sensibilização e de promoção de comportamentos seguros e medidas de enforcement da legislação em vigor.

- Em 2023, a distribuição dos acidentes em PN entre colisões com veículos rodoviários e colhida de pessoas é de 62% e 38% respetivamente.
- Os 5 acidentes que ocorreram em 2023 devido à atividade intrínseca do caminho-de-ferro (**colisões** (3), **descarrilamentos de material circulante** (2)) representam cerca de 15% do total dos acidentes e reduziram em cerca de 38% face a 2022. Esta proporção teve uma ligeira redução face à média dos últimos 5 anos (-16%). A média do número de acidentes ocorridos devido à atividade intrínseca do caminho-de-ferro nos últimos 5 anos foi 6,2.
- O número de **descarrilamentos** de comboios ocorridos em 2023 (2) diminuiu face a 2022 (5). Este indicador é inferior à média dos últimos 5 anos (2,6) e 10 anos (3,1).

- As **3 colisões** de comboios registadas em 2023 inserem-se na categoria de colisões com obstáculos dentro do gabarito tendo ocorrido contra pedras e animais equídeos. Este número manteve-se face ao ano anterior. Este indicador encontra-se abaixo das médias dos últimos 5 (3,6) e 10 (3,6) anos. Estas ocorrências poderão ter riscos consideráveis associados e importa, portanto, desenvolver medidas para mitigar o risco destas colisões com obstáculos, nomeadamente através da realização de empreitadas de contenção de taludes, do recurso aos sistemas de deteção de queda de blocos e da adequada gestão da faixa vegetal arbórea e das vedações junto à via-férrea.
- A categoria **outros acidentes**, não classificados nas categorias principais, não registou ocorrências em 2022, tendo registado 0,4 de média nos últimos 5 anos.
- Desde que há registo dos Indicadores Comuns de Segurança, i.e., desde 2004, que não se verificam acidentes significativos devido a **incêndios em material circulante**.



3.2 VÍTIMAS MORTAIS E FERIDOS GRAVES

No presente capítulo aborda-se a temática dos mortos e feridos graves decorrentes de acidentes e suicídios, mostrando a sua distribuição por categoria de acidente e por tipo de vítima. Apresenta-se ainda a evolução do índice Mortos e Feridos Graves Ponderados (MFGP) e dos suicídios ocorridos na RFN.

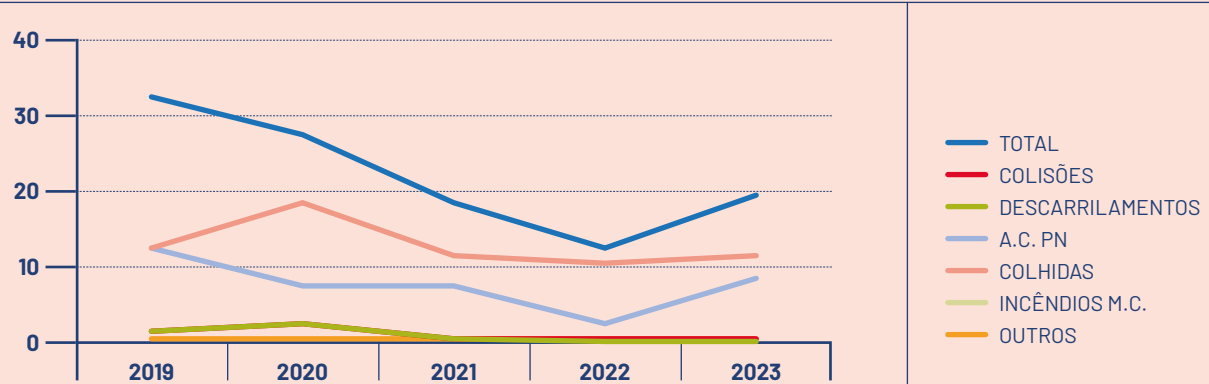
No capítulo 6.1 indicam-se ainda alguns trabalhos em curso para mitigar o risco de vítimas mortais e feridos graves decorrentes dos acidentes e suicídios.





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

MORTOS POR TIPO DE ACIDENTE



FERIDOS GRAVES POR TIPO DE ACIDENTE

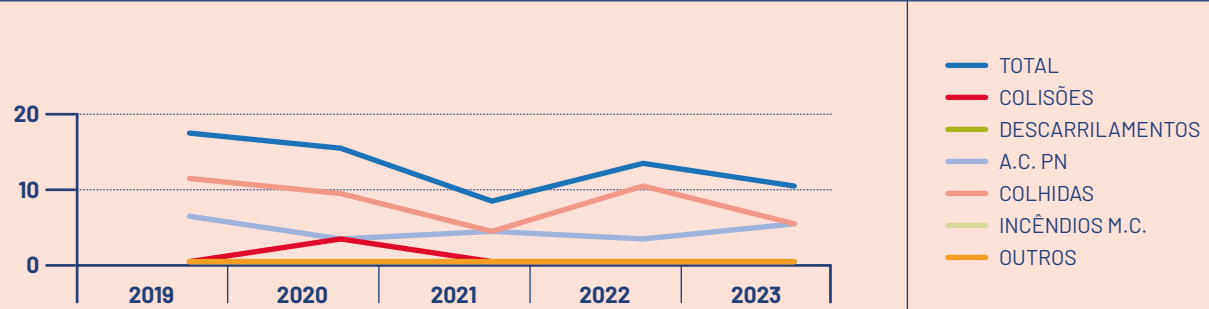
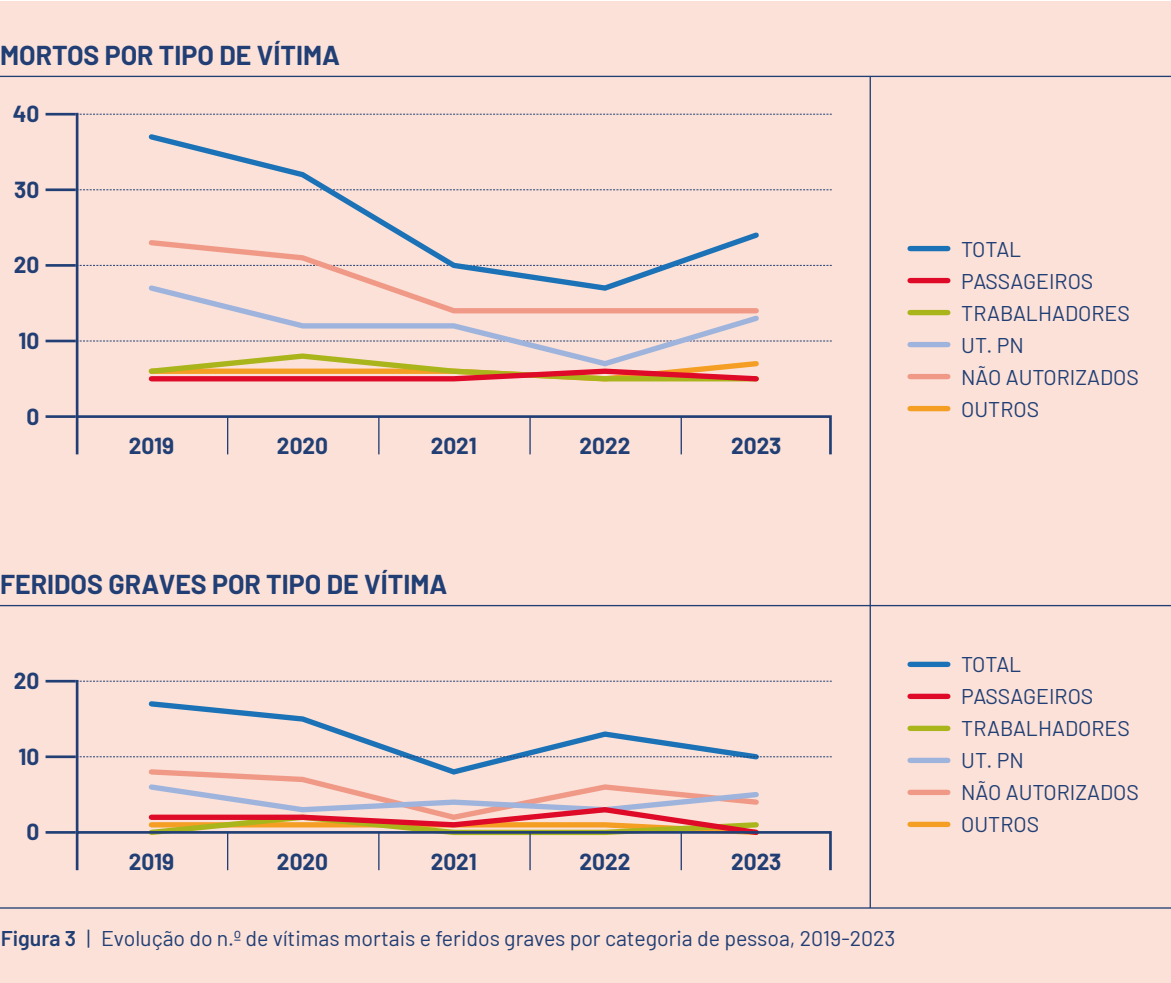


Figura 2 | Evolução do n.º de vítimas mortais e de feridos graves por categoria de acidente, 2019-2023

- Registou-se em 2023, face a 2022, um aumento do número de **vítimas mortais** em 58%, resultantes de acidentes significativos na RFN. Para este indicador, o valor absoluto foi de 19 mortes, encontrando-se abaixo do valor médio dos últimos 5 anos (21,6).
- No que concerne aos **feridos graves**, resultantes de acidentes significativos na RFN, registou-se em 2023, face a 2022, uma redução de 23%. Para este indicador, o valor absoluto foi de 10 feridos graves, encontrando-se abaixo do valor médio dos últimos 5 anos (12,6).
- Em 2023, registam-se exclusivamente vítimas mortais decorrentes de **acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento** (58%) e de **acidentes em PN** (42%).
- As 19 vítimas mortais registadas em 2023 (excluindo suicídios) estão relacionadas com a interface do sistema ferroviário com elementos externos ao mesmo, revelando a necessidade de reforço de medidas de prevenção de colhidas e de acidentes em PN.

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



- Na categoria de **pessoas não autorizadas** verificou-se em 2023 o mesmo número de **vítimas mortais** ocorridas em 2022 (9). Quanto ao número de **feridos graves** nesta categoria registou-se uma redução de 2 pessoas, tendo passado de 6 para 4. Se compararmos com a média dos últimos 5 anos destes indicadores (12,2 mortes e 5,4 feridos graves por ano), verifica-se que, na categoria de **pessoas não autorizadas**, em 2023 o número de **mortes** e o de **feridos graves** são inferiores.
- Na categoria de **utilizadores de PN** verificou-se em 2023 um aumento do número de **vítimas mortais** de 300% passando de 2 mortes em 2022 para 8 em 2023, e um aumento no número de **feridos graves** de 67% passando de 3 feridos graves em 2022 para 5 em 2023. Comparando estes indicadores com o valor médio dos últimos 5 anos (7,2 mortes e 4,2 feridos graves), verifica-se que os valores de 2023 são superiores.
- Assim, e em termos de distribuição média nos últimos 5 anos, regista-se nestas duas categorias, que correspondem a pessoas externas ao caminho-de-ferro, a esmagadora maioria das vítimas mortais (89%) e dos feridos graves (90%).
- Verificaram-se **2 mortes** na categoria **outros** em 2023, um aumento face a 2021, ano em que não se registaram vítimas mortais. Quanto ao número de **feridos graves** nesta categoria, mantem-se o mesmo valor que se regista desde 2019 (1).
- No período em análise (2019-2023) registou-se uma **vítima mortal** entre os **passageiros**.

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

Este indicador é construído através da divisão do número total de Mortos e Feridos Graves Ponderados (MFGP) pelo número de comboios-km realizados durante o ano em análise. Para o cálculo do índice, dez feridos graves ponderados são considerados estatisticamente equivalentes a uma vítima mortal.

A figura 4 mostra a evolução global e por categoria de vítima, do MFGP, por milhão de comboio quilómetro (ck), no período compreendido entre 2014 e 2023.

MORTOS E FERIDOS GRAVES PONDERADOS POR MILHÃO DE COMBOIO QUILOMETRO

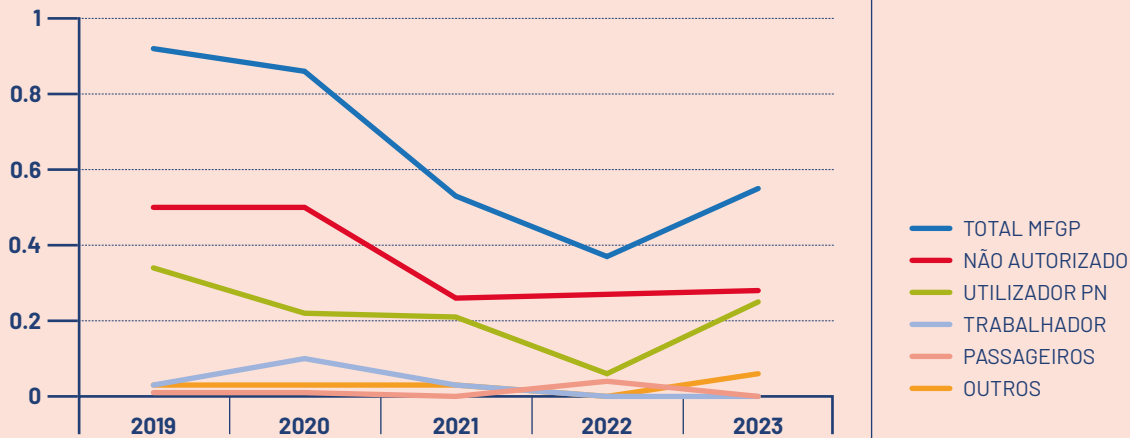


Figura 4 | Evolução global e por tipo de vítima do MFGP por milhão de ck, 2019-2023

- Verifica-se em 2023 um aumento de 59% do Índice **TOTAL MFGP** face ao ano anterior, de 0,37 para 0,59. Este valor fixa-se abaixo da média registada nos últimos 5 (0,64) e 10 anos (0,63).
- Da análise a 10 anos, realça-se a clara predominância do risco para as categorias de **pessoas não autorizadas** e **utilizadores de PN**, para os quais importa definir/implementar estratégias para a sua mitigação.



Estando os suicídios em ambiente ferroviário excluídos da definição de “acidente”, estas ocorrências são ainda assim muito relevantes no âmbito da gestão da segurança ferroviária. As causas resultantes destas ocorrências, para além de constituírem uma tragédia pessoal, familiar e social, provocam ainda enormes perturbações e riscos para os maquinistas, agentes de acompanhamento e outros profissionais e utilizadores do sistema ferroviário.

A Figura 5 mostra o número de suicídios e de vítimas mortais decorrentes de acidentes.

MORTES DECORRENTES DE ACIDENTES E SUICÍDIOS

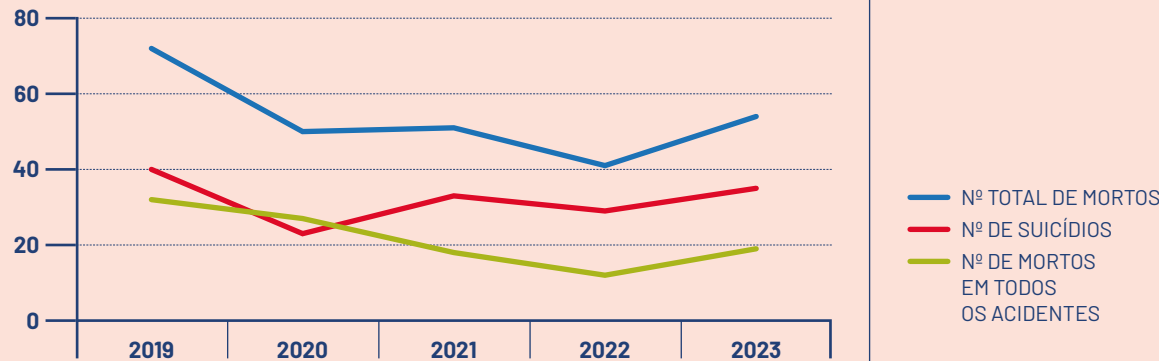


Figura 5 | Suicídios e Mortes decorrentes de acidentes, 2019-2023

- Relativamente ao número de **suicídios** (35), registou-se em 2023 um aumento de 20% face ao ano anterior (29), encontrando-se acima da média dos últimos 5 anos (30,8 suicídios).
- Considerando o somatório dos **suicídios** e das **vítimas mortais em consequência de acidentes ferroviários**, verificou-se que no ano de 2023 se registou mais 13 fatalidades (54) quando comparado com o ano anterior (41). Neste parâmetro, a média dos últimos 5 anos foi de 53,6, que é semelhante ao valor do ano em análise.
- Dado os impactos negativos muito significativos para a sociedade e para a ferrovia da ocorrência de um **suicídio**, é necessário continuar a desenvolver ações, conforme referidas no capítulo 6.1 no sentido tornar o sistema ferroviário menos vulnerável a este tipo de ocorrências.

3.3 PRECURSORES DE ACIDENTES

A Figura 6 representa a evolução do número de precursores de acidentes na RFN no período compreendido entre os anos 2019 e 2023.

PERCURSORES DE ACIDENTES

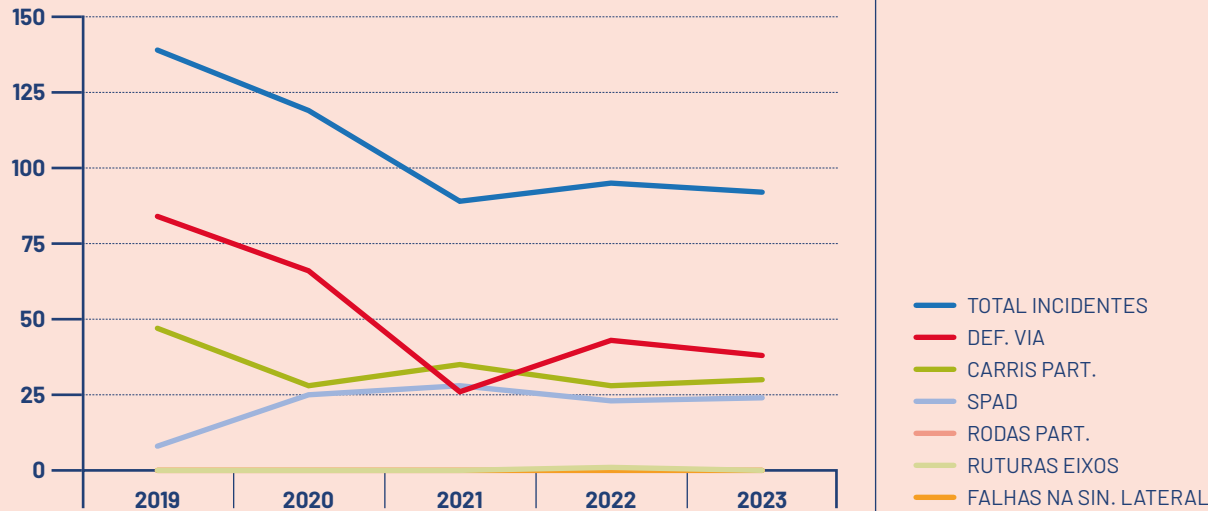


Figura 6 | Evolução global e por categoria dos precursores de acidentes, 2019-2023

- O número de **precursores de acidentes** reduziu em 7% em 2022 (92) face ao ano 2021 (95), o número total deste indicador, no período compreendido entre 2019 e 2023, registou um decréscimo acentuado, devido à evolução favorável dos indicadores relativos à infraestrutura. A média a 5 anos do número de precursores de acidentes é de 106,8.
- No ano em estudo os **precursores de acidentes relacionados com a infraestrutura** (deformações de via e carris partidos) representam 74% do total registado.
- Quanto a **deformações na via**, verificou-se uma redução de 12% em 2023 (38) face a 2022 (43). No entanto este valor é significativamente inferior ao da média dos últimos 5 anos (51,4).
- Relativamente a **carris partidos**, houve um aumento de 7% em 2023 (30) face a 2022 (28), encontrando-se este valor abaixo da média dos últimos 5 anos (33,6).
- Em 2022 o número de **SPAD** (24) registou um decréscimo de 4%, face a 2022 (23), encontrando-se acima do valor médio dos últimos 5 anos (21,6).
- O número significativo de **SPAD** verificado entre 2019 e 2023 (103) e o aumento que se tem verificado neste período, reforçam a necessidade de implementação de ações de mitigação urgentes, por parte de todas as empresas (EF e GI), tendo em conta os potenciais impactos para a segurança deste tipo de ocorrências.

3.4 PASSAGENS DE NÍVEL

No final de 2023 existiam **810 PN** na RFN.

A Figura 7 mostra a evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via no período compreendido entre os anos de 2019 e 2023.

PASSAGENS DE NÍVEL / KM

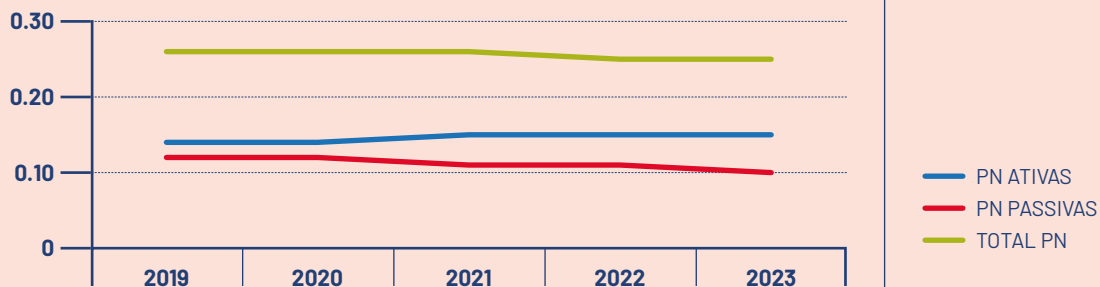


Figura 7 | Evolução das passagens de nível da RFN por quilómetro de via, 2019-2023

- Entre 2022 e 2023 verifica-se uma redução muito ligeira, no número de **passagens de nível** por quilómetro de via na RFN (1%). Em 2023 existia, em média, uma passagem de nível por cada 3,982 km de via, quando essa média em 2022 era de 3,932.
- Em 2023 face a 2022 verifica-se a **redução** do número de **passagens de nível passivas** por quilómetro de via e um aumento do número de **passagens de nível ativas**.



3.5 ATP

A Figura 8 mostra a evolução das linhas da RFN equipadas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP), em operação, no período compreendido entre os anos 2019 e 2023.

% DE LINHAS COM ATP

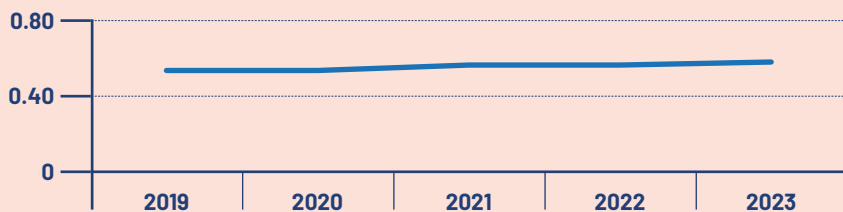


Figura 8 | Percentagem de linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação, 2019-2023

→ Em 2023 verificou-se um aumento de 3% na **percentagem das linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP)** em operação face a 2022, encontrando-se 72,6% das linhas da RFN 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 2023 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 2023, foram emitidas duas Autorizações de Segurança (AS) e quatro Certificados de Segurança Únicos (CSU), conforme se indica no Quadro 5 e consta no Anexo A.2.1.

Quadro 1 | Certificados de segurança e autorizações de segurança emitidos em 2023

NOME DA EMPRESA	AUTORIZAÇÃO /CERTIFICADO	STATUS	TIPO	ENTIDADE EMISSORA
APDL	PT 21 2023 0001	Nova	Infraestrutura	ANSF
IP	PT 21 2023 0002	Renovação	Infraestrutura	ANSF
Captrain España	EU 10 2023 0184	Novo	Mercadorias	ERA
Continental Rail	EU 10 2023 0246	Alteração	Mercadorias	ERA
FERTAGUS	PT 10 2023 0257	Alteração	Passageiros	ANSF
Takargo	EU 10 2023 0258	Novo	Mercadorias	ERA

Relativamente às restantes EF, mantêm-se válidos os Certificados de Segurança anteriormente emitidos, conforme Anexo A.2.2.



4.2 AUTORIZAÇÕES DE VEÍCULOS



A ANSF EMITIU **10** AUTORIZAÇÕES
CORRESPONDENTES A **62** VEÍCULOS



A ANSF PARTICIPOU EM
6 PROCESSOS DE AUTORIZAÇÃO DA ERA
CORRESPONDENTES A **13** VEÍCULOS

Em 2023, foram emitidas as autorizações de colocação de veículos no mercado conforme o Quadro 6.

Quadro 2 | Autorizações de veículos emitidas em 2023

REQUERENTE	TIPO DE VEÍCULO	Nº DE VEÍCULOS	TIPO DE PEDIDO	ENTIDADE EMISSORA
Takargo	Locomotiva Euro4000	1	Nova autorização	ERA
Redalsa	Vagão	1	Área de utilização alargada	ERA
Somafel	Vagão Balastreiro	4	Área de utilização alargada	ERA
CP	CPA4000	8	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
CP	Carr. ARCO	3	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
Plasser	Vagão	1	Área de utilização alargada	ERA
CP	UDD450	6	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
CP	Carr. ARCO	3	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
CP	Carr. ARCO	2	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
CP	UTE2240	18	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
Siderúrgica Requena S.A.U.	Vagão de Plataforma	1	Nova autorização	ANSF
Siderúrgica Requena S.A.U.	Vagão de Plataforma	1	Nova autorização	ERA
CP	Carr. ARCO	1	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
CP	Carr. ARCO	1	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
CP	UTE2240	19	Autorização de conformidade com o tipo	ANSF
Siderúrgica Requena S.A.U.	Vagão de Plataforma	5	Autorização de conformidade com o tipo	ERA

Quadro 3 | Processos de Compromisso Preliminar de veículos iniciados em 2023

Em 2023, foi ainda iniciado um compromisso preliminar que viria a ser concluído em 2024, conforme o quadro seguinte.

REQUERENTE	TIPO DE VEÍCULO	Nº DE VEÍCULOS	TIPO DE PEDIDO	ENTIDADE EMISSORA
Medway	LE4700, Mesa 26S Upgrade	1	Compromisso Preliminar - Nova autorização	ANSF

4.3 AUTORIZAÇÕES DE INSTALAÇÕES FIXAS

Durante o ano de 2023, foram emitidas pela ANSF, 3 Autorizações de Entrada ao Serviço (AES) a subsistemas estruturais ferroviários de instalações fixas (energia; infraestrutura; ou controlo, comando e sinalização), conforme referido no seguinte quadro.



**2 AES
EMITIDAS**



**1 DISPENSA
TEMPORÁRIA**

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

SUBSISTEMA	DESIGNAÇÃO	N.º AUTORIZAÇÃO
CCS	Sinalização Vale de Santarém a Entroncamento, Linha do Norte	PT 63 2023 0001
CCS	Sinalização Elvas a Caia (fronteira), Linha do Leste	PT 63 2023 0002
CCS	GSM-R (comunicações de voz) Castelo Branco a Sabugal, Linha da Beira Baixa	PT 63 2023 0003



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

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

SUBSISTEMA	DESIGNAÇÃO
CCS	Sinalização eletrónica no troço de Vale de Santarém a Entroncamento, na Linha do Norte

4.4 CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS

Constam no Registo Nacional de Carta de Maquinistas **1375 cartas de maquinista**, das quais 12 cartas foram emitidas no ano de 2023, de acordo com a Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, transposta para Direito Nacional através da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio.

Encontram-se no estado “Suspensa” 20 cartas de maquinista após informação das EF/GI que estes se encontravam incapacitados para o trabalho por um período superior a 90 dias e foram retiradas 49 cartas de maquinista do modelo europeu, desde a sua implementação em 2019, das quais 42 por limite de idade dos maquinistas, 4 por falecimento e 2 por incapacidade definitiva

No ano de 2023 não foram certificadas novas entidades formadoras de acordo com a Portaria n.º 213/2020, de 7 de setembro, que estabelece os requisitos e procedimentos de certificação das entidades formadoras e dos cursos de formação inicial e contínua, destinados à obtenção e renovação da carta de maquinista de locomotivas e comboios do sistema ferroviário nacional, existem atualmente 5 entidades formadoras certificadas.

De acordo com a Portaria n.º 214/2020, que estabelece os requisitos e procedimentos de reconhecimento das **entidades prestadoras de serviços na área da medicina** e na área da psicologia, que pretendam realizar exames médicos e avaliações psicológicas a candidatos a maquinistas e maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, durante o ano 2023, foi reconhecida uma entidade, perfazendo o total de 6 entidades reconhecidas para realizar os serviços anteriormente referidos.



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



5.1 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** é preparada trianualmente com base no regulamento de supervisão e define os procedimentos e metodologias para o período de 2021-2023. 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 2023 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.

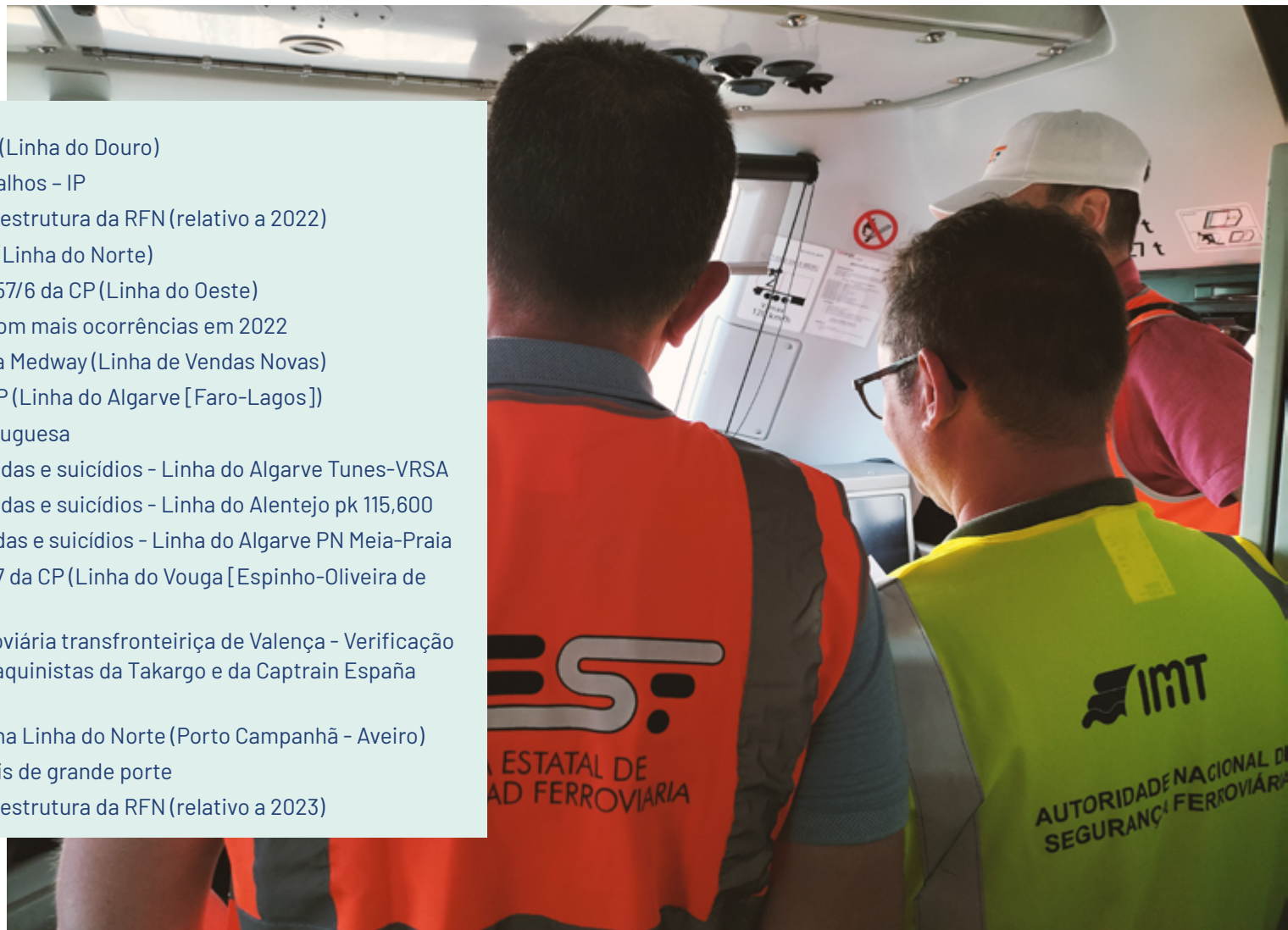
Para o(s) GI e para as EF, respetivamente detentoras de Autorização e Certificados de Segurança, a distribuição temporal das atividades de supervisão tem em conta os prazos de validade da autorização e dos certificados emitidos, bem como as áreas identificadas para supervisão aquando da avaliação dos pedidos de atualização, 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 2023 foram realizadas ações de controlo operacional de acordo com o Plano de Supervisão e algumas ações de controlo extraordinárias. Não houve pedidos de revisão ou recurso relativamente a decisões da ANSF nesse ano.

No ano de 2023, foram realizados **17 ações de supervisão**, designadamente:

- Acompanhamento a bordo do comboio 865 da CP (Linha do Douro)
- Verificação das condições de segurança nos trabalhos - IP
- Ocorrências de incêndios na proximidade da infraestrutura da RFN (relativo a 2022)
- Acompanhamento a bordo do comboio 621 da CP (Linha do Norte)
- Acompanhamento a bordo do comboio 6409 e 6457/6 da CP (Linha do Oeste)
- Verificação das condições de segurança em PN com mais ocorrências em 2022
- Acompanhamento a bordo do comboio 50392/3 da Medway (Linha de Vendas Novas)
- Acompanhamento a bordo do comboio 5902 da CP (Linha do Algarve [Faro-Lagos])
- Prevenção de colhidas e suicídios na ferrovia portuguesa
- Visita técnica a zonas críticas no âmbito das colhidas e suicídios - Linha do Algarve Tunes-VRSA
- Visita técnica a zonas críticas no âmbito das colhidas e suicídios - Linha do Alentejo pk 115,600
- Visita técnica a zonas críticas no âmbito das colhidas e suicídios - Linha do Algarve PN Meia-Praia
- Acompanhamento a bordo do comboio 5206/5207 da CP (Linha do Vouga [Espinho-Oliveira de Azeméis])
- Supervisão conjunta ANSF-AESF na estação ferroviária transfronteiriça de Valença - Verificação da operação de transmissão de comboio entre maquinistas da Takargo e da Captrain España numa secção transfronteiriça
- Acompanhamento do Veículo de Inspeção de Via na Linha do Norte (Porto Campanhã - Aveiro)
- Avistamentos e colisões de comboios com animais de grande porte
- Ocorrências de incêndios na proximidade da infraestrutura da RFN (relativo a 2023)



Colhidas e Suicídios

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

A ANSF procedeu a uma análise aprofundada das ocorrências envolvendo colhidas e suicídios no período 2016-2022 que foi apresentada ao GT e publicada no relatório “Prevenção de colhidas e suicídios na ferrovia portuguesa” (disponível aqui).

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

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

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

Passagens de nível

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

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

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

Dando cumprimento às prioridades definidas na estratégia de supervisão de 2021-2023, foram realizadas ações de supervisão relacionadas com as PN. Em 2023 foi desenvolvido um controlo operacional a 15 PN consideradas críticas face ao número de ocorrências ou em consequência da gravidade das mesmas de forma a definir um conjunto de medidas com o objetivo de mitigar os riscos identificados. Destas ações resultou uma nota técnica com 29 recomendações, destinadas aos gestores das infraestruturas ferroviária e rodoviárias, e uma recomendação dirigida à ANSF para notificar os gestores das infraestruturas rodoviárias e respetivas entidades supervisoras (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária ou IMT, IP) das 24 situações de não conformidade e oportunidade de melhoria identificadas nas ações.

5.2 MEDIDAS CORRETIVAS DA ANSF

Das 17 ações de supervisão listadas acima, resultaram 124 medidas corretivas a serem implementadas pelas EF/GI ou entidades externas ao setor ferroviário, como gestores de infraestruturas rodoviárias ou Municípios.

Foram também emitidas 15 medidas corretivas relativas a controlos operacionais realizados em 2022. Assim, foram emitidas no total 139 medidas corretivas durante 2023.

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

ATIVIDADES DE SUPERVISÃO	RECOMENDAÇÕES
2022_16_Ccontrolo Operacional	9
2022_18_Ccontrolo Operacional	5
2023_1_Ccontrolo Operacional	9
2023_2_Ccontrolo Operacional	2
2023_3_Ccontrolo Operacional	2
2023_4_Ccontrolo Operacional	7
2023_5_Ccontrolo Operacional	6
2023_6_Ccontrolo Operacional	30
2023_8_Ccontrolo Operacional	7
2023_9_Ccontrolo Operacional	6
2023_10_Ccontrolo Operacional	27
2023_11_Ccontrolo Operacional	-
2023_12_Ccontrolo Operacional	-
2023_13_Ccontrolo Operacional	-
2023_14_Ccontrolo Operacional	7
2023_15_Ccontrolo Operacional	7
2023_16_Ccontrolo Operacional	8
2023_17_Ccontrolo Operacional	5
2023_18_Ccontrolo Operacional	1
Total	139





Desde 2020, foram emitidas 337 medidas corretivas,conforme Quadro 7.

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

AÇÕES DE SUPERVISÃO E EMISSÃO DE AÇÕES CORRETIVAS	MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS DESDE 2020				
	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Ações de supervisão em 2020	54	4	-		58
Ações de supervisão em 2021	-	36	15		51
Ações de supervisão em 2022	-	-	89	15	104
Ações de supervisão em 2023			-	124	124
Total	54	40	104	139	337



3

INSTRUÇÕES
VINCULATIVAS



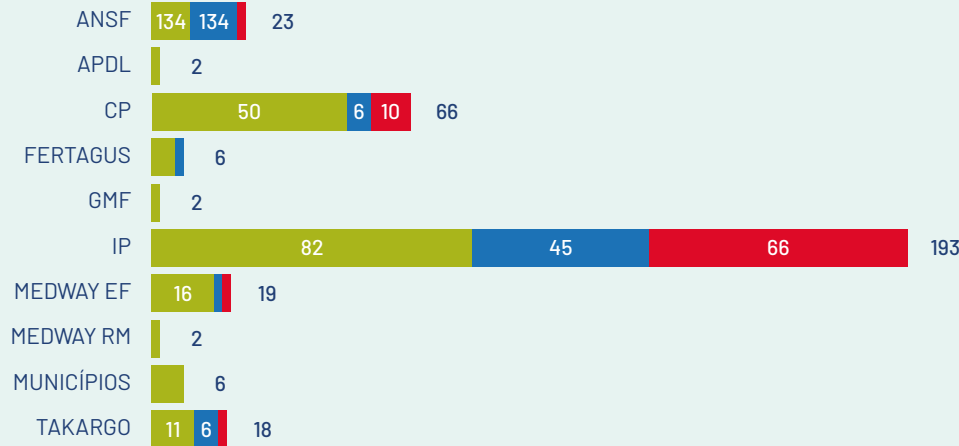
86

PROCESSOS

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 2023, das medidas emitidas pela ANSF entre 2020 e 2022

Em 2023 foram ainda emitidas 3 instruções vinculativas .

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

Estes processos incidem designadamente sobre as seguintes temáticas:

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



5.3 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DO GPIAAF

À ANSF compete também a monitorização da implementação das recomendações de segurança emitidas pelo GPIAAF, enquanto organismo nacional de investigação de acidentes ferroviários. Relativamente às recomendações de segurança emitidas em 2023, as mesmas foram aceites pela ANSF e remetidas às empresas ferroviárias e gestores da infraestrutura enquanto implementadores finais.

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

Quadro 8 | 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.

No ano de 2023 foi emitida 1 recomendação que se encontra aberta – em implementação.

Essa recomendação, assim como o ponto de situação da implementação das recomendações emitidas pelo GPIAAF até 2023 encontram-se disponíveis aqui.



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

RELATÓRIO GPIAAF	RECOMENDAÇÕES EMITIDAS	RECOMENDAÇÕES ABERTAS EM IMPLEMENTAÇÃO	RECOMENDAÇÕES ABERTAS PARCIALMENTE IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES ENCERRADAS PARCIALMENTE IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES ENCERRADAS IMPLEMENTADAS	RECOMENDAÇÕES NÃO ACEITES PELO IMT
2006/01	1	1	-	-	0	-
2016/01	7	-	-	-	7	-
2016/02	13	-	-	-	13	-
2018/01	8	-	-	-	8	-
2018/02	3	-	-	-	3	-
2018/03	8	-	1	-	7	-
2018/04	6	-	-	1	5	-
2018/05	3	-	-	-	3	-
2019/01	7	-	-	-	7	-
2019/02	5	-	-	-	5	-
2019/03	4	-	-	-	4	-
2020/01	8	-	-	-	8	-
2020/02	2	-	-	-	2	-
2020/03	3	-	-	-	3	-
2021/01	12	3	4	1	4	-
2021/02	7	1	2	-	4	-
2021/03	1	-	-	1	-	-
2022/01	3	-	1	-	2	-
2022/02	2	-	1	-	1	-
2022/03	2	2	-	-	-	-
2023/01	1	1	-	-	-	-
Total	106	8	9	3	86	-

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 preiridades 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 2023, a ANSF promoveu a continuação dos trabalhos de diversos grupos de trabalho técnico, onde participam as várias empresas do setor, dos quais se destacam os seguintes grupos de trabalho:

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

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.

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. Por diversas vezes a ANSF necessitou de solicitar informações complementares aos operadores ferroviários, nomeadamente para solicitação de elementos em falta. Estes dados foram relevantes para a elaboração do plano de supervisão anual da ANSF.

Com o objetivo de otimizar a cooperação e ter em conta as melhores práticas europeias em matéria de supervisão, a ANSF deu continuidade à cooperação com a congénere espanhola, tendo realizado inúmeras reuniões online assim como uma reunião presencial em Lisboa. Foram ainda realizadas ações de supervisão conjuntas, conforme se descreve no capítulo anterior.

Foram ainda estabelecidos contactos com a congénere sueca para partilha de informações sobre o sistema de gestão de competências da ANSF.

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 Regulamento Delegado (UE) n.º 2018/762, aplicável desde junho 2020, estabelece Métodos Comuns de Segurança (MCS) em matéria de requisitos do Sistema de Gestão da Segurança (SGS) das empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura.

O Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança (SGS), elaborado anualmente por cada empresa ferroviária (EF) e pelo gestor de infraestrutura (IG) e submetido à ANSF, permite avaliar a aplicação dos MCS através da informação apresentada relativamente a:

Objetivos de segurança

Os objetivos de segurança são apresentados pelas empresas do setor nos respetivos Planos Anuais de Segurança (PAS). Para demonstrar o cumprimento dos objetivos traçados para o ano de 2023, as empresas apresentaram, nos seus relatórios anuais de segurança, os resultados obtidos e a forma como, através de planos e procedimentos, conseguiram ou não alcançar os objetivos de segurança estabelecidos.

Auditorias internas de segurança

A maioria das empresas do setor ferroviário nacional realizou auditorias internas de segurança em 2023, seguindo o processo previsto no respetivo SGS. No seguimento destas e no âmbito da revisão do SGS, através da avaliação anual do seu desempenho, as empresas elaboraram e implementaram procedimentos tendo em vista a melhoria dos respetivos SGS, assim como a prevenção de riscos e a garantia da segurança em geral.

Revisão do SGS

A revisão do SGS foi reportada pela generalidade das empresas do setor. As empresas reportam ainda ter sido possível avaliar o seu efetivo desempenho e a sua eficácia, bem como estipular as medidas a adotar no ano civil seguinte.



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.

Nos seus relatórios anuais de segurança, os GI e EF identificam as alterações não significativas, sujeitas ao processo de análise de risco, e as alterações significativas, que para além do processo de análise de riscos, são também analisadas por organismo de avaliação independente. A única alteração significativa reportada foi realizada pelo GI.

De uma maneira geral, o setor refere que não recebeu feedback de subcontratados e entidades independentes e identifica auditorias efetuadas na área da análise de risco.

De notar que existe carência não só no reporte de coordenação e gestão conjunta de riscos de interface que envolvem diferentes atores, assim como na disponibilidade de recursos envolvidos neste processo.

Apenas duas EF reportaram avaliação de melhoria registadas na aplicação do MCS face a anos anteriores.





Quadro 10 | Aplicação do MCS para a determinação e avaliação de riscos pelo setor ferroviário em 2023

EMPRESA	ALTERAÇÕES NÃO SIGNIFICATIVAS*			ALTERAÇÕES SIGNIFICATIVAS	RECURSOS E COMPETÊNCIA NAS ÁREAS DE AVALIAÇÃO E GESTÃO DE RISCO	AUDITORIAS	FEEDBACK DOS SUBCONTRATADOS E DAS ENTIDADES I NDEPENDENTES	MELHORIAS REGISTADAS FACE AOS ANOS ANTERIORES
	OPERACIONAIS	ORGANIZACIONAIS	MATERIAL CIRCULANTE/TÉCNICAS					
Takargo	4	2	4	Inexistentes	Direção de Manutenção de Equipamentos - Gestão de Riscos associados à manutenção do Material Circulante Direção de Qualidade, Ambiente e Segurança - Gestão de Riscos associados à Operação Ferroviária	4	Em 2023, a TAKARGO não recebeu feedback dos subcontratados sobre a aplicação do regulamento.	Alteração da matriz utilizada Reorganização dos perigos e riscos identificados, passando a existir uma listagem dos perigos associados a cada atividade. Entre outros
CP		7		Inexistentes	Aplicação informática - SIRISE, que lhe permite conhecer a o nível de risco de cada tipo de ocorrência descrita no Mapa dos Riscos da empresa; Conjunto de técnicos na área da segurança e da manutenção habilitados e treinados na aplicação do Regulamento de execução 402/2013 para a determinação e avaliação do risco, e na utilização da aplicação SIRISE para a avaliação do risco operacional	1	Todas as alterações foram consideradas não significativas, pelo que não houve intervenção de organismos de avaliação independente.	Para retirar o máximo proveito das ações de melhoria e mitigação do risco, estas são integradas nos processos habituais de acompanhamento e monitorização que fazem parte da organização e convenientemente elencadas no SGS.
APDL	Apenas organizacionais - n.º não reportado			Inexistentes	A APDL, em 2023 contratou uma empresa externa para proceder à avaliação do risco de acordo com o MCS para a avaliação do risco	1	Não houve lugar à auscultação por parte dos mesmos relativamente à aplicação do MCS	Não aplicável uma vez que o ano 2023 foi o ano inicial da APDL enquanto gestor da infraestrutura ferroviária (Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões).
Fertagus SA A Fertagus adotou o procedimento operacional para a gestão dos riscos ferroviários (PRO.S.GRF), sustentado na NP EN 50126 (RAMS). O resultado da análise realizada não apresenta risco significativo para a operação, passando a ser tratado no âmbito da gestão corrente dos riscos.								
Medway	3	0	0	Inexistentes	A MEDWAY-Operador Ferroviário recorre à prestação dos serviços da Empresa Certifer BelgoRail, para este efeito, se necessário.	0	Durante o ano de 2023, a MEDWAY - Operador Ferroviário não conhece qualquer feed-back dos seus subcontratados ou entidades independentes relativamente à aplicação do regulamento.	Durante o ano de 2023, não foram constatadas necessidades de alteração dos MCS dispostos em Avaliações de risco efetuadas.
IP	Não foram avaliados processos cuja implementação foi considerada Sem Impacto na Segurança ou, considerada Com Impacto, mas Não Significativa no que diz respeito ao potencial impacto na segurança ferroviária.			Colocação em serviço de sistema de sinalização eletrónica na estação de Entroncamento, da linha do Norte	Não reportado	0	No decurso de 2023, não foram realizadas avaliações por organismo independente de avaliação de segurança de acordo com o Regulamento (UE) n.º 402/2013 da Comissão de 30 de abril.	Não reportado

* De acordo com o Regulamento de Execução (EU) n.º 402/2013

6.3 MONITORIZAÇÃO DAS EF E DOS GI

O **Regulamento (UE) n.º 1078/2012** da Comissão, de 16 de novembro de 2012, aplicável desde junho 2013, estabelece o método comum de segurança para a atividade de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestruturas, bem como pelas entidades responsáveis pela manutenção.

A aplicação do método comum de segurança aos SGS tem sido gradual, seguindo, fundamentalmente, os processos cíclicos de emissão/renovação de certificados e autorizações de segurança. No ano em análise, quase todas as empresas do setor já dispunham de um processo ou procedimento dedicado à monitorização do seu SGS, embora alguns ainda fossem de aplicação recente.

A Auditoria transversal da monitorização do SGS

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

Em primeiro lugar, e em geral, as empresas do setor definem estratégias para a monitorização do SGS, materializadas através de objetivos, que são, por sua vez, apresentados em planos (normalmente, no Plano Anual de Segurança) e em relatórios. Em nenhum caso esta estratégia é um documento autónomo, com a devida justificação das prioridades que estão subjacentes à definição dos objetivos eleitos, o que revela alguma imaturidade na aplicação do prescrito pelo Método Comum de Segurança para a Monitorização do

GS (Regulamento (UE) 1078/2012 da Comissão, de 16 de novembro). Ainda assim, refira-se que é comum este elenco de objetivos sofrer anualmente ajustes, motivados pelos resultados da monitorização no ciclo anterior.

Por outro lado, em todas as empresas auditadas, estes objetivos resultam na definição de indicadores, utilizados continuamente para monitorizar o desempenho do sistema e para aferir a necessidade de corrigir desvios ou de introduzir melhorias. Contudo, na generalidade dos casos, este elenco de indicadores é pouco numeroso e pouco abrangente em relação ao sistema e às várias áreas relevantes para a segurança ferroviária, o que é, uma vez mais, indiciador da pouca maturidade da aplicação do método comum de segurança.

Em geral, a definição dos objetivos relacionados com a monitorização do SGS e o acompanhamento dos indicadores associados é realizado no âmbito mais vasto do conjunto dos sistemas de gestão empresarial. Nalguns casos, não é inteiramente claro se é dada a desejável primazia ao seguimento dos objetivos e indicadores relacionados com a segurança face às demais áreas de gestão.

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

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

No que respeita aos meios utilizados para o registo e seguimento, observou-se que apenas parte das empresas recorre a ferramentas de apoio e bases de dados informatizadas, embora todas utilizem alguma forma de bases de dados, em formato com um maior ou menor grau de automatização. A tal não será alheio o facto de, em várias das empresas auditadas, terem sido detetados problemas ao nível do registo e da documentação do processo de monitorização do SGS, tal como prescritos pelo método comum de segurança, de modo a possibilitar a comprovação da sua boa execução, a sua verificabilidade e a sua rastreabilidade. Tal surge também associado ao recurso a expert judgement, inteiramente dependente da experiência e dos conhecimentos do agente que realiza as tarefas relacionadas com a monitorização do SGS. No seu conjunto, estas problemáticas e estas práticas denotam pouca maturidade e sistematicidade na aplicação do processo. Finalmente, refira-se que a gestão de topo – nomeadamente, o administrador com o pelouro da segurança ferroviária – é, na generalidade das empresas, envolvido, em maior ou menor grau, na tomada de decisões e no acompanhamento da monitorização do SGS. Porém, constatou-se que nenhuma das empresas auditadas realiza, na forma desejável, o registo destas práticas, que também não constam, de modo completo, nos documentos do SGS associados ao processo.

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

7.4 CULTURA DE SEGURANÇA

A cultura de segurança aumenta a consciência e promove uma cultura positiva de segurança ferroviária. A cultura de segurança é caracterizada pelo compromisso coletivo de líderes e indivíduos em agir em segurança e melhorá-la continuamente, em particular quando confrontados com objetivos concorrentes. Uma cultura positiva de segurança reforça também os efeitos de um Sistema de Gestão de Segurança, melhorando a sua capacidade e eficiência de gestão.

No capítulo dos RAS dedicado à cultura de segurança, as EF e GI reportaram algumas iniciativas desenvolvidas em 2023, embora demonstrem ainda alguma dificuldade em definir estratégias e ações efetivas na implementação e promoção da cultura de segurança.

Das iniciativas reportadas destacam-se as seguintes:

- **criação de grupos de trabalho** com participação de pessoas de diferentes áreas da empresa;
- **análise e gestão de riscos;**
- **ações de formação e sensibilização;**
- **criação de procedimentos** que fomentam a comunicação, o reporte e colocação de dúvidas;
- **consultas aos trabalhadores** para identificar oportunidades de melhoria;
- **estabelecimento de canais de comunicação** entre as equipas, operadores, gestores e partes interessadas para garantir partilha de informações de segurança e de preocupações;
- **ações de supervisão e acompanhamento de chefias** aos seus colaboradores na execução das suas funções;
- **acompanhamento de comboios, controlos operacionais e visitas técnicas;**
- participação no curso ministrado pela ERA "safety leadership";
- realização de **simulacros;**
- avaliação do desempenho da cultura de segurança e dos **fatores humanos**



7.5 ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Regulamento de Passagens de Nível

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

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.

A ANSF submeteu em junho, através da aplicação Single Rules Database (SRD) todas as regras nacionais à ERA, tendo a mesma aceite a sua maioria, embora outras tivessem tido alguns comentários não tendo sido aceites ou aceites parcialmente. A ANSF reuniu novamente com a ERA a fim de melhor compreender as regras que não tinham sido aprovadas, após o qual voltou a enviar para avaliação.

A ANSF, atendendo a que decorreram algumas alterações regulamentares após a primeira notificação das regras nacionais à ERA, já finalizou a regularização dos novos documentos (RGS III, RGS IV, RGS V e ICS 104), tendo estas últimas versões sido submetidas na notificação feita através do SRD. Os DRAFTS já se encontram atualizados no site do IMT.



Atualização da regulamentação de segurança

Ainda no âmbito do processo de revisão da regulamentação de segurança aplicável ao caminho-de-ferro, sob a gestão da ANSF, ao abrigo da Instrução IMT n.º 01/2015, foram publicados e anulados os documentos regulamentares a seguir identificados e com entrada em vigor em 2023.

No âmbito do processo de revisão da regulamentação de segurança aplicável ao caminho-de-ferro, sob a gestão da ANSF, ao abrigo da Instrução IMT n.º 01/2015, foram publicados e anulados os documentos regulamentares a seguir identificados e com entrada em vigor em 2023.

Quadro 11 | Documentação com entrada em vigor em 2023

DOCUMENTO IMT	DATA DA PUBLICAÇÃO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO ANULADO
85.º aditamento IET 57 Utilização dos Equipamentos de Telecomunicações	28-03-2023	02-04-2023	70.º adit.
86.º aditamento IET 57 Utilização dos Equipamentos de Telecomunicações	28-07-2023	05-08-2023	-
87.º aditamento IET 57 Utilização dos Equipamentos de Telecomunicações	14-11-2023	20-11-2023	-
88.º aditamento IET 57 Utilização dos Equipamentos de Telecomunicações	17-11-2023	20-11-2023	87.º adit.
2.º aditamento Instrução 02/21 Condições excecionais de circulação do veículo de inspeção geométrica de via, EM-120 da Infraestruturas de Portugal	15-08-2023	17-08-2023	-
Versão 1.0 do RGS Princípios Fundamentais	20-06-2023	20-07-2023	RGS – I de 02-12-2017 e aditamentos
Versão 1.0 do RGS II Sinais	20-06-2023	20-07-2023	RGS – II de 01-12-2015 e aditamentos
Versão 1.0 da ICS 102 Normas e procedimentos Complementares ao RGS II	20-06-2023	20-07-2023	ICS 102 de 01-12-2015 e aditamentos
39.º aditamento ao RGS III Circulação de Comboios	20-06-2023	20-07-2023	-





Quadro 12 | Documentação anulada em 2023

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
IS 1 Anexo 7	25-05-2023	Anulado	28-05-2023	1.º adit.
IS 1 Anexo 7 Parte 1	25-05-2023	Anulado	28-05-2023	1.º adit.
IS 1 Anexo 7 Parte 2	25-05-2023	Anulado	28-05-2023	1.º adit.
IS 1 Anexo 7 Parte 3	25-05-2023	Anulado	28-05-2023	3.º adit.
IS 1 Anexo 7 Parte 4	25-05-2023	Anulado	28-05-2023	3.º adit.
IET 77	07-06-2023	IET 77 do GI	21-06-2023	7.º adit.
ICS 81-04	04-01-2023	Anulado	10-01-2023	1.º adit.
ICS 08-04	16-01-2023	DCV LOC 005 COM	27-01-2023	1.º adit.
ICS 09-04	16-01-2023	DCV ATA 009 COM	27-01-2023	1.º adit.
ICS 10-04	16-01-2023	DCV EST 003 COM.	27-01-2023	1.º adit.
ICS 81-04	25-01-2023	DCV ROF 006 NEO	31-01-2023	1.º adit.
ICS 04-04	22-02-2023	DCV EST 002 SOM	24-02-2023	1.º adit.
ICS 06-04	22-02-2023	DCV ATA 010 COM.	24-02-2023	1.º adit.
ICS 07-04	22-02-2023	DCV REA 008 SOM	24-02-2023	1.º adit.
ICS 30-05	22-02-2023	Anulado	24-02-2023	1.º adit.
ICS 31-05	22-02-2023	Anulado	24-02-2023	1.º adit.
ICS 36-05	03-04-2023	DCV REA 002 MOE	14-04-2023	2.º adit.
ICS 37-05	03-04-2023	DCV ATA 005 MOE	14-04-2023	2.º adit.
ICS 39-05	03-04-2023	DCV ROF 011 SOC	14-04-2023	1.º adit.
ICS 62-03	03-04-2023	Anulado	14-04-2023	2.º adit.
ICS 40-05	28-04-2023	DCV ROF 012 NEO	02-05-2023	1.º adit.
ICS 61-10	28-04-2023	DCV VAG 007 SOM	02-05-2023	1.º adit.
ICS 01-05	26-05-2023	DCV VAG 006 SOM	31-05-2023	1.º adit.
ICS 41-05	26-05-2023	DCV DRE 006 SOM	31-05-2023	1.º adit.
ICS 42-05	26-05-2023	DCV ROF 006 SOM	31-05-2023	1º adit.
ICS 43-05	26-05-2023	DCV DRE 007 SOM	31-05-2023	1.º adit.
ICS 27-11	07-11-2023	DCV VAG 007 COM	18-07-2023	1.º adit.
ICS 04-05	18-07-2023	DCV VAG 002 ROV	31-07-2023	1.º adit.
ICS 15-10	31-08-2023	DCV ROF 001 GMF	01-09-2023	1.º adit.
ICS 06-10	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	2.º adit.
ICS 08-06	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	2.ºadit.

DOCUMENTO IMT	DATA DA ANULAÇÃO	NOVO DOCUMENTO	DATA ENTRADA EM VIGOR	DOCUMENTO DE ANULAÇÃO
ICS 08-08	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	2.º adit
ICS 18-06	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	2.º adit
ICS 37-10	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	1.º adit
ICS 41-07	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	3.º adit
ICS 42-07	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	3.º adit
ICS 54-10	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	2.º adit
ICS 61-05	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	1.º adit
ICS 68-05	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	2.º adit
ICS 87-09	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	1.º adit
ICS 88-09	28-07-2023	Anulado	08-09-2023	1.º adit
ICS 11-04	23-08-2023	DCV REA 008 COM	15-09-2023	1.º adit
ICS 13-04	27-09-2023	Anulado	02-10-2023	1.º adit
ICS 17-04	27-09-2023	DCV REA 003 NEO	02-10-2023	2.º adit
ICS 46-05	27-09-2023	DCV ATA 003 NEO	02-10-2023	2.º adit
ICS 62-05	27-09-2023	Anulado	02-10-2023	3.º adit
ICS 04-06	14-09-2023	Anulado	22-09-2023	2.º adit
ICS 16-98	27-09-2023	DCV LOC 002 NEO	02-10-2023	2.º adit
ICS 19-05	27-09-2023	Anulado	02-10-2023	2.º adit
ICS 60-09	27-09-2023	DCV ROF 013 NEO	02-10-2023	2.º adit
ICS 60-04	22-11-2023	DCV REA 001 FCC	24-11-2023	1.º adit
ICS 61-04	22-11-2023	DCV ATA 002 FCC	24-11-2023	1.º adit
ICS 63-04	22-11-2023	DCV ATA 006 MOE	24-11-2023	2.º adit
ICS 14-04	30-11-2023	DCV ATA 004 SOM	15-12-2023	1.º adit
ICS 18-04	30-11-2023	DCV REA 004 NEO	15-12-2023	2.º adit
ICS 50-04	30-11-2023	DCV VAG 003 NEO	15-12-2023	1.º adit
ICS 53-04	30-11-2023	DCV REA 009 COM	15-12-2023	2.º adit
ICS 19-04	15-12-2023	DCV EST 003 NEO	21-12-2023	2.º adit
ICS 21-04	15-12-2023	DCV VAG 008 SOM	21-12-2023	1.º adit
ICS 22-04	15-12-2023	DCV DRE 008 SOM	21-12-2023	1.º adit
ICS 51-04	15-12-2023	DCV EST 002 NEO	21-12-2023	2.º adit
ICS 83-03	15-12-2023	DCV DRE 002 ROV	21-12-2023	1.º adit



7.6 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.

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

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023– Infraestruturas de Portugal, S.A.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023 – Comboios de Portugal, E.P.E.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023 – MEDWAY OF, S.A.
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança 2023 – FERTAGUS, S.A.
- Relatório Anual de Segurança 2023 – TAKARGO, S.A.
- Apuramento de Indicadores Comuns de Segurança – Guia de Implementação – IMT
- Relatório Anual de Aplicação do Sistema de Gestão de Segurança – Guia de Estrutura – IMT
- Guide on issuing the NSA annual report (GUI_MRA_002 V3.0) – ERA
- Implementation Guidance for CSIs – ERA

A

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



A.1 RFN COM TRÁFEGO RODOVIÁRIO

A.2 REDE ELETRIFICADA

A.3 SISTEMAS DE CONTROLO AUTOMÁTICO
DE VELOCIDADE

A.4 SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO

A.1 RFN COM TRÁFEGO FERROVIÁRIO

LEGENDA :

Via Larga

- 1 Linha do Minho
- 3 Con. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 20 Linha da Beira Alta
- 21 Ramal de Louzã
- 22 Ramal de Alfândega
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de 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. de Póvoa
- 47 Ramal da Póvoa - Asfalto
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 50 Ramal da EDP - Cónegos
- 52 Conc. de Vendas
- 53 Conc. de Agualva
- 54 Conc. de Águas de Moura
- 55 Conc. de Bombal
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sete Rios
- 58 Ramal do Lourçal
- 62 Ramal da Figueira da Foz
- 63 Linha da Matinha
- 68 Variante de Alcázar
- 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

Via Estreita

- 16 Linha do Vouga



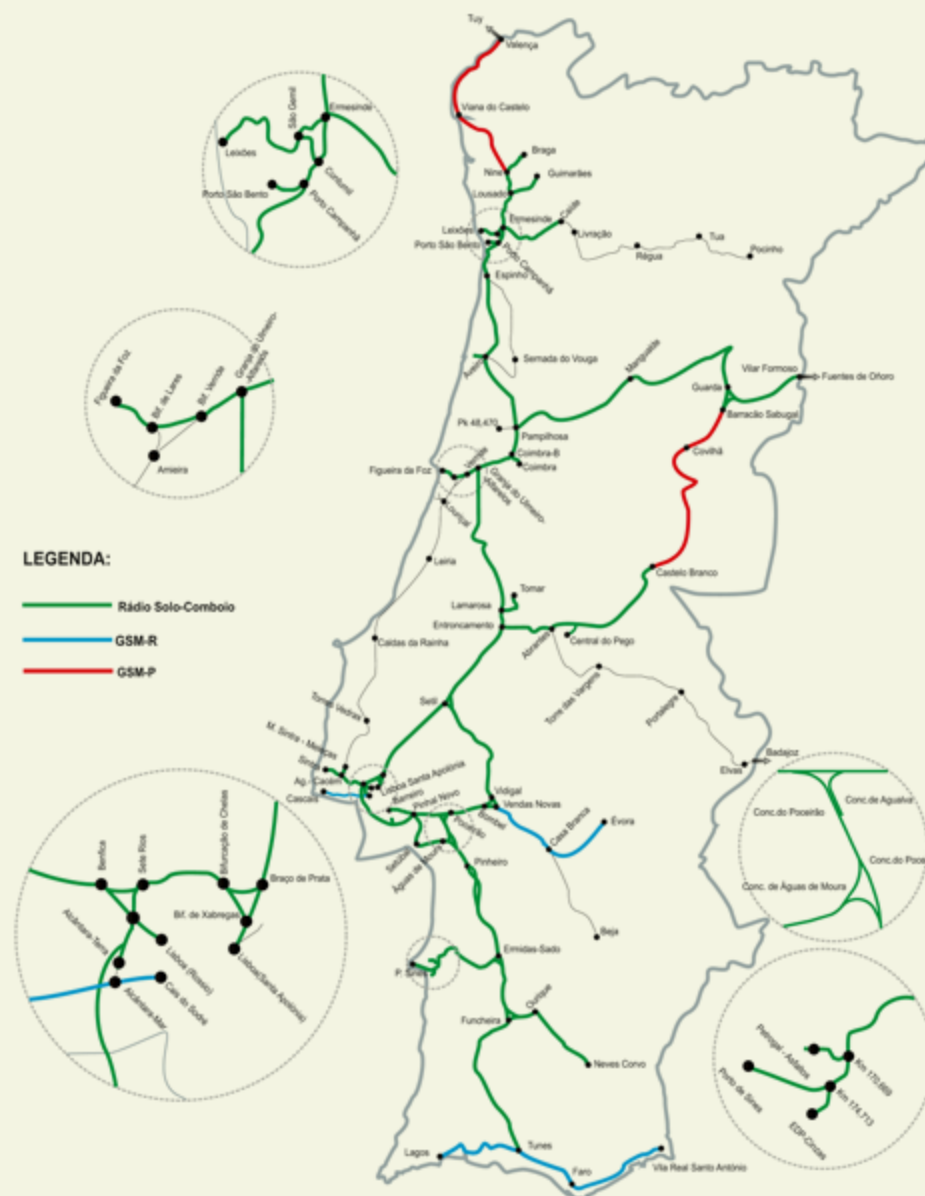
A.2 REDE ELETRIFICADA



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 a partir de 01/06/2023)
Data de início da atividade	1 de junho de 2015
Extensão da rede em exploração	Total: 2 527,053 km Via larga (bitola 1668 mm): 2 431,185 km Via estreita (bitola 1000 mm): 95,868 km
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla larga: 610,482 km Via única larga: 1 820,703 km Via única estreita: 95,868 km
Extensão das vias	Total vias: 3 225,090 km Via larga: 3 129,222 km Via estreita 95,868 km
Extensão da rede eletrificada	Total: 1 791,174 km 25 000 VCA: 1 765,724 km 1 500 VCC: 25,450 km % da rede em exploração: 70,87%
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	1 834,637 km % da rede em exploração: 72,60 %

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Extensão das linhas equipadas com comunicações Solo-Comboio:	RSC: 1 451,798 km (57,45%) GSM-P: 203,715 km (8,06%) GSM-R: 224,967 km (8,90%)
Número de Passagens de Nivel (incluindo particulares e de peões)	Total: 810 Densidade: 0,32 PN / km de linha 0,25 PN / km de via
Passagens de nível com proteção automática ou manual	Total: 481 % do total de PN: 59,0%
Número de comboios realizados na rede	Total: 550 041 Passageiros: 443 327 Mercadorias: 31 513 Marchas: 75 201
Comboios X km (ck) realizados na rede	Total: 33,64x 10 ⁶ Passageiros: 27,26x 10 ⁶ Mercadorias: 5,27x 10 ⁶ Marchas: 1,11x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	89,87%
% de ck realizados com sistema rádio solo-comboio	74,91%
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	5 734 282 h



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

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Morada	Avenida de Liberdade, 150 4450-718 Leça da Palmeira, Portugal
Website	https://tfm.apdl.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 0001(válido a partir de 01/02/2023)
Data de início da atividade	1 de fevereiro de 2023
Extensão da rede em exploração	Total: 0,491 km Via larga (bitola 1668 mm): 0,491 km Via estreita (bitola 1000 mm): 0 km
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla larga: 0,491 km Via única larga: 0 km Via única estreita: 0 km
Extensão das vias	Total vias: 2,162 km Via larga: 2,162 km Via estreita: 0 km
Extensão da rede eletrificada	Total: 0 km 25 000 VCA: 0 km 1500 VCC: 0 km % da rede em exploração: 0%
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	0% da rede em exploração: 0%

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



B.2 EMPRESAS FERROVIÁRIAS

CP – COMBOIOS DE PORTUGAL, E.P.E.

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.
Morada	Calçada do Duque, n.º 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 de 16 de março de 2020
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 85/2020)	PT 10 2021 0109 (válido a partir de 01/09/2021)
Data de início da atividade	9 de maio de 1951
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Locomotivas	Total: 50 (Diesel: 13; Elétricas: 37)
Número de Automotoras	Total: 244 (Diesel: 49; Elétricas: 195)
Número de Carruagens	152

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	832
Número de agentes de apoio à condução	1859
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	876
Número de comboios realizados	Passageiros: 397 555
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 26,153 x 10 ⁶ (inclui marchas)
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,9%
Número de passageiros x km (PK)	4,367 x 10 ⁶
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	6 503 011 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 de 10 de maio de 2021
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 85/2020)	Certificado de Segurança Único n.º PT 10 2023 0257 (válido a partir de 26/10/2023)
Data de início da atividade	29 de julho de 1999
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Automotoras	Elétricas: 18

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	47
Número de agentes de apoio à condução	0
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	57
Número de comboios realizados	Passageiros: 55 931 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 1,717 x 10 ⁶
Número de passageiros x km (PK)	444,928 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	99,76%
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	297 814 h



TAKARGO, TRANSPORTE DE MERCADORIAS, S.A.

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Nome	TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.
Morada	Terminal Tertir- Edifício CAPTRAIN Estrada nacional, nº 10, 2615-382 Alverca do Ribatejo, Portugal
Website	https://captrain.pt/
Licença de acesso à atividade válida durante o período (licença emitidas ao abrigo Decreto-Lei n.º 217/2015)	Licença nacional n.º PT 01220190002, de 12 de janeiro de 2022
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 85/2020)	EU 10 2023 0258 (válido a partir de 27/10/2023)
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	48
Número de agentes de apoio à condução	22
Número de comboios realizados	Mercadorias: 7856 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 1,181 X 10 ⁶ (inclui marchas)
Número de toneladas x km (tk)	441,16 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	99.99%
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	206 288 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 2019 0001, de 08/08/2019
Certificados de Segurança válidos durante o período (Decreto-Lei n.º 270/2003, na sua redação atualizada)	Parte A – PT 11 2020 0001 Parte B – PT 12 2020 0002 (válidos até 14 de março de 2025)
Data de início da atividade	1 de agosto de 2009
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 55 (Diesel: 23; Elétricas: 32)
Número de vagões	1721

DESCRIÇÃO	INFORMAÇÃO
Número de responsáveis de condução	151
Número de agentes de apoio à condução	102
Número de comboios realizados	Mercadorias: 24 273 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 4,153 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,00%
Número de toneladas x km (tk)	1.802,158 x 10 ⁶
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	não contabilizado

C

PROGRESSO DA INTEROPERABILIDADE





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

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

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	1375
4b	Número de licenças europeias novas emitidas (primeira emissão)	12

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	0
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	0
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	0
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	0
5d	Nova autorização (art.º 14(1) (d) Regulamento (UE) 2018/545) – total	11
5da	Vagões	0
5db	Veículos rebocados de passageiros	6
5dc	Locomotivas elétricas ou a diesel	1
5de	Automotoras elétricas ou a diesel	4
5df	Veículos motorizados especiais	0
5e	Autorização de conformidade com o tipo (art.º 14(1) (e) Regulamento (UE) 2018/545) – total	78
5ea	Vagões	0
5eb	Veículos rebocados de passageiros	3
5ec	Locomotivas elétricas ou a diesel	18
5ee	Automotoras elétricas ou a diesel	57
5ef	Veículos motorizados especiais	0

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	1,19
7b	Funcionários FTE envolvidos na autorização de veículos	1,39
7c	Funcionários FTE envolvidos na supervisão	4,98
7d	Funcionários FTE envolvidos em outros aspetos relacionados com o caminho-de-ferro	1,92

* Não inclui veículos do GI (n.d.)

D

MEDIDAS CORRETIVAS EMITIDAS PELA ANSF





2022/14_Controlo Operacional

OBSERVAÇÕES PONTUAIS DE SEGURANÇA -TROÇO DA LINHA DO NORTE COMPREENDIDO ENTRE AS ESTAÇÕES DE LISBOA ORIENTE E DA AZAMBUJA

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_76.2	A CP deverá proceder à realização de uma avaliação de risco que estude designadamente o perigo e riscos inerentes ao percurso que os maquinistas têm de realizar, em zona sem passadiço, quando efetuam manobras de resguardo de composição na Estação de Alverca. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF. Se da análise de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores da CP que efetuam manobras de resguardo de composição na Estação de Alverca, deverá ser preenchido pela CP o “formulário” em anexo de “...requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigi-lo à IP com conhecimento à ANSF.	CP



2022/16_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO A BORDO DOS COMBOIOS 5109 E 5112 DA CP, NA LINHA DO VOUGA

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_08	A CP deverá apresentar evidência das últimas ações de acompanhamento realizadas aos maquinistas na Linha do Vouga e aos maquinistas envolvidos no CO nº 2022/16.	CP
Recomendação_2023_09	A CP deverá incluir, no plano de formação contínua a ministrar no ano corrente, os procedimentos inerentes à utilização do PDA nas comunicações de voz com o CCO, conforme regulamentado. Deverá ser apresentado o plano de formação contínua atualizado.	CP
Recomendação_2023_10	A CP deverá instruir as suas tripulações a informar o CCO das ocorrências de intrusão de veículos na Ponte de Sernada do Vouga, conforme regulamentado. Deverá ser apresentada evidência das medidas tomadas.	CP
Recomendação_2023_11	A IP deverá avaliar a cobertura de rede do sistema PDA na Linha do Vouga, e enviar à ANSF o seu resultado e um eventual plano de mitigação relativamente aos problemas identificados.	IP
Recomendação_2023_12	A IP deverá proceder à remoção do material resultante dos aluimentos entre Aveiro e Sernada do Vouga, em especial no verificado ao PK 17,800, bem como do material combustível (resíduos de vegetação) disposto junto à via, em vários locais. A ANSF deverá ser notificado da sua resolução.	IP
Recomendação_2023_13	A IP deverá efetuar a análise de risco relativa aos acessos pedonais e rodoviários à Ponte de Sernada do Vouga, assim como avaliar a eficácia das medidas atualmente implementadas, atendendo às más condições dos acessos pedonais e ao frequente incumprimento da parte dos utilizadores rodoviários quanto à sinalização luminosa e aviso sonoro. Deverá ser apresentada evidência da análise realizada e das eventuais medidas a implementar.	IP
Recomendação_2023_14	A IP deverá proteger a totalidade dos acessos rodoviários da PN ao PK 27,722 (Aveiro-Sernada do Vouga), com a instalação do equipamento previsto na legislação para PN deste tipo, devendo disso dar conhecimento à ANSF.	IP
Recomendação_2023_15	A IP deverá tomar as devidas providências para que as PN particulares aos PK 25,847 e PK 25,870 (Aveiro-Sernada do Vouga) sejam dotadas de obstáculos físicos fechados a cadeado, devendo disso dar conhecimento à ANSF.	IP
Recomendação_2023_16	A IP deverá incluir, no plano de formação contínua a ministrar no ano corrente, os procedimentos inerentes à utilização do PDA nas comunicações de voz com a tripulação, conforme regulamentado. Solicita-se o envio do plano de formação contínua atualizado.	IP



2022/18_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO A BORDO DO COMBOIO 62130 DA MEDWAY (LINHA DO NORTE)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_1	A IP deverá colocar a sinalização quilométrica e hectométrica nos locais em falta no troço entre Vila Nova de Gaia e Espinho assim como proceder à desobstrução da visualização provocada pela vegetação junto do sinal M15 em Santarém.	IP
Recomendação_2023_2	A IP deverá colocar passadiços entre as linhas secundárias na estação de Santarém para facilitar a mobilidade do Agente de Apoio à manobra assim como por questões de segurança.	IP
Recomendação_2023_3	Devem os Maquinistas fazer uso da buzina em todas as situações regulamentarmente definidas e observar com regularidade o comboio através dos espelhos particularmente em locais que permita a sua total visibilidade, devendo ser sensibilizados para o efeito.	Medway
Recomendação_2023_4	A tripulação que efetuou a manobra em Santarém deve ser sensibilizada para os procedimentos inerentes à manobra com particular relevo ao Maquinista, na sinalização devida da unidade motora em manobras, designadamente para a necessidade de ligar os faróis de cauda nas duas extremidades da locomotiva, e ao Agente de Apoio no local quanto à obrigatoriedade de permanecer no primeiro veículo no sentido do movimento durante a manobra complexa de recuo.	Medway
Recomendação_2023_5	A IP deve enviar ao IMT o resultado da avaliação dos aspetos identificados pelos maquinistas constantes no ponto 4.1 do presente documento, com exceção da alínea a) que está a ser acompanhada por processo autónomo, apresentando, se aplicável, as medidas a implementar.	IP



2023/01_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO A BORDO DO COMBOIO 865 DA CP (LINHA DO DOURO)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_17	A IP deverá avaliar a situação descrita pela tripulação, relativamente à falta de visibilidade do sinal principal de entrada da estação da Régua, sentido Pocinho-Porto antes da concordância para a linha do Corgo e indicar à ANSF o resultado dessa avaliação.	IP
Recomendação_2023_18	A IP deverá enviar ao IMT informação relativa ao facto da limitação de velocidade ao PK 114.500 não constar no Modelo de limitação de velocidade e indicar medidas para evitar situações semelhantes.	IP
Recomendação_2023_19	A IP deverá regularizar os aspetos dos sinais de aviso de velocidade máxima temporária face aos sinais de início localizados ao PK 165.100 e PK 167.300, uma vez que os sinais de aviso estavam pintados de branco e os de início de amarelo, enviando à ANSF evidências da sua regularização.	IP
Recomendação_2023_20	A IP deverá alterar a pintura do sinal de aviso de velocidade máxima, referente a um afrouxamento localizado ao PK 119.250, para amarelo uma vez que o mesmo se encontrava pintado de branco. Deve a IP, enviar à ANSF evidências da sua regularização.	IP
Recomendação_2023_21	A IP deverá regularizar a situação relativamente ao sinal de velocidade máxima que se encontrava localizado ao PK109.300, uma vez que o mesmo se encontrava tombado. Deve a IP enviar à ANSF evidências da sua regularização.	IP
Recomendação_2023_22	A CP deverá na próxima ação de acompanhamento sensibilizar o maquinista para que utilize as luzes da locomotiva, quando em serviço de manobras, e que utilize a buzina, conforme prescrito regulamentarmente. Deve a CP indicar a data da realização do acompanhamento.	CP
Recomendação_2023_23	A CP deverá avaliar o indicado pelo maquinista que refere que o horário inserido no tablet não permite abrir digitalmente o horário relativo a alguns comboios regulares no sentido de visualizar em caso de cruzamento os dias em que esses comboios se efetuam(ex: comboios de horário da Takargo). Deve a CP enviar à ANSF o resultado dessa avaliação.	CP
Recomendação_2023_24	A CP deverá atualizar os quadros afixados na cabina da locomotiva 1438 referente aos códigos de erros de sistema de categoria A, assim como nas cabinas de todas as unidades motoras cujo quadro não tenha ainda sido atualizado. Deve a CP indicar a data da sua regularização	CP
Recomendação_2023_25	A CP deverá avaliar a colocação de informação aos passageiros com o procedimento adequado para abertura das portas das carruagens. Deve a CP enviar à ANSF o resultado dessa avaliação	CP



2023/02_Controlo Operacional

VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA NOS TRABALHOS - IP

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_26	A IP deverá, no âmbito dos trabalhos a realizar ao abrigo da medida de segurança 1, indicar à ANSF o procedimento instituído para calcular no terreno a distância de visibilidade definida no quadro do ponto 6.1.1 da IET 77 no sentido de garantir o valor correto atribuído e de eventual limitação de velocidade a implementar face à distância existente.	IP
Recomendação_2023_27	A IP deverá enviar à ANSF evidências da habilitação dos Agentes indicados na ODT.	IP

2023/03_Controlo Operacional

OCORRÊNCIAS DE INCÊNDIOS NA PROXIMIDADE DA INFRAESTRUTURA DA RFN

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_6	A IP deverá reformular o Anexo 10 da ICET 296, de modo a contemplar: · No ponto “2 – Objeto” é referido que os avisos, emitidos pelo IPMA, são referentes a diversas situações, nomeadamente, é referido “Tempo Frio” e “Tempo Quente”. No entanto, no documento, não encontramos avisos com estas situações na tabela do ponto 5.2 – Critério de Emissão de Alertas, mas sim, os alertas para temperatura mínima e temperatura máxima; ·No ponto “4 – Identificação dos riscos”, o risco de incêndio e as suas possíveis consequências em face dos avisos emitido pelo IPMA e pela ANEPC, bem como as medidas a tomar e os procedimentos operacionais do CCO. No 2º parágrafo é referido que o Mapa dos riscos cobre toda a RFN com exceção da Ponte 25 de Abril que é regulada por documento autónomo, no entanto o túnel da Trofa, o túnel de Espinho e o túnel de Lisboa Rossio, são igualmente regulados por documentos autónomos. No último parágrafo, na fórmula do telefonema registado, é comunicado ao CCO o levantamento ou atualização da restrição implementada, no entanto não prevê a comunicação da sua implementação. No ponto “6 – Procedimentos em caso de emissão de aviso”, tanto no seu texto como no quadro 4, é referido que a DSS notifica o CCO e a DRF dos avisos do IPMA e das medidas a implementar, mas que estes órgãos, implementam as medidas constantes na Parte 1 do documento. Não é claro se as medidas notificadas pela DSS são as que constam da Parte 1 ou outras em complemento a estas, devendo o texto ser clarificado.	IP
Recomendação_2023_7	O IMT deverá sensibilizar à ANEPC, perante a ocorrência verificada na linha do Minho, para o desenvolvimento de ações de sensibilização internas aos intervenientes nas operações de combate aos fogos, dos riscos associados à infraestrutura ferroviária e da necessidade de contacto com o CCO para garantir condições de segurança, em caso de necessidade de intrusão/ocupação do canal ferroviário, como o risco de atropelamento ferroviário e o risco de eletrocussão associado aos componentes do sistema de catenária.	ANSF



2023/04_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO A BORDO DO COMBOIO 621 DA CP (LINHA DO NORTE)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_28	A IP deverá vedar o acesso da plataforma central da estação da Azambuja lado sul de forma a limitar o acesso à mesma por pessoas não autorizadas e verificar a ausência da vedação noutros locais semelhantes da estação. Deverá enviar à ANSF evidências da colocação da vedação	IP
Recomendação_2023_29	A IP deverá avaliar a possibilidade de queda de pedras a partir do talude ao PK 128,000, que possam invadir o gabarito ferroviário, face à existência de pedras de tamanho considerável junto à via, e tomar as medidas necessárias para garantir a segurança da exploração ferroviária. Deve a IP enviar o resultado dessa avaliação.	IP
Recomendação_2023_30	A CP deverá regularizar a anomalia registada no Diário Técnico de Bordo (relativa à comunicação via solo comboio entre o Maquinista e o CCO, que não funciona em sistema de alta voz.), indicando a data da resolução e informar da data da última manutenção efetuada ao equipamento de comunicação solo-comboio.	CP
Recomendação_2023_31	A CP deverá instruir o Operador de Material que efetuou a engatagem da locomotiva à carruagem da composição do comboio n.º 621 para o cumprimento quanto à utilização da chave de corte da locomotiva para ligação da mangueira da climatização, devendo incluir este assunto na formação continua a ministrar a todos os agentes habilitados a fazer esta ligação. A CP deve enviar à ANSF informação relativa às medidas a implementar com vista à sua concretização.	CP
Recomendação_2023_32	A CP deverá verificar com brevidade a situação decorrente com o fecho de portas da carruagem 61942197034-1 e promover junto da área de manutenção a necessária avaliação do fecho das portas das restantes carruagens por atuação da chave do ORV, garantindo as necessárias correções. Deve a CP indicar à ANSF o calendário com vista à sua concretização.	CP
Recomendação_2023_33	A CP deverá regularizar a situação relacionada com a caixa de primeiros socorros que se encontrava na carruagem bar (619485970062) informando à ANSF da data da sua regularização.	CP
Recomendação_2023_24	Reitera-se a recomendação 2023/24 emitida no seguimento do Controlo operacional 2023_1 (Acompanhamento a bordo do comboio 865 da CP (Linha do Douro): “A CP deverá atualizar os quadros afixados na cabina da locomotiva 1438 referente aos códigos de erros de sistema de categoria A, assim como nas cabinas de todas as unidades motoras cujo quadro não tenha ainda sido atualizado. Deve a CP indicar a data da sua regularização.”.	Outras



2023/05_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO A BORDO DO COMBOIO 6409 E 6457/6 DA CP (LINHA DO OESTE)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_24	Reitera-se a recomendação 2023/24 emitida no seguimento do Controlo operacional 2023_1 (Acompanhamento a bordo do comboio 865 da CP (Linha do Douro): “ A CP deverá atualizar os quadros afixados na cabina da locomotiva 1438 referente aos códigos de erros de sistema de categoria A, assim como nas cabinas de todas as unidades motoras cujo quadro não tenha ainda sido atualizado. Deve a CP indicar a data da sua regularização.”.	CP
Recomendação_2023_34	A CP deverá repor imediatamente o selo do interruptor geral do Convel e enviar à ANSF as evidências quanto à sua normalização.	CP
Recomendação_2023_35	A CP deverá informar a ANSF da data da resolução dos problemas identificados em diário técnico de bordo para além da situação reportada do convel e alvo de recomendação específica (2023/34).	CP
Recomendação_2023_36	A CP deverá verificar se a caixa de primeiros socorros contém todo o material adstrito e em validade. Posteriormente deve proceder à sua selagem. Solicita-se o envio das evidências quanto à sua regularização.	CP
Recomendação_2023_37	A IP deverá regularizar a situação relativa ao aspeto do sinal de aviso de velocidade máxima localizado ao PK 204,500 da Linha do Oeste, que se encontra pintado a cheio de amarelo quando se trata de uma velocidade TVM, e enviar à ANSF as evidências da sua regularização.	IP
Recomendação_2023_38	A IP deverá deslocar as travessas localizadas sob a plataforma do apeadeiro de São Mamede, que dificultam a visibilidade na aproximação da PN às tripulações dos comboios que circulam no sentido descendente e enviar à ANSF evidências quanto à regularização da situação.	IP



2023/06_Controlo Operacional

VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA EM PN

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_53	A IP deverá, na PN sita ao PK 84,031 da Linha do Norte, reparar a fixação da caixa onde se encontra a tecla de alarme do rádio solo comboio (localizada no exterior da PN) por esta se encontrar partida, dificultando a sua identificação e acesso. A IP deverá enviar à ANSF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_54	A IP deverá, na PN sita ao PK 84,031 da Linha do Norte, sensibilizar os agentes que desempenham as funções de vigilante na PN para a importância de se encontrarem à aproximação e passagem dos comboios em local seguro e simultaneamente possam detetar alguma intrusão de forma a tomar as medidas urgentes necessárias. A IP deverá enviar à ANSF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_55	A IP deverá, na PN sita ao PK 84,031 da Linha do Norte, proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco) que considere a ocorrência de potenciais intrusões no canal ferroviário a partir da PN em direção à estação e vice /versa, através de caminho em terra paralelo à ferrovia. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_56	A IP deverá, na PN sita ao PK 93,466 da Linha do Norte, melhorar a visibilidade da lomba que se encontra entre as vias-férreas na PN e que pode ser potenciadora de acidentes rodoviários ou avarias que provoquem a imobilização de veículos dentro da PN. A IP deverá enviar à ANSF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_57	O passeio da via rodoviária de acesso à PN, sita ao PK 12,274 da Linha de Vendas Novas, é interrompido na zona da PN, não permitindo o atravessamento desta pelos peões em segurança, obrigando a que estes utilizem a via rodoviária para a sua travessia. A IP deverá proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco) que considere potenciais invasões do canal rodoviário na PN, e consequente risco de atropelamento, devido à falta de zona de atravessamento pedonal. O Resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_58	Na PN, sita ao PK 12,274 da Linha de Vendas Novas, foi verificado o estacionamento de viatura rodoviária ocupando parte do domínio público ferroviário (DPF) junto à zona da PN (lado esquerdo, sentido descendente) e evidenciada a existência de caminho de acesso a terreno contíguo à estação utilizando o DPF. A IP deverá, no imediato, notificar o proprietário da residência contígua à PN para não utilização do DPF e, no prazo fixado, providenciar a instalação de barreira física que impeça o acesso ao DPF não autorizado. A IP deverá enviar à ANSF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_59	A IP deverá, na PN sita ao PK 12,274 da Linha de Vendas Novas, providenciar a reparação do muro e gradeamento do lado direito da PN (sentido descendente), que se encontram danificados por embate com veículo rodoviário e em risco de queda. A IP deverá enviar à ANSF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP



2023/06_Controlo Operacional

VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA EM PN

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_60	A IP deverá, na PN sita ao PK 12,274 da Linha de Vendas Novas, providenciar o reforço da pintura da "yellow box" da PN. A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_61	Tendo em conta informação contraditória recebida da IP sobre a previsão de supressão da PN sita ao PK 27,335 da Linha de Vendas Novas, que reúne os critérios definidos pelas alíneas a), c) d) e f) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 568/99 para o efeito, a IP deverá confirmar se a PN será suprimida em 2023.	IP
Recomendação_2023_62	O cruzamento entre veículos pesados na PN, sita ao PK 27,335 da Linha de Vendas Novas, está comprometido pela redução da largura da via rodoviária na zona da PN. A IP deverá proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco) que considere os riscos inerentes à situação descrita. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_63	A IP deverá, na PN sita ao PK 10,317 da Linha do Vouga (Espinho-Sernada) face ao risco de atropelamento rodoviário de pessoas, proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco) que considere a inexistência de zona de atravessamento seguro da PN por peões. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_64	A IP deverá, na PN sita ao PK 8,909 da Linha do Vouga (Sernada-Aveiro), face ao risco de atropelamento rodoviário de pessoas, proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco) que considere a inexistência de zona de atravessamento seguro da PN por peões. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_65	A IP deverá, na PN sita ao PK 8,909 da Linha do Vouga (Sernada-Aveiro), proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco) que considere a ocorrência de potenciais intrusões no canal ferroviário (no lado esquerdo da linha férrea, sentido ascendente), decorrentes da ausência de confinamento entre a linha férrea e a via rodoviária aí existente. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_66	IP deverá, na PN sita ao PK 8,909 da Linha do Vouga (Sernada-Aveiro), potenciar a diferenciação da PN em relação à faixa de rodagem da estrada, através de medidas aplicadas no pavimento da PN e/ou no pavimento da via na sua proximidade imediata. A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP



2023/06_Controlo Operacional

VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA EM PN

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_67	A IP deverá, na PN sita ao PK 8,909 da Linha do Vouga (Sernada-Aveiro), proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco) que considere a geometria e as dimensões dos acessos e da PN, face ao risco de colisão de comboio com veículo rodoviário, uma vez que, durante a visita, foi observada a imobilização de uma viatura na PN ao fazer a manobra de mudança de direção da rua Vale das Figueiras (vindo de norte) para a rua do Apeadeiro. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_68	A IP deverá reforçar as marcas rodoviárias da PN sita ao PK 51,126 da Linha do Minho, que se encontram apagadas, e colocar uma "yellow box". A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_69	A IP deverá colocar a inscrição "Quebrar em caso de emergência" no tardo da barreira direita da PN (sentido ascendente) sita ao PK 51,126 da Linha do Minho. A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_70	A IP deverá reforçar as marcas rodoviárias da PN sita ao PK 315,616 da Linha do Norte, que se encontram apagadas. A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_71	A IP deverá reforçar as marcas rodoviárias na PN sita ao PK 324,562 da Linha do Norte, incluindo o reforço da pintura da "yellow box". A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_72	A IP deverá diligenciar para que a localização da PN, sita ao PK 324,562 da Linha do Norte, seja reconhecida no CCO através de chamada efetuada para o número da PN. A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_73	À data da visita técnica à PN no PK 2,488 da Linha da Beira Baixa, foi verificado que o equipamento de aviso sonoro (lado esquerdo do sentido ascendente) não se encontrava em funcionamento e que o cabo de ligação terra (plano de terras) entre o poste do aviso sonoro e a base da meia-barreira não se encontrava devidamente conectado (ambos os lados). A IP deverá informar sobre o ponto de situação destas anomalias.	IP
Recomendação_2023_74	À data da visita técnica à PN no PK 2,488 da Linha da Beira Baixa, foi verificado que os painéis de borracha do pavimento da PN oscilam à passagem dos veículos, sobretudo de veículos pesados. Notou-se ainda um ligeiro abatimento no carril, na passagem de um comboio de mercadorias, o que pode ser indicativo de problemas ao nível do assentamento das travessas no balastro. A IP deverá proceder à avaliação dos parâmetros da via e comunicar o resultado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP



2023/06_Controlo Operacional

VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA EM PN

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_75	A IP deverá, na PN sita ao PK 2,488 da Linha da Beira Baixa, proceder a um estudo / análise de risco em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco), que considere a inexistência de confinamento da via na proximidade da habitação existente no lado direito no sentido ascendente (antes da PN), face aos riscos de colisão de comboio com objeto dentro do gabarito de obstáculos e de acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado para ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_76	A IP deverá proceder a um estudo / análise de risco, em linha com o documento GR.PR.006 (gestão do risco), ao risco de colisão de pessoas na PN, sita ao PK 22,556 da Linha de Cascais, tendo em conta, entre outros aspetos, a insuficiência de acessos pedonais à estação de S. João do Estoril (do lado da PN), que leva a acessos indevidos da PN ao topo da plataforma da estação e vice-versa, bem como a inexistência de labirintos e de sinalização luminosa específica para peões. O resultado do estudo / análise de risco deverá ser enviado à ANSF. Caso se justifique a implementação de medidas deverá ser enviado um plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_77	A IP deverá providenciar o reforço da pintura da "yellow box" e reparar os painéis de borracha soltos da PN sita ao PK 22,556 da Linha de Cascais. A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP
Recomendação_2023_78	A ANSF deverá alertar o Gestor da Infraestrutura Rodoviária (Câmara Municipal do Cartaxo) de acesso à PN sita ao PK 60,090 da Linha do Norte, para o risco associado à descoordenação entre o sinal S1(semáforo) e o sistema de aviso da PN. Evidencia-se o seguinte excerto do ofício _S/23/35093 enviado a 12/04/2023 à Câmara Municipal do Cartaxo com conhecimento à IP e à ANSR: "verificou-se a presença de sinalização luminosa S1(semáforo) à entrada da PN, no lado oeste, para gestão de tráfego da ponte que se localiza do outro lado da PN. Este sinal não se encontra coordenado com sinalização da infraestrutura ferroviária, verificando-se frequentemente que o sinal S1 mostra o aspeto verde quando a PN se encontra em anúncio (com a cancela fechada e sinal S8 com aspeto vermelho intermitente), conforme se pode observar na figura seguinte. Esta descoordenação entre os sinais, bem como a localização do Sinal S1 antes dos sinais rodoviários da PN, poderá induzir os condutores em erro, representando riscos muito significativos para a segurança ferroviária (e rodoviária), nomeadamente colisões entre veículos ferroviários e 2 rodoviários, que são frequentemente fatais. Como tal consideramos urgente a adoção de medidas para mitigação dos mesmos".	ANSF
Recomendação_2023_79	A IP deverá reclassificar as PN da Linha do Vouga cuja classificação ainda não tenha sido atribuída de acordo com DL 568/99, atualizar ICET 150, e proceder à colocação dos equipamentos regulamentados de acordo com a classificação obtida em cada caso. A saber: - Linha do Vouga (Espinho - Sernada), Pks: 2,793; 5,487; 5,848; 7,636; 10,317; 16,783 e 30,963. - Linha do Vouga (Sernada - Aveiro), Pks: 8,909 e 12,557. A IP deverá enviar à ASNF evidências quanto à implementação da recomendação.	IP



2023/06_Controlo Operacional

VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA EM PN

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_80	ão é definido pela IP um horizonte temporal para a supressão das PN localizadas na Linha do Vouga aos PK 10,317, 16,783 (ambos no troço Espinho-Sernada) e 8,909 (no troço Sernada-Aveiro). A IP deverá indicar a data prevista para a supressão das mesmas que reúnem pelo menos um dos critérios definidos no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 568/99).	IP
Recomendação_2023_81	A ANSF deverá criar mecanismo interno para monitorizar o cumprimento pela IP do Plano de Supressão de PN.	ANSF
Recomendação_2023_82	O IMT deverá notificar os gestores das infraestruturas rodoviárias e respetivas entidades supervisoras (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária ou IMT, IP) das situações de não conformidade e oportunidade de melhoria identificadas nas ações de supervisão realizadas às várias PN (ver Tabela 1).	Autarquias



2023/08_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO A BORDO DO COMBOIO 50392/3 DA MEDWAY (LINHA DE VENDAS NOVAS)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_39	A Medway deverá regularizar a situação relativa ao painel laranja no vagão 34877813904-1 enviando à ANSF as devidas evidências.	Medway
Recomendação_2023_40	A Medway deverá enviar a data da última manutenção efetuada ao equipamento rádio da unidade motora n.º 90 94 0 765627-3 e identificar a entidade que a realizou. Deverá ainda no próximo acompanhamento na Linha de Vendas Novas efetuar alguns testes ao equipamento, enviando à ANSF o resultado dos mesmos.	Medway
Recomendação_2023_41	A Medway deverá garantir a necessária formação/sensibilização junto do Agente de Acompanhamento do comboio 50392/3, realizado no dia 28/04/2023, para que este informe o Maquinista dos aspetos da sinalização conforme preceituado regulamentarmente. Deverá enviar à ANSF as devidas evidências quanto ao seu efetivo cumprimento.	Medway
Recomendação_2023_42	A Medway deverá assegurar a necessária formação/sensibilização junto do Operador de Manobras que se encontrava de serviço no Poceirão e que apoiou a manobra do comboio 50392/3, realizado no dia 28/04/2023, quanto à correta imobilização do material circulante, à verificação antecipada das condições da linha para onde se pretende realizar a manobra, à informação a fornecer ao Maquinista e à sua permanência no primeiro veículo no sentido do movimento durante toda a manobra de recuo. Deverá enviar à ANSF evidências da sua concretização.	Medway
Recomendação_2023_43	A Medway deverá enviar a data da última manutenção efetuada ao equipamento rádio da unidade motora n.º 90 94 0 765627-3 e identificar a entidade que a realizou. Deverá ainda no próximo acompanhamento na Linha de Vendas Novas efetuar alguns testes ao equipamento, enviando à ANSF o resultado dos mesmos.	Medway
Recomendação_2023_44	A IP deverá regularizar a situação relativa ao aspeto do Sinal de Aviso de Velocidade máxima de 30 km/h localizado na Concordância do Setil sentido Entroncamento – Vendas Novas , que se encontra pintado a cheio de amarelo quando se trata de uma velocidade TVM, e enviar à ANSF as evidências da sua regularização.	IP
Recomendação_2023_45	A IP deverá avaliar a situação relativa à sequência dos aspetos na sinalização localizada ao PK 6100 da linha de Vendas Novas, face aos Sinais de Velocidade Máxima conforme imagens ilustrativas no Anexo II, Fig.11, da nota técnica 2023/08, corrigindo a situação em caso de falha na implementação dos mesmos e enviar evidências da sua regularização. Deve ainda informar do motivo pelo qual o Sinal de Início de Velocidade Máxima autorizada de 90 km/h está pintado de amarelo e não consta em Modelo de Limitação de Velocidade.	IP



2023/09_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO A BORDO DO COMBOIO 5902 DA CP (LINHA DO ALGARVE [FARO-LAGOS])

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_46	A CP deverá apresentar evidências das ações de formação ministrada à tripulação, do comboio 5902 realizado no dia 11/05/2023, nos últimos dois anos, bem como o plano de formação de reciclagem nas áreas específicas relativas à segurança ferroviária em conformidade com a legislação em vigor e no cumprimento do mesmo no âmbito do seu SGS.	CP
Recomendação_2023_47	A CP deverá avaliar a colocação da sinalética destinada aos passageiros que transportam bicicletas, nas UDD que prestam serviço na linha do Algarve, devendo enviar à ANSF o resultado dessa avaliação.	CP
Recomendação_2023_48	Sem prejuízo da recomendação 2022/62 emitida no controlo operacional 2022/10, a IP deverá garantir a colocação de sinais “indicadores do local de paragem” nas restantes estações e apeadeiros no troço Faro – Lagos onde esta sinalética não exista.	IP
Recomendação_2023_49	A IP deverá proceder à avaliação de risco para a segurança quanto à inexistência de monitores informativos, de comboios e respetivas linhas, nas estações de Tunes e Faro e enviar à ANSF o resultado da mesma. Se da avaliação de risco resultar a necessidade de implementar medidas mitigadoras, a IP deverá apresentar um mapa com as respetivas medidas e com a calendarização da execução das mesmas.	IP
Recomendação_2023_50	A IP deverá promover uma verificação das condições e do estado de conservação das PN Particular ao PK 320,411 de modo a comprovar o funcionamento dos obstáculos físicos e do seu fecho a cadeado, conforme artigo 25 do Anexo 1 ao Decreto-Lei 568/99 e enviar à ANSF o resultado dessa verificação.	IP
Recomendação_2023_51	A IP deverá proceder à colocação de sinal indicador de aviso sonoro (sinal “S”) na aproximação à PN localizada ao PK 302,145, no sentido Lagos-Tunes.	IP



2023/10_Controlo Operacional

PREVENÇÃO DE COLHIDAS E SUICÍDIOS NA FERROVIA PORTUGUESA

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_83	No âmbito do Grupo de Trabalho Colhidas e Suicídios, a ANSF deverá promover um workshop com o setor, com o objetivo de identificar projetos-piloto (2 estações, 2 PN, 2 troços de linha em plena via, 2 zonas onde a vedação é recorrentemente violada) para identificação, implementação e monitorização da eficácia de medidas para redução do número de colhidas.	ANSF
Recomendação_2023_84	A ANSF deverá providenciar às EF e aos GI um mecanismo de reporte adequado para que seja realizada uma descrição mais pormenorizada das ocorrências relacionadas com colhidas e suicídios. Nesse instrumento, deverão ser solicitadas informações como a idade e o sexo das vítimas, eventuais equipamentos em uso pela vítima aquando da colhida (telefone, auriculares, etc.), o esquema do acidente no momento do embate, o ponto do embate inicial no comboio e o PK exato onde este ocorreu.	ANSF
Recomendação_2023_85	No âmbito da prevenção de colhidas e suicídios, a ANSF deverá rever a ficha de acompanhamento de comboios, para que em ações deste tipo seja efetuada a sensibilização das tripulações dos comboios relativamente à importância de informar o CCO sempre que se verifiquem intrusões de pessoas não autorizadas no canal ferroviário, dando indicação do local exato onde foi avistado o intruso e, se possível, a direção em que este se desloca.	ANSF
Recomendação_2023_86	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.	CP
Recomendação_2023_87	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.	Fertagus
Recomendação_2023_88	No âmbito da prevenção de colhidas, a Medway 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.	Medway
Recomendação_2023_89	No âmbito da prevenção de colhidas, a Takargo 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.	Takargo



2023/10_Controlo Operacional

PREVENÇÃO DE COLHIDAS E SUICÍDIOS NA FERROVIA PORTUGUESA

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_90	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.	IP
Recomendação_2023_91	No âmbito da prevenção de colhidas, a ANSF, conjuntamente com o setor, deverá desenvolver campanhas de educação e sensibilização para a segurança ferroviária destinadas aos utilizadores da ferrovia e ao público em geral.	ANSF
Recomendação_2023_92	No âmbito da prevenção de colhidas, a ANSF deverá estabelecer um acordo de colaboração com o Museu Nacional Ferroviário para desenvolvimento de conteúdos que contribuam para a educação/sensibilização da segurança ferroviária no museu.	ANSF
Recomendação_2023_93	A ANSF deverá analisar a viabilidade de introdução de conteúdos relacionados com a segurança ferroviária nos currículos escolares.	ANSF
Recomendação_2023_94	A ANSF deverá complementar o estudo que resultou no relatório “Prevenção de colhidas e suicídios na ferrovia portuguesa”, de modo a considerar os impactos destas ocorrências, nomeadamente a nível de atrasos na circulação e consequências para as tripulações.	ANSF
Recomendação_2023_95	A ANSF deverá coordenar com as EF a recolha de informação relativa às consequências das colhidas e suicídios nas tripulações afetadas, bem como a identificação dos procedimentos do seu SGS aplicáveis a estes casos.	ANSF
Recomendação_2023_96	A ANSF deverá promover um estudo sobre a problemática das colhidas de trabalhadores na RFN.	ANSF
Recomendação_2023_97	A ANSF deverá coordenar com o setor a identificação de zonas potencialmente problemáticas no âmbito das colhidas e suicídios, onde se observam intrusões recorrentes ou a existência de determinadas características.	ANSF
Recomendação_2023_98	A ANSF deverá realizar ações de trabalho conjuntas com as autoridades policiais para abordar a importância da sua atuação na prevenção de colhidas e suicídios.	ANSF
Recomendação_2023_99	A CP deverá proceder a uma identificação de todos os tipos de carruagens onde não se verifique o bloqueio das portas quando o comboio se encontra em movimento ou este se encontra parado fora de local para embarque/desembarque. Deverá ainda informar qual a solução técnica, em implementação ou a implementar, de bloqueio das portas para cada um destes tipos e que medidas de mitigação pondera adotar até à conclusão da instalação das soluções técnicas finais.	CP



2023/10_Controlo Operacional

PREVENÇÃO DE COLHIDAS E SUICÍDIOS NA FERROVIA PORTUGUESA

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_100	A IP deverá identificar os critérios para instalação de vedação e sua tipologia.	IP
Recomendação_2023_101	A APDL deverá identificar os critérios para instalação de vedação e sua tipologia.	APDL
Recomendação_2023_102	No âmbito da prevenção de colhidas e suicídios, a CP deverá identificar dependências com elevada afluência, configuração física complexa, que se encontrem temporariamente alteradas devido a obras ou outros casos críticos que possam ser especialmente suscetíveis de ocorrências com passageiros na proximidade do limite da plataforma e em embarque/desembarque.	CP
Recomendação_2023_103	A CP deverá, em coordenação os GI relevantes, desenvolver procedimentos para troca de informação relevante (e gestão desta) na sequência de ocorrências, nomeadamente aspetos que se encontrem inadequados ou que sejam suscetíveis de melhoria.	CP
Recomendação_2023_104	A Fertagus deverá, em coordenação os GI relevantes, desenvolver procedimentos para troca de informação relevante (e gestão desta) na sequência de ocorrências, nomeadamente aspetos que se encontrem inadequados ou que sejam suscetíveis de melhoria.	Fertagus
Recomendação_2023_105	A Medway deverá, em coordenação os GI relevantes, desenvolver procedimentos para troca de informação relevante (e gestão desta) na sequência de ocorrências, nomeadamente aspetos que se encontrem inadequados ou que sejam suscetíveis de melhoria.	Medway
Recomendação_2023_106	A Takargo deverá, em coordenação os GI relevantes, desenvolver procedimentos para troca de informação relevante (e gestão desta) na sequência de ocorrências, nomeadamente aspetos que se encontrem inadequados ou que sejam suscetíveis de melhoria.	Takargo
Recomendação_2023_107	A IP deverá, em coordenação as EF, desenvolver procedimentos para troca de informação relevante (e gestão desta) na sequência de ocorrências, nomeadamente aspetos que se encontrem inadequados ou que sejam suscetíveis de melhoria.	IP
Recomendação_2023_108	A APDL deverá, em coordenação as EF relevantes, desenvolver procedimentos para troca de informação relevante (e gestão desta) na sequência de ocorrências, nomeadamente aspetos que se encontrem inadequados ou que sejam suscetíveis de melhoria.	APDL
Recomendação_2023_109	A ANSF, com o setor, deverá colaborar com entidades públicas, clínicas, científicas, profissionais e da sociedade civil de várias áreas disciplinares, para desenvolver uma estratégia de abordagem dos suicídios em contexto ferroviário.	ANSF



2023/11_Controlo Operacional

VISITA TÉCNICA A ZONAS CRÍTICAS NO ÂMBITO DAS COLHIDAS E SUICÍDIOS – LINHA DO ALGARVE TUNES-VRSA

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

2023/12_Controlo Operacional

VISITA TÉCNICA A ZONAS CRÍTICAS NO ÂMBITO DAS COLHIDAS E SUICÍDIOS - LINHA DO ALENTEJO PK 115,600

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



2023/14_Controlo Operational

ACOMPANHAMENTO A BORDO DO COMBOIO 5206/5207 DA CP (LINHA DO VOUGA [ESPINHO-OLIVEIRA DE AZEMÉIS])

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_110	Deverá a CP sensibilizar o Maquinista, que realizou os comboios 5206 e 5207 no dia 30/08/2023 na Linha do Vouga, para fazer uso da buzina nos locais onde se encontra o Sinal “S”, assim como na entrada das estações, conforme regulamentarmente previsto. Deve a CP, no próximo acompanhamento ao Maquinista, ter este aspeto em consideração. Deverão ser apresentadas à ANSF evidências da sua concretização.	CP
Recomendação_2023_111	Deverá a CP resguardar as unidades motoras em Oliveira de Azeméis em local onde não dificulte a visibilidade dos passageiros no atravessamento pedonal da estação (ATV) e enviar à ANSF a solução adotada.	CP
Recomendação_2023_112	Deverá a CP avaliar se a situação verificada com a falta de rede nas estações de São João da Madeira e Vila da Feira é comum a outros comboios e tomar as medidas por conveniente, de forma a ultrapassar o problema. Deverão ser apresentadas à ANSF evidências da sua concretização.	CP
Recomendação_2023_113	Deverá a IP tomar as medidas necessárias para evitar potenciais intrusões no canal ferroviário, no caminho ilegal existente ao PK 1,400 da linha do Vouga, no troço Espinho – Oliveira de Azeméis, utilizado para atravessamento da via, nomeadamente nos dias da feira de Espinho, indicando à ANSF as medidas implementadas.	IP
Recomendação_2023_114	Deverá a IP regularizar a situação relativa ao sinal de aviso de velocidade máxima de 10 km/h colocado a montante do sinal de início de velocidade máxima de 15 km/h, localizados ao PK 13,500 da Linha do Vouga no troço Espinho – Oliveira de Azeméis, sentido descendente (ver figura 7 das evidências fotográficas). Deve a IP enviar à ANSF evidências da sua regularização e avaliar a existência de outras situações semelhantes, regularizando as mesmas, caso existam.	IP
Recomendação_2023_115	Deverá a IP regularizar, na Linha do Vouga no troço Espinho – Oliveira de Azeméis, todos os Sinais de Velocidade Máxima Autorizada que se encontram com a indicação numérica da velocidade em mau estado. Devem enviar à ANSF evidências da sua regularização.	IP
Recomendação_2023_116	Deverá a IP proceder, na Linha do Vouga no troço Espinho – Oliveira de Azeméis, à desmatização dos locais onde exista vegetação rasteira e à retirada de copas de árvores suscetíveis de invadir o gabarito ferroviário. Deve enviar à ANSF evidências disso.	IP



2023/15_Controlo Operacional

**SUPERVISÃO CONJUNTA ANSF-AESF NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA TRANSFRONTEIRIÇA DE VALENÇA
VERIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO DE TRANSMISSÃO DE COMBOIO ENTRE MAQUINISTAS DA TAKARGO E DA CAPTRAIN ESPAÑA NUMA SECÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_130	A Takargo deverá garantir que os maquinistas envolvidos em operações transfronteiriças têm conhecimentos linguísticos de espanhol (nível B1), de modo a cumprir com o estipulado no Regulamento (UE) 2019/554 de 5 de abril de 2019 que altera o anexo VI da Diretiva 2007/59/CE relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade e na alínea D.8 do Anexo V da Lei n.º 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 24/2017) . Deverão ser enviados à ANSF os comprovativos/certificados que habilitam os referidos maquinistas ao nível linguístico exigido.	Takargo
Recomendação_2023_131	A Takargo, em articulação com Captrain España, deverá criar, no âmbito do seu SGS, um procedimento específico para a transmissão de comboios entre as empresas no âmbito do Acordo de Parceria. Este procedimento deve, entre outros pontos, especificar a forma como é documentada e registada a informação transmitida, incluindo as ocorrências de segurança. Este procedimento deverá ser integrado no “Acordo de parceria entre Captrain España e Takargo” e comunicado à ANSF.	Takargo
Recomendação_2023_132	A Takargo deverá comprovar à ANSF que a tripulação portuguesa que opera nas secções transfronteiriças, para as situações extraordinárias de troca de maquinista em Tui, possui formação no sistema ASFA.	Takargo
Recomendação_2023_133.1	As EF deverão proceder à realização de uma avaliação de risco que estude designadamente o perigo e os riscos inerentes aos percursos que as tripulações têm de realizar fora das plataformas da estação de Valença, na Linha do Minho. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF. Se da análise de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores das respetivas EF que efetuam manobras de resguardo de composição na Estação de Valença, deverá ser preenchido pelas EF o “formulário” em anexo de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigido à IP com conhecimento à ANSF.	Takargo



2023/15_Controlo Operacional

**SUPERVISÃO CONJUNTA ANSF-AESF NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA TRANSFRONTEIRIÇA DE VALENÇA
VERIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO DE TRANSMISSÃO DE COMBOIO ENTRE MAQUINISTAS DA TAKARGO E DA CAPTRAIN ESPAÑA NUMA SECÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA**

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_133.2	As EF deverão proceder à realização de uma avaliação de risco que estude designadamente o perigo e os riscos inerentes aos percursos que as tripulações têm de realizar fora das plataformas da estação de Valença, na Linha do Minho. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF. Se da análise de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores das respetivas EF que efetuam manobras de resguardo de composição na Estação de Valença, deverá ser preenchido pelas EF o “formulário” em anexo de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigido à IP com conhecimento à ANSF.	Medway
Recomendação_2023_133.3	As EF deverão proceder à realização de uma avaliação de risco que estude designadamente o perigo e os riscos inerentes aos percursos que as tripulações têm de realizar fora das plataformas da estação de Valença, na Linha do Minho. O resultado da avaliação de risco deverá ser comunicado à ANSF. Se da análise de risco resultar a necessidade de intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho dos colaboradores das respetivas EF que efetuam manobras de resguardo de composição na Estação de Valença, deverá ser preenchido pelas EF o “formulário” em anexo de “requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho”, cujo documento de referência é o IP.IT.076, e dirigido à IP com conhecimento à ANSF.	CP
Recomendação_2023_134	A Takargo deverá, no âmbito das suas competências em matéria de segurança ferroviária e em conformidade com o seu SGS, promover ações que visem o controlo rigoroso e eficaz da carga e que mitiguem o risco de sobrepeso durante o transporte. A identificação e implementação destas ações devem ser evidenciadas à ANSF.	Takargo



2023/16_Controlo Operacional

ACOMPANHAMENTO DO VEÍCULO DE INSPEÇÃO DE VIA NA LINHA DO NORTE (PORTO CAMPANHÃ – AVEIRO)

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_117	A IP deverá sensibilizar o Maquinista e demais Agentes que prestem serviço de condução para fazer uso da buzina conforme regulamentarmente previsto. A IP deve enviar ao IMT informação/plano com vista á concretização desta ação.	IP
Recomendação_2023_118	A IP deverá proceder à desmatação da vegetação rasteira existente na parte exterior da via-férrea junto da mesma em quase todo o troço supervisionado (Porto-Campanhã a Aveiro), assim como da desmatação da vegetação dentro do gabarito ferroviário da linha 3 de Ovar. Devem e enviar à ANSF plano para a sua concretização.	IP
Recomendação_2023_119	A IP deverá assegurar que os Agentes em serviço nos VME (Maquinistas e Agente de Acompanhamento) exercem a atividade em exclusividade conforme regulamentado e exercem a função em conformidade com a regulamentação em vigor. Esta ação será objeto de monitorização contínua pela ANSF	IP
Recomendação_2023_120	O rádio solo comboio deve ser utilizado como meio preferencial nas trocas de comunicação com o CCO, incluindo as trocas de telefonemas relacionadas com a autorização de circulação do veículo, devendo o telemóvel apenas ser utilizado em situação de recurso. Esta situação deverá estar indicada no PGC 06/20 ou noutro documento que a IP entenda ser mais adequado. A IP deverá enviar à ANSF evidências desta inclusão.	IP
Recomendação_2023_121	A IP deverá regularizar as situações verificadas na Via Ascendente no troço Porto Campanhã – Espinho em que alguns sinais de aviso e início não se encontram colocados em conformidade com o preceituado no ponto 4.1 da ICS 102 e enviar à ANSF evidências da sua regularização.	IP
Recomendação_2023_122	A IP deverá verificar do motivo da colocação do sinal de velocidade máxima de 30 km/h no corrimão à saída da ponte sentido norte – sul ao PK 334,030, da linha do Norte, do lado da via ascendente e que não se encontrava indicado em modelo 99003 e indicar à ANSF o tratamento dado à situação.	IP
Recomendação_2023_123	A IP deverá alertar/notificar as tripulações para que estes sejam portadores da carta de maquinista e certificado complementar válido e enviar à ANSF evidências da situação requerida.	IP
Recomendação_2023_124	A IP deverá, no âmbito do seu SGS, ter no veículo acompanhado, assim como nos restantes VME, Diário Técnico de Bordo à semelhança dos existentes para outras unidades motoras que circulam na Rede Ferroviária Nacional. Deverá enviar à ANSF espécime de modelo e incluir o mesmo no âmbito do SGS assinalando as etapas subsequentes à sua distribuição, utilização e conservação.	IP



2023/17_Controlo Operacional

AVISTAMENTOS E COLISÕES DE COMBOIOS COM ANIMAIS DE GRANDE PORTE

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_125	Os documentos IT.CCE.004 e IT.CCE.005 especificam o tipo de vedação a aplicar, em zonas urbanas e rural respetivamente, “sempre que se pretenda vedar terrenos do domínio da Rede Ferroviária Nacional”, no entanto não é claro quais são os critérios que definem a necessidades de vedação destes terrenos. A IP deverá disponibilizar à ANSF o documento onde os critérios para a identificação da necessidade de instalação de vedação estão definidos. Os documentos IT.CCE.004 e IT.CCE.005 deverão ser atualizados para fazer referência ao documento onde estes requisitos estão definidos. Deverão ser evidenciadas estas atualizações à ANSF.	IP
Recomendação_2023_126	A IP deverá disponibilizar à ANSF o cadastro das vedações, que identifique quais as zonas da RFN que se encontram vedadas e o tipo de vedação adotado.	IP
Recomendação_2023_127	A IP deverá disponibilizar à ANSF os procedimentos relativos à monitorização, análise de ocorrências e à gestão de emergências em ocorrências com animais de grande porte.	IP
Recomendação_2023_128	A IP deverá considerar outras medidas de mitigação, no mapa de riscos, para os riscos associados à presença de animais de grande porte no canal ferroviário, de modo a reduzir o nível de risco a “tão baixo quanto possível”.	IP
Recomendação_2023_129	A IP deverá clarificar quais são os critérios adotados para a classificação das ocorrências reportadas no relatório de Principais Ocorrências	IP

2023/18_Controlo Operacional

OCORRÊNCIAS DE INCÊNDIOS NA PROXIMIDADE DA INFRAESTRUTURA DA RFN

ID DA AÇÃO CORRETIVA	AÇÃO CORRETIVA/MELHORIA	IMPLEMENTADOR FINAL
Recomendação_2023_130	No seguimento da Recomendação_2023_7 de 23/02/2023 (encerrada) e atendendo a que a situação se voltou a repetir (bombeiros a ocupar a via sem conhecimento do CCO), a ANSF deverá sensibilizar à ANEPC, para o desenvolvimento de ações de sensibilização internas aos intervenientes nas operações de combate aos fogos, dos riscos associados à infraestrutura ferroviária e da necessidade de contacto com o CCO para garantir condições de segurança, em caso de necessidade de intrusão/ocupação do canal ferroviário, como o risco de atropelamento ferroviário e o risco de eletrocussão associado aos componentes do sistema de catenária.	ANSF

E

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA





01 | ACIDENTES SIGNIFICATIVOS E DESAGREGAÇÃO POR TIPO

Nº TOTAL DE TODOS OS ACIDENTES	34
Nº de colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	3
Colisões de comboios com veículos ferroviários	0
Colisões de comboios com obstáculos dentro do gabarito	3
Nº de descarrilamentos de comboios	2
Nº de acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	13
Acidentes em PN passivas	5
Acidentes em PN não automáticas sem Guarda	4
Acidentes em PN não automáticas de peões	1
Acidentes em PN ativas	8
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	2
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	16
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	10
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	5
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

03 | PASSAGEIROS 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
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	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

05 | TRABALHADORES, INCLUINDO PRESTADORES DE SERVIÇOS, UTILIZADORES DE PN 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	5
Acidentes em PN passivas	4
Acidentes em PN não automáticas sem Guarda	3
Acidentes em PN não automáticas de peões	1
Acidentes em PN ativas	1
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	0
Acidentes em PN automáticas com proteção para os utilizadores	1
Acidentes em PN proteção do lado dos comboios	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	0
Em incêndios em material circulante	0
Em outros acidentes	0

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

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

**07 | OUTRAS PESSOAS 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

**08 | OUTRAS PESSOAS EM 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

**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	19
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	8
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	11
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	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

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	8
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	8
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	8
Acidentes em PN manuais	0
Acidentes em PN automáticas com aviso para os utilizadores	2
Acidentes em PN automáticas com proteção para os utilizadores	6
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	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	0
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	9
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	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



16 | MORTES DE OUTRAS PESSOAS EM PLATAFORMAS,
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

17 | 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

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	35
N.º total de tentativas de suicídio	6

20 | PRECURSORES DE ACIDENTES E DESAGREGAÇÃO POR TIPO

Nº TOTAL DE PRECURSORES DE ACIDENTES	92
Nº de carris partidos	30
Nº de deformações na via	38
Nº de falhas contra a segurança da sinalização	0
Nº de sinais transpostos em situação de perigo (SPAD)	24
Sinais transpostos em situação de perigo (SPAD) em ponto de perigo	15
Sinais transpostos em situação de perigo (SPAD) fora de ponto de perigo	9
Nº de ruturas de rodas	0
Nº de ruturas de eixos	0



21 | INDICADORES PARA O CÁLCULO DO CUSTO DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS

IMPACTO ECONÓMICO DOS ACIDENTES SIGNIFICATIVOS	62 939 005,28 €
Impacto económico das fatalidades [Nº de mortos x VPC (morto)]	55 943 037,84 €
Impacto económico dos ferimentos graves [Nº de feridos graves x VPC (ferido grave)]	4 471 933,65 €
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infraestrutura danificados	307 483,94 €
Custo dos danos causados ao ambiente	0,00 €
Custo dos atrasos devidos a acidentes	2 216 549, 85 €

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	72,60
% de linhas com sistemas TPS em operação que providenciam aviso e paragem automática	72,60
% de linhas com sistemas TPS em operação que providenciam aviso e paragem automática e supervisão discreta da velocidade	73,61
% de linhas com sistemas de ATP em operação (que providenciam aviso e paragem automática e supervisão contínua da velocidade)	73,61
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso	89,87
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso e paragem automática	89,87
% de ck realizados utilizando sistemas TPS operacionais que providenciam aviso e paragem automática e supervisão discreta de velocidade	93,98
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais (que providenciam aviso e paragem automática e supervisão contínua da velocidade)	93,98

PASSAGENS DE NÍVEL	N.º	N.º/KM VIA
Total de todas as PN (ativas + passivas)	810	0,251
Total de todas as PN ativas	481	0,149
Aviso automático aos utilizadores	55	0,017
Proteção automática aos utilizadores, incluindo com aviso automático	396	0,123
Aviso e proteção automática aos utilizadores e proteção automática dos comboios	2	0,001
Manuais	28	0,009
Total de todas as PN passivas	329	0,102
Não automáticas sem Guarda	231	0,072
Não automáticas de peões	98	0,030

23 | INDICADORES RELATIVOS À GESTÃO DA SEGURANÇA

Número total de auditorias internas realizadas pelas empresas	11
% de auditorias realizadas em relação às requeridas ou planeadas	52,38



24 | DADOS DE REFERÊNCIA DO TRÁFEGO E DA INFRAESTRUTURA

Nº TOTAL DE COMBOIOS.QUILÓMETROS (MILHÕES DE CK)	33,644
Comboios.kilómetro de passageiros (milhões de ck)	27,256
Comboios.kilómetro de mercadorias (milhões de ck)	5,274
Comboios.kilómetro - outros (milhões de ck)	1,114
Nº de passageiros.kilómetro (milhões de PK)	4809
Nº de toneladas.kilómetro (milhões de Tk)	2243,32
Nº de km de linha	2 527,053
Nº de km de via (somatório km linha x nº das respetivas vias)	3 225,090

25 | DADOS DE REFERÊNCIA PARA OS INDICADORES ECONÓMICOS

% Média de passageiros em viagens em trabalho	75%
% Média de passageiros fora de viagens de trabalho	25%
Valor da prevenção de 1 morto**	2 944 370,41 €
Valor da prevenção de 1 ferido grave**	447 193,37 €
Valor do tempo em viagem de trabalho por hora**	23,14 €
Valor do tempo em viagens fora de trabalho por hora**	7,71 €
Valor do tempo para comboios de mercadorias por hora**	1,27 €

* 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.

