



**IGISAF**

Gabinete de Investigação de Segurança e de  
Acidentes Ferroviários



# Relatório de Atividades 2013



**IGISAF**  
Gabinete de Investigação de Segurança e de  
Acidentes Ferroviários

#### **Ficha técnica**

**Título:**

Relatório de Atividades - 2013

**Autoria:**

Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários

**Ortografia:**

Por força da Resolução do Conselho de Ministros n.º 8/2011, este documento foi redigido em respeito do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 26/91 e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 43/91, ambos de 23 de Agosto.

**Data de edição:**

21/07/2014

<b>Controlo de versões</b>				
<i>Versão</i>	<i>Data</i>	<i>Alterações</i>	<i>Elaboração</i>	<i>Aprovação</i>
v1	21/07/2014	Versão original	Nelson Oliveira	

## Índice

1.	NOTA INTRODUTÓRIA.....	3
2.	APRESENTAÇÃO DO GISAF.....	5
2.1	Enquadramento legal e organizacional .....	5
2.2	Estrutura orgânica .....	5
2.3	Missão .....	6
2.4	Visão.....	6
2.5	Compromisso ético e valores.....	6
2.6	Atribuições, princípios e âmbito de atuação .....	7
3.	ACTIVIDADES PREVISTAS E RECURSOS .....	9
3.1	Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) .....	9
3.2	Atividade desenvolvida .....	9
3.2.1	Gestão.....	9
3.2.2	Investigação de acidentes e incidentes.....	11
3.2.3	Relações internacionais.....	12
3.3	Recursos.....	12
3.3.1	Princípios aplicáveis à gestão dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais.....	12
3.3.2	Recursos humanos .....	13
3.3.3	Recursos financeiros.....	14
3.3.4	Recursos patrimoniais .....	14
4.	AVALIAÇÃO FINAL .....	15

ANEXO 1 – Execução orçamental



**IGISAF**  
Gabinete de Investigação de Segurança e de  
Acidentes Ferroviários

## 1. NOTA INTRODUTÓRIA

O presente documento consubstancia o relatório das atividades desenvolvidas em 2013 pelo Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, abreviadamente designado por GISAF, em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, e na Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, que determinam a obrigatoriedade dos serviços da Administração Pública apresentarem os resultados da atividade realizada como elementar imperativo de gestão.

O presente relatório de atividades é atípico e não apresenta o conteúdo habitual deste tipo de documentos na medida em que durante praticamente todo o ano de 2013 o GISAF esteve desprovido de quaisquer recursos humanos, para além da situação de quase paralisia que vivia desde 2011.

Na verdade, após a exoneração do anterior Diretor, a seu pedido, em 25 de janeiro de 2011, o GISAF deixou, na prática, de exercer as suas atribuições, uma vez que não dispunha de outros recursos humanos que não a respetiva Secretária, a qual foi assegurando o expediente corrente e o encaminhamento dos assuntos para a Tutela até que, com a sua aposentação no início de 2013, o GISAF ficou efetivamente deserto.

Apenas em 31 de outubro de 2013 foi designado um Diretor por S.ª Ex.ª o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, na sequência de procedimento aberto de seleção conduzido pela CRESAP - Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública.

Como é fácil de perceber, confrontando-se com um organismo vazio, desprovido de quaisquer meios operacionais e logísticos e, na prática, inativo há quase três anos, o espaço de dois meses até ao final do ano de 2013 foi, essencialmente, consumido pelo Diretor no inteirar-se da situação do Gabinete, em delinear a organização administrativa a implementar, em identificar assuntos pendentes e no recrutamento de uma Secretária para assegurar o expediente e demais gestão administrativa corrente, permitindo assim o restabelecimento de uma operacionalidade mínima.

Apesar disso, foi também possível restabelecer os contactos com a Agência Ferroviária Europeia, uma vez que a prolongada ausência de Portugal no cumprimento das suas obrigações comunitárias em matéria de investigação de acidentes e incidentes ferroviários constitui fonte de grande preocupação para as instâncias Europeias competentes, estando Portugal em processo de observação neste aspeto.

O trabalho realizado neste período encontra-se descrito com o detalhe apropriado no corpo do presente relatório. No entanto, pelas razões apontadas, não é possível neste documento fazer qualquer autoavaliação do cumprimento de objetivos ou confrontação com qualquer plano de atividades, uma vez que no curto período de funcionamento não era possível – nem fazia sentido – estabelecer um plano formal de atividades ou definir objetivos no âmbito do Quadro de Avaliação e Responsabilização, nem haveria meios para tal.

Por fim, cabe aqui uma palavra de agradecimento ao anterior Diretor, Mestre Engenheiro Vítor Manuel de Sousa Risota e à assistente administrativa Maria Amélia Santana da Fonseca, os quais, apesar de aposentados, se disponibilizaram para transmitir informação relevante sobre o funcionamento anterior do GISAF e cuja ação passada constitui uma base para desenvolver o Gabinete e a sua ação.



## 2. APRESENTAÇÃO DO GISAF

### 2.1 Enquadramento legal e organizacional

O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários – GISAF foi criado pelo Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro. No entanto a sua orgânica original apenas foi definida pelo Decreto-Lei n.º 395/2007, de 31 de dezembro, ao mesmo tempo que o Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, deu conteúdo à investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários cuja competência é deste Gabinete, transpondo para a ordem jurídica interna a secção correspondente da Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro comunitários.

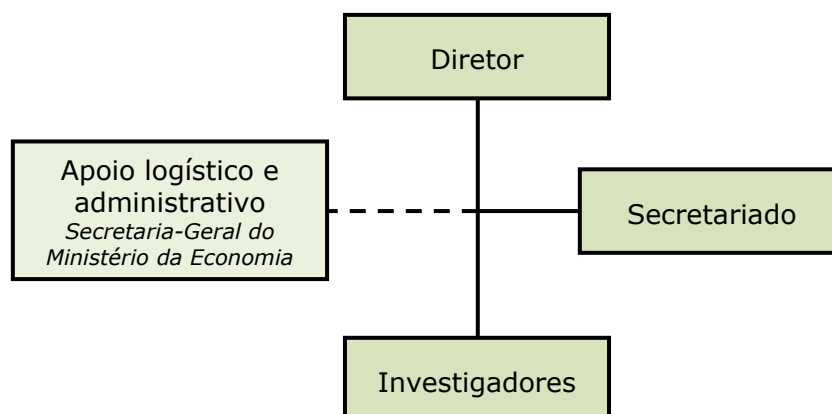
Presentemente, a orgânica do GISAF encontra-se definida pelo Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, o qual revogou o Decreto-Lei n.º 395/2007 no âmbito do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC).

O GISAF funciona no âmbito do Ministério da Economia, é dotado de autonomia administrativa, e o apoio logístico e administrativo ao seu funcionamento é-lhe prestado pela Secretaria-Geral do referido Ministério.

### 2.2 Estrutura orgânica

Nos termos dos artigos 3.º a 6.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários é constituído por um Diretor e um corpo de investigadores, cuja dotação é aprovada por Despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes. À data de elaboração do presente Relatório, ainda não havia sido publicado o referido Despacho Conjunto.

O organigrama funcional do GISAF é o seguinte:



## 2.3 Missão

O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários é o organismo do Estado Português que tem por missão (i) investigar os acidentes, incidentes e outras ocorrências relacionadas com a segurança dos transportes ferroviários, visando a identificação das respetivas causas, (ii) elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, (iii) promover estudos, (iv) propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade ferroviária e (v) assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

## 2.4 Visão

Exercer as melhores práticas de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, a fim de, em cooperação com as demais entidades relevantes, contribuir para a melhoria contínua da segurança do transporte ferroviário.

## 2.5 Compromisso ético e valores

Os valores formam um tipo de “moldura imaterial” que envolve todas as interações das pessoas dentro da organização e na sua relação com o exterior.

Considera-se geralmente a existência de dois grupos de valores nas organizações:

- Os **Valores Estratégicos** (expressos externamente) – estão relacionados com o ambiente externo das organizações e a relação destas com os seus clientes e *stakeholders*.
- Os **Valores de Processo** (expressos internamente) – estão relacionados com as organizações e os seus colaboradores / membros.

Com o enquadramento desta conceção, o GISAF assume como:

- **Valores Estratégicos:** Transparência – Cooperação – Independência – Credibilidade – Excelência.
- **Valores de Processo:** Comunicação – Motivação – Envolvimento – Integridade – Responsabilização.

Para além disso, a atuação do GISAF é também enquadrada pela Carta Ética da Administração Pública.

Assim, a atuação do Gabinete e dos seus colaboradores assume, essencialmente, os seguintes princípios e valores:

- Integridade, procurando as melhores soluções para o interesse público que se pretende atingir;
- Comportamento profissional;
- Consideração ética nas ações;
- Responsabilidade social;



- Não exercício de atividades externas que possam interferir com o desempenho das suas funções no GISAF ou criar situações de conflitos de interesses;
- Promoção, em tempo útil, do debate necessário à tomada de decisões;
- Respeito absoluto pelo quadro legal, regulamentar e normativo vigente e cumprimento das orientações internas;
- Manutenção da mais estrita isenção e objetividade;
- Transparência na tomada de decisões e na difusão da informação;
- Publicitação das deliberações internas e das decisões dos órgãos de gestão;
- Igualdade no tratamento e não discriminação;
- Declaração de qualquer presente ou benefício.

O compromisso ético e de valores seguindo pelo GISAF encontra-se expresso e detalhado no seu Código de Ética e de Conduta.

## 2.6 Atribuições, princípios e âmbito de atuação

As atribuições do GISAF decorrem da missão que lhe é confiada e encontram-se expressas no art.º 2.º da sua Orgânica:

- a) Desenvolver as atividades de investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários, de apuramento das causas e formulação de recomendações;
- b) Analisar as ocorrências registadas no relatório diário de circulação da entidade gestora das infraestruturas ferroviárias e propor o seu tratamento de acordo com a gravidade das mesmas;
- c) Acompanhar o cumprimento e aplicação prática das recomendações dirigidas às entidades reguladas.

No exercício das suas atribuições, o GISAF funciona de modo independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos-de-ferro, sendo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade e organismo notificado e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

Nos termos da legislação comunitária e nacional, as investigações realizadas pelo Gabinete **não se destinam nem são orientadas para o apuramento de culpas ou determinação de responsabilidades**, mas sim para a **melhoria da segurança** do transporte ferroviário.

A atuação técnica do Gabinete, no que diz respeito à investigação de acidentes e incidentes na rede ferroviária interoperável, deve obedecer a um padrão harmonizado ao nível da União Europeia e, por isso, é enquadrada pelas diretrizes estabelecidas pela Agência Ferroviária Europeia, à qual tem dever de informação e reporte periódico.

De acordo com o Decreto-Lei n.º 394/2007, conforme alterado pelo Decreto-Lei n.º 114/2009, de 18 de maio, os sistemas ferroviários abrangidos pelo âmbito de atuação do GISAF, são os seguintes:

- **Rede ferroviária nacional**, gerida pela REFER, Rede Ferroviária Nacional, E.P.E., e operadores ferroviários licenciados para nela operar:
  - CP – Comboios de Portugal, E.P.E.,
  - CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.,
  - Fertagus, S.A.,
  - TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.;
- **Metropolitano de Lisboa**, explorado por Metropolitano de Lisboa, E.P.E.;
- **Metropolitano ligeiro da Área Metropolitana do Porto**, explorado por Metro do Porto, S.A.;
- **Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo**, explorado por MTS - Metro, Transportes do Sul, S.A.;
- **Metropolitano ligeiro de Mirandela**, explorado por Metro Ligeiro de Mirandela, S.A.;
- **Caminho-de-ferro ligeiro Sintra – Praia das Mações**, explorado pela Câmara Municipal de Sintra;
- **Caminho-de-ferro ligeiro Costa da Caparica – Fonte da Telha**, explorado por Transpraia – Transportes Recreativos da Praia do Sol, Lda.;
- **Caminho-de-ferro ligeiro da praia do Barril**, explorado por Gaprei - Gestão Aldeamento Pedras D`El Rei, S.A.;
- **Funicular dos Guindais**, explorado por Metro do Porto, S.A.;
- **Ascensor da Nazaré**, explorado pelos Serviços Municipalizados da Câmara Municipal da Nazaré;
- **Funicular de Viana do Castelo**, explorado pela empresa Liftech - Tecnologia para Elevadores, Lda.;
- **Ascensor do Bom Jesus do Monte**, explorado pela Confraria do Bom Jesus do Monte;
- **Sistema Automático de Transporte Urbano de Oeiras**, explorado por SATU – Sistema Automático de Transporte Urbano, E.M..

Para além destes sistemas ferroviários nacionais, o GISAF poderá ser chamado a intervir em investigações realizadas noutros Estados membros, quando os acidentes ou incidentes envolvam empresas ferroviárias estabelecidas ou licenciadas em Portugal.

### 3. ACTIVIDADES PREVISTAS E RECURSOS

#### 3.1 Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR)

O GISAF não teve um QUAR para o ano 2013 uma vez que o Gabinete esteve desprovido de quaisquer recursos humanos até 31 de outubro daquele ano, data em que foi designado o seu Diretor, pelo que não houve condições para a definição desse mecanismo de avaliação.

Aliás, tanto quanto foi possível determinar, o GISAF nunca teve um QUAR desde a sua criação.

Entre as atividades desenvolvidas em 2013, foi feita a definição do QUAR para o ano de 2014, com base na carta de missão do Diretor e nas atribuições do Gabinete.

#### 3.2 Atividade desenvolvida

##### 3.2.1 Gestão

O atual Diretor iniciou funções em 31 de outubro de 2013, após um hiato de quase três anos em que o Gabinete esteve sem dirigente.

Por outro lado, desde 25 de janeiro de 2011, data da exoneração, a seu pedido, do anterior Diretor <sup>1</sup>, o Gabinete era composto apenas por uma assistente administrativa que foi assegurando o expediente corrente e o encaminhamento dos assuntos para a Tutela, até que, com a sua aposentação no início de 2013, o GISAF ficou efetivamente deserto e paralisado, portanto, sem quaisquer rotinas básicas no seu funcionamento que permitissem uma mais fácil retoma de atividade após designação do dirigente.

Assim, quase tudo havia para fazer no sentido da reativação do gabinete.

A primeira ação foi o estabelecimento de contacto com a Secretaria-Geral do Ministério da Economia, a quem incumbe prestar apoio logístico e administrativo ao GISAF, a fim de definir metodologias de trabalho e o âmbito do apoio prestado.

Paralelamente, foram imediatamente feitas as seguintes constatações principais:

1. O GISAF estava dotado de instalações adequadas, pelo menos no imediato, e devidamente equipadas com mobiliário, meios de cópia, comunicações fixas de voz e dados, e economato para vários anos;
2. Com exceção de um computador portátil, todo o demais equipamento informático do GISAF estava obsoleto, não dando resposta às necessidades do serviço;
3. Como meios auxiliares das ações de investigação, o Gabinete dispunha de uma máquina fotográfica digital e de uma máquina de filmar, esta última obsoleta;

---

<sup>1</sup> Despacho conjunto n.º 2290/2011 da Presidência do Conselho de Ministros e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

4. O veículo automóvel afeto ao GISAF era absolutamente impróprio para as atribuições do Gabinete por ser uma limousine de luxo incapaz de circular fora de estrada pavimentada e sem capacidade para transportar equipamento, estando inativo desde 21 de outubro de 2011, data em que foi atribuído ao Gabinete, não tendo seguro nem inspeção periódica desde então, e necessitando de intervenção oficial para estar em condições de funcionar.

Assim, nos dois meses restantes até ao final de 2013, foram desenvolvidas as seguintes ações mais significativas:

- Processo de recrutamento, por mobilidade na carreira, de uma assistente técnica para assegurar o apoio administrativo geral ao Gabinete, processo este que se concluiu no primeiro dia de dezembro com a entrada em funções da referida funcionária;
- Implementação de um sistema de gestão informatizada do arquivo clássico e digital do expediente;
- Reorganização do arquivo documental e dos processos de investigação;
- Criação de caixas de correio eletrónicas do GISAF, incluindo uma dedicada para a comunicação de ocorrências;
- Diligências preparatórias para a criação da página eletrónica do GISAF na internet;
- Início do processo para substituição da viatura existente por outra que tenha as características necessárias e suficientes ao desempenho das atribuições cometidas ao GISAF;
- Estabelecimento de contactos com as empresas ferroviárias no âmbito de atuação do GISAF, informando da reativação gradual do Gabinete e pedindo a designação de pontos de contacto;
- Restabelecimento dos contactos com a Agência Ferroviária Europeia, aspeto que se detalhará adiante na secção correspondente;
- Levantamento dos processos de investigação pendentes, incluindo aqueles notificados à Agência Ferroviária Europeia e que não foram fechados mediante o envio do respetivo Relatório.

Feitas estas ações urgentes para o restabelecimento das condições mínimas de funcionamento do Gabinete e definição do estado da situação, foi delineado um plano de ação no sentido de dotar o Gabinete das necessárias condições de operacionalidade e pleno funcionamento, para levar a cabo durante o ano de 2014. As suas linhas gerais podem ser traçadas como se segue, por ordem não sequencial:

- Criação dos documentos obrigatórios de gestão do Gabinete enquanto serviço da Administração Pública;
- Implementação do SIADAP;
- Obtenção do apoio da ERA para enquadramento da operacionalização técnica do GISAF, nomeadamente no âmbito da rede internacional de organismos de investigação (NIB Network);
- Criação dos manuais de procedimentos de gestão e de investigação;
- Reapetrechamento de meios informáticos e de comunicações móveis;
- Apetrechamento com equipamento necessário ao desenvolvimento da atividade de investigação de acidentes;
- Dotação com veículo adequado;
- Recrutamento de investigadores após a publicação do Despacho Conjunto a que se refere o n.º 4 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 70/2012;
- Definição de Plano de Formação, de acordo com os perfis dos investigadores recrutados;
- Colocação *on-line* da página eletrónica do GISAF;
- Início da regularização de processos de investigação pendentes junto da ERA.

### 3.2.2 Investigação de acidentes e incidentes

Pelas razões que se acabou de descrever, o GISAF não realizou em 2013 quaisquer ações de investigação de acidentes ou incidentes.

No entanto, na sequência do restabelecimento de contactos com as empresas ferroviárias que estão sob o seu âmbito de atuação, o GISAF passou a receber informação diária sobre as ocorrências com impacto na segurança na rede gerida pela REFER, assim como as notificações feitas pelas empresas, nos casos previstos na legislação. Esta informação começou a ser tratada estatisticamente a fim de construir uma base de dados do ponto de vista do histórico que interessa à investigação, permitindo determinar tendências que ajudem a dimensionar e orientar as operações do GISAF.

### 3.2.3 Relações internacionais

Como se encontra explanado no ponto 1.1, a missão e a atividade do GISAF estão também associadas a compromissos no âmbito da União Europeia, cujo enquadramento e verificação do cumprimento competem à Agência Ferroviária Europeia (que doravante se designará pelo seu acrónimo internacional ERA).

A prolongada inatividade do GISAF e a decorrente ausência das reuniões plenárias na ERA haviam motivado a abertura de um processo de infração a Portugal por parte da Comissão Europeia, pelo que se impunha que, com a maior urgência, o Gabinete restabelecesse contactos com a ERA, dando conta da nomeação do Diretor e do programa de ações para a reativação deste Gabinete, o que se fez. Desta forma, Portugal ficou sob observação quanto ao desenrolar do processo de reativação e operacionalização do GISAF.

## 3.3 Recursos

### 3.3.1 Princípios aplicáveis à gestão dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais

O projeto anual do Orçamento do GISAF contém a afetação dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais. Os recursos humanos estão inscritos no mapa de pessoal que, desde o ano de 2009, acompanha obrigatoriamente a proposta de orçamento apresentada à tutela e enviada para o Ministério das Finanças, vigorando neste Gabinete, como princípio geral de boa governança na Administração Pública, o princípio da otimização e da racionalização dos recursos, numa gestão orientada para resultados.

Nos termos do art.º 6.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, a administração de recursos do GISAF é efetuada pela Secretaria-Geral do Ministério da Economia, no âmbito dos Serviços Partilhados, de acordo com as suas atribuições definidas pelo Decreto-Lei n.º 124/2012, de 20 de junho, designadamente:

- a) Execução e controlo orçamental;
- b) Gestão de pessoal: recrutamento, processamento de vencimentos e gestão da assiduidade;
- c) Aquisição de bens e serviços: pela UMC - Unidade Ministerial de Compras da Secretaria-Geral do ME, com especial relevo para as aquisições no âmbito dos Acordos Quadro da Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E.;
- d) Gestão Patrimonial: veículos, instalações e tecnologias da informação e da comunicação.

### 3.3.2 Recursos humanos

Com a aposentação, no início de 2013, da assistente administrativa que assegurava o Secretariado, o GISAF ficou efetivamente deserto de recursos humanos até que o lugar de Diretor foi preenchido em 31 de outubro de 2013 através do despacho n.º 14332/2013 de S.ª Ex.ª o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, após procedimento concursal conduzido pela CRESAP - Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública.

Em sequência, foi possível recrutar, em regime de mobilidade, uma assistente técnica para assegurar as funções de Secretariado, a qual iniciou funções no Gabinete em 1 de dezembro de 2013.

O recrutamento dos investigadores, fundamental para que o GISAF possa desempenhar a sua missão, não foi possível ser iniciado, uma vez que, à data de elaboração do presente Relatório, não havia ainda sido publicado o Despacho Conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes aprovando a respetiva dotação, nos termos previstos no n.º 4 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 70/2012.

A 31 de dezembro de 2013, os recursos humanos do Gabinete, previstos no respetivo Mapa de Pessoal e reais, eram os seguintes:

designação	previstos	reais
<b>Pessoal Dirigente</b>		
Diretor	1	1
<b>Estrutura Técnica</b>		
Investigadores	0	0
Técnicos Superiores	3	0
<b>Estrutura Operacional</b>		
Assistente Técnica	1	1
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>2</b>

É fundamental que em 2014 o Gabinete possa ser dotado com três investigadores, como número mínimo de efetivos que permite assegurar o cumprimento adequado da sua missão e exercício das suas atribuições.



### 3.3.3 Recursos financeiros

O orçamento do GISAF provém do Orçamento Geral do Estado e integra as vertentes de funcionamento e de investimento.

A execução orçamental da despesa do GISAF relativa a 2013 encontra-se sintetizada no quadro seguinte:

*(euros)*

Classificação Económica		Orçamento Inicial	Orçamento Disponível	Pagamentos	Grau de Execução
01.00.00	DESPEAS COM O PESSOAL	218.579	111.299	9.926	8,92%
01.01.00	REMUNERAÇÕES CERTAS E PERMANENTES	171.167	86.887	8.061	9,28%
01.02.00	ABONOS VARIÁVEIS OU EVENTUAIS	11.253	6.253	0	0,00%
01.03.00	SEGURANCA SOCIAL	36.159	18.159	1.865	10,27%
02.00.00	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	81.140	43.466	1.552	3,57%
02.01.00	AQUISIÇÃO DE BENS	5.000	2.800	0	0,00%
02.02.00	AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS	76.140	40.666	1.552	3,82%
06.00.00	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	8.264	200	0	0,00%
07.00.00	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	14.586	14.586	0	0,00%
<b>TOTAL</b>		<b>322.569</b>	<b>169.551</b>	<b>11.478</b>	<b>6,77%</b>

No anexo 1 poderá esta execução ser consultada no seu detalhe.

Naturalmente que, pelas razões já sobejamente apontadas, a execução orçamental de 2013 foi extremamente reduzida, cifrando-se em 6,77%.

### 3.3.4 Recursos patrimoniais

Os recursos patrimoniais do GISAF no final de 2013 eram, genericamente, suficientes para o seu funcionamento administrativo corrente, com exceção dos equipamentos informáticos que se encontravam obsoletos na sua esmagadora maioria.

Já no que diz respeito ao funcionamento operacional do Gabinete, os recursos patrimoniais para o efeito eram praticamente inexistentes ou impróprios.

Perante o facto de haver significativa disponibilidade financeira no orçamento de 2013, tentou-se ainda proceder à aquisição de diverso equipamento necessário à atividade do GISAF, no entanto, não foi possível concretizar tal desiderato perante os calendários inerentes aos procedimentos administrativos para essas aquisições.

Como equipamento de apoio à investigação existia apenas uma máquina fotográfica digital e uma máquina de filmar, esta última obsoleta. Não existia qualquer equipamento de medição ou diagnóstico.

Não existiam, igualmente, quaisquer equipamentos individuais de proteção, equipamento indispensável e obrigatório para entrada nos locais das ocorrências.

Merece referência especial o veículo atribuído ao GISAF, que se trata de um automóvel de luxo marca VOLVO, modelo T S80, fabricado no ano 2000 e com motor a gasolina de

1984 cm<sup>3</sup>. Pelas suas características é absolutamente imprestável para as funções a que se destina no Gabinete, as quais exigirão, frequentes vezes, a circulação em todo-o-terreno e sob quaisquer condições atmosféricas. Por este motivo, e em conjugação com os factos de (i) não ter seguro válido, (ii) não ter inspeção periódica válida, e (iii) necessitar de reparação para ser colocado em funcionamento, levou a que se tenha considerado ser um dispêndio de verba inútil qualquer intervenção naquele veículo, sendo proposto para integrar o contingente obrigatório para abate necessário à atribuição de uma viatura nova.

Perante o quadro traçado, fica claro que em 2014 será imprescindível dotar o Gabinete dos recursos patrimoniais necessários e adequados à sua operacionalidade.

#### 4. AVALIAÇÃO FINAL

O ano de 2013 marcou o início da reativação do GISAF após um longo período em que este Gabinete esteve praticamente inativo e completamente incapaz de cumprir a missão que lhe está atribuída.

A entrada em funções do Diretor em 31 de outubro, numa estrutura sem quaisquer outros recursos humanos, significou que os dois meses remanescentes até ao final do ano foram consumidos nas mais elementares tarefas de criação de condições mínimas para o funcionamento administrativo do Gabinete, o que se conseguiu com sucesso.

Não tendo havido objetivos no âmbito do QUAR formalmente delineados para 2013, também não se faz neste documento qualquer autoavaliação nem proposta de menção.

Durante o ano de 2014 dar-se-á sequência às tarefas de reativação administrativa e, principalmente, empregar-se-á todo o esforço na dotação do GISAF com as condições operacionais necessárias, a nível de recursos materiais e humanos, para o cabal desempenho da sua missão e atribuições, assim a envolvente organizacional e tutelar o permita.

Só desta forma será possível cumprir, neste âmbito, com as obrigações nacionais perante a União Europeia, participar na implementação da estratégia nacional para o transporte ferroviário, e, principalmente, contribuir para reforçar a confiança que a Sociedade deposita nos elevados padrões de segurança do caminho-de-ferro.



**IGISAF**  
Gabinete de Investigação de Segurança e de  
Acidentes Ferroviários

# ANEXO 1

## Execução orçamental

Classificação Económica	Orçamento Inicial (1)	Congelamentos (2)	Reforços e Anulações (3)	Orçamento Disponível (4) = (1)-(2)+(3)	Cabimentos (5)	Saldos de Cabimentos (6) = (4)-(5)	Compromissos (7)	Pagamentos (8)	Grau de Execução (9) = (8)/(4)
<b>01.00.00</b>	<b>218.579</b>	<b>4.280</b>	<b>-103.000</b>	<b>111.299</b>	<b>9.926</b>	<b>101.373</b>	<b>9.926</b>	<b>9.926</b>	<b>8,92%</b>
<b>01.01.00</b>	<b>171.167</b>	<b>4.280</b>	<b>-80.000</b>	<b>86.887</b>	<b>8.061</b>	<b>78.826</b>	<b>8.061</b>	<b>8.061</b>	<b>9,28%</b>
01.01.03.00.00	148.823	3.721	-74.000	71.102	6.649	64.453	6.649	6.649	9,35%
01.01.10.00.00	1.283	32	0	1.251	0	1.251	0	0	0,00%
01.01.11.00.00	3.421	86	0	3.335	589	2.746	589	589	17,66%
01.01.13.00.00	5.167	129	0	5.038	265	4.773	265	265	5,25%
01.01.14.00.00	12.473	312	-6.000	6.181	558	5.603	558	558	9,08%
<b>01.02.00</b>	<b>11.253</b>	<b>0</b>	<b>-5.000</b>	<b>6.253</b>	<b>0</b>	<b>6.253</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
01.02.02.00.00	5.503	0	-3.000	2.503	0	2.503	0	0	0,00%
01.02.04.00.00	3.000	0	-2.000	1.000	0	1.000	0	0	0,00%
01.02.14.00.00	2.750	0	0	2.750	0	2.750	0	0	0,00%
<b>01.03.00</b>	<b>36.159</b>	<b>0</b>	<b>-18.000</b>	<b>18.159</b>	<b>1.865</b>	<b>16.294</b>	<b>1.865</b>	<b>1.865</b>	<b>10,27%</b>
01.03.01.A0.00	0	0	14	14	13	1	13	13	96,29%
01.03.05.A0.B0	36.159	0	-18.014	18.145	1.852	16.293	1.852	1.852	10,20%
<b>02.00.00</b>	<b>81.140</b>	<b>6.374</b>	<b>-31.300</b>	<b>43.466</b>	<b>1.552</b>	<b>41.914</b>	<b>1.552</b>	<b>1.552</b>	<b>3,57%</b>
<b>02.01.00</b>	<b>5.000</b>	<b>1.000</b>	<b>-1.200</b>	<b>2.800</b>	<b>0</b>	<b>2.800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
02.01.02.00.00	3.000	600	-1.200	1.200	0	1.200	0	0	0,00%
02.01.08.00.00	2.000	400	0	1.600	0	1.600	0	0	0,00%
<b>02.02.00</b>	<b>76.140</b>	<b>5.374</b>	<b>-30.100</b>	<b>40.666</b>	<b>1.552</b>	<b>39.114</b>	<b>1.552</b>	<b>1.552</b>	<b>3,82%</b>
02.02.04.00.00	51.000	0	-25.500	25.500	0	25.500	0	0	0,00%
02.02.09.00.00	3.000	300	0	2.700	0	2.700	0	0	0,00%
02.02.09.F0.00	500	50	0	450	17	433	17	17	3,80%
02.02.10.A0.00	500	0	0	500	0	500	0	0	0,00%
02.02.11.00.00	500	0	0	500	0	500	0	0	0,00%
02.02.13.A0.00	5.000	1.500	-2.500	1.000	0	1.000	0	0	0,00%
02.02.13.B0.00	4.000	1.200	0	2.800	0	2.800	0	0	0,00%
02.02.19.A0.00	2.000	0	0	2.000	0	2.000	0	0	0,00%
02.02.19.B0.00	0	0	1.535	1.535	1.535	0	1.535	1.535	100,00%
02.02.19.C0.00	3.000	0	-1.535	1.465	0	1.465	0	0	0,00%
02.02.20.A0.00	6.640	2.324	-2.100	2.216	0	2.216	0	0	0,00%
<b>06.00.00</b>	<b>8.264</b>	<b>0</b>	<b>-8.064</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
06.02.03.B0.00	200	0	0	200	0	200	0	0	0,00%
06.02.03.R0.00	8.064	0	-8.064	0	0	0	0	0	0,00%
<b>07.00.00</b>	<b>14.586</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.586</b>	<b>0</b>	<b>14.586</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>
07.01.07.A0.B0	5.025	0	0	5.025	0	5.025	0	0	0,00%
07.01.08.A0.B0	8.191	0	0	8.191	0	8.191	0	0	0,00%
07.01.09.A0.B0	1.370	0	0	1.370	0	1.370	0	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>322.569</b>	<b>10.654</b>	<b>-142.364</b>	<b>169.551</b>	<b>11.478</b>	<b>158.073</b>	<b>11.478</b>	<b>11.478</b>	<b>6,77%</b>



**IGISAF**  
Gabinete de Investigação de Segurança e de  
Acidentes Ferroviários



**GOVERNO DE  
PORTUGAL**

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Avenida Elias Garcia, 103, 7.º - 1050-094 Lisboa  
[www.gisaf.min-economia.pt](http://www.gisaf.min-economia.pt) – [geral@gisaf.min-economia.pt](mailto:geral@gisaf.min-economia.pt)

2014