

Cofinanciado por:



ANO 2019



**PLANO ESPECIAL DE
EMERGÊNCIA DE PROTEÇÃO
CIVIL PARA ACIDENTES
FERROVIÁRIOS (PEEPC-AF)
DO MUNICÍPIO DE
PONTE DE SOR**



comunidade intermunicipal
do **Alto Alentejo**

**PARTE I
ENQUADRAMENTO**

Hidurbe
Serviços

Ficha Técnica do Documento

Descrição:	Apresentação geral do PEEPC-AF de Ponte de Sor, fundamentando as razões da sua existência, fazendo referência ao tipo de riscos para o qual está destinada a elaboração do documento e indicando as condições para a sua ativação.
Data de produção:	30/03/2018
Versão:	01/2019
Desenvolvimento e produção:	
Diretor Técnico:	Bruno Cunha – Engenheiro do Ambiente
Coordenador de Projeto:	André Silva – Geógrafo / Técnico de SIG
Equipa técnica:	Nuno Dias – Engenheiro do Ambiente Inês Marafuz – Geógrafa / Técnica de SIG Tiago Silva – Biólogo Pedro Trovisco - Engenheiro Geógrafo Rui Teles – Engenheiro Biofísico Pedro Sousa – Engenheiro Topógrafo Paula Morgado – Engenheira Civil Marta Moreiras – Geógrafa / Técnica de SIG Aires Martins – Arquiteto Paisagista Joana Marques – Arquiteta Paisagista
Consultoria Científica:	Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto: <ul style="list-style-type: none"> • Professor Carlos Bateira – Coordenador Científico • Joana Fernandes – Investigadora • António Costa – Investigador • Mónica Santos - Investigadora
Consultoria Técnica:	Ana Festa – Geógrafa / Técnica de SIG
Equipa da CIMAA	Dra. Ana Garrido Eng.ª Joana Patrício
Revisto por:	Simão Velez – Coordenador Municipal de Proteção Civil
Estado do documento:	Em elaboração
Nome do ficheiro digital:	PEEPC-AF - Parte I – Ponte de Sor

Índice

Índice	2
Índice de figuras	2
Índice de quadros	2
Índice de mapas	2
LISTA DE ACRÓNIMOS	3
REFERÊNCIAS LEGISLATIVAS	6
Legislação Estruturante	6
Legislação Técnico-Operacional	7
Legislação aplicável aos Agentes de Proteção Civil	8
Legislação aplicável às Autarquias	9
REGISTO DE ATUALIZAÇÕES E EXERCÍCIOS	10
Registo de atualizações	10
Registo de exercícios	11
PARTE I - ENQUADRAMENTO	12
1. INTRODUÇÃO	12
2. FINALIDADES E OBJETIVOS	16
3. TIPIFICAÇÃO DOS RISCOS	17
4. CRITÉRIOS PARA ATIVAÇÃO	19
4.1 Competências para ativação do plano	19
4.2 Critérios para ativação do plano	21

Índice de figuras

Figura 2 – Processo ativação do PEEPC-AF	20
--	----

Índice de quadros

Quadro 1 – Estrutura do Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil de Ponte de Sor ...	13
Quadro 2 – Articulação entre o PEEPC-AF e os instrumentos de planeamento	15

Índice de mapas

Mapa 1 – Enquadramento geográfico do concelho de Ponte de Sor	13
---	----

LISTA DE ACRÓNIMOS

AE	Autoestrada
AHBV	Associação Humanitária de Bombeiros Voluntários
AMU	Área Mediamente Urbana
ANAC	Autoridade Nacional de Aviação Civil
ANACOM	Autoridade Nacional de Comunicações
ANEPC	Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
APR	Área Predominantemente Rural
APU	Área Predominantemente Urbana
CCO	Centro de Coordenação Operacional
CCOD	Centro Coordenação Operacional Distrital
CCON	Centro de Coordenação Operacional Nacional
CDOS	Comando Distrital das Operações de Socorro
CDPC	Comissão Distrital de Proteção Civil
CM	Caminho Municipal
CMPC	Comissão Municipal de Proteção Civil
CNE	Corpo Nacional de Escutas
CNPC	Comissão Nacional de Proteção Civil
CNOS	Comando Nacional de Operações de Socorro
COAV	Centro Operacional Avançado
CODIS	Comandante Operacional Distrital
COM	Comandante Operacional Municipal
COS	Carta de Ocupação dos Solos
CPX	<i>Command Post Exercise</i> (exercícios de posto de comando)
CVP	Cruz Vermelha Portuguesa
DEM	<i>Digital Elevation Model</i>
DGT	Direção-Geral do Território
DGPC	Direção-Geral do Património Cultural
DGS	Direção-Geral de Saúde
DIOPS	Dispositivo Integrado das Operações de Proteção e Socorro
EEEVS	Elementos Estratégicos, Expostos, Vitais e/ou Sensíveis
EDP	Energias de Portugal
EM	Estrada Municipal
EN	Estrada Nacional

ENDS	Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável
ENF	Estratégia Nacional para a Floresta
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
EP	Estradas de Portugal
ER	Estrada Regional
ERAV	Equipas Responsáveis pela Avaliação das Vítimas
GNR	Guarda Nacional Republicana
GIPS	Grupo de Intervenção de Proteção e Socorro
IC	Itinerário Complementar
ICARO	Importância do Calor: Repercussões Sobre os Óbitos
ICNF	Instituto de Conservação da Natureza e Florestas
IGT	Instrumento de Gestão Territorial
INE	Instituto Nacional de Estatística
INEM	Instituto Nacional de Emergência Médica
INSAAR	Inventário Nacional de Sistemas de Abastecimento de Água e Águas Residuais
IP S.A.	Infraestruturas de Portugal
IPMA	Instituto Português do Mar e da Atmosfera
IPSS	Instituição Particular de Solidariedade Social
LIVEX	<i>Live Exercise</i> (exercício com meios reais)
LNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
MAI	Ministério da Administração Interna
MP	Ministério Público
NecPro	Necrotérios Provisórios
NUT	Nomenclatura de Unidade Territorial
PBH	Plano da Bacia Hidrográfica
PCO	Posto de Comando Operacional
PCOC	Plano de Contingência para Ondas de Calor
PDEPC	Plano Distrital de Emergência de Proteção Civil
PDM	Plano Diretor Municipal
PEA	Plano Estratégico de Ação
PEOT	Plano Especial de Ordenamento do Território
PMDFCI	Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios
PME	Plano Municipal de Emergência
PMEPC	Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil
PEEPC-AF	Plano Especial de Emergência de Proteção Civil para Acidentes Ferroviários
PMOT	Plano Municipal de Ordenamento do Território
PDDFCI	Plano Distrital da Defesa da Floresta Contra Incêndios

PNA	Plano Nacional da Água
PNAAS	Plano Nacional de Ação Ambiente e Saúde
PNDFCI	Plano Nacional de Defesa da Floresta Contra Incêndios
PNPOT	Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PROF	Plano Regional de Ordenamento Florestal
PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
PROT-A	Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo
PT	Portugal Telecom
SAM	Sistema de Avisos Meteorológicos
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SF	Sapadores Florestais
SGO	Sistema de Gestão de Operações
SIG	Sistema de Informação Geográfica
SIOPS	Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SIRESP	Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança em Portugal
SMPC	Serviço Municipal de Proteção Civil
SMS	<i>Short Message Service</i>
SNIRH	Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos
SVARH	Sistema de Vigilância e Alerta de Recursos Hídricos
TIPAU	Tipologia de Áreas Urbanas
TO	Teatro de Operações
UCI	Unidade de Cooperação Internacional
VMER	Viatura Médica de Emergência e Reanimação
ZA	Zona de Apoio
ZCAP	Zona de Concentração e Alojamento das Populações
ZCL	Zona de Concentração Local
ZCR	Zona de Concentração e Reserva
ZI	Zona de Intervenção
ZRI	Zona de Reunião e Irradiação
ZRnM	Zona de Reunião de Mortos
ZRR	Zona de Receção de Reforços
ZS	Zona de Sinistro

REFERÊNCIAS LEGISLATIVAS

Legislação Estruturante

Decreto-Lei nº. 44/2019, de 1 de abril – Concretiza o quadro de transferência de competências para os órgãos municipais no domínio da proteção civil

Despacho 3317-A/2018, de 3 de abril - Regula e define o desenvolvimento do Sistema de Gestão de Operações, adiante designado por SGO, e aplica-se a todos os Agentes de Proteção Civil (APC), Entidades com especial dever de cooperação e qualquer outra entidade desde que empenhadas em operações de proteção e socorro.

Decreto-Lei nº. 163/2014, de 31 de outubro – Procede à terceira alteração ao Decreto-Lei nº. 126-B/2011, de 29 de dezembro, que aprova a Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna, e à primeira alteração ao Decreto-Lei nº. 73/2013, de 31 de maio, que aprova a orgânica da Autoridade Nacional de proteção Civil.

Decreto/Lei nº. 112/2014, de 11 de julho – Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei nº. 126-B/2011, de 29 de dezembro, que aprova a Lei Orgânica do Ministério da Administração Interna, à segunda alteração ao Decreto Regulamentar nº. 29/2012, de 13 de março, que aprova a orgânica da Secretária-geral do Ministério da Administração Interna, e à extinção da Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos.

Decreto-Lei nº. 161-A/2013, de 2 de dezembro – Procede à extinção e integração por fusão na Secretária-geral do Ministério da Administração Interna, da Direção-Geral da Administração Interna, e procede à primeira alteração aos Decretos-Leis nº. 126-B/2011, de 29 de dezembro, 160/2012, de 26 de julho, e ao Decreto Regulamentar nº. 29, de 13 de março, revogando o Decreto-Lei nº. 54/2012, de 12 de março.

Decreto-Lei nº. 72/2013, de 31 de maio – Altera (segunda alteração) o Decreto-Lei nº. 134/2006, de 25 de julho, que cria o Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS) e procede à respetiva republicação.

Decreto-Lei nº. 126-B/2011, de 29 de dezembro – Aprova a Orgânica do Ministério da Administração Interna.

Decreto-Lei nº. 114/2011, de 30 de novembro – Procede à transferência das competências dos governos civis, no âmbito da competência legislativa do Governo, para outras entidades da Administração Pública, estabelece as regras e os procedimentos relativos à liquidação do património dos governos civis e à definição do regime legal aplicável aos seus funcionários, até à sua extinção.

Lei nº. 53/2008, de 29 de agosto – Aprova a Lei da Segurança Interna.

Decreto-Lei nº. 112/2008, de 1 de julho – Cria uma conta de emergência que permite adotar medidas de assistência a pessoas atingidas por catástrofe ou calamidade pública.

Lei nº. 65/2007, de 12 de novembro – Define o enquadramento institucional e operacional da proteção civil no âmbito municipal, estabelece a organização dos serviços municipais de proteção civil e determina as competências do comandante operacional municipal (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº. 114/2011, de 30 de novembro – Transfere competências dos governos civis e dos governadores civis para outras entidades da Administração Pública, líquida o património dos governos civis e define o regime legal aplicável aos respetivos funcionários).

Decreto-Lei nº. 75/2007, de 29 de março – Aprova a orgânica da Autoridade Nacional de Proteção Civil (com alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº. 73/2012, de 26 de março).

Decreto-Lei nº. 134/2006, de 25 de julho – Cria o Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS) e estabelece a sua estrutura, respetivas competências e funcionamento, bem como normas e procedimentos a desenvolver em situação de iminência ou de ocorrência de acidente grave ou catástrofe.

Lei nº. 27/2006, de 3 de julho – Aprova a Lei de Bases da Proteção Civil (com as alterações introduzidas pela Lei Orgânica nº. 1/2011, de 30 de novembro – Transfere competências dos governos civis e dos governadores civis para outras entidades da Administração Pública em matérias de reserva de competência legislativa da Assembleia da República).

Legislação Técnico-Operacional

Decreto-Lei nº. 42/2014, de 18 de março – Procede à alteração (primeira alteração) do Decreto-Lei nº. 254/2007, de 12 de julho, transpondo para a ordem jurídica interna o artigo 30º. da Diretiva nº. 2012/18/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas, no sentido de conformar a parte 1 do anexo I daquele diploma com a referida Diretiva.

Declaração da Comissão Nacional de Proteção Civil nº. 344/2008, de 17 de outubro – Estabelece as normas de funcionamento dos Centros de Coordenação Operacional.

Resolução da Comissão Nacional de Proteção Civil nº. 30/2015, de 07 de maio – Aprova a diretiva relativa aos critérios e normas técnicas para a elaboração e operacionalização de planos de emergência de proteção civil e revoga a Resolução da Comissão Nacional de Proteção Civil n.º 25/2008 de 18 de julho.

Decreto-Lei nº. 344/2007, de 15 de outubro – Aprova o Regulamento de Segurança de Barragens.

Decreto-Lei nº. 254/2007, de 12 de julho – Estabelece o regime de prevenção de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas e de limitação das suas consequências para o homem e o ambiente.

Declaração da Comissão Nacional de Proteção Civil nº. 97/2007, de 16 de maio – Estabelece as regras de referência para ativação do estado de alerta especial para o Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS), sendo aplicável às organizações integrantes daquele Sistema.

Decreto-Lei nº. 174/2002, de 25 de julho – Estabelece as regras aplicáveis à intervenção em caso de emergência radiológica.

Decreto-Lei nº. 165/2002, de 17 de julho - Estabelece as competências dos organismos intervenientes na área de proteção contra radiações ionizantes, bem como os princípios gerais de proteção.

Decreto-Lei nº. 253/95, de 30 de setembro – Estabelece o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº. 399/99, de 14 de outubro).

Decreto-Lei nº. 15/94, de 22 de janeiro – Estabelece o Sistema Nacional para a Busca e salvamento marítimo, dirigido pelo Ministro da Defesa Nacional (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº. 399/99, de 14 de outubro).

Legislação aplicável aos Agentes de Proteção Civil

CORPOS DE BOMBEIROS

Decreto-Lei nº. 241/2007, de 21 de junho – Define o regime jurídico aplicável aos bombeiros portugueses no território continental (com as alterações introduzidas pela Lei nº. 48/2009, de 4 de agosto; Decreto-Lei nº. 249/2012, de 21 de novembro e Declaração de Retificação nº. 3/2013, de 18 de janeiro e alterações introduzidas pela Lei n.º 38/2017 de 02 de junho).

Decreto-Lei nº. 247/2007, de 27 de junho – Define o regime jurídico aplicável à constituição, organização, funcionamento e extinção dos corpos de bombeiros, no território continental (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº. 248/2012, de 21 de novembro e Declaração de Retificação nº. 4/2013, de 18 de janeiro).

POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA

Lei nº. 53/2007, de 31 de agosto – Aprova a orgânica da Polícia de Segurança Pública.

GUARDA NACIONAL REPUBLICANA

Lei nº. 63/2007, de 6 de novembro – Aprova a orgânica da Guarda Nacional Republicana.

FORÇAS ARMADAS

Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA)

Decreto-Lei nº. 184/2014, de 29 de dezembro – Aprova a orgânica do Estado-Maior-General das Forças Armadas.

Estado-Maior da Armada (EMA)

Decreto-Lei nº. 185/2014, de 29 de dezembro – Aprova a Orgânica da Marinha.

Estado-Maior do Exército (EME)

Decreto-Lei nº. 187/2014, de 29 de dezembro – Aprova a orgânica da Força Aérea.

Estado-Maior da Força Aérea (EMFA)

Decreto-Lei nº. 187/2014, de 29 de dezembro – Aprova a Orgânica da Força Aérea.

INSTITUTO NACIONAL DE EMERGÊNCIA MÉDICA (INEM)

Decreto-Lei nº. 34/2012, de 14 de fevereiro – Aprova a orgânica do Instituto Nacional de Emergência Médica, I.P.

CRUZ VERMELHA PORTUGUESA (CVP)

Decreto-Lei nº. 281/2007, de 7 de agosto – Aprova o regime jurídico da Cruz Vermelha Portuguesa (CVP) e os respetivos estatutos.

Legislação aplicável às Autarquias

Lei nº. 67/2007, de 31 de dezembro – Aprova o regime da responsabilidade civil extracontratual do Estado e demais entidades públicas e altera o Estatuto do Ministério Público.

Lei nº. 65/2007, de 12 de novembro – Define o enquadramento institucional e operacional da proteção civil no âmbito municipal, estabelece a organização dos serviços municipais de proteção civil e determina as competências do comandante operacional municipal (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº. 114/2011, de 30 de novembro – Transfere competências dos governos civis e dos governadores civis para outras entidades da Administração Pública, líquida o património dos governos civis e define o regime aplicável aos respetivos funcionários).

Despacho nº. 14254-A/2007, de 27 de junho – Aprova o Regulamento do Programa de Aquisição de Equipamento de Primeira Intervenção no Combate aos Incêndios Florestais.

Lei Orgânica nº. 2/2002, de 28 de agosto – Aprova a lei da Estabilidade orçamental. Altera a Lei de Enquadramento Orçamental, a Lei de Finanças Locais e a Lei de Finanças das Regiões Autónomas.

Lei nº. 15/2001, de 5 de junho – Reforça as garantias do contribuinte e a simplificação processual, reformula a organização judiciária tributária e estabelece um novo Regime Geral para as Infrações Tributárias (RGIT).

Declaração de Retificação nº. 13/98, de 25 de agosto – De ter sido retificada a Lei nº. 42/98, de 6 de agosto (Lei das finanças Locais).

Lei nº. 18/91, de 12 de junho – Altera o regime de atribuições das autarquias locais e das competências dos respetivos órgãos.

Decreto-Lei nº. 363/88, de 14 de outubro – Disciplina a concessão de auxílio financeiro do Estado às autarquias locais.

REGISTO DE ATUALIZAÇÕES E EXERCÍCIOS

Registo de atualizações

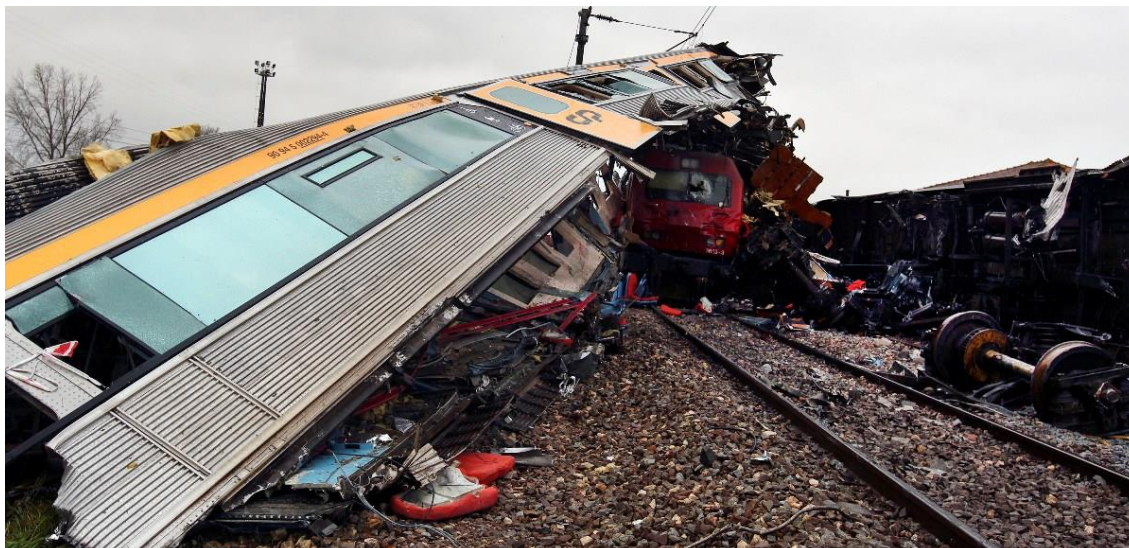
ATUALIZAÇÕES AO PLANO ESPECIAL DE EMERGÊNCIA DE PROTEÇÃO CIVIL PARA ACIDENTES FERROVIÁRIOS DO MUNICÍPIO DE PONTE DE SOR					
Versão	Alteração	Data de alteração	Data de aprovação	Entidade competente pela Aprovação	Observações

Registo de exercícios

REGISTO DE EXERCÍCIOS AO PLANO ESPECIAL DE EMERGÊNCIA DE PROTEÇÃO CIVIL PARA ACIDENTES FERROVIÁRIOS DO MUNICÍPIO DE PONTE DE SOR	
Tipo	TTX
	CPX
	LIVEX
Objetivos	
Cenário	
Local	
Data	
Agentes, organismos e entidades com dever de cooperação envolvidos	
Meios e recursos envolvidos	
Ensinamentos recolhidos	

PARTE I - ENQUADRAMENTO

1. INTRODUÇÃO



De uma forma geral, ao nível da União Europeia, o transporte ferroviário de passageiros é considerado bastante seguro para os seus utilizadores. Mesmo assim, origina, anualmente, em média, cerca de 100 vítimas mortais, ao que acrescem 3.800 mortes, resultantes de suicídios, ocorrências em passagens de nível e utilização indevida deste tipo de transporte (e.g. passageiros clandestinos). Por contraposição a utilização das estradas da União provoca a morte de aproximadamente 40.000 pessoas por ano.

Não obstante, o transporte ferroviário de passageiros ser considerado bastante seguro para os seus utilizadores, é impossível eliminar a possibilidade de ocorrência de acidentes. O transporte ferroviário não é perfeito nem isento de risco e, mediante a concorrência de certas circunstâncias, podem ocorrer incidentes e acidentes com variados graus de gravidade, envolvendo ou não os seus utilizadores.

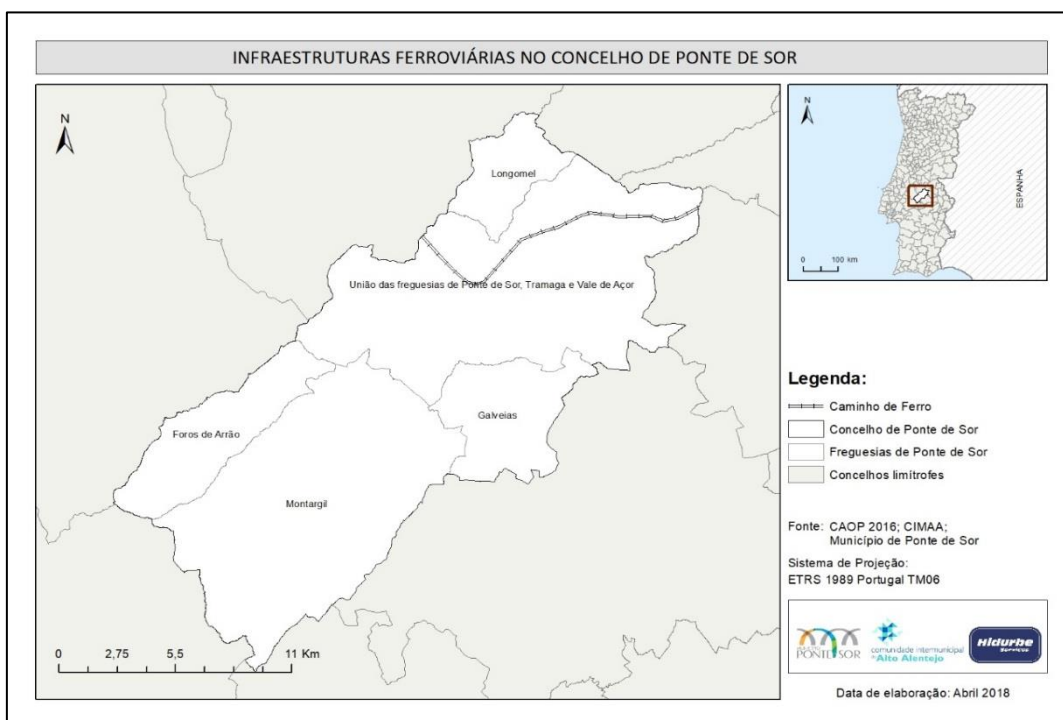
Um acidente ferroviário pode desembocar numa catástrofe, com a intervenção de um leque alargado de atores, dos mais variados quadrantes, pelo que existe a necessidade de uma preparação atempada, através da elaboração de planos de emergência, para que os intervenientes conheçam de antemão o papel que cabe a cada um, as formas de articulação e o processamento global.

Daqui resultará o fortalecimento do sentimento de segurança do cidadão comum, bem como aumentará a sua confiança num meio de transporte que conforme é universalmente reconhecido contribui para um desenvolvimento sustentável, tendo em conta o seu consumo energético, a poluição produzida e as potencialidades que apresenta.

De acordo com o nº. 2 da Resolução nº. 30/2015, de 7 de maio, o Plano Especial de Emergência de Proteção Civil para Acidentes Ferroviários do Município de Ponte de Sor, doravante designado PEEPC-AF, é um plano de âmbito especial concebido para a gestão operacional em caso de ocorrência de acidentes ferroviários no município de Ponte de Sor.

O PEEPC-AF incide sobre o concelho de Ponte de Sor, abrangendo todas as zonas servidas por transportes ferroviários (Mapa 1).

Mapa 1 – Enquadramento geográfico do concelho de Ponte de Sor



Com uma área de 839,71 Km² (INE, 2018), o concelho de Ponte de Sor integra a NUT II do Alentejo e, mais concretamente a NUT III do Alto Alentejo, encontrando-se limitado a nordeste por Gavião e Crato, a este por Alter do Chão, a sueste por Avis, a sul por Mora, a sudoeste por Coruche e, a noroeste por Chamusca e Abrantes.

O diretor do PEEPC-AF é o Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor, ou na sua ausência, o vereador da Proteção Civil ou o vice-presidente da Câmara Municipal.

O PEEPC-AF segue a estrutura definida na Resolução nº. 30/2015, de 7 de maio, apresentando-se organizado em três partes:

Quadro 1 – Estrutura do Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil de Ponte de Sor

<p>Parte I Enquadramento</p>	<p>Enquadramento geral do PEEPC-AF, explicitando as razões que motivaram a sua elaboração, bem como todo o processo necessário para proceder à sua ativação.</p>
<p>Parte II Execução</p>	<p>Tipificação das missões, o modo de atuação e articulação dos agentes de proteção civil e demais organismos e entidades de apoio. Nesta parte do PEEPC-AF procede-se, ainda, à apresentação das áreas de intervenção básicas da organização geral das operações; definição de</p>

	prioridades de ação; determinação da estrutura de coordenação para cada uma das áreas de intervenção.
<p align="center">Parte III Inventários, Modelos e Listagens</p>	Levantamento dos meios e recursos; contatos das várias entidades e respetivos intervenientes; modelos de comunicados, requisições, controlo e registo.

A elaboração do PEEPC-AF teve em consideração e foi devidamente enquadrada na legislação que vigora no âmbito da proteção civil, sobretudo nos diplomas legais abaixo mencionados, nomeadamente:

- **Despacho 3317-A/2018**

Regula e define o desenvolvimento do Sistema de Gestão de Operações, adiante designado por SGO, e aplica-se a todos os Agentes de Proteção Civil (APC), Entidades com especial dever de cooperação e qualquer outra entidade desde que empenhadas em operações de proteção e socorro.

- **Resolução da Comissão Nacional de Proteção Civil nº. 30/2015, de 7 de maio**

Fixa os critérios e as normas técnicas para a elaboração e operacionalização de planos de emergência de proteção civil, independentemente da sua finalidade e âmbito territorial.

- **Lei nº. 65/2007, de 12 de novembro, alterada pelo Decreto-Lei nº. 114/2011, de 30 de novembro**

Enquadramento institucional e operacional da proteção civil no âmbito municipal, organização dos serviços municipais de proteção civil e competências do comandante operacional municipal relativamente aos planos municipais de emergência, a referida lei determina que os mesmos devem ser elaborados de acordo com as diretivas emanadas da Comissão Nacional de Proteção Civil.

- **Decreto-Lei nº. 134/2006, de 25 de julho (com as alterações pelo Decreto-Lei nº. 114/2011, de 30 de novembro e pelo Decreto-Lei nº. 72/2013, de 31 de maio)**

Decreto-Lei nº. 134/2006

Regulamenta o Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro. O Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS), conforme definido em diploma próprio, é o conjunto de estruturas, normas e procedimentos que asseguram que todos os agentes de proteção civil atuam, no plano operacional, articuladamente sob um comando único, sem prejuízo da respetiva dependência hierárquica e funcional. O referido diploma estabelece ainda o sistema de gestão de operações, que define a organização dos teatros de operações e dos postos de comando, clarificando competências e consolidando a doutrina operacional.

Decreto-Lei nº. 114/2011, de 30 de novembro

O presente Decreto-Lei procede à transferência das competências dos governos civis, no âmbito da competência legislativa do Governo, para outras entidades da Administração Pública, estabelece as regras e os procedimentos atinentes à liquidação

do património dos governos civis e à definição do regime aplicável aos seus funcionários, até à sua extinção.

Decreto-Lei nº. 72/2013, de 31 de maio

Altera (segunda alteração) o Decreto-Lei nº. 134/2006, de 25 de julho, que cria o Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro e procede à respetiva republicação.

O PEEPC-AF é um documento passível de atualização, devendo ser revisto no prazo máximo de cinco anos após a sua entrada em vigor (nº. 1 do artigo 9º da Resolução nº. 30/2015, de 7 de maio), podendo a Comissão Nacional de Proteção Civil (CNPC), entidade competente pela aprovação do PEEPC-AF, fixar um prazo máximo de revisão inferior ao supracitado, caso entenda ser justificada a introdução de medidas corretivas para aumentar a funcionalidade do plano (nº. 2 do artigo 9º. Da Resolução nº. 30/2015, de 7 de maio).

O PEEPC-AF articula-se com os diversos instrumentos de planeamento e ordenamento do território com incidência direta no Município de Ponte de Sor, designadamente:

- Plano Diretor Municipal (PDM) de Ponte de Sor;
- Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil (PMEPC) de Ponte de Sor;
- Plano de Emergência Geral (PEG) das Infraestruturas de Portugal (IP).

Por último, importa referir que, nos termos do nº. 12 do artigo 7º. Da Resolução nº. 30/2015, de 07 de maio, o PEEPC-AF entra em vigor no 1º. dia útil seguinte ao da publicação da deliberação de aprovação em Diário da República.

Em resumo, os instrumentos de gestão territorial supramencionados contribuem para a prossecução dos objetivos definidos no PEEPC-AF, consoante o exposto na seguinte matriz:

Quadro 2 – Articulação entre o PEEPC-AF e os instrumentos de planeamento

O PEEPC-AF define:	PDM	PEG (IP)	PMEPC
Tipificação dos riscos	X	X	X
Medidas de prevenção a adotar		X	X
Identificação dos meios e recursos mobilizáveis, em situação de acidente grave ou catástrofe		X	X
Responsabilidades que competem aos organismos, serviços e estruturas públicas ou privadas, com competências no domínio da proteção civil municipal		X	X
Critérios de mobilização e mecanismos de coordenação dos meios e recursos, públicos ou privados utilizáveis		X	X
Estrutura operacional que garantirá a unidade de direção e o controlo permanente da situação	X	X	X

2. FINALIDADES E OBJETIVOS



O PEEPC-AF é um documento que reúne as informações e estabelece os procedimentos que permitem organizar e empregar os recursos humanos e materiais disponíveis em situação de emergência e que tem como objetivo precaver a ocorrência de acidentes ferroviários, atenuar os seus efeitos quando os mesmos se verificarem e garantir que os recursos associados à proteção civil se encontram organizados, de tal forma que apresentem um elevado nível de prontidão e eficiência com vista à proteção e socorro à população que possa vir a sofrer com esses efeitos.

De modo a prevenir a ocorrência de situações de acidentes ferroviários, minimizar os seus efeitos e garantir um eficaz e organizado nível de proteção e socorro à população, foram definidos os seguintes objetivos gerais para o PEEPC-AF:

Providenciar, através de uma resposta concertada, as condições e os meios indispensáveis à minimização dos efeitos adversos de um acidente ferroviário;

Definir as orientações relativamente ao modo de atuação dos vários organismos, serviços e estruturas a empenhar em operações de proteção civil em caso de acidente ferroviário;

Definir a unidade de direção, coordenação e comando das ações a desenvolver;

Coordenar e sistematizar as ações de apoio, promovendo maior eficácia e rapidez de intervenção das entidades intervenientes;

Inventariar os meios e recursos disponíveis para acorrer a acidentes ferroviários;

Minimizar a perda de vida e bens, atenuar ou limitar os efeitos dos acidentes ferroviários e restabelecer o mais rapidamente possível, as condições mínimas de normalidade;

Assegurar a criação de condições favoráveis ao empenho rápido, eficiente e coordenado de todos os meios e recursos disponíveis num determinado território sempre que a gravidade e dimensão das ocorrências o justifique;

Habilitar as entidades envolvidas no plano a manterem o grau de preparação e de prontidão necessário à gestão de acidentes ferroviários;

Promover a informação das populações através de ações de sensibilização, tendo em vista a sua preparação, a assunção de uma cultura de autoproteção e o entrosamento na estrutura de resposta à emergência.

3. TIPIFICAÇÃO DOS RISCOS



Como referido anteriormente o principal objetivo que orientou a elaboração do PEEPC-AF foi adequar as necessidades operacionais do concelho a um potencial risco de acidente ferroviário.

O progresso tecnológico e o desenvolvimento das redes ferroviárias não eliminaram a ocorrência de acidentes ferroviários. Além disso, o grande número de passageiros envolvidos em caso de acidente e as dificuldades encontradas na gestão da emergência fazem destes acontecimentos situações não desejadas. Essas dificuldades estão principalmente relacionadas com a acessibilidade ao local dos acidentes e às vítimas, resultantes da dificuldade de desencarceramento em equipamentos ferroviários.

Em consequência, o socorro para estas situações deve ser previamente preparado, realizando trabalhos de prevenção operacional, a fim de dar a conhecer as infraestruturas ferroviárias e antecipar respostas aos desafios que possam vir a ser colocados. Estes procedimentos operacionais devem ter em conta os riscos específicos para os socorristas, em particular, os riscos elétricos e os riscos decorrentes de uma colisão com o tráfego ferroviário.

A intervenção num acidente ferroviário é complexa pela sua dimensão, pelo número elevado de vítimas e pelos fatores de segurança. A organização do teatro de operações, bem como o desempenho das equipas de salvamento e desencarceramento são fundamentais para garantir a qualidade da prestação de socorro nesta área. No salvamento e desencarceramento em ambiente ferroviário é aplicado o protocolo “Método SAVER” através das sete fases (reconhecimento, estabilização e controlo dos riscos, cuidados pré-hospitalares, criação de espaço, extração e avaliação e treino). Cada uma das fases é aplicada de forma específica, dado que se trata de um acidente com características muito particulares.

A receção da chamada de socorro é de extrema importância para uma abordagem eficaz e para

o início do reconhecimento, sempre valorizando aspetos como o local, pontos de acesso à linha férrea, o número de vítimas aproximado, condições meteorológicas e outros riscos inerentes ao acidente em causa.

As primeiras equipas de socorro a intervir numa situação de acidente ferroviário, devem estar treinadas e devidamente formadas, para fazer face à dimensão do acidente, à insegurança que possa ainda existir no local, ao número elevado de vítimas e à necessidade de organizar o teatro de operações de forma imediata, devido à ativação de um número elevado de meios de socorro.

Na estabilização e controle dos riscos a garantia da existência de segurança por parte da entidade competente, será essencial ao desenvolvimento das ações de socorro. A criação de acessos tem por objetivo permitir a entrada de socorristas no interior das composições, devendo ser utilizados os acessos óbvios e seguros.

Os cuidados pré-hospitalares e a criação de espaço devem ser feitos em simultâneo, sendo crucial uma triagem inicial com a aplicação do método START, priorizar as vítimas, assim como a extração das mesmas. A criação de espaço visa garantir de forma rápida e eficaz, um circuito de entrada de equipas/equipamentos, e saída de equipas/vítimas, devendo permanecer no interior um coordenador de pré-hospitalar e, uma equipa de desencarceramento que devem em conjunto ter a capacidade de extrair no mínimo cinco vítimas por hora.

Num acidente ferroviário o treino deverá também ser preponderante para uma boa preparação emocional das equipas de socorro e, assim como dotá-las de ferramentas de decisão para procederem a um plano estratégico eficiente.

Neste contexto, será então importante a promoção de exercícios de socorro, estabelecendo rotinas de procedimentos em articulação com os agentes da proteção civil, que garantam condições operacionais de intervenção e de proteção das pessoas em situações críticas de emergência.

Grande parte dos acidentes podem ser evitados se forem cumpridas as regras de segurança. As boas práticas devem ser seguidas, como atravessar a via férrea nos locais identificados ou sinalizados, sem parar, nunca com auscultadores nos ouvidos, entre outras. O número de vítimas mortais em resultado de acidentes ferroviários continuou com a tendência de forte decréscimo registada entre 2007 e 2011 (contrariada nos anos 2012 e 2013), tendo diminuído 26,9% relativamente a 2013, e 19,5% em relação à média dos cinco anos precedentes. Estes dados revelam uma importante diminuição da sinistralidade ferroviária, devido especialmente à sensibilização da população quanto às regras de segurança, a ações de manutenção, reflexão e análise dos acidentes, auditorias e inspeções, entre outras. O compromisso assumido para a redução da sinistralidade em passagens de nível tem levado a explorar novos caminhos e a introduzir soluções tecnológicas que concorrem para o incremento das condições de segurança ativa nas linhas ferroviárias.

4. CRITÉRIOS PARA ATIVAÇÃO

4.1 Competências para ativação do plano

A ativação do PEEPC-AF é aplicável às situações de acidentes ferroviários, em que os seus potenciais efeitos apresentem uma dimensão e gravidade que exigem a ativação de meios públicos e privados adicionais. Por outro lado, a ativação do plano pressupõe uma mobilização rápida, coordenada e eficaz dos meios e recursos do município de Ponte de Sor afetos às operações de emergência.

Neste sentido, sempre que ocorra uma situação de acidente ferroviário cuja dimensão e complexidade justifiquem ativação do plano, compete ao Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor convocar a Comissão Municipal de Proteção Civil (CMPC), que é a entidade competente pela ativação do plano,

A CMPC (entidade a quem compete a ativação do plano) por razões de celeridade do processo pode deliberar a ativação do plano com uma composição reduzida, sendo posteriormente sancionada pelo plenário da Comissão. Neste sentido, a composição reduzida da CMPC deve contar no mínimo com a presença dos seguintes elementos:

- Presidente da Câmara Municipal de Ponte de Sor ou o vereador com competência delegada;
- Um elemento do comando do corpo de Bombeiros Voluntários de Ponte de Sor;
- Um elemento do comando da força de segurança presente no município;
- Gabinetes técnicos do SMPC adequados à natureza do acidente.

Deliberada a ativação do PEEPC-AF, torna-se necessário proceder à publicação da sua ativação, recorrendo para tal aos seguintes meios:

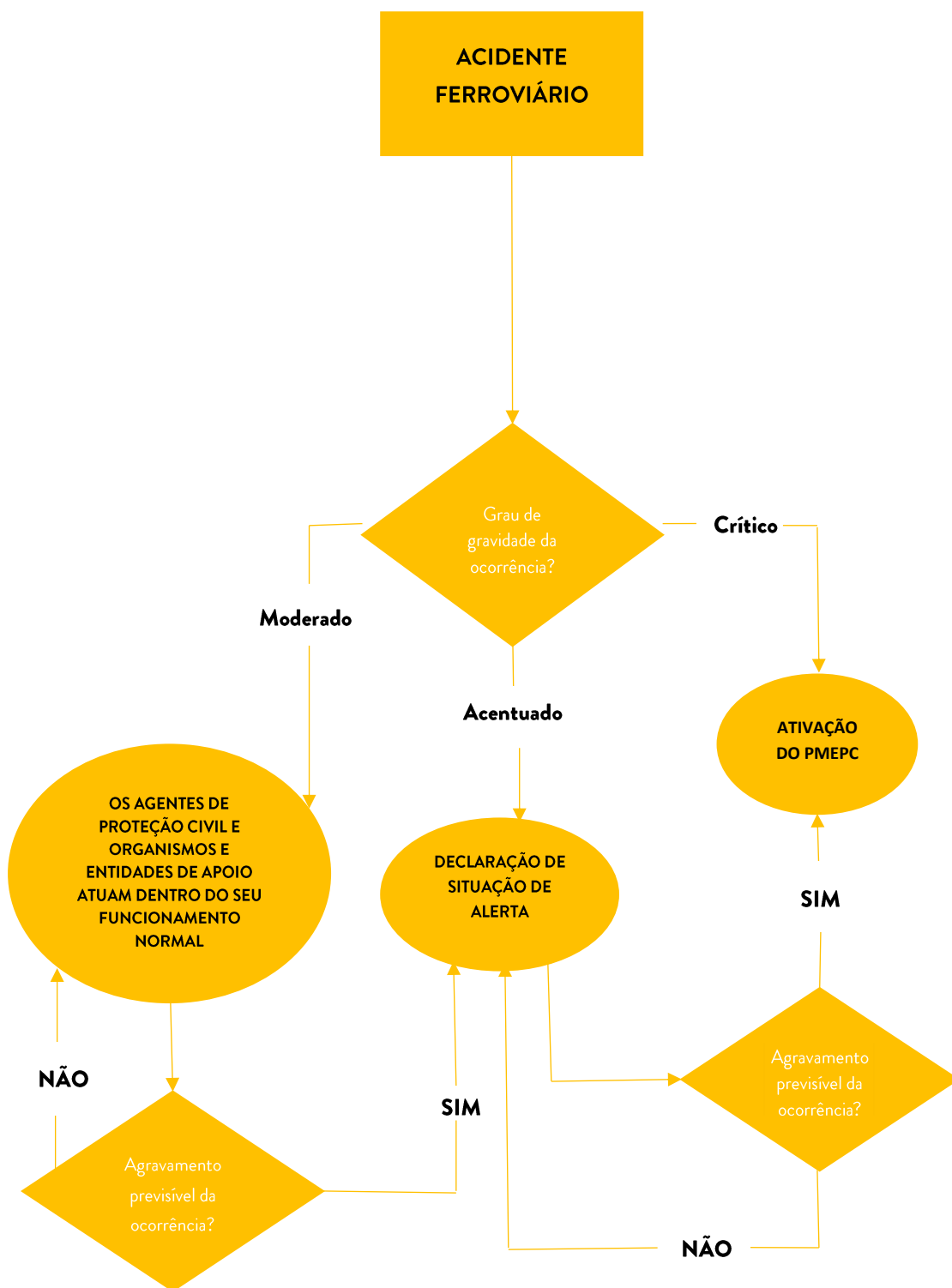
- *Site* da Câmara Municipal de Ponte de Sor (www.cm-pontedesor.pt/);
- Página do Facebook do Município de Ponte de Sor;
- Órgãos de comunicação social (Rádio Portalegre, 100.5; canais de televisão de abrangência nacional).

A desativação do PEEPC-AF apenas deverá acontecer quando estiver garantida a segurança da população e as condições mínimas de normalidade. Para a publicitação e desativação do PEEPC-AF deverão ser utilizados os mesmos meios utilizados para a publicitação da sua ativação.

O processo de ativação do plano decorre conforme o esquematizado na figura 2.

Importa referir que a comunicação da ativação/desativação do PEEPC-AF deverá ser sempre realizada à ANEPC/CDOS de Portalegre.

Figura 1 – Processo ativação do PEEPC-AF



4.2 Critérios para ativação do plano

Os critérios para a ativação do PEEPC-AF são complexos de definir, porém, consideram-se os seguintes critérios para fundamentar a ativação do plano:

- Ocorrência de acidentes ferroviários provocados por falhas humanas, mecânicas, descarrilamentos, etc.;
- Sempre que exista um número de sinistrados igual ou superior a (5) cinco;
- Existam danos em infraestruturas que coloquem em risco a segurança de pessoas e bens;
- Exista incêndio que coloque em risco a segurança de pessoas e bens;
- Se verifique uma situação de eminência ou ocorrência de risco para as populações ou meio ambiente – acidentes com matérias perigosas.

Contudo, face à ocorrência de acidente grave ou catástrofe, mesmo que não se cumpram os critérios anteriormente referidos, o PEEPC-AF poderá ser ativado por deliberação da CMPC, caso a mesma considere a ativação necessária para a prossecução das operações de emergência.

