



SEGURANÇA FERROVIÁRIA NO CONTEXTO DAS TRANSFORMAÇÕES EM CURSO NO SECTOR

(excerto do programa da Lista B – “III - Transformações em Curso no Sector Ferroviário”)

Esta candidatura pugnará pela recuperação do operador público ferroviário CP, EPE, que deverá manter-se, devidamente reequipado e recapitalizado, como a grande referência de qualidade e segurança do setor. Exigiremos sempre às tutelas o investimento estratégico que tem faltado e defenderemos exaustivamente a sua propriedade pública.

A reorganização estrutural do setor ferroviário, tendo como objetivo a sua liberalização, introduziu fatores de disrupção que devem ser por nós abordados. Além dos Regulamentos Gerais de Segurança, e outras normas emitidas pelo Regulador estatal (IMT), existe um conjunto de regulamentação que está hoje atribuída aos diferentes operadores ferroviários e ao gestor da infraestrutura que, em certas matérias, regulam-se a si próprios. É uma realidade que contém óbvios riscos e deve ser por nós devidamente acutelada.

Nos anos 90 quando a Comissão Europeia se lançou no caminho da liberalização do sector ferroviário, a UIC (União Internacional de Caminhos de Ferro, organismo técnico, regulamentar e normativo à escala mundial) afirmava que seria um erro enorme separar a infraestrutura da operação, já que, para produzir transporte ferroviário de forma segura e fiável, os dois aspectos têm que estar alinhados como uma orquestra bem afinada. São indissociáveis. É o famoso binómio roda-carril.

Tal como a UIC, qualquer ferroviário, independentemente da sua ideologia política, concorda que uma empresa ferroviária funciona tão melhor quanto todas as suas valências estão integradas sob um só comando. Prova disso é a força que hoje demonstram as empresas ferroviárias europeias que nunca optaram pelo caminho de fracionar a empresa mãe em várias como Portugal escolheu.

É por ter feito esse fracionamento que surge agora a necessidade de existirem “árbitros” entre todas as partes. Organismos de fiscalização e controlo que assegurem que cada actor “do mercado” funcione de acordo com regras comuns. É o IMT como autoridade nacional de segurança, é o GPIAAF para a investigação de acidentes ferroviários, é a AMT (Autoridade de Mobilidade e Transportes) para o funcionamento do sector do ponto de vista de prestação de serviço público. Tudo isto para mediar os dois principais actores do sistema antes unidos: CP e IP (ex-REFER).

Vem este intróito a propósito da constatação, evidente para qualquer maquinista que desempenhe a sua função com consciência e brio, de que as falhas entre as várias empresas são cada vez mais e de maior gravidade. Que estas falhas acarretam um crescente risco de segurança e que, em caso de acidente, será o maquinista um dos primeiros a pagar, com risco da própria vida, os erros que crescem com a liberalização do sector. A responsabilidade que cai sobre os seus ombros cresce com o crescimento destas falhas. Estamos neste aspecto a regredir a um ritmo directamente proporcional à partição do sector em várias empresas.

O “sistema” ferroviário aproveita-se da partição entre empresas para ir escondendo as falhas, ora para cima de uns, ora para cima de outros, de maneira a que não seja flagrante a falta de cimento do conjunto que poderá fazer ruir a estrutura em caso de acidente catastrófico.

No jogo de liberalização do sector a existência de árbitros reguladores é uma falácia. A imagem que passa é que tudo vai correr bem porque há reguladores. Isto aliás acontece em muitos domínios, não só no ferroviário.



Se olharmos os vários relatórios do GPIAAF constatamos que nenhum dos “actores” do sistema cumpre a parte que lhe cabe para garantir a segurança, nem o IMT fiscaliza o que tem de fiscalizar como é bem visível nos vários relatórios daquele organismo. E os “modos de falha” são cada vez piores. Há recomendações reiteradas que demoram a ser, ou não são de todo, cumpridas. Isto é de uma enorme gravidade!

Não queremos ser alarmistas, mas a leitura dos relatórios do GPIAAF não nos tranquilizam. Aí se constata com uma frequência preocupante que:

- o IMT não fiscaliza, sob forma de auditorias regulares, o cumprimento por parte das empresas dos seus SGS (Sistemas de Gestão de Segurança).

Supervisão da aplicação do SGS

N.º 2016/15: Recomenda-se ao IMT que reforce a sua ação de supervisão da aplicação contínua do Sistema de Gestão de Segurança por parte das empresas ferroviárias, dando prioridade à auditoria dos processos do SGS da Infraestruturas de Portugal, S.A. que interessam às PN e à monitorização interna da aplicação do Sistema e sua melhoria contínua.

Fundamento: CPro-09

(in relatório GPIAAF 2016/02)

Enquadramento legal das PN

Recomendação n.º 2018/22: Recomenda-se ao IMT que proceda a uma revisão do enquadramento legal das passagens de nível, no sentido de clarificar a definição de níveis mínimos das medidas de controlo de riscos nas PN, harmonizando também este quadro regulamentar com os atuais requisitos de segurança estabelecidos para o exercício da atividade de gestão das infraestruturas ferroviárias baseados na análise, controlo e monitorização dos riscos específicos para a atividade.

Fundamento: CPro-08

Nota: Esta recomendação correlaciona-se e deve ser tratada em conjunto com a recomendação n.º 2016/21, ainda pendente de encerramento e que é reiterada neste relatório.

(in relatório GPIAAF F2018/04)

Supervisão pela autoridade nacional de segurança ferroviária

Recomendação n.º 2019/05: Recomenda-se ao IMT que, no menor prazo possível, garanta as condições para a efetiva concretização da execução regular de um plano plurianual de auditorias à aplicação dos Sistemas de Gestão da Segurança das empresas ferroviárias, no âmbito da ação de supervisão contínua que lhe incumbe enquanto autoridade nacional de segurança ferroviária, considerando que não tem tido capacidade de meios para realizar as auditorias previstas nos seus planos anuais.

Fundamento: CPro-06

(In relatório GPIAAF F2019/01)



Supervisão pela autoridade nacional de segurança ferroviária

Recomendação n.º 2019/05: Recomenda-se ao IMT que, no menor prazo possível, garanta as condições para a efetiva concretização da execução regular de um plano plurianual de auditorias à aplicação dos Sistemas de Gestão da Segurança das empresas ferroviárias, no âmbito da ação de supervisão contínua que lhe incumbe enquanto autoridade nacional de segurança ferroviária, considerando que não tem tido capacidade de meios para realizar as auditorias previstas nos seus planos anuais.

Fundamento: CPro-06

(in relatório GPIAAF F2018/01)

Por sua vez as empresas não realizam as auditorias internas regulares, muitas vezes só se dando conta de falhas graves na sequência dos relatórios de acidentes:

Monitorização interna do SGS

N.º 2016/14: Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a Infraestruturas de Portugal, S.A. reveja os planos de auditoria ao seu Sistema de Gestão de Segurança, de forma a que os processos que interessam às PN sejam objeto de auditoria com periodicidade adequada a garantir a sua efetiva monitorização e melhoria contínua.

Fundamento: CPro-08

(in relatório GPIAAF 2016/02)

As próprias análises de risco das empresas, no seu "auto-controlo", são consideradas desadequadas à posteriori, ou seja, na sequência de um acidente/incidente.

Exemplos:

– No caso da passagem de um comboio com uma PN aberta, incidente que se repetiu na mesma PN sem que a IP a tivesse sequer detectado e comunicado o primeiro incidente; sem que tivesse processado a informação da saúde do trabalhador envolvido que levava a que não fosse colocado naquele posto de trabalho; sem que percebesse que o sistema de análise de risco que tem para PNs é inadequado. Igualmente se observa que a CP não tinha à data um sistema de reporte de incidentes de segurança capaz:

N.º 2018/07: Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a CP, identifique as lacunas no seu sistema de reporte e tratamento de ocorrências relevantes para a segurança que permitiram que os dois incidentes anteriores a 17-04-2015 não tenham sido registados em SIGO, e introduza as correções necessárias para minimizar o risco de que tal tipo de ausência de reporte e tratamento volte a acontecer.

Fundamento: CPro-04

(in relatório F2018/04)

No caso do descarrilamento do comboio de mercadorias na Adémia, constatou-se que a IP não cumpre os seus próprios procedimentos internos de segurança, reabrindo sem restrições uma linha após intervenção por



terceiros. Tal provocou o descarrilamento do comboio de cimento que invadiu a contravia, o que só por sorte não teve consequências dramáticas porque naquele momento não passava nenhuma circulação em sentido contrário. Neste mesmo relatório dá-se nota que a MEDWAY não evidencia ter mecanismos de controlo que garantam que todo o material circulante que usa está plenamente apto a circular.

- No caso da colisão de uma UTE com um veículo pesado numa PN perto de Santarém verifica-se que **a IP não garante a gravação das comunicações operacionais de e para o CCO via telemóvel**, o que é tão mais grave quanto obsta a investigação de acidentes e apuramento de responsabilidade. Esta constatação já tinha anteriormente sido feita no relatório 2016/01 (Pág. 22) da queda de um passageiro à via.

Processos de controlo interno do gestor da infraestrutura

Recomendação n.º 2018/26: Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade de segurança, a **Infraestruturas de Portugal, S.A.** efetue as medidas necessárias de modo a garantir que as comunicações operacionais de e para os CCO, independentemente do equipamento utilizado, são gravadas e arquivadas, para que possam posteriormente ser objeto de análise regular, quer no âmbito dos processos de monitorização e investigação de ocorrências previstos no Sistema de Gestão de Segurança, quer no caso de investigação de acidentes ou incidentes efetuada por entidades externas autorizadas.

Fundamento: OSup-03

(in relatório F2018/04, página 75)

Estas notas são exemplo das falhas, mas acima disso são evidência de que este sistema não funciona. Ninguém faz o que deveria fazer supostamente por falta de meios, ou por falta de vontade, ou porque até é conveniente para esconder as falhas que sabem existir. Que não sobrem dúvidas: é a circulação ferroviária no seu todo que corre risco, estas questões não podem ser circunscritas a uma ou outra empresa, a uma ou outra série de material ou troço de linha, a um serviço ou área geográfica. Está aqui à vista de todos o que bem adivinhava a UIC no início dos anos 90. E também poucos terão dúvida que estas falhas representam um risco maior para a segurança da nossa profissão.

Que ninguém tenha ilusões, as empresas, colocarão sempre primeiro os seus objectivos comerciais, da maximização do lucro, pelo que cabe cada vez mais aos trabalhadores directamente envolvidos a responsabilidade de zelar pelo bom serviço, de garantir a segurança, de não aligeirar procedimentos cedendo à pressão da falta de recursos e de tempo.

Os maquinistas têm que estar conscientes que qualquer falha noutra operador pode ter consequências catastróficas, podem ser vítimas da falência do sistema, da falta de investimento, da falta de regulação e fiscalização. O maquinista, se sobreviver ao acidente, pode ainda ver-lhe ser assacadas culpas, pois é o último elo na cadeia de segurança. O fatídico erro humano é logo a primeira hipótese a ser levantada apesar de a montante se acumularam erros de gestão.

Exigir que as empresas cumpram os SGS (sistemas de gestão de segurança); exigir investimentos em dispositivos de segurança (desde logo balanças, detectores de caixas quentes, balizas de Convel, sinalização lateral das limitações de velocidade), ter presente claramente quais as condições em que se pode recusar a prestar um serviço por não estarem reunidas as condições de segurança, ter apoio do seu sindicato para tal, poder denunciar de forma frontal, assertiva, pelos meios formais próprios.

Perante este cenário, um sindicato ferroviário ciente da responsabilidade para com a profissão que representa, deve em primeiro lugar exigir que os "actores do sistema" cumpram a sua parte. Precisamente por isto é fundamental que o SMAQ se constitua como um sindicato que promova o debate sobre as reais condições de segurança; sobre o cumprimento dos regulamentos em vigor por todos os intervenientes; que tenha uma acção esclarecedora e de suporte à decisão dos seus sócios.



JUNTOS PELA MUDANÇA
LISTA B
Eleições Corpos Gerentes SMAQ – Triénio 2019/2022

Estrategicamente, deve bater-se para que sejam reintegradas na CP as valências essenciais à prestação de um serviço ferroviário de qualidade. A eterna desculpa de que “nós até gostávamos mas outrem não nos deixa ou não responde” só serve para piorar este estado de coisas. Não se pense que é impossível, ou contrário aos ditames da U.E.. Se outros o fazem, porque não nós?

Paralelamente, deve exigir o cumprimento rigoroso por todos os operadores ferroviários e gestor da infraestrutura (IP) de todos os procedimentos de segurança, exigir que os reguladores regulem e fiscalizem e que as tutelas concedam os meios humanos e materiais para tal.

**Pela nossa Segurança e pela do Público,
JUNTOS PELA MUDANÇA!**

