



SMAQ – SINDICATO DOS MAQUINISTAS

COMUNICADO 13/20

7 de agosto de 2020
NACIONAL



Acidente com o comboio AP 133 de 31 de julho de 2020

O SMAQ segue de perto a situação clínica do nosso Associado Nélon Carlos Silva que ainda se encontra hospitalizado. Temos a informação que o seu estado está a evoluir favoravelmente, embora mantenha um prognóstico reservado. O SMAQ envia-lhe toda a sua solidariedade, a si e à sua família.

O SMAQ está igualmente a prestar todo o seu apoio sindical ao colega Artur Courela que, felizmente, não sofreu ferimentos de monta resultantes do acidente.

O SMAQ envia, mais uma vez, as suas condolências às famílias dos dois colegas ferroviários vítimas deste acidente.

O SMAQ tem como objetivo o apuramento cabal das responsabilidades organizacionais neste acidente e, se for caso disso, demandar as devidas consequências judiciais.

Existem falhas de segurança no sistema ferroviário, que já foram por nós atempadamente identificadas e devidamente reportadas às entidades competentes, que urge serem colmatadas.

Na sequência deste acidente, e tendo em consideração todas as questões levantadas, o SMAQ solicitou reuniões urgentes com o Ministro das Infraestruturas e Habitação, com a IP e com o IMT. Daremos adiante neste comunicado informações sobre as matérias nelas abordadas.

Constituição como Assistente no Inquérito de Investigação ao acidente iniciado pelo Ministério Público

O SMAQ solicitou a sua constituição como assistente no inquérito da investigação que vai ser levada a cabo pelo Ministério Público ao acidente com o AP 133 em Soure. Se esta nossa solicitação for atendida pelo juiz de instrução, o SMAQ poderá seguir de perto todas as diligências levadas a cabo no seu âmbito.

Reunião com a IP – Infraestruturas de Portugal

Decorreu uma reunião com a Administração da IP na passada terça-feira, dia 4 de agosto de 2020. Nesta reunião, a Administração da IP tentou justificar a ocorrência do acidente em Soure com a ausência do sistema Convel a bordo dos seus veículos ferroviários. Justificou essa ausência com o facto do Convel estar a ser descontinuado pela Bombardier. No fundo, tal como na conferência de imprensa por eles levada a cabo no dia 3 de agosto, continua a usar o Convel como fator de distração e aligeiramento das suas responsabilidades no acidente. O SMAQ contrapôs que, factualmente, o Convel está implementado em Portugal desde 1993. Logo, não existe hoje, 27 anos depois, qualquer desculpa para que o sistema não esteja implementado em todos os veículos ferroviários da IP, particularmente nos que circulam em via aberta à exploração,

tal como, de resto, exige aos operadores ferroviários. O SMAQ contrapôs igualmente que a IP tinha a obrigação de, nas análises de risco que fez à circulação destes seus veículos, ter detetado todo o risco envolvido e implementado os necessários protocolos regulamentares para tornar as suas marchas o mais salvaguardadas possível do erro humano. O SMAQ lembrou também que na sequência do incidente de Roma-Areeiro em 2016, e tendo em conta o relatório do GPIAAF, que identificou claramente os riscos envolvidos, a IP devia ter seguido rigorosamente as suas recomendações e ir até mais além.

Foi abordada também nesta reunião a sensível questão das limitações de velocidade temporárias não sinalizadas e sem Convel. Notamos que o assunto é incómodo para a Administração da IP, que continua com a sua atitude autista em relação ao mesmo, dando justificações tão incompreensíveis como a falta de pessoal. Para nós é inconcebível que numa intervenção na via que, por exemplo, é prevista e previamente programada, e para onde tenha obrigatoriamente de se deslocar pessoal, possa levantar-se o argumento da “falta de pessoal” para colocar três sinais na via.

O SMAQ insistiu nas soluções que preconiza no documento que enviou sobre esta matéria ao Ministério das Infraestruturas e Habitação, ao IMT, à IP e a todos os operadores ferroviários. Consideramos esta questão uma questão incontornável na segurança das circulações. Tudo faremos para que não se repita em Portugal algo como o que aconteceu em Santiago de Compostela.

Reunião com o Ministro das Infraestruturas e Habitação

Reunimos no dia 6 de agosto com os Senhores Ministro das Infraestruturas e Secretário de Estado das Infraestruturas no Ministério das Infraestruturas e Habitação, em Lisboa.

Nesta reunião abordamos as falhas estruturais e protocolares que originaram o acidente de Soure e as formas de o evitar no futuro. Abordamos igualmente nesta reunião o problema das limitações de velocidade não sinalizadas e não protegidas por Convel. O Ministro e o Secretário de Estado mostraram-se sensíveis ao problema e pediram informações pormenorizadas que lhes foram prestadas. O SMAQ deixou claro que é assunto que preocupa este Sindicato e todos os Maquinistas.

Foram abordados também outros assuntos relacionados com o sistema ferroviário. O SMAQ informou o Ministro que é sua opinião que a separação da Infraestrutura da CP, criando a Refer, e a sua posterior fusão com as Estradas de Portugal, originando a atual IP – Infraestruturas de Portugal, foram fatores de disrupção no sistema ferroviário com efeitos danosos em termos operacionais que começam agora a manifestar-se na diminuição dos índices de segurança.

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 aspetos 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, nomeadamente a SNCF e a DB, que nunca optaram pelo caminho de fracionar a empresa mãe em várias que Portugal escolheu.

Reunião com o Conselho Diretivo do IMT

Reunimos hoje com o Conselho Diretivo do IMT onde foram abordados os seguintes assuntos:

- Acidente de Soure: Foi também nesta reunião abordado este assunto e o SMAQ explanou as falhas estruturais e protocolares que, no seu entender, motivaram este acidente. Propusemos igualmente as medidas que, consideramos, mitigarão o risco envolvido. Do lado do IMT foi-nos informado que irão reformular as normas com que estes Veículos de Manutenção circulam sendo alterada a ICS 203/14. As novas normas a introduzir coincidem, em grande parte, com as propostas pelo SMAQ. Enquanto estas novas normas não forem implementadas, os VME da IP não voltam a circular em via aberta.

- ICS 102 (Limitações de Velocidade Temporárias): Também aqui, mais uma vez, abordamos e insistimos numa solução urgente deste problema. O IMT informou-nos que haverá, ainda antes do fim do ano, algumas alterações à atual situação. A reformulação completa das normas da ICS 102 deverá ocorrer após o fim do acompanhamento e estudo que está a ser feito atualmente. O SMAQ voltou a insistir na urgência da obrigatoriedade da sinalização das LVs programadas. Voltamos a lembrar que o atual cenário constitui, na nossa opinião, uma falha de segurança.

- Dispensa de entrega do Modelo de Limitação de Velocidade aos Maquinistas: O SMAQ transmitiu que a não entrega de modelos aos comboios suburbanos em cantonamento telefónico (PGC da IP 01/20) é a introdução de mais um elemento redutor da segurança das circulações. Relembramos o IMT que, ao contrário das LVs em cantonamento automático, estas LVs não estão protegidas com balizas de Convel. O IMT comprometeu-se a analisar esta questão.

- Portaria Reguladora das Entidades Formadoras: Há cerca de um ano foi solicitado parecer ao SMAQ sobre um projeto de portaria para este fim. O SMAQ elaborou-o e hoje foi-nos entregue em mão um documento refletindo a atual redação do projeto de Portaria, que inclui algumas das nossas sugestões, para que déssemos o nosso parecer final. O SMAQ é hoje uma organização conceituada e imprescindível na elaboração dos documentos legislativos que regulam a nossa profissão. **A publicação desta Portaria abre portas a que a nossa formação possa vir a ser considerada, para fins da qualificação das profissões, como formação pós-secundária.**

- Em relação à ICET 296 – Procedimentos de Emergência Específicos, alertamos o IMT para a necessidade de as empresas ministrarem formação teórica e prática às tripulações dos comboios sobre como agir em caso de emergência, nomeadamente no que respeita à evacuação de comboios em pontos críticos – túneis, pontes, etc... -, que incluam simulacros onde se possam desenvolver as necessárias aptidões.

- VIAPORTO: O SMAQ levantou a questão da circulação de veículos da Metro do Porto com a cabina aberta por avaria do ar condicionado das mesmas. Consideramos que esta situação não é aceitável, dado que levanta problemas de segurança, nomeadamente a invasão da cabina de condução por pessoas não autorizadas. O IMT desconhecia a situação e ficou de investigar os factos.

- FERTAGUS: Retrovisor Digital da Penalva: Esta aplicação está a ser avaliada pelo IMT a fim da sua homologação. Foi-nos informado textualmente pelo IMT que enquanto não estiver formalmente homologada não poderá nunca substituir os monitores instalados nas gares. **Em caso de avaria destes monitores, a Fertagus está obrigada a cumprir as normas estabelecidas: deverá providenciar um Operador Comercial, funcionário da Fertagus e**

devidamente identificado, para o local a fim de auxiliar os maquinistas na vigilância dos embarques e desembarques de passageiros.

TAKARGO: Salientamos junto do IMT a necessidade de serem colocados Agentes de Acompanhamento em todos os comboios que circulem nas Linhas de Vendas Novas e Beira Alta devido às deficientes condições das telecomunicações existentes em vários troços destas linhas. Informamos igualmente o IMT do facto de a Takargo colocar em operação locomotivas com o Convel avariado durante dias seguidos. O IMT comprometeu-se a investigar estas ocorrências.

MTS: Foi informado o IMT do facto de os veículos da MTS não estarem providos de Diário Técnico de Bordo para que os maquinistas possam inscrever e consultar as avarias e respetivas soluções. Foi também alertado o IMT para a falta de manutenção destes veículos multiplicando-se os casos em que andam amiúde com lisos nos rodados com todos os incómodos resultantes. Informamos ainda o IMT sobre os procedimentos, que consideramos irregulares, para a ultrapassagem de sinais avariados no sistema da MTS. A autorização para a ultrapassagem destes sinais (R0) está a ser dada por telemóvel sem qualquer garantia de registo das comunicações.

VIAPORTO/MTS: Foi-nos reconfirmada a existência de um projeto para regular a certificação dos maquinistas da Viaporto e MTS não tendo, no entanto, sofrido evolução de maior. Quanto à idade limite para o exercício da função, ainda nada está estabelecido devido a este diploma vir a englobar maquinistas de diferentes sistemas – Metro de Lisboa, Metro do Porto e Metro e Transportes do Sul e, ainda, a linha de elétricos da Praia das Maças em Sintra - sendo necessário analisar as respetivas diferenças.

Protocolo de Seguro de Saúde ALLIANZ e Farmácias Progresso

O SMAQ estabeleceu um protocolo de seguro de saúde com a seguradora ALLIANZ. Estabeleceu igualmente um protocolo com a rede de farmácias Progresso (Lisboa). Enviaremos mais informações sobre estes assuntos brevemente.