

ECONOMIA

IP diz que Governo está a impedir melhorias na segurança da rede

No contraditório às conclusões de uma investigação a um descarrilamento na Linha do Douro, a empresa queixa-se das “restrições de contratação de recursos humanos impostas pela tutela”

Ferrovias
Carlos Cipriano

“Qualquer alteração ao roteiro de manutenção em vigor, para detecção de fissuras não detectáveis por inspeção visual, resultará directamente numa maior afectação de recursos humanos internos que, face ao actual quadro técnico insuficiente, agravado pelas restrições de contratação de recursos humanos impostas pela tutela, se traduzirá num desfoque de outras actividades mais relevantes para a segurança do sistema”. A citação, atribuída à Infra-estruturas de Portugal (IP), consta num discreto anexo de um relatório do Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Aéreos e Ferroviários (GPIAAF) sobre o descarrilamento de um comboio.

E, na prática, significa que a gestão da rede ferroviária assume que tem meios para fazer uma manutenção mais profunda, porque tem de se concentrar nas outras prioridades de segurança da rede ferroviária. E coloca o ónus na tutela, liderada actualmente por Pedro Nuno Santos, que sucedeu a Pedro Marques no Ministério das Infra-estruturas.

As conclusões da investigação apontam para falhas humanas, organizacionais e técnicas. Os ferroviários em serviço na Estação da Livração (perto do Marco de Canaveses) no dia 15 de Janeiro de 2017 cometeram falhas operacionais que foram causa directa do descarrilamento. Mas o GPIAAF diz que “a existência de fissuras” num aparelho de mudança de via (agulha) “também foi um incontestável factor causal para o acidente”. E, por isso, recomenda à IP um maior aprofundamento das operações de manutenção das agulhas.

E no exercício do contraditório às conclusões dos peritos que a empresa assume que não tem recursos

humanos para essa tarefa. A gestora de infra-estruturas considera que “o sistema não apresenta um risco significativo que obrigue à revisão imediata dos procedimentos de inspecção actuais”, mas acrescenta que essa revisão “tem de ser acompanhada do respectivo reforço de meios e recursos, cuja autorização não depende da IP”.

A empresa sublinha ainda que “o acidente resulta de uma directa falha humana”.

Uma solução improvisada

Mas o que aconteceu na manhã desse dia 15 de Janeiro numa pacata estação do interior? Nela estão ao serviço um chefe de estação, que é responsável pela circulação dos comboios, e um manobrador, a quem compete fazer, manualmente, o posicionamento das agulhas para os comboios se poderem cruzar, dado que a linha é de via única.

Quebrando uma rotina (que o relatório assinala como uma causa indirecta do acidente), nesse dia houve uma alteração na ordem de entrada dos dois comboios que ali se costumavam cruzar por volta das 10h15. O regional vindo da Régua dá entrada na linha 1 e o comboio vindo do Porto entra na linha 2.

Normalmente era ao contrário, mas como uma das plataformas estava em obras (que nesse dia estavam paradas, porque era domingo) e a composição que vinha do Porto trazia o dobro das carruagens, esta apenas poderia ser recebida na linha 2, porque tinha mais espaço.

Rotinado em deixar o itinerário feito de uma determinada maneira, o manobrador engana-se e deixa a agulha mal posicionada. O comboio que vai para a Régua força-a (numa situação conhecida na gíria ferroviária por “talonamento”), mas não descarrila.

Nem esse, nem o comboio seguinte, que chega à Livração 40 minutos depois, também vindo do Porto, e que passa pela agulha já danificada



O executivo e o reforço de pessoal na CP

Os ministérios das Finanças e das Infra-Estruturas e da Habitação sublinharam, em comunicado conjunto, este fim-de-semana, “a importância da ferrovia enquanto instrumento imprescindível de mobilidade”. E anunciaram que o Governo está “a analisar e desenvolver um conjunto de medidas com vista a corresponder às necessidades — operacionais e de recursos

humanos — do transporte ferroviário CP”.

Esta tomada de posição surgiu poucos dias antes de uma greve dos ferroviários, que acabou desconvocada após intervenção do próprio Governo. O Sindicato Ferroviário da Revisão e Comercial Itinerante (SFRCI) acabou por suspender o pré-aviso de greve marcada para anteontem e ontem depois de o Governo ter acordado “a

contratação de trabalhadores operacionais” e outras áreas necessárias da CP. Em comunicado, o SFRCI explicou que, na sequência de uma reunião com o ministro das Infra-Estruturas, Pedro Nuno Santos, “em concertação com o Ministério das Finanças, com vista à manutenção de um processo de diálogo e concertação laboral”, ficou acordado entre as partes “a

Acidente a 15 de Janeiro de 2017 na estação de Livração, Marco de Canaveses, resultado de uma "directa falha humana"



contratação de trabalhadores operacionais da área comercial e outras áreas necessárias à operação da CP".

O Governo explicou, por seu turno, que existe um "compromisso com a qualidade do serviço público (...), reforçado através da estabilização dos recursos humanos necessários à actividade, nomeadamente com a autorização imediata da contratação de trabalhadores da

área comercial e de outras áreas necessárias à operação da CP até ao final do mês de Junho, que permita reduzir o número de horas suplementares hoje realizadas, acomodar as saídas definitivas de trabalhadores e promover a segurança e a qualidade do trabalho".

Um alinhamento quase perfeito entre sindicatos e tutela na CP, que teve como efeito prático a suspensão da greve.

sem que o maquinista se tenha apercebido de qualquer anomalia.

Os dois ferroviários é que já se tinham dado conta de que algo de anormal se passava, porque na mesa de comando da estação a luzinha correspondente à agulha estava apagada. Mas, julgando tratar-se de uma simples avaria eléctrica, limitaram-se a dar conhecimento ao posto do comando no Porto.

O manobrador, porém, vai ao local e descobre que a agulha tem uma peça partida. Dá conhecimento ao chefe de estação e os dois procuram resolver o problema tentando uma solução improvisada que consistia em colocar uma barra de ferro no aparelho de mudança de via. Algo que o relatório define como uma "resolução informal através de ajuda mútua entre colegas, que muitas vezes existe nas organizações em que é uso a tradicional prática de aplicação de punições disciplinares".

Com a barra de ferro a segurar a agulha, e com esta a "fazer o caminho" para a linha principal da estação, os dois homens confiam que esta resistirá à passagem de uma composição e preparam-se para receber o próximo comboio. Mas as coisas não correram bem.

O inter-regional da Régua para Porto Campanhã, que chega à Livração às 11h42, é constituído por três carruagens.

O relatório do GPIAAF conta que, à passagem pela agulha, a primeira carruagem entra na linha 1, mas "os três últimos bogies [rodados] da composição tomaram o caminho da linha 2, resultando no descarrilamento total do veículo intermédio, assim como do segundo bogie do veículo da cauda", ou seja, metade do comboio seguiu em frente e a outra metade tomou o caminho da linha desviada.

A composição seguia a uma velocidade de 55km/hora (inferior ao limite de 60km/hora naquele local) e, para além de danos materiais, não houve feridos, com excepção do chefe da estação, que, ao observar o acidente, se sentiu indisposto e foi transportado de urgência para o hospital de Penafiel.

O documento refere que "o medo de punição que, na percepção dos agentes da estação, seguramente resultaria da comunicação do erro cometido levou à ocultação do ocor-

60%

A própria Infra-estruturas de Portugal (IP), num relatório interno, reconhecia há um ano que 60% das vias férreas do país têm um índice de desempenho medíocre ou mau

rido [a agulha danificada], o que se veio a revelar fatal para a ocorrência do acidente".

O receio de um processo disciplinar e a cultura do castigo enraizada na empresa resultaram assim "num comportamento que culminou num acidente".

Os investigadores, contudo, descobriam outra causa: o "braço do balanço" do aparelho de mudança de via continha fissuras e "danos antigos" que não tinham sido identificados nas operações de inspecção da IP.

"Cultura punitiva"

A empresa foi rápida a reagir e inspecionou 60 aparelhos similares, não tendo identificado mais fissuras. Mas diz que não tem recursos

“

O medo de punição que, na percepção dos agentes da estação, seguramente resultaria da comunicação do erro cometido levou à ocultação [a agulha danificada]

Relatório do GPIAAF

para passar a fazer uma manutenção mais rigorosa.

No contraditório ao relatório do GPIAAF, a IP rejeita a existência no seu seio de uma "cultura punitiva" e alega que desde 2010 os procedimentos disciplinares aos trabalhadores (da então Refer) se reduziram em 90%. Adianta ainda que "não pode permitir acções de negligência grosseira onde se inclui a ocultação de ocorrências".

Não é esse, porém, o entendimento do gabinete de segurança. O relatório diz que, "conforme resulta de entrevistas efectuadas a trabalhadores ferroviários operacionais abor-

dando esta matéria, perdura ainda entre estes a percepção mais ou menos acentuada de punição disciplinar perante falhas, independentemente das circunstâncias, o que significa que ainda há um longo caminho organizacional a percorrer no sector para estabelecer um efectivo clima de confiança mútua", preconizado, aliás, numa directiva comunitária sobre segurança ferroviária.

Rede em mau estado

O estado das vias férreas em Portugal e em particular a sua segurança é, globalmente, mau. Um estudo da Boston Consulting classifica a rede portuguesa como uma das piores da Europa, ficando apenas à frente da Bulgária e da Roménia.

Nesse estudo, a variável relacionada com a segurança é decisiva para o mau resultado da ferrovia portuguesa. De resto, a própria IP, num relatório interno, reconhecia há um ano que 60% das vias férreas do país têm um índice de desempenho medíocre ou mau.

O documento admitia que, devido às restrições orçamentais, a manutenção foi descuidada e houve linhas em que a própria conservação da via foi reduzida abaixo dos mínimos.

Em 1 de Abril de 2017, um aparatoso acidente teve lugar em Adémia (Coimbra), quando um comboio de mercadorias descarrilou e vários vagões-cisterna tombaram para a via contrária. O relatório do GPIAAF, divulgado dois anos depois, apontou como causa a forma como foram feitas as obras de manutenção no dia anterior ao descarrilamento, "uma vez que foi constatado que os referidos trabalhos não foram executados e verificados de forma adequada a garantir a qualidade da intervenção".

A gigante estatal responsável pelas infra-estruturas do país tem também problemas na parte rodoviária. Na semana passada, pedaços de betão soltaram-se da Ponte da Arrábida e a IP teve de programar uma intervenção de urgência para proceder à "remoção controlada do betão destacado", seguida, numa segunda fase, de "trabalhos de reparação do revestimento inferior do tabuleiro". O trânsito esteve cortado na estrada ribeirinha que passa sob a ponte, durante dois dias.