REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DO PLANEAMENTO E DAS INFRAESTRUTURAS

Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete do Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares
Eng. Nuno Araújo

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
2643	22-07-2016	**Nº:** 1989/2016 **ENT.: 4483/2016** **PROC. Nº:** 137/2016	06-10-2016

ASSUNTO: Resposta ao Requerimento n.º 131/XIII - Análise de Risco da IP, Infraestruturas de Portugal, da avaliação do impacto da eliminação do Comboio de Socorro da EMEF do Barreiro e pareceres a essa análise da CP e dos restantes operadores

Na sequência do Ofício acima identificado e em resposta ao requerimento n.º 131 formulado pelos Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, encarrega-me Sua Excelência o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas de, relativamente às questões colocadas, enviar a seguinte informação:

O Governo entende ser da maior importância garantir a adequada segurança dos utentes e para prestação dum serviço de qualidade.

A prestação do socorro ferroviário, na qual se inclui o serviço do Comboio de Socorro prestado à Infraestruturas de Portugal, SA, (IP) pela CP - Comboios Portugal, EPE, está regulamentada no Plano de Emergência Geral (IET 96).

Neste plano encontram-se descritas as "medidas especiais em caso de perturbação" para assegurar o restabelecimento da situação normal. Estas medidas estão complementadas pela ICET 296, cujo anexo identifica o dimensionamento e organização dos meios do serviço do comboio de socorro.

À semelhança do extinto comboio socorro do Barreiro, já existiram outros que foram sendo desmobilizados, devido à diminuição da sinistralidade ferroviária e versatilidade e rapidez de outros meios.

Está comprovada a tendência de redução significativa do número de acidentes registados, em que o sistema ferroviário é cada vez mais seguro. Assim, a par da sustentabilidade da prestação de socorro, esta é outra causa para a redução dos meios relativos ao comboio socorro.

Dos acidentes significativos, os que potencialmente necessitaram dos meios do comboio socorro são inferiores a 50%, o que comprova a fiabilidade do sistema relativamente a acidentes.

Não é comportável para a IP manter um serviço com custo de cerca de 1,5 M€ por ano, para uma média de 16 ativações anuais nos últimos 9 anos, tendo sido avaliado o custo de aumento do tempo de chegada ao local do acidente/incidente face ao custo da disponibilidade do serviço.

A existência de meios relevantes associados ao comboio de socorro face à sua baixa utilização onera significativamente a exploração do sistema ferroviário, o que não é compatível com o equilíbrio técnico-económico do sistema.

Relativamente aos descarrilamentos referidos, foi necessária a intervenção do comboio de socorro do Entroncamento através do Guindaste GY21, por este ser o único em funcionamento e com capacidade de elevação de peso até 100 toneladas, e que tem sido usado em toda a Rede Ferroviária Nacional de via larga. Os meios do comboio de socorro do Barreiro, caso estivessem ativos, em nada contribuiriam para a solução das ocorrências citadas.

Acrescenta-se ainda, que a IP pode, sempre que necessitar, requisitar ou contratar outros meios, internos ou externos, de forma a responder adequadamente às situações.

De salientar ainda que todas as empresas de transporte ferroviário foram chamadas a pronunciar-se sobre o ICET 296, o qual teve a anuência do IMT.

Sobre a aludida alínea 1 do artigo 4º da Diretiva 2004/49/CE, a necessidade de prestação de socorro ferroviário é inversamente proporcional, ou seja, quanto maior for a promoção e reforço de segurança e de prevenção de acidentes, menor será a necessidade de intervenção dos meios do comboio de socorro.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Maria Cristina da Silva Simões Bento

Assinado de forma digital por Maria Cristina da Silva Simões Bento
Dados: 2016.10.07 19:29:22 +01'00'