

**REQUERIMENTO** Número / ( .ª)

**PERGUNTA** Número / XIII ( 4 .ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto: Situação dos Detectores de Caixas Quentes na Rede Ferroviária Nacional

Destinatário: Min. do Planeamento e das Infraestruturas

### Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

No passado dia 11 de Setembro, o comboio pendular n.º 133 com origem em Lisboa e destino a Braga, sofreu uma avaria grave que poderia ter conduzido ao descarrilamento do comboio.

Segundo a imprensa a avaria teria dado os primeiros sinais em Aveiro onde se avistou fumo a sair debaixo de um dos veículos. Só mais tarde, à paragem a Vila Nova de Gaia é que a avaria terá sido detectada pela tripulação que prontamente terá tomado a decisão de imobilizar o comboio pendular 4005 em Porto – Campanhã para ser encaminhado para as oficinas de manutenção.

Se, porventura, já existiria emanção de fumos aquando da paragem na estação de Aveiro era sinal que a temperatura já seria suficientemente alta para volatilizar óleos, massas lubrificantes e a pintura do rodado afectado.

O sobreaquecimento dos rodados, e em particular das caixas de eixo onde se encontram os rolamentos, é um precursor reconhecido de uma falha catastrófica do rolamento, pelo que existem à data de hoje meios de deteção destas avarias para instalação na via e nos comboios. Sendo a situação ideal estarem infraestruturas e material circulante equipados com estes dispositivos, poderá não ser viável para a totalidade de milhares de veículos diversos que usam a Rede Ferroviária Nacional (RFN) - vagões nacionais, vagões estrangeiros, automotoras, carruagens, locomotivas, veículos de manutenção da via, etc. O mesmo não se pode dizer do recurso a estes equipamentos quando instalados na via, já que um número reduzido destes distribuído por locais estratégicos permitiriam monitorizar o tráfego que ali passa e cobrir desta forma a quase totalidade das circulações na RFN, assegurando desta forma a segurança integral do sistema e servindo ainda de redundância aos equipamentos que eventualmente dotassem o material circulante.

Acontece que a REFER (hoje IP) teve a partir de 2007 (IET 63 do INTF) detectores instalados em sete locais da RFN, um dos quais a norte de Estarreja, e que, se estivesse a funcionar, teria permitido detectar esta avaria. Confrontada pela imprensa a IP não deu qualquer explicação para o facto de ter desactivado este importante equipamento de segurança antes da anunciada instalação de um equipamento que o substitua. Num quadro em que as estações estão crescentemente desertificadas (as guardas de Passagem de Nível e o pessoal que guarnecia as estações eram naturais “detectores de caixas quentes”), a existência destes equipamentos é

cada vez mais importante para a segurança ferroviária.

Assim, ao abrigo da alínea d) do artigo 156.º da Constituição e nos termos e para os efeitos do artigo 229.º do Regimento da Assembleia da República, solicitamos os seguintes esclarecimentos:

1. Quais os detectores de caixas quentes actualmente existentes que se encontram desligados à data de hoje?
2. Se estão desligados, quando planeia a IP recolocá-los ao serviço?
3. Qual a justificação para abandonar um equipamento crítico para a segurança ferroviária após o investimento feito na sua instalação?
4. Porque foi colocado fora de serviço este equipamento antes que um novo fosse colocado ao serviço?

Palácio de São Bento, 4 de outubro de 2018

Deputado(a)s

BRUNO DIAS(PCP)