



Segurança Ferroviária

Caras e caros colegas,

O SMAQ, enquanto organização sindical independente, entende ser seu dever informar e enquadrar os seus associados relativamente aos acontecimentos recentes no sistema ferroviário nacional e às diligências que tem vindo a desenvolver junto das entidades responsáveis.

O SMAQ reuniu, antes da greve de 6 de dezembro de 2024, e novamente no final de 2025, com o Gabinete do Ministro das Infraestruturas e Habitação, tendo colocado um conjunto de preocupações concretas relacionadas com a segurança ferroviária, a gestão das limitações de velocidade, a manutenção da infraestrutura e a necessidade de uma abordagem preventiva ao risco. Na sequência da reunião realizada no final de 2024, foi emitido um despacho ministerial sobre matérias de segurança ferroviária. Contudo, apesar da sua relevância formal, a realidade no terreno demonstrou que as situações de risco identificadas não foram efetivamente resolvidas.

Entretanto, durante o mês corrente, registaram-se diversas ocorrências relevantes na rede ferroviária nacional, designadamente uma fratura de carril na Linha de Cintura, quedas de blocos na Linha do Douro e um novo descarrilamento na Linha do Vouga. Pela sua natureza e proximidade temporal, estas ocorrências suscitam dúvidas fundadas quanto ao estado de conservação de diversos troços da rede e à eficácia das ações de manutenção preventiva levadas a cabo pelo Gestor da Infraestrutura, evidenciando vulnerabilidades que exigem resposta estrutural.

Algumas destas situações apresentam similitudes com ocorrências graves verificadas noutros países, nomeadamente em Espanha, onde falhas na infraestrutura estiveram na origem de acidentes com consequências trágicas. Não se trata de estabelecer paralelismos alarmistas, mas de reconhecer que vulnerabilidades conhecidas, quando não prevenidas e corrigidas atempadamente, podem conduzir a consequências graves também no contexto nacional.

A este quadro acresce a crescente exposição do sistema ferroviário nacional a fenómenos meteorológicos extremos, associados a avisos vermelhos, emitidos com elevado grau de fiabilidade e previsíveis com antecedência através das comunicações do IPMA. Estes fenómenos atuam como fator potenciador de falhas em infraestruturas cuja robustez depende, em larga medida, de uma política consistente de manutenção preventiva. A recente tempestade Kristin demonstrou que eventos climáticos de natureza excecional, quando previsíveis com elevado grau de certeza, exigem decisões antecipadas, coordenadas e centralizadas, sob pena de a segurança apenas ser assegurada de forma reativa.

O SMAQ entende que a segurança ferroviária não pode assentar em decisões tomadas apenas após a materialização do risco. Exige, pelo contrário, critérios claros de prevenção e uma assunção inequívoca de responsabilidades por parte do Gestor da Infraestrutura, entidade que detém o conhecimento global do estado da rede, das suas vulnerabilidades e das condições de exploração. Em cenários de risco elevado, a decisão de contenção ou suspensão preventiva da circulação ferroviária deve ser centralizada e assumida por quem tem essa visão integrada, não podendo ser delegada nas empresas ferroviárias, que não dispõem de informação completa e atualizada sobre o estado da infraestrutura.



SMAQ – SINDICATO DOS MAQUINISTAS

COMUNICADO 02/26

30 de janeiro de 2026
NACIONAL



Do mesmo modo, na circunstância atual, a retoma integral da exploração ferroviária só pode ocorrer após estarem plenamente garantidas todas as condições de segurança da infraestrutura e da operação, através de avaliações técnicas completas, verificações no terreno e da eliminação efetiva dos fatores de risco identificados, não sendo aceitável qualquer reposição da operação que assente em pressupostos de normalidade não devidamente confirmados.

Paralelamente, o SMAQ solicitou ao Governo esclarecimentos sobre o anúncio da intenção de avançar com a subconcessão da espinha dorsal do serviço ferroviário atualmente explorado pela CP, que concentra a esmagadora maioria do transporte ferroviário de passageiros. Trata-se de uma opção estrutural que levanta questões relevantes quanto à manutenção de direitos, à qualidade do serviço público, à segurança da exploração e às condições de trabalho, exigindo informação clara sobre os objetivos prosseguidos, os problemas que se pretende resolver e os impactos expectáveis para trabalhadores e utentes.

É neste enquadramento que o SMAQ solicitou formalmente a realização de uma reunião urgente, tanto para discutir matérias de segurança ferroviária como para obter esclarecimentos sobre opções estruturais anunciadas para o setor. O sindicato reafirma que nenhuma pressão operacional, económica ou de outra natureza pode sobrepor-se à segurança dos trabalhadores e dos passageiros.

O SMAQ continuará a intervir de forma responsável, independente e determinada, informando e defendendo os interesses dos seus Associados e um sistema ferroviário seguro, robusto e assente numa verdadeira **cultura de segurança**.

Juntos somos mais fortes.

A Direção do SMAQ