



**SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

EXMOS. SENHORES
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA CP
COMBOIOS DE PORTUGAL, E. P. E.
CALÇADA DO DUQUE, N.º 20
1249-109 LISBOA

Sua Referência

Sua Comunicação

Nossa Referência
102_2026 AD

Data
27/04/2026

Assunto: Ausência de porta lateral nas cabines de condução – novo material circulante CP

Exmos. Senhores,

O Sindicato Nacional dos Maquinistas dos Caminhos de Ferro Portugueses, SMAQ, tomou conhecimento de que o novo material circulante objeto da aquisição em curso pela CP ao consórcio liderado pela Alstom poderá vir a ser entregue sem porta lateral exterior de acesso direto à cabine de condução, isto é, sem solução que permita ao maquinista entrar ou sair da cabine diretamente para o exterior, ou para o plano de via, sem passar pelo salão de passageiros.

Tratando-se de matéria com muita relevância operacional, funcional e de segurança, o SMAQ entende que deve deixar desde já expressa a sua posição.

É certo que o enquadramento técnico hoje vigente não impõe, em termos absolutos, a existência de porta lateral exterior na cabine em todos os casos. As regras europeias admitem diferentes soluções de acesso e evacuação. Ou seja, a inexistência dessa porta pode ser formalmente admissível. Mas uma coisa é a admissibilidade normativa mínima, outra, bem diferente, é a solução mais adequada do ponto de vista da exploração ferroviária, da ergonomia, da segurança e da resposta a incidentes, atendendo às contingências da operação ferroviária em Portugal e à nossa experiência acumulada, enquanto maquinistas, com a operação em unidades sem porta lateral de cabine.

Considerando o documento do SMAQ sobre o desenho de cabines de condução, remetido em 2023 à empresa para servir de base orientadora em futuras aquisições, a conceção da cabine deve assentar numa abordagem centrada no utilizador, com preocupação efetiva com a segurança, a ergonomia, a rapidez de ação em caso de necessidade e a facilidade de acesso e evacuação. O mesmo documento prevê expressamente a relevância das portas de acesso à cabine a partir do plano da via, da existência de percursos de evacuação identificados, da necessidade de saída fácil em caso de emergência e da eliminação de obstáculos que dificultem a circulação do maquinista.



SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Com efeito, o referido documento estabelece que estas recomendações se destinam não apenas ao material atualmente em serviço, mas também a futuras aquisições de material novo, sublinhando que as portas de acesso à cabine devem ser concebidas de forma segura, funcional e compatível com uma saída rápida em caso de emergência. Destaca ainda que os maquinistas devem poder circular livremente na cabine, sem obstruções, e que os acessos e vias de evacuação devem ser pensados à luz das condições reais de exploração.

A posição do SMAQ nesta matéria é clara. A ausência de porta lateral exterior própria da cabine empobrece a operacionalidade do material circulante e agrava inutilmente a dependência do atravessamento do salão de passageiros em várias situações do serviço corrente. Tal sucede no acesso e saída da cabine em estações terminais, em resguardos, em manobras, em imobilizações, em situações degradadas, em avarias, em ocorrências que imponham saída rápida para o exterior e, de forma geral, sempre que o maquinista necessite de atuar com autonomia, celeridade e segurança.

Essa solução traz ainda um efeito adicional que não pode ser ignorado. Ao obrigar o acesso à cabine através do salão, expõe-se o exercício da função de condução a interferências externas e a constrangimentos desnecessários, quando o posto de condução deve, pelo contrário, beneficiar de um circuito próprio, resguardado e funcional.

Também não pode ser desvalorizado o que resulta da prática corrente de outros operadores ferroviários europeus. A manutenção de acesso direto da cabine ao exterior continua a ser uma solução amplamente adotada, precisamente por responder a necessidades operacionais elementares. Esta solução mantém-se de forma consistente em material utilizado por congéneres europeias, designadamente em Espanha, onde a Renfe adquiriu 201 unidades automotoras baseadas na plataforma Coradia Stream, solução que assenta na mesma base tecnológica do material em aquisição pela CP. Tal demonstra que, do ponto de vista técnico, a integração de acessos diretos à cabine é plenamente compatível com este tipo de material, pelo que a sua não adoção constitui uma opção de projeto que diminui a funcionalidade e a segurança da operação.

Acresce que a compra em causa assume dimensão particularmente importante no contexto português. A CP anunciou, em outubro de 2025, a aquisição inicial de 117 automotoras ao consórcio Alstom-DST e, em março de 2026, formalizou o aditamento para mais 36 unidades, elevando o total para 153 automotoras, com entrada em serviço prevista a partir de 2029. Está, pois, em causa a maior renovação de material circulante da história recente da empresa, o que reforça a exigência de que as opções de projeto não ignorem aspetos básicos de operacionalidade da condução e de segurança dos passageiros.

Neste contexto, a inexistência de acesso direto do exterior à cabine pode ter implicações na gestão de situações anómalas. O acesso ao exterior através das portas dos salões, em particular em condições de elevada lotação ou tensão, pode gerar interferência e dificultar a atuação da tripulação. O comportamento dos passageiros em situações imprevistas não é totalmente controlável, não podendo a segurança assentar na mera expectativa de cumprimento de instruções, havendo sempre o risco de saídas extemporâneas, não autorizadas, com consequências imprevisíveis.



SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Nestes termos, o SMAQ entende que a CP deve esclarecer, com a urgência devida, se o material a adquirir será dotado, ou não, de porta lateral exterior de acesso direto à cabine de condução.

Caso tal solução não esteja prevista, deve a CP esclarecer quais os fundamentos operacionais e técnicos que sustentam essa opção, bem como explicar em que termos foi feita a sua avaliação interna, designadamente ao nível da Segurança da Circulação, sendo certo que não houve qualquer apreciação com participação da estrutura sindical representativa dos maquinistas. Acresce que, em processos desta natureza noutras realidades europeias, designadamente em Espanha, a definição de soluções com impacto direto na condução e na componente prática envolve, por norma, a audição das estruturas representativas dos maquinistas, o que torna ainda mais difícil de compreender a ausência dessa participação no presente caso.

Mais deve a CP esclarecer se ainda existe margem de intervenção no processo de definição final da configuração das unidades, de modo a introduzir essa solução antes do encerramento definitivo do projeto.

O SMAQ deixa desde já claro que não acompanha opções de conceção que, sem imposição técnica inevitável, eliminem elementos úteis, testados e justificados, com prejuízo para a operação, para a autonomia e proteção das tripulações e para a resposta em contexto operacional ou de emergência, afetando a segurança dos passageiros.

A modernização do material circulante não pode traduzir-se na perda de soluções simples que afetam o desempenho operacional. Num sistema ferroviário que pretende evoluir em segurança, fiabilidade e qualidade, não faz sentido aceitar que novos comboios sejam, neste particular, menos modernos e preparados do que muito do material que hoje circula.

Com os melhores cumprimentos,

A Direção do SMAQ