Proposta nº / 2025

Acidente no Elevador da Glória: o que fazer no tempo presente?

A. O PCP solicitou a convocação desta reunião extraordinária da CML, exclusivamente, para abordar as questões relacionadas com o trágico acidente no Elevador da Glória do passado dia 3 de Setembro de 2025;

B. O Elevador da Glória, que assegura há 140 anos, na Calçada da Glória, o vaivém de passageiros entre a Praça dos Restauradores e a Colina do Bairro Alto, foi objeto de um trágico acidente, na sequência do descarrilamento de uma das suas cabines, que conduziu a um número de vítimas, totalizando, no momento, 16 mortes, 23 feridos (10 em estado grave);

C. Nesta reunião extraordinária da CML, é tempo deste órgão autárquico municipal expressar um voto de profundo pesar pelas vítimas mortais, cidadãos portugueses e cidadãos de países estrangeiros;

D. É tempo de manifestar as mais sentidas condolências e solidariedade aos familiares e amigos de todas as vítimas;

E. É tempo de apresentar particulares condolências aos trabalhadores da CARRIS pelo falecimento do seu camarada de trabalho, guarda-freio da viatura, bem como aos trabalhadores da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, pelo falecimento de quatros dos seus camaradas de trabalho desta instituição;

F. É tempo de valorizar e reconhecer a prontidão, o empenho, a entrega, o profissionalismo e a eficácia de todas as instituições e profissionais envolvidos na ativação e implementação do dispositivo de socorro, nomeadamente, nas operações de alerta, salvamento, desencarceramento, primeiros socorros, operações médicas e de medicina legal, envolvendo um alargado número de equipas municipais e de outras entidades: INEM, Sapadores Bombeiros, Proteção Civil, PSP, GNR, equipas médicas, serviços hospitalares e apoio psicológico, equipas de medicina legal e, ainda, de profissionais voluntários;

G. Constituindo um dos mais trágicos acidentes na cidade de Lisboa nos tempos recentes, envolvendo um serviço de transporte de passageiros prestados por uma empresa incluída no setor empresarial local de Lisboa, a CARRIS, sob tutela da CML, o tempo presente é, também, tempo de exigência de um apuramento célere, com consequências, das causas, das circunstâncias e da identificação das eventuais responsabilidades jurídicas, civis e

criminais, próximas e afastadas, que tenham levado à ocorrência de um acidente destas características e dimensões;

H. Atendendo aos elementos disponíveis, às reações e contributos já publicitados, no quadro de um debate já iniciado sobre o acidente, atendendo, também, aos elementos da Nota Informativa elaborada pelo GPIAAF, divulgada no passado sábado, este é, também, o tempo de, respeitando as regras e os tempos razoáveis do processo e de avaliação e de inquirição, deixar desde já sinalizadas interrogações e preocupações, legítimas e fundamentadas, que não podem ser excluídas da avaliação a desenvolver. Incluem-se neste conjunto de interrogações, interrogações de natureza técnica, mas, também, interrogações sobre opções e modelos de gestão empresarial, nomeadamente, de gestão da função de inspeção e manutenção do Elevador da Glória (e da rede de ascensores da cidade de Lisboa):

   a. Como **se explica a ocorrência do acidente estando garantida pelo Presidente da Carris a conformidade dos protocolos** prosseguidos pela empresa contratada para a manutenção do elevador? Há, como se depreende do texto da Nota Informativa do GPIAAF, elementos críticos de segurança que não são abrangidos pelos protocolos de manutenção e inspeção? Porque falharam os sistemas de redundância?

   b. A ausência, identificada na Nota Informativa do GPIAAF, de **sistemas de redundância** pode vir a verificar-se noutros elétricos da cidade de Lisboa?

   c. Em que medida **os protocolos de manutenção e de inspeção do elevador estão ajustados à significativa alteração do padrão de procura e de utilização** do elevador (na sua frequência, intensidade e carga), resultante do crescimento de procura turística de Lisboa, nomeadamente nas duas últimas décadas (estima-se que 75% dos passageiros transportados sejam turistas)?

   d. Da mesma forma, em que medida **as condições e parâmetros de manutenção do elevador, nomeadamente, as condições estabelecidas nos concursos e nos contratos de prestação de serviços** externos de manutenção, estavam ajustados ao novo padrão de procura do elevador? Em que medida os procedimentos de fiscalização dos contratos são ajustados e prosseguidos de forma eficaz?

   e. Que tratamento mereceram, por parte da Administração da CARRIS, os **alertas, registos e informações, formuladas por parte dos trabalhadores da CARRIS e das suas organizações representativas** sobre indícios de anomalias no funcionamento e comportamento do Elevador da Glória?

   f. Em que medida a falha evidenciada pelo sistema de inspeção e de manutenção é fruto do **desmantelamento das capacidades oficinais internas e consequente destruição**

de um sistema de produção e manutenção de um conhecimento técnico tácito, localizado, internalizado pela própria empresa, criado, mantido e acumulado por gerações de profissionais? Em que medida a opção estratégica de promover, em 2007, a externalização (o chamado "outsourcing"), através da contratação externa de prestação de serviços de manutenção, representa **um processo de fragilização do processo de gestão deste conhecimento tácito, fundamental, nomeadamente quando se trata de tecnologias com as características das utilizadas pelo Elevador da Glória?**

g. Em que medida **o modelo de governação da empresa, e de exercício da tutela por parte da CML, bem como os modelos de financiamento** e de compensação por prestação de serviço público, se encontram ajustados à necessidade da empresa, nomeadamente, para assegurar elevados padrões das funções de segurança e de manutenção dos equipamentos?

h. Para efeitos de prevenção de acidentes deste tipo e de garantir do cumprimento das regras de segurança necessárias, **em que medida são ajustados os recursos, as responsabilidades, os procedimentos desencadeados pelas várias entidades do sistema nacional** de prevenção e investigação de acidentes deste tipo (envolvendo no caso do Elevador da Glória, nomeadamente, a CARRIS, a CML, o IMT e o GPIAAF)?

I. A Nota Informativa elaborada pelo Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), ainda que com um carácter preliminarmente informativo, ao identificar o que parece ser a causa do desencadear do acidente (o desligamento do cabo do designado "trambolho") reúne já um conjunto de elementos relevantes na orientação dos trabalhos de avaliação do ocorrido, sinalizando pontos de investigação relevantes a prosseguir. A Nota suscita, contudo, um elemento de preocupação no que se refere aos tempos de produção dos elementos definitivos da investigação, tempos que, a estarem associados à falta de recursos de investigação no Gabinete (Público, 5 de setembro 2025), requerem a tomada imediata de medidas com vista ao seu significativo encurtamento;

J. O trágico acidente ocorrido com o Elevador da Glória, os custos humanos, familiares e sociais que dele decorrem, exige uma avaliação das causas, das circunstâncias do acidente e, consequentemente, da identificação dos vários tipos de responsabilidades, colocando, sem reservas, a ocorrência do acidente no quadro da conjugação e acumulação dos várias opções estratégias de organização e gestão da empresa, nomeadamente no que aos serviços de manutenção diz respeito, mantido e prosseguido pelos vários executivos municipais e equipas de gestão da empresa;

K. O serviço de transporte de passageiros assegurado pela CARRIS, do qual faz parte a rede de elevadores instalados no centro histórico da cidade, é um elemento fundamental para um adequado funcionamento da cidade, um elemento decisivo para a qualidade de vida urbana, para a coesão territorial e social de Lisboa. Também por esta razão, este é o tempo de reafirmar a defesa do serviço público de transporte na cidade de lisboa, a necessidade imperativa de garantir segurança na prestação do serviço, a qualificação do serviço de transporte na sua globalidade, a valorização dos trabalhadores da empresa e o reforço das suas qualificações e competências.

Os Vereadores do PCP na Câmara Municipal de Lisboa, nos termos da alínea u) do nº 1 do artigo 35º da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, bem como ao abrigo do disposto no art.º 4º do Decreto-Lei nº 24/98 de 26 de maio, vêm propor que o Executivo delibere o seguinte:

1. Expressar um voto de profundo **pesar pelas vítimas mortais**, cidadãos portugueses e cidadãos de países estrangeiros. Expressar as mais **sentidas condolências e uma absoluta solidariedade aos familiares e amigos de todas as vítimas**;

2. Apresentar as condolências aos **trabalhadores da CARRIS** pelo falecimento do seu camarada de trabalho, bem como aos **trabalhadores da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa**, pelo falecimento de quatro camaradas de trabalho desta instituição;

3. Apresentar um **voto de rápida e integral recuperação dos feridos** e de solidariedade às respetivas famílias e amigos;

4. Assegurar, em colaboração com as entidades nacionais competentes, o **apoio a todas as vítimas** e familiares das vítimas mortais, nacionais e estrangeiras, em tudo o que for necessário à sua recuperação;

5. Expressar um voto de reconhecimento, com a amplitude estabelecida na primeira parte desta deliberação (**ponto F**), ao trabalho desenvolvido por todas as instituições e profissionais envolvidos na ativação e **implementação do dispositivo de socorro** e de emergência;

6. Requerer um **cabal esclarecimento, nomeadamente, nos termos e nas questões estabelecidas na primeira parte desta deliberação** (**ponto H**), por parte das ações de inspeção já em curso, nomeadamente, por parte daquelas lançadas pela empresa (inspeção interna e inspeção externa);

7. Desencadear a elaboração de um **diagnóstico da evolução do sistema** de recursos e competências técnicas internas da CARRIS, no domínio da inspeção e manutenção dos ascensores, e **avaliação de efeitos** neste sistema e na eficácia das operações de inspeção e manutenção provocados pelo processo, iniciado em 2007, de desmantelamento das capacidades oficinais internas e de fragilização do sistema de conhecimento técnico localizado no seio da empresa, nos termos estabelecidos na primeira parte desta proposta (**ponto H.f)**). Avaliar as condições necessárias à recuperação e internalização destes recursos e competências;

8. Reforçar as **condições e exequibilidade de realização das operações de inspeção e manutenção,** assim como de formação, aquisição de experiência e proficiência por parte dos técnicos envolvidos nas operações de manutenção, no âmbito do supramencionado processo tendente à recuperação e internalização de recursos e competências;

9. Avaliar quais os **componentes críticos para a segurança de operação** dos ascensores e elevador da CARRIS que possam não estar a ser devidamente monitorizados e salvaguardados nos procedimentos de manutenção e inspeção existentes;

10. Proceder a uma **definição precisa das redundâncias de segurança realmente existentes**, nomeadamente quanto aos sistemas de freio e eventualmente propor soluções que reforcem essas redundâncias (ou as criem, se inexistentes);

11. **Constituir, para os efeitos previstos nos pontos 7, 8, 9 e 10 uma Comissão de Avaliação**, envolvendo a participação de entidades dos sistemas científico e tecnológico nacionais, dos serviços técnicos da CARRIS, dos serviços municipais, dos trabalhadores e suas organizações representativas, estabelecendo um período de seis meses para a apresentação das conclusões dos trabalhos desta Comissão;

12. Solicitar à CARRIS, no prazo de 8 dias, o apuramento completo do registo efetuado das preocupações manifestadas e/ou **denúncias apresentadas, desde a passagem da empresa para a gestão municipal, a respeito da manutenção e segurança de operação dos equipamentos**, assim como o elenco completo de medidas tomadas na sequência das mesmas. Paralelamente, solicitar às Organizações Representativas dos Trabalhadores da CARRIS informação relativa a estas preocupações e/ou denúncias, no mesmo período;

13. Apoiar e garantir todas as condições de funcionamento e toda a colaboração, dos serviços da CML e da CARRIS, às ações, já em curso, de inspeção e de avaliação das causas, das circunstâncias do acidente e da identificação dos vários tipos de responsabilidades, recomendando ao Governo o **reforço imediato da equipa de investigação do GPIAAF**, por forma a garantir a apresentação de resultados da investigação num tempo curto;

14. Garantir **as condições para a reativação**, tão breve quanto possível, dos serviços de transporte de toda a rede de ascensores e elevador de Lisboa na gestão da CARRIS, estabelecendo, entretanto, alternativas de transporte durante o período de encerramento dos serviços dos ascensores;

15. Garantir que na verificação técnica, em curso, aos ascensores e elevador municipais da cidade de Lisboa, cuja atividade foi suspensa, sejam **atendidos os elementos que provocaram a falha de funcionamento, ou a ausência, do sistema de redundância** identificados pelo GPIAAF no elevador da Glória. A reabertura destes elevadores só deve ocorrer após a intervenção necessária para garantir estas condições;

16. Desencadear os procedimentos com vista ao lançamento do Concurso para a elaboração do **Estudo de Capacidade de Carga Turística** (aprovado pela CML em 2019 e novamente em 2023, por proposta do PCP e inserido no plano de ação da Carta Municipal da Habitação), reforçando neste estudo a dimensão da análise de efeitos do crescimento da pressão turística na resposta necessária na gestão do risco de acidente em infraestruturas e equipamentos municipais críticos;

17. Apresentar **um voto de defesa do serviço público de transporte da CARRIS** e da garantia de condições para a sua prossecução com elevados níveis de qualidade.

Lisboa, 8 de setembro de 2025;

Os Vereadores do PCP

João Ferreira

Ana Jara