

RELATÓRIO

DILIGÊNCIA PARLAMENTAR DA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS REALIZADA EM 16 DE JUNHO DE 2023 NA CIDADE DE SÃO PAULO-SP, NA LINHA 09- ESMERALDA DOS TRENS METROPOLITANOS E NO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL DA VIAMOBILIDADE

Participante integrante da CDU da Câmara dos Deputados:

- **Deputado Federal Guilherme Boulos** (PSOL-SP) - 2º Vice-Presidente da CDU

Convidados:

- Deputada Estadual Ediane Maria (PSOL-SP); - Deputada Estadual Mônica Cristina Seixas Bonfim(PSOL-SP); Deputada Estadual Paula da Bancada Feminista (PSOL-SP); - Deputado Estadual Guilherme Cortez (PSOL-SP); - Deputado Estadual Antônio Donato (PT-SP); - Deputado Estadual Simão Pedro (PT-SP); - Deputado Estadual Paulo Batista dos Reis (PT-SP); - Deputado Estadual Maurici (PT-SP); - Vereadora de São Paulo Luana Alves (PSOL); - Dirigentes dos Sindicatos que representam os Trabalhadores em Empresas Ferroviárias



A Diligência teve início as 07:00hs na estação Santo Amaro da Linha 09-Esmeralda dos trens metropolitanos, operada pela Concessionária *Via Mobilidade* (CNPJ 42.288.184/0001-87), consórcio formado pelas empresas CCR S.A, RuasInvest S.A e Five Trilhos Administração e Participações S.A. O Deputado Federal representante da CDU em conjunto com demais convidados adentraram à estação pagando por suas passagens.

I. Estação Santo Amaro

Dentro da Estação Santo Amaro a comitiva conversou com usuários, questionando sobre os principais problemas enfrentados naquela linha, tendo sido informados, de forma categórica por diversos usuários, que os atrasos e a lotação nos trens são recorrentes.

Os usuários relataram que as chamadas “falhas operacionais” tem sido cada vez mais frequentes, com recorrentes episódios em que os trens circulam com velocidades reduzidas, ficam parados cerca de 15 minutos numa única estação, ou mesmo simplesmente param de funcionar em plena via e os usuários são obrigados a descer dos vagões e completar o trajeto caminhando pela via férrea até a estação seguinte.

Foi realizada inspeção nos equipamentos de segurança contra incêndio, sendo constatado que a mangueira do hidrante se encontrava trancada com cadeado, dificultando ou mesmo impedindo o uso do equipamento em caso de incêndio. Também foi constatado que o elevador da Estação Santo Amaro não estava funcionando e passageiros relataram que é comum a esteira rolante ficar sem funcionar, prejudicando aqueles com mobilidade reduzida.

Seguem fotos da Diligência sobre os pontos acima citados:





Os membros da diligência também puderam constatar *in locu* a lotação dos trens da Linha 09-Esmeralda. Isso porque, o primeiro trem que passou estava tão lotado que os membros da diligência não conseguiram sequer realizar o embarque.

Muitos passageiros relataram que é comum que trens circulem com velocidades reduzidas, o que além de atrasar muito o tempo de viagem ainda aumenta a lotação.

Após terem ficado sem conseguir embarcar pelo excesso de passageiros, a *ViaMobilidade* disponibilizou na plataforma um trem vazio, saído diretamente da garagem para atender aquela estação, o que causou estranhamento em todos os passageiros que aguardavam na plataforma naquele momento, os quais informaram que a disponibilização de vagões vazios não era comum naquela estação.



Assim, ao alocar os membros da diligência em vagão vazio a *ViaMobilidade* adotou procedimento fora dos padrões de rotina naquela estação para tentar impedir que a comissão tivesse contato com a realidade de superlotação nos trens da Linha 09-Esmeralda, o que todavia, não impediu a comitiva de constatar a situação de superlotação e atrasos nos trens.

II. Sede da *ViaMobilidade*

Em seguida os membros da diligência seguiram para a Estação Presidente Altino, onde fica localizada a sede do consórcio *ViaMobilidade* e a área de manutenção dos trens. Lá foram recebidos num pequeno auditório pelo presidente da empresa, Sr. Francisco Pierrini e sua equipe, os quais apresentaram dados da empresa e responderam a questionamentos.





O Sr. Francisco Pierrini, presidente da *ViaMobilidade*, reconheceu haver sérios problemas de “restrições de velocidade” dos trens, alegando que tais situações se devem a existência de cerca de 60 (sessenta) pontos de manutenção dos dormentes das Linha 09-Esmeralda que estão sendo substituídos. O presidente da *ViaMobilidade* se comprometeu expressamente a resolver todos os problemas das restrições de velocidade dos trens da linha 09-Esmeralda até 30 de Agosto de 2023.

O presidente da *ViaMobilidade* reconheceu haver descarrilamentos resultados de “falhas operacionais”, que podem ser falhas humanas, mecânicas ou de manutenção.

O presidente da companhia também reconheceu haver **jornadas de trabalho de 12 horas** para **maquinistas e operadores do Centro de Controle Operacional** da linha 09-Esmeralda, como já vinha sendo denunciado pelos sindicatos dos trabalhadores, numa situação gravíssima que pode ser geradora de acidentes trágicos.

Segue link dos trechos citados e reportagem com as falas do presidente da *ViaMobilidade*:

<https://www.instagram.com/p/CtyuBwXtFRm/>

<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/monicabergamo/2023/06/diretor-de-concessionaria-diz-que-falhas-da-linhas-8-e-9-de-trens-de-sp-serao-solucionadas-ate-agosto.shtml>

III. Pátio da Manutenção

No pátio de manutenção foi constatado haver um processo de desmonte de algumas operações de manutenção que antes da privatização eram realizadas no local pela CPTM, mas que agora passaram a ser realizadas de forma terceirizada, por outras empresas, em outros locais. Esse desmonte dos serviços de manutenção anteriormente realizados pela CPTM pode estar atrelado às crescentes falhas mecânicas que os trens da Linha 09-Esmeralda vêm apresentando.



IV. Centro de Controle Operacional - CCO

Ao final a diligência foi ao Centro de Controle Operacional da *ViaMobilidade*, em área contígua à Estação Brás. No mesmo local operam os Centros de Controle Operacionais da *ViaMobilidade* e da CPTM.



No local a diligência pode conversar com funcionários da *ViaMobilidade* que confirmaram realizarem **jornadas de trabalho de 12 horas**, demonstrando evidente cansaço.

Essa situação, como já dito, é gravíssima e pode gerar acidente trágico, pois da atenção desses operadores depende toda a segurança do sistema.

V. Informações fornecidas pelos Sindicatos dos Trabalhadores

O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Central do Brasil (STEFZCB) forneceu informações extremamente relevantes aos membros da Comissão durante a diligência, bem como apresentaram dados que segue descritos a seguir:

V. a) Formação e Treinamento Insuficientes

Na CPTM e na linha Linha 09-Esmeralda antes da concessão à *ViaMobilidade* o tempo de treinamento para o exercício das funções operacionais tinha em média 06 (seis) meses de duração, podendo ser estendidos até o funcionário estar plenamente capacitado para as tarefas. Todavia, na atual gestão da *ViaMobilidade* esse tempo foi reduzido para 03 (três) meses, o que tem se demonstrado insuficiente para desempenho das funções, por tratar-se de tipo de trabalho com especificidades e complexidades, bem como levando em consideração que esses novos funcionários são provenientes do mercado de trabalho onde não há formação prévia capaz de assegurar todos os requisitos necessários para atuação nessa área.

O Sindicato informa ainda que na CPTM, para se ingressar na carreira operacional como maquinista é necessário o candidato ter curso de eletricidade básica (NR10), o que é essencial para desempenho da atividade. Todavia, a *ViaMobilidade* não apresenta essa formação como requisito obrigatório.

O Sindicato informa que a *ViaMobilidade* sequer realiza pagamento de adicional de periculosidade ao empregado, ficando o mesmo proibido de atuar em situações de necessidade, quando da ocorrência de falhas no trem que seriam possíveis de serem resolvidas em tempo menor, pelo próprio maquinista, se tivesse a formação completa que é dada e exigida na CPTM.

Na CPTM, a prática é diferente, fazendo com que o maquinista tenha condições de sanar pequenos problemas, inclusive na parte externa dos trens, sendo possível resolver situações as quais presenciamos ao longo deste ano e meio de operação nas linhas 8 e 9 pela Via Mobilidade, que causaram transtornos consideráveis, inclusive em grande parte das vezes com presença de passageiros no leito da via.

V. b) Jornadas de Trabalhos de 12 horas ou mais

O Sindicato informa que a jornada de trabalho na CPTM, para a função de maquinista e Operadores do Centro de Controle, é de 08 (oito) horas diárias, com carga de 40 horas semanais.

Todavia, na *ViaMobilidade* as **jornadas de trabalhos são de, no mínimo, 12 (doze) horas**. Isso porque, a abusiva e perigosa jornada de 12 horas ainda pode se estender, pois dependendo de onde o maquinista estiver quando terminar sua jornada não será possível realizar a troca de turno naquele momento, obrigando o maquinista a permanecer mais tempo na condução do trem até alcançar a estação onde seja possível trocar o turno.

Isso acarreta **jornada exaustiva para os maquinistas e Operadores do Centro de Controle**, colocando em risco a operação e segurança dos passageiros que utilizam o sistema. Com o cansaço o tempo de reação/reflexo fica prejudicado depois de longo tempo de trabalho onde é exigida atenção acima do que estamos acostumados a observar em atividades comuns.

Resultado dessa gestão preocupante foi o acidente (batida), que ocorreu na estação de Júlio Prestes, onde o maquinista após ter trabalhado por 12 horas no período noturno (horário ainda mais exaustivo), veio a bater o trem na estação terminal, sem ao menos ter realizado aplicação de freios. Lembrando ainda que toda a responsabilidade do fato foi atribuída pela companhia ao trabalhador, o que apenas corrobora a conclusão de que a atual política de jornadas de trabalho da *ViaMobilidade* é extremamente preocupante.

Ademais, foi dito pelo Diretor da *ViaMobilidade* que a maioria dos acidentes ocorridos no período, foram causados por falha operacional dos trabalhadores, isso nos dá a entender que, ou o **tempo de treinamento foi de fato inadequado**, ou o **trabalhador estava com fadiga em virtude da carga excessiva de trabalho**.

A isso, agrava-se a condição da remuneração oferecida, que está muito abaixo do praticado no mercado, fazendo com que exista uma rotatividade de empregados, acima da média, prejudicando ainda mais a qualidade do serviço prestado, aumentando o labor dos que permanecem na empresa e colocando em risco todos os passageiros.

V. c) Centro de Controle Operacional

Situação não muito diferente se apresenta no Centro de Controle Operacional (CCO) da *ViaMobilidade*.

No CCO da CPTM é somente após o período de treinamento de 06 meses, com passagens por postos dentro do setor, e só após 02 anos desempenhando funções de apoio ao controle (com contatos com áreas de manutenção, segurança e estações, para conhecimento específico das particularidades de cada uma delas e possibilidade de tomada de decisão para resolução de problemas e/ou situações atípicas ao serviço) que esse profissional passa ao cargo de controle de circulação de trens.

Já na *ViaMobilidade*, como anteriormente citado, o período de treinamento é de aproximadamente 03 meses, inclusive, após este período o empregado recém habilitado torna-se monitor de novos controladores, que, irão trabalhar diretamente com a circulação de trens.

Tal situação coloca em risco a segurança de todo o sistema, onde, por conta do trabalho específico, torna-se de suma importância o conhecimento adquirido ao longo de anos de trabalho, como praticado na CPTM. Também é necessário ser levada em consideração a escala diária de trabalho de 12 horas praticada que, não diferente do maquinista, leva a exaustão e consequente prejuízo na tomada de decisão e com tempo de reação prejudicado.

A escala praticada na CPTM é de 36 horas semanais, sendo 4 dias de trabalho e dois de descanso, com turnos de revezamento. Na *ViaMobilidade* a escala é de 12 horas de trabalho em dois turnos (matutino e noturno), onde eles trabalham 3 dias com 2 folgas e 2 dias com 3 folgas.

Também importante mencionar que a CPTM utiliza 06 equipes, enquanto a *ViaMobilidade* possui apenas 04 equipes.

V. d) Os Trens

O Sindicato informa ainda que na CPTM a manutenção de trens é realizada de forma diária, toda a frota é monitorada, e as manutenções seguem rígido controle por parte de pessoal especializado dentro das oficinas da própria CPTM, fazendo com que a confiabilidade dos trens atinja nível de excelência para atendimento das demandas. Essa manutenção é feita de forma preventiva, evitando a ocorrência de falhas durante a operação.

Na CPTM são constantemente realizadas inspeções em freios, truques, rodeiros, pantógrafos, equipamentos de segurança de sinalização dos trens e toda a parte de conforto e segurança para atendimento dos passageiros, como, portas, sonorização, ar-condicionado, painéis eletrônicos de informação e iluminação.

Também na CPTM é realizada a limpeza de toda a frota no período noturno, após o término da operação comercial por equipe contratada, onde, também conta com a presença de funcionário na função de fiscal para avaliar e validar a respectiva atividade. Em paralelo a isso é feita a lavagem completa (interna e externa) de trens no período noturno, de modo a manter a conservação do equipamento e proporcionar maior conforto aos passageiros. Essa lavagem segue uma programação informatizada que é de responsabilidade do CCO.

Na *ViaMobilidade*, por sua vez, pudemos constatar na visita ao pátio, um número reduzido de trens realizando qualquer tipo de manutenção. O que é notório, no dia a dia, são trens estacionados em vias paralelas após o horário de pico, onde a *ViaMobilidade* alega serem trens de reserva.

Como é possível manter tantos trens de reserva, se, nos foi dito pela própria *ViaMobilidade* que a qualidade dos trens cedidos pela CPTM, estavam em péssimo estado de conservação e com falhas graves de equipamentos?

Na *ViaMobilidade* é possível verificar que os trens apresentam ruídos excessivos nas rodas, resultado de provável falta de usinagem, que inclusive põe em risco a segurança dos passageiros. Também é possível verificar sujidades nos vagões, falta de sinal sonoro para fechamento de portas, defeitos de ar-condicionado, muitas vezes até levando a mal súbito de passageiros, além da evidente falta de lavagem e manutenção externa dos trens, o que acaba contribuindo para um desgaste prematuro da frota.

V. e) Trilhos

Outra situação não menos importante, é a conservação das vias no que diz respeito a limpeza, onde o acúmulo de sujeira pode vir a comprometer a funcionalidade de equipamentos vitais a segurança, e também, prejudicar a visão dos maquinistas.

Na CPTM, a manutenção dos trilhos e equipamentos de via ocorre, na maioria das vezes, aos finais de semana, feriados e no período noturno, onde é possível realizar o reparo e troca dos equipamentos quando necessário. Diariamente durante a semana, é realizada a inspeção por técnico da área em todo o sistema de trilhos, onde pode ser identificada qualquer tipo de irregularidade que necessite de atuação.

A CPTM conta também com veículo provido de equipamento de ultrassom, onde é possível identificar de forma prematura, qualquer fissura nos trilhos, que possam futuramente vir a causar qualquer avaria. Na CPTM todos os trabalhos de manutenção são realizados com veículos específicos para tal atividade, onde muitas vezes torna-se necessária a utilização de Munck (guindaste), em virtude do peso dos equipamentos que compõe o sistema de trilhos. Isso torna o nível de confiabilidade e segurança do sistema, em níveis de excelência mundialmente reconhecidos.

Na *Via Mobilidade*, por sua vez, onde é possível observar, seja na região das estações ou pelas vidraças dos trens, nota-se completo estado de abandono em relação a limpeza e conservação das vias.

Como não é permitido o acesso as instalações, é impossível afirmar como está a condição da dormentação, trilhos etc.

Quando não é possível realizar a substituição de tais equipamentos, quer seja por falta de peças, material humano ou equipamentos específicos, reduzir a velocidade foi a solução encontrada pela *ViaMobilidade* para resolver os problemas, com aumento no tempo de viagem.

O que se tem percebido é o número elevado de acidentes(descarrilamentos), ocorridos durante o período de operação da *ViaMobilidade*, que coloca em dúvida a conservação dos equipamentos.

Também ocorrem muitas falhas de sinalização, onde os trens passam a circular em velocidade reduzida, isso aumenta o número de passageiros nas plataformas, que ficam obrigados a aguardar trens em melhores condições para seguir viagem, essa já prejudicada pelo aumento no percurso, em virtude da redução de velocidade.

VI. CONCLUSÃO

Essa comitiva pôde realizar a verificação *in locu* do estado de conservação e manutenção das plataformas, dos trens, das linhas, do pátio de manutenção e do funcionamento do sistema de trens metropolitanos e do Centro de Controle Operacional operados pelo consórcio *ViaMobilidade*.

A comitiva também realizou diálogo e escuta dos usuários, dos representantes dos trabalhadores e do presidente da companhia *ViaMobilidade*.

Foram constatadas plataformas com serviços inoperantes por falta de manutenção (elevador, esteiras e hidrantes), superlotação nos trens e “falhas operacionais” recorrentes, com episódios em que os trens circulam com velocidades reduzidas ou ficam parados por cerca de 15 minutos numa única estação, ou mesmo simplesmente param de funcionar em plena via obrigando os usuários a descer dos vagões e completar o trajeto caminhando pela via férrea até a estação seguinte.

Foi constatado manutenção insuficiente nos trens e nos trilhos da Linha-09 Esmeralda.

Foi constatado haver jornadas de trabalho de 12 (doze) horas para Maquinistas e Operadores do Centro de Controle da *ViaMobilidade*, prejudicando a atenção e o reflexo desses trabalhadores, o que coloca em risco a operação e a segurança dos passageiros que utilizam o sistema.

Foi relatado haver deficit na formação e capacitação dos funcionários da *ViaMobilidade*, sobretudo nas funções de Maquinista e Operador do Centro de Controle, o que também coloca em risco a segurança do sistema.

Desse modo, a comitiva conclui que o consórcio *ViaMobilidade* não vem realizando uma operação satisfatória da Linha-09 Esmeralda e tampouco da Linha 08-Diamante, gerida da mesma forma pela companhia.

Brasília, DF 09 de Agosto de 2023

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'G. Boulos', written in a cursive style.

DEPUTADO FEDERAL GUILHERME BOULOS