

COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES - CTC

27.06.2023

* * *

- Assume a Presidência e abre a sessão o Sr. Milton Leite Filho.

* * *

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião Extraordinária da Comissão de Transportes e Comunicações da 1ª Sessão Legislativa da 20ª Legislatura. Registro, com muito prazer, a presença dos nobres deputados Paulo Mansur, Jorge Wilson, Bruno Zambelli, Oseias de Madureira, Atila Jacomussi, Rogério Santos, Donato, Enio Tatto, Carlão Pignatari, membros desta comissão. E a presença dos deputados Caio França, Rafael Saraiva e Dr. Elton.

O SR. BRUNO ZAMBELLI - PL - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Pela ordem, deputado Bruno.

O SR. BRUNO ZAMBELLI - PL - Solicito a dispensa da leitura da Ata.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - É regimental o pedido de V. Exa., está dispensada a leitura da Ata.

Projeto de lei para deliberação conclusiva. Item 1. Projeto de lei nº 670, de 2022, de autoria do deputado Carlos Cezar. Denomina “Ciro Manoel de Oliveira” a rotatória localizada no km 34,700 na Rodovia Cel. PM Nelson Trancheski - SP 029, em Itapevi. Foi relator o deputado Rodrigo Moraes com voto favorável, conclusivamente, na forma do substitutivo ora apresentado.

Em discussão. Não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação. Os Srs. Deputados e as Sras. Deputadas que forem favoráveis, permaneçam como se encontram. (Pausa.) Aprovado.

Item 2. Requerimento nº 879, de 2023, de autoria da deputada Ediane Maria. Requer a convocação de autoridades...

O SR. PAULO MANSUR - PL - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Pela ordem, deputado Paulo Mansur.

O SR. PAULO MANSUR - PL - Quero requerer a votação nominal dos requerimentos.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - É regimental o pedido de V. Exa., deputado. Secretário de Transportes Metropolitanos, Sr. Marco Antonio Assalve, secretário de Parceria e Investimentos, Sr. Rafael Benini, secretário-chefe da Casa Civil, Sr. Arthur Lima, com o objetivo de oportunizar a prestação de esclarecimentos à Comissão de Transportes e Comunicações quanto às recorrentes falhas e mau funcionamento das linhas 8 e 9 da CPTM sob operação da concessionária ViaMobilidade.

Em discussão. Não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação nominal.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Pela ordem, deputado Carlão Pignatari.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Para pedir a votação nominal, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Já foi pedido, deputado, vamos prosseguir com votação nominal.

Como vota o deputado Enio Tatto?

O SR. ENIO TATTO - PT - Favorável ao relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Donato?

O SR. DONATO - PT - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Carlão Pignatari?

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Rogério?

O SR. ROGÉRIO SANTOS - MDB - Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Atila?

O SR. ATILA JACOMUSSI - SOLIDARIEDADE - Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Oseias?

O SR. OSEIAS DE MADUREIRA - PSD - Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Bruno?

O SR. BRUNO ZAMBELLI - PL - Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Jorge?

O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - REPUBLICANOS -
Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o
deputado Paulo?

O SR. PAULO MANSUR - PL - Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - E este deputado
vota contra. Está rejeitado o requerimento.

Item 3. Requerimento nº 913, de 2023, de autoria do deputado Enio Tatto, de
convocação do diretor-presidente da Companhia Metropolitana de São Paulo - Metrô -
para a prestação de informações relativas à situação dos contratos, das obras e dos projetos
das linhas do Metrô de São Paulo. Em discussão.

O SR. ENIO TATTO - PT - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Enio.

O SR. ENIO TATTO - PT - Sr. Presidente, o deputado Paulo Mansur, só para
esclarecer, pediu para ser votação nominal em todos os requerimentos?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Em todos os
requerimentos.

Em discussão. Não havendo oradores inscritos, está encerrado...

O SR. DONATO - PT - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Pela ordem,
deputado Donato.

O SR. DONATO - PT - O presidente do Metrô, pelo Art. 52, tem que vir a esta
comissão, não tem?

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Sim (Inaudível.).

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Tem. Não foi agendado ainda.

O SR. DONATO - PT - E quando está agendado? Se não vem de um jeito, vem por outro.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Donato, tem reunião conjunta agendada para amanhã.

O SR. DONATO - PT - A que horas? Amanhã é a secretária Natália, não é?

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - A secretária e os diretores de empresas.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - A secretária e os diretores de empresas. Está marcada para amanhã a reunião conjunta, deputado.

O SR. DONATO - PT - As empresas também vêm? Então vamos ficar por horas aqui, é isso?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Provavelmente.

O SR. DONATO - PT - Está bem.

O SR. CAIO FRANÇA - PSB - Pela ordem, presidente. A minha participação como eventual está formalizada ou não?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Ainda não, deputado Caio.

O SR. CAIO FRANÇA - PSB - Ok.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Até o momento, não. Assim que tiver, eu aviso Vossa Excelência.

O SR. CAIO FRANÇA - PSB - Ok.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Em discussão. Não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação.

O SR. DONATO - PT - Pela ordem. Eu peço vista.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - É regimental o pedido de Vossa Excelência.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Já estava em votação, presidente, ele não pode pedir vista.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Já estava em votação, deputado Donato.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - É votação nominal, presidente (Vozes sobrepostas.).

O SR. DONATO - PT - Não, ele tinha encerrado a discussão, não estava em votação, ele não colocou em votação (Vozes sobrepostas.).

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Eu ia prosseguir...

O SR. DONATO - PT - Tem gravação aqui ou não?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Tem. Donato, eu já havia entrado em votação, eu ia alertar que a votação seria nominal, só isso.

O SR. ENIO TATTO - PT - Presidente, tem precedente em diversas reuniões aqui que, mesmo que esteja em votação, o deputado pede vista...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Não. Em votação, não é mais permitido. Isso é (Vozes sobrepostas.).

O SR. ENIO TATTO - PT - Vossa Excelência (Inaudível.) dessa forma?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Não este presidente: todos. Alguém quer pedir vista de algum outro item? Já vou anteceder isso, para não ter futuros problemas. Alguém quer vista de algum outro item antes da continuidade da votação nominal destes? (Pausa.)

Votação nominal. Como vota...

O SR. ENIO TATTO - PT - Pela ordem, presidente. Pedir vista do Item 4.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Pela ordem, presidente.

O SR. DONATO - PT - Quatro e seis. E eu peço vista do item 5.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - É regimental, é regimental e é regimental. Estão concedidos...

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Pela ordem, presidente. Para pedir vista conjunta dos itens, presidente, junto com o deputado Enio e com o deputado Donato.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - É regimental. Vista conjunta concedida ao deputado Carlão Pignatari.

Em votação nominal. Como vota o deputado Donato?

O SR. DONATO - PT - Favorável ao requerimento. Esta Assembleia tem que ver (Vozes sobrepostas.).

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Favorável. Como vota o deputado Enio?

O SR. ENIO TATTO - PT - Favorável, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Favorável. Como vota o deputado Carlão?

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Contrário, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Contrário. Como vota o deputado Rogério?

O SR. ROGÉRIO SANTOS - MDB - Contrário, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Contrário. Como vota o deputado Atila?

O SR. ATILA JACOMUSSI - SOLIDARIEDADE - Contrário, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Contrário. Como vota o deputado Oseias?

O SR. OSEIAS DE MADUREIRA - PSD - Contrário, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Contrário. Como vota o deputado Bruno?

O SR. BRUNO ZAMBELLI - PL - Contrário, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Contrário. como vota o deputado Jorge?

O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - REPUBLICANOS - Contrário, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Como vota o deputado Paulo?

O SR. PAULO MANSUR - PL - Contrário.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Este deputado vota contrário. Está rejeitado o requerimento. Encerrado... Não, espera aí.

O SR. ENIO TATTO - PT - O Item 5 acho que ninguém pediu vista, né?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Item 5 e 6 pediram vista, agora tem o 7 e o 8.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - O Donato pediu vista (Vozes sobrepostas.). Falta o sete. O sete e o oito não tem pedido de vista.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - O seis tem.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - O seis tem, o sete e o oito, não.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - O sete e o oito não têm pedido de vista, o seis tem.

Requerimento nº 1.505, de 2023, de autoria do deputado Ricardo Madalena, de convocação do diretor da CCR-SPVIAS, Dr. Eduardo Camargo, com objetivo de apresentar à Comissão de Transportes e Comunicações o motivo pelo descaso na manutenção e conservação da Rodovia SP-258 - Francisco Alves Negrão.

O SR. ENIO TATTO - PT - Pela ordem, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Pela ordem, deputado Enio Tatto.

O SR. ENIO TATTO - PT - Queria pedir a suspensão dos trabalhos por um minuto.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - É regimental.

* * *

- Suspensa, a reunião é reaberta sob a Presidência do Sr. Milton Leite Filho.

* * *

O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - REPUBLICANOS -
Pela ordem, Sr. Presidente. Não seria melhor, eu gostaria de saber se tem o consenso aqui desta comissão, ao de nós aprovarmos aqui o Requerimento nº 7, nós transformá-lo em convite.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Não tem problema nenhum, mas isso aí teria que...

O SR. ENIO TATTO - PT - Mas o autor não está aqui, né? Difícil.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - O autor não está aqui.

O SR. ENIO TATTO - PT - O deputado Madalena, que preside a comissão, não está aqui.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Teria que ser com a anuência do autor.

O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - REPUBLICANOS -
Ok, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Em discussão. Não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação nominal. Como vota o deputado Donato?

O SR. DONATO - PT - Sempre favorável a todo esclarecimento para esta comissão.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Enio.

O SR. ENIO TATTO - PT - Favorável ao requerimento.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Carlão.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Rogério.

O SR. ROGÉRIO SANTOS - MDB - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Atila.

O SR. ATILA JACOMUSSI - SOLIDARIEDADE - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Oseias.

O SR. OSEIAS DE MADUREIRA - PSD - Favorável, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Bruno.

O SR. BRUNO ZAMBELLI - PL - Eu me abstenho, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Jorge.

O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - REPUBLICANOS -
Eu me abstenho, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Paulo.

O SR. PAULO MANSUR - PL - Abstenho-me, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Este deputado vota favorável. Está aprovado o requerimento.

Item 8. Requerimento nº 1.506, de 2023, de autoria do deputado Ricardo Madalena. Convocação do diretor-superintendente da Econoroeste, Sr. Luciano Louzane, com objetivo de apresentar à Comissão de Transportes e Comunicações o motivo pelo descaso na manutenção e conservação da Rodovia Washington Luís.

Em discussão. Não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação nominal. Como vota o deputado Donato?

O SR. DONATO - PT - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Enio.

O SR. ENIO TATTO - PT - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Carlão.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Rogério.

O SR. ROGÉRIO SANTOS - MDB - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Atila.

O SR. ATILA JACOMUSSI - SOLIDARIEDADE - Favorável.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Oseias.

O SR. OSEIAS DE MADUREIRA - PSD - Favorável, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Bruno.

O SR. BRUNO ZAMBELLI - PL - Favorável, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Jorge.

O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - REPUBLICANOS -
Abstenção.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Paulo.

O SR. PAULO MANSUR - PL - Abstenção, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Este deputado é favorável. Está aprovado o requerimento.

Não havendo mais itens para deliberação, seguiremos agora ao Item 3: ouvir o convidado Sr. Francisco Pierrini, representando o consórcio ViaMobilidade, com o objetivo de prestar a esta comissão informações sobre os contratos de concessão firmados entre o consórcio ViaMobilidade e o Governo do Estado de São Paulo. O Sr. Francisco Pierrini está aqui, convido-o para tomar assento aqui à Mesa, por favor.

Eu vou abrir para o Sr. Francisco um tempo de até dez minutos para fazer uma explanação inicial. Posteriormente à explanação inicial dele, eu vou abrir dez minutos para cada deputado membro da comissão e, na sequência, cinco para os não membros.

O Sr. Francisco já tem microfone, pode fazer uso dos seus dez minutos, até dez minutos.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Ok. Bom dia a todos, obrigado pela oportunidade. Vamos falar um pouquinho da concessão das linhas 8 e 9. Então aqui a gente tem em apresentação o inventário que foi feito quando da assunção da concessão. Então, o auditor independente é responsável pela avaliação dos bens que foram transferidos.

Nós tivemos 15.244 pendências. Dessas, 6% são pendências a serem solucionadas nos empreendimentos. Os empreendimentos são as obrigações contratuais que serão realizadas. Cinquenta e sete por cento, pendências em análise pela concessionária e pela

própria CPTM. Dois por cento, pendências a serem solucionadas pelo próprio poder concedente. E 35%, pendências em processo de realização. E nós já realizamos aí 2.234 pendências, ou seja, solução de problemas.

Os trens da concessão. Então, na concessão, foram entregues 38 trens, dentro desses 38 da série 7.000, dois estavam batidos; série 5.400, seis trens; série 8.500, sete trens; e série 7.500, oito trens. Quarenta e seis trens da série 7.000 e 7.500 com manutenção ainda sem cumprir o plano recomendado pelo fabricante. Dezesesseis desses trens entregues com revisão fora do especificado e 30 trens entregues sem revisões pesadas.

Será a frota definitiva da companhia. Trinta e seis novos trens, dentre esses, 34 era obrigação contratual e dois a concessionária optou por adquirir também novos em função dos dois acidentados no passado. Dezenove da série 7.000 e seis trens da série 5.400.

Em função da assunção, nós implementamos várias ações emergenciais nos trens. Manutenção nos sistemas de ar-condicionado com lavagem, limpeza, trocas de filtros e manutenções também corretivas realizadas. No rolamento dos trens, troca de 368 rolamentos de ponta de eixo.

Essas ocorrências, como a gente pode ver aí na própria foto, em função da não lubrificação e aquecimento é que apareciam aquelas ocorrências com fumaça, mas na verdade - com segurança, evidentemente - impossibilitando a continuidade da operação dos trens. Fizemos os trabalhos no sistema de ar-condicionado e nos rolamentos. Além das trocas, colocamos também esta proteção, que vocês podem ver embaixo, no lado direito, para que não entre água nos rolamentos, por conta da vedação, e então não tenha problema com a lubrificação.

No sistema de energia e rede aérea, então temos aí as subestações. Leopoldina já foi recuperada, Santa Terezinha, Santa Rita e Osasco, em andamento - e aí dá para ver um pouquinho como está ficando. O sistema de energia também, lembrando que esse sistema é manual com alguns controles através do centro de controle, que se encontra no Brás, e quando em um problema operacional, esse sistema deve ser manobrado eletricamente, para que tenha rapidez.

Banco de baterias, que aparece ao lado, isso é do sistema 125, que alimenta esse sistema de controle das subestações. Então sem esse controle, significa o quê? Significa que, dada uma técnica de energia, o agente de manutenção tem que ir para campo e manobrar essa chave seccionadora no campo: chuva, sol, problemas de todas as naturezas. E a gente já colocou em operação também.

Ações no sistema de energia e rede aérea. São 197 km de rede aérea inspecionados e 350 problemas críticos resolvidos. Isso também justifica a nossa queda em torno de 80% do número de problemas operacionais nas linhas 8 e 9. Também um pouco aí das fotos. A gente pode ver aí um cabo de equalização do sistema de energia, que foi feita a manutenção, trocada. Suspensórios da rede aérea também substituídos e trocados, para que tenha aí estabilidade.

Lembrando que a gente detectou esses problemas, evidentemente, com a ação da manutenção, fazendo um sistema de verificação termográfica em pontos de calor existentes, para que aí então a manutenção, com acuidade, pudesse atuar.

O SR. ENIO TATTO - PT - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Pela ordem, deputado Enio.

O SR. ENIO TATTO - PT - Sr. Presidente, a gente tem informação de que nenhum meio de comunicação da Alesp está transmitindo esta importante reunião. O que está ocorrendo? Nem na TV e nem no YouTube. É estranho isso, já que, quando a TV não transmite, as redes sociais transmitem.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Está passando ao vivo no YouTube, deputado Enio. Está aqui. Devolvo a palavra.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Posso prosseguir?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Pode, pode.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Manutenção preventiva da rede aérea também, nós já fizemos 100% da manutenção preventiva, foi finalizada em 25/06. Se olharmos um pouquinho o gráfico, vamos ver que a gente tinha uma programação até o final de julho para solução dos problemas, nós a antecipamos e hoje nós praticamente fizemos aí todas as inspeções e manutenções preventivas no sistema de alimentação de rede aérea.

Via permanente. São 312 AMVs, aí a gente pode ver um pouquinho também da situação de um AMV e depois da própria manutenção, como ele efetivamente tem que

operar, para que deslize nos patins e tenha uma operação boa. Foi realizada também essa manutenção via permanente também.

Nós detectamos, através de verificação com um sistema robotizado, que determinou os pontos de problemas nas vias, tanto na Linha 8 quanto na Linha 9. Foram encontrados 60 pontos com problemas levantados por essa inspeção. E aí então nós implementamos um plano de ataque bastante determinado, que, até o final de agosto, nós teremos então todos esses pontos resolvidos.

E aí lembrando só um pouquinho, esses pontos nos levaram a tomar a decisão de reduzir a velocidade das operações tanto na Linha 8 quanto na Linha 9 por questão de segurança. E baixando a velocidade, evidentemente a gente mitigou sensivelmente a questão de segurança, e aí o plano de ataque para resolver e reestabelecer a velocidade anterior, que já em 32 pontos foram resolvidas nas linhas 8 e 9 e os 60 pontos serão resolvidos até o final de agosto.

Também como meta serão trocas de 15 mil dormentes, 30 mil metros de trilhos, 60 pontos, que serão as retiradas agora até 31/08, e também 100 mil metros, ou seja, 100 km de esmerilhamento, que é a melhoria do nivelamento do boleto do trilho, para que o contato roda-trilho tenha melhor performance.

É importante dizer também que todo esse processo de troca de trilhos, um dormente demora de cinco a dez anos para ser substituído em caso de uma operação normal, e o trilho demora de dez a 15 anos para ser substituído. Então nós temos aqui um plano de ataque de 16 meses de concessão para atuar e substituir trilhos e dormentes.

Escadas rolantes. Então aí a gente tem também o processo de manutenção das escadas rolantes, são 56 escadas rolantes. Nós temos duas ainda em não operação, uma em Osasco e outra na estação Autódromo, que aguardam peças, para que essas escadas voltem a operar, porque nós estamos fazendo praticamente um retrofit, uma manutenção geral das escadas rolantes, para quando voltar, que volte com segurança.

Os elevadores, a mesma coisa. Então aí a gente tem o restauro de elevadores. São 69 no total, três ainda inoperantes lá em Berrini, em Grajaú e em Engenheiro Cardoso, que a gente tem aí o prazo de até o final do mês aí para também solucionar. Pinturas das estações. Providenciamos também as pinturas das estações, ou seja, tratamento da estrutura metálica, e aí a gente vê várias ações em andamento.

Vedação de faixa também, construção de muros, para que a linha seja cada vez mais segura, que não tenha acesso de pessoas não autorizadas à manutenção, ou seja, de

lindeiros que acessem as vias. Então nós estamos providenciando também a construção de muros e grades.

Aquisição de veículos auxiliares. São 50 veículos adquiridos. Lembrando que esses veículos, no primeiro dia da concessão, já foi disparado o processo de compra, e agora a gente começa a receber praticamente aí já com 36 recebidos e 14 ainda com previsão de chegada até o início de 2024.

Então, acho que é importante dizer assim: quando a gente mostra aquele gráfico de evolução, e aí os senhores perceberam que aquele gráfico começa no início com uma inclinação bem pequena. E por quê? Porque na verdade todo trabalho era feito de maneira manual, porque no processo de transferência dos ativos, não foram contemplados os equipamentos de via e de rede, para que se fizesse a manutenção.

Então, diante disso, nós estabelecemos uma manutenção manual, e agora, com a chegada dos equipamentos, nós conseguimos acelerar todo esse processo para cumprir nossos prazos, evidentemente, e também cada vez mais dar qualidade e melhoria na diminuição de ocorrências e falhas operacionais. Aí um pouco dos nossos veículos. Eles estão em Presidente Altino e já espalhados ao longo do trecho estrategicamente.

Lembrando também que nós fazemos toda essa manutenção de recuperação e recomposição dos ativos no período da zero e trinta, zero e quarenta da manhã, até as três e trinta, lembrando que o sistema funciona até meia-noite todos os dias e começa a operar a partir das quatro horas da manhã.

Então a nossa janela de manutenção para fazê-la e para fazer também todo o processo de modernização tem que acontecer nessas três horas e meia e em alguns finais de semana, que são possíveis esses acessos, para que o cliente também não seja impactado de uma forma pior.

Mostra-se aí nossos veículos. Também aí a questão de operador de trem. Nós temos a escala de operador de trens em 12 horas, que deixará de ser praticada até abril de 2024, então passará a ter a escala de oito horas no caso de operadores de trens. Aí também um pouco da carga horária, seja da Linha 8, seja da Linha 9, um tempo de treinamento de quatro meses.

Reciclagem e treinamento, capacitação dos trabalhadores. Então a gente aí os pontos de ações preventivas, que são reciclagens nos trens e AMVs nos ativos, simuladores, diálogos de segurança, os DDSs, leituras de procedimentos, treinamentos de comunicação também, observação de tarefas, que são feitas pelos nossos inspetores, e

comunicados operacionais. Então nós temos aí a periodicidade e o quantitativo de colaboradores que passam por cada evento desse.

Origem dos operadores. Então, tem gente da CPTM, tem gente do Metrô Bahia, que nós operamos também o Metrô Bahia lá na cidade de Salvador. Tem gente da ViaQuatro, tem gente da ViaMobilidade da Linha 5 e também gente da CPTM, evidentemente, e pessoas que foram por contratação externa.

Bom, em todas as ocorrências, também nós não ficamos parados não. Por ausência de um simulador de trens, nós desenvolvemos os óculos com realidade virtual. Isso permite que o operador, no processo administrativo, consiga simular praticamente uma boa parte das operações que ele tem no painel de comando do trem. Com isso, então, a gente capacita, a gente melhora, a gente recicla, a gente treina e cada vez mais a gente melhora a qualidade do nosso colaborador no atendimento. Isso está em funcionamento.

No caso também, nós criamos uma equipe para ficar embarcados nos trens que operam 24 horas fazendo a verificação das atividades dos operadores, fazem as verificações das imagens, áudios, relatórios de segurança. Analisam causas de desvios e problemas operacionais e fazem a abordagem imediata também, de maneira corretiva, em caso de algum problema durante a condução.

Implementamos também o método japonês conhecido: aponte e fale. Na medida em que ele vai passar um sinal, vai implementar uma velocidade, ele aponta e fala para si mesmo a função que ele vai implementar naquele momento. Isso melhora a atenção e o foco no que é preciso fazer.

Detector de fadiga. Implantamos também em todos os trens das linhas 8 e 9 um detector de fadiga. Isso permite que, através do centro de controle, de uma central, a gente possa verificar o desempenho ali e o acompanhamento da condução do operador, permitindo então verificar se ele pegar um celular, o detector indica, se ele estiver sonolento, o detector indica, se ele estiver olhando para o lado e não para frente, o detector indica. Isso é registrado, nós fazemos a avaliação e esses operadores passam por orientação e treinamentos também.

Isso foi um trabalho desenvolvido por nós, lembrando que isso já existe na indústria automobilística que nós trouxemos para a ViaMobilidade e lembrando que ela opera em uma condução em um sistema de controle automático de trens sem a parada absoluta. Diferentemente das linhas do Metrô que a gente conhece, esses trens não têm parada absoluta: a partir do momento da redução da velocidade, o operador é o responsável para parar e acelerar as composições.

Também nós tivemos no início da concessão alguns problemas com aberturas indevidas, e aí a gente começou a se perguntar também o porquê disso. É a atenção? É o treinamento? Porque na medida em que você está olhando para a frente, se a plataforma está do lado esquerdo, você tem que abrir a porta do lado esquerdo; se a plataforma está do lado direito, você tem que abrir a porta do lado direito, é simples assim.

Mas o que acontece na Linha 8? E aí eu posso dizer um pouco disso, porque eu trabalhei na CPTM, trabalhei na Fepasa por 30 anos no Estado, fui da direção da Companhia Paulista por um bom tempo também - CPTM -, e o que a gente percebe? É que existe uma alteração de pontos de paradas na Linha 8. Então você sai de Barra Funda, para, abre a porta de um lado; chega na Lapa, vira; chega em Itaúna, vira de novo. E aí o operador está acompanhando e, por alguma distração em princípio, ele abria as portas do lado errado.

Nós criamos esse detector de aberturas de portas, que são tags instalados nas plataformas e no trem embarcado, que quando chega naquela plataforma, ele tem que receber o sinal do campo e do trem, e se ele comandar a abertura da porta do lado errado, ela simplesmente não abre. Então nós resolvemos, e os senhores devem ter percebido que não tivemos mais nenhum caso de problema de abertura de lado de porta contrária, porque nós instalamos o sistema. É assim que a gente acha que tem que tratar e a gente acredita, implementando tecnologia, capacitando e treinando, mas tem um tempo para construir, né?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - O senhor...

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Novos trens... Acho que é o último agora. Os novos trens. Foi a aquisição de 36 novos trens, um em operação, o outro chegou neste final de semana em Altino e nós temos um planejamento de receber, até o final deste ano, dez trens e 26 no ano que vem.

Aí um pouco do novo CCO também, acho que só lembrando que a gente opera o centro de controle ainda lá no Brás, compartilhado com a CPTM. Agora em julho deste ano, nós temos um novo centro de controle, que deve ser inaugurado no final de julho, e aí as operações que ocorrem hoje, compartilhadas com a CPTM lá no Brás, com toda a gestão em Presidente Altino, então é isso que a gente faz, para Presidente Altino. Com isso então, a centralização da operação e manutenção.

Acho que é isso. Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, Sr. Francisco.

O SR. - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Quem pediu “pela ordem”?

O SR. - Posso começar hoje? Você sempre começa.

O SR. DONATO - Eu sou autor do requerimento e me inscrevi aqui.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - O primeiro inscrito foi o deputado Donato...

O SR. DONATO - PT - Tem que ser rápido aqui, senão a base não deixa a gente falar.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Quem mais quer... Queria registrar a presença do deputado Major Mecca e do deputado Jorge do Carmo. Obrigado aos deputados aqui.

O SR. PAULO MANSUR - PL - Pela ordem, Sr. Presidente. Gostaria de me inscrever.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Espera aí. Deputado Paulo Mansur, segundo. Deputado Atila, deputado Carlão, Deputado Enio...

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Pela ordem, presidente...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Oseias...

O SR. MAJOR MECCA - PL - Eu havia solicitado a inscrição. Foi registrada a minha inscrição que eu havia solicitado?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Major Mecca, primeiro os membros efetivos, depois os demais deputados, dez minutos e cinco minutos.

O SR. MAJOR MECCA - PL - Está ok, presidente.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Só para pedir, Sr. Presidente, se for possível, que deixe essa apresentação disponível...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Ah, sim. Certamente.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Para colocar no grupo da Comissão (Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Gostaria de pedir para passar para a comissão e depois a gente coloca no grupo dos deputados.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Ok, perfeito.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Donato, tem Vossa Excelência...

O SR. DONATO - PT - Obrigado, presidente. Boa tarde, presidente Pierrini, obrigado por comparecer. São muitas perguntas e o tempo é relativamente curto, mas vamos lá. A razão principal da convocação da ViaMobilidade são as constates falhas nas linhas 8 e 9 e eu acrescento a cinco também, que é operada pela ViaMobilidade. Eu moro ao lado da Linha 5, eu moro entre as estações Vila das Belezas e Campo Limpo. Lá é conhecida como “ViaImobilidade”, e essa estação alimenta, de alguma forma, a Linha 9, que é transversal e que o deputado Tatto e o deputado Milton Leite atuam na região e conhecem as dificuldades.

Essa semana mesmo a Linha 5 teve um descarrilhamento há dois ou três dias, e lá já está há quatro na concessão, se não me engano.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Quatro de agosto de 2018.

O SR. DONATO - PT - Mais de quatro anos então, quase cinco. E as falhas continuam e os problemas continuam. E aqui nas linhas 8 e 9 já são um ano e meio mais ou menos de concessão. Os senhores tiveram um prazo de sete meses entre assinar o contrato e assumir a operação.

O senhor tem um vasto currículo na CPTM e no sistema de trilhos como executivo da CPTM, da Fepasa, como senhor já nos relatou. Portanto, não é aceitável que a gente tenha esse número de falhas com o senhor desconhecendo o sistema que receberam, com as falhas que receberam, mas o senhor as conhecia, tiveram sete meses de transição, e as falhas continuam recorrentemente.

A Rede Globo fez um levantamento que indicou 132 falhas em um ano. Conversando aqui com o André Isper, que é da secretaria de Parceria e Investimento, que nos falou em certa de 100 falhas e multas de 10,5 milhões de reais. Eu queria que o senhor falasse o porquê desse número de falhas, por que piorou o sistema depois que os senhores assumiram e qual a previsão para que isso vá para um nível razoável de serviço, porque o nível hoje não é nem razoável, e a população sofre todo dia. É só assistir ao “Bom dia, São Paulo” de manhã que já é uma pauta permanente, já há um repórter na estação sabendo que vai ter um problema. Imagina o povo tendo que sofrer essa situação todos os dias? Então essa é uma pergunta.

A segunda diz respeito ao que eu acho que é um modelo recorrente aqui - a minha visão - das concessionárias no Brasil. A ideia da concessão é antecipar investimentos que eventualmente o Estado não possa fazer naquele prazo. E o que a gente vê - é uma regra nas concessões - é um corte nos custos e empurrar os investimentos para a frente. E é o que está acontecendo na ViaMobilidade: o operador trabalhar por 12 horas.

O senhor trabalhou na CPTM, o turno lá é menor. Eu estive no CCO do Brás, Centro de Controle de Operações. Lá, você tem acho que seis posições da CPTM e duas da ViaMobilidade. Os controladores da CPTM trabalham em turno de seis horas, e os das ViaMobilidade, em turnos de 12 horas. É evidente que isso vai mais falha humana. E isso corresponde a uma necessidade de cortar custos e de empurrar os investimentos.

Os trens. O senhor falou que há um trem novo. E aliás, ele teve problema semana passada, parece que encheu de fumaça o vagão, deu um pane lá. Mas olha só, pelo cronograma do contrato, dia 30 de maio, tinham que ter sido entregues 13 trens, e agora, dia 30 de junho, 16 trens, mais três trens. Foi entregue um trem. E o principal investimento é a compra de trens.

O Sr. Márcio Hanas informou que existe um investimento já de 1,7 bilhão da ViaMobilidade, o investimento previsto no contrato é 3,2 bilhões. Eu queria saber para onde foi investido, porque os trens não chegaram, as estações não estão reformadas, os sistemas de energia que tem que ser reformados, ainda não o foram, e a gente tem essas constantes falhas.

Essa política de redução de custos é uma política determinada pelos controladores da ViaMobilidade, que são a CCR e o Grupo Ruas Investe? A quem o senhor se reporta? Quais os acionistas aos quais o senhor presta contas? E como é essa questão dos investimentos em relação a esses acionistas? Eles estão pressionando o senhor para cortar gastos e atrasar os investimentos?

Mais uma questão: o senhor também é presidente de duas empresas que eu queria entender as funções delas, que são a Five Trilhos e a On Trilhos, que eu não vi previsão contratual delas existirem, talvez tenha sido uma falha minha. Elas cuidam das receitas acessórias, se eu entendi bem. E elas já estão distribuindo dividendos para os acionistas, já distribuiu 41 milhões de dividendos neste ano.

Os conselheiros, vejam só, eu tenho a lista dos conselheiros aqui, ganham um milhão por ano em cada uma dessas empresas - e já estão ganhando, já estão tendo receitas que eu não sei bem como elas entram na equação econômico-financeira do contrato, se essa receita foge ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou ela é contabilizada para isso.

Os reequilíbrios contratuais. Os senhores fizeram um primeiro acordo com o MP de 500 milhões de investimentos, por volta disso? Quinhentos e dezenove milhões, está aqui. O Sr. André Ispier, que é da Secretaria de Parceria e Investimentos, quem é contraparte da ViaMobilidade, nos informou em uma reunião informal, porque ele não quis comparecer aqui e agora a base do governo impediu que a gente chame a secretaria.

Mas ele nos disse que esses investimentos extras acordados aí com o Ministério Público não entrarão no reequilíbrio econômico-financeiro, mas os senhores enviaram uma carta para o Ministério Público dizendo que os efeitos na relação de equilíbrio contratual serão discutidos oportunamente.

Eu queria saber qual é a visão da ViaMobilidade. Os investimentos acertados no TAC e com o Ministério Público serão passíveis de reequilíbrio, ou seja, entrarão na conta e onerarão de alguma forma os cofres públicos, com aditamento de prazos ou com recursos, ou eles serão extraplanos de investimento já definido? O senhor já entrou com algum pedido de reequilíbrio econômico-financeiro nesse contrato?

Sobre a Linha 5. Também a Linha 5 já está com a ViaMobilidade há mais tempo ainda. Quando será possível falar para os usuários da Linha 5 que haverá melhoria no atendimento deles? E essa pergunta, evidentemente, vale para as linhas 8 e 9.

Sendo breve, eu não sei se eu já estourei meus dez minutos, mas são essas as questões, e a gente vai esperar as respostas, para a gente ver se a gente faz alguma replica e pede novos esclarecimentos do Dr. Pierrini, está bem? É isso por enquanto, obrigado.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado Donato, obrigado...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Espere só um minuto. Primeiro, todos os deputados farão as perguntas, depois...

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Ah, é? Ok.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputado Donato. Agora o próximo inscrito é o deputado Paulo Mansur. Tem V. Exa. o tempo de até dez minutos, deputado.

O SR. PAULO MANSUR - PL - Francisco Pierrini, obrigado pela presença aqui na nossa Comissão de Transportes. Houve até um caso que o Tarcísio, que até ficou bem famosa essa frase dele, que uma perguntar, e ele falou: “Não é o Ministério Público que governa, sou eu”, porque o Ministério Público acabou falando sobre a concessão, até sobre algumas concessões aí dentro do estado.

E vocês pegaram essa concessão, mas na realidade, quando vocês a assumiram, ela veio do governo. Então vocês fizeram ali diversas melhorias. Então fica essa pergunta: o que foi feito desde quando vocês pegaram... É claro que vocês pegaram do Estado bem sucateado. E o que vocês fizeram realmente para chegar até aqui? E o que também se pode melhorar, que eu acho que é importante também falar sobre isso, porque tem muitas

peessoas questionando sobre os problemas, muitas críticas vêm da imprensa. Então é importante esclarecer de uma vez, para falar.

É lógico que existe também parte da população que acaba tendo participação de estragar as coisas que o governo faz. A gente fala às vezes do lixo, a gente reclama que muitas vezes, por exemplo, lá na Baixada Santista, que tem muito lixo no mar, mas a gente pega a população na palafita que joga o lixo no mar, e a prefeitura tem que ir tirar. Às vezes dentro das comunidades, tem muito lixo lá jogado na rua, mas quem jogou foi a população, e vai lá o Estado e tira.

E às vezes o Metrô fica parado, mas também há as pessoas jogando pedra em cima ali do trilho, enfim, eu acho que é bom também esclarecer esse tipo de vandalismo que existe dentro das linhas. E o que pode ser feito? Ou se a responsabilidade da segurança dentro desse metrô é da concessão ou fica a cargo também do governo do Estado?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Finalizou, deputado?

O SR. PAULO MANSUR - PL - Só isso mesmo.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Só isso? Obrigado, deputado Paulo Mansur. O próximo é o deputado Atila Jacomussi. Tem também dez minutos, deputado.

O SR. ATILA JACOMUSSI - SOLIDARIEDADE - Sr. Presidente, Srs. Deputados, quero cumprimentar a presença aqui do Sr. Francisco Pierrini. As nossas perguntas, as nossas indagações, vão um pouco de encontro a alguns deputados, que acabaram de encaminhar algumas perguntas, mas primeiro, desde que aconteceu a formalização dos contratos com a concessionária, Sr. Pierrini, o registro de falhas operacionais em aparelhos da mudança de vias e linhas sob sua responsabilidade somam o exorbitante total de 900 ocorrências, desde o início que a ViaMobilidade tomou o direito de concessão.

Mas, conforme aponta a “Folha de S. Paulo”, tais falhas dividem-se entre equipamentos, trens, trilhos, sistema de alimentação elétrica, rede aérea e sinalização, gerando a superlotação e também atraso aos usuários, às pessoas que utilizam esses trens. Então todas essas ocorrências acabam causando alguns transtornos. Como a “Folha de S.

Paulo”, muitos jornais já apontam esses pontos. Foram mais de 900 ocorrências até o presente momento.

Até porque também, que já foi dito aqui, o investimento que ainda não foi feito na sua totalidade dentro do período que registra o ponto contratual da concessão, motivo, inclusive, que fez com que o governo do Estado anunciasse em 2022 que a ViaMobilidade seria multada em 4,3 milhões em decorrência dessas falhas e interrupções de serviço. Mas que em prazo, em razão de gravidade, (Inaudível.) a quebra contratual, porque quando você tem uma concessão e você não a cumpre, a concedente tem o direito de quebrar o contrato. Então a falta de investimento e também multa, que poderia ser gerado de 4,3 milhões, tem razão da gravidade nítida de quebra contratual.

O Ministério Público do Estado de São Paulo, por meio do processo da Promotoria de Patrimônio Público social, instaurou um processo, que está sendo apurado, para apurar falhas ocorridas até o mês de janeiro do ano corrente, quando emitiu o parecer de rescisão contratual. O que eu quero saber é como está essa situação aqui e o povo do estado de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputado Atila Jacomussi. O próximo inscrito é o deputado Carlão Pignatari.

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Bom dia e boa tarde a todos os deputados e às deputadas, Sr. Presidente Milton. Dizer que acho que apontar defeitos na Linha 8, Linha 9 e Linha 5, é só você ligar a TV, às cinco horas da manhã começa e até as dez horas da manhã, acho que deve ser uns 30% do horário do programa apontando os defeitos da Linha 8, da Linha 9 e da Linha 5.

Você tem uma experiência enorme de CPTM, de Fepasa. Deve ter entrado muito menino, porque tempo de Fepasa, CPTM...

O SR. FRANCISCO PIERRINI - (Inaudível.)

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - Dezesseis anos. Você já conhecia a CPTM, conhecia o que estava sendo concessionado. O deputado Paulo fez a colocação de que pegou uma sucata, não é verdade dele, porque hoje tem muito mais problema do que tinha no passado, então não era sucata, e se fosse sucata, a concessão não teria aceito o que foi passado pelo Estado.

Mas dizer, é claro, eu sou favorável, acho que a concessão, a privatização, isso é um trabalho que tem que ser feito pela iniciativa privada, pelas pessoas, para poder ter um investimento mais ágil, mais rápido, para melhorar o transporte público - neste caso, o transporte público aqui na nossa cidade, na Capital de São Paulo.

Vocês devem transportar duas, três milhões de pessoas por dia. A Linha 9, quando você acha que nós vamos ter um atendimento razoável à população paulista? Quando você fala “um trem”, são dez composições, quantos são, só a título de informação?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - (Inaudível.)

O SR. CARLÃO PIGNATARI - PSDB - São oito carros, mais ele. Vocês usam subterfúgio hoje, que era usado no passado também, de desligar a escada rolante, para diminuir o fluxo de passageiros (Inaudível.). Se isso não acontece... Então está tendo muita falha na escada rolante. É inadmissível aquelas pessoas logo de manhã querendo trabalhar e não conseguirem. Eu fico muito triste de ver.

Você sai para fora do Brasil e tem linhas andando por 24 horas, e aqui eu não tenho visto. É que a gente não está lá todos os dias para saber as falhas, mas dizer o seguinte: quanto o Metrô quanto a Linha 8, Linha 9 e Linha 5, a qualidade do vagão é muito melhor do que qualquer outra linha que eu vi em todos os lugares que eu pude apreciar.

Mas dizer que, além do sofrimento dessas pessoas que têm passado, você acha que quando nós vamos ter solução? Não é apenas carro, não é apenas trem. Quando você tem problema de abrir porta, de fechar porta, as portas de segurança nas linhas 8 e 9, aquelas portas de contenção, estão colocadas em todas as estações? Fixa, para abrir, para não ter risco de as pessoas caírem na frente das composições dos trens?

E segundo: lá em Santo Amaro, está sendo feita uma estação que vai ligar a Linha 5 com a Linha 9. Qual é a previsão de isso estar pronto? Com isso, vai aumentar muito mais o fluxo de pessoas na Linha 9. Se vocês têm isso e quando nós vamos ter a solução de um transporte decente para a população de São Paulo?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputado Carlão Pignatari. O próximo deputado inscrito é o deputado Enio Tatto.

O SR. ENIO TATTO - PT - Cumprimentar o Francisco Pierrini...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Perdão, deputado Enio, antes eu queria registrar a presença da deputada Monica Seixas e da deputada Ediane Maria, que estão aqui na nossa comissão.

O SR. ENIO TATTO - PT - Cumprimentar o presidente, todos os deputados, as deputadas e o pessoal que está nos assistindo. Eu moro naquela região. Todas as pessoas com quem eu tenho contato utilizam as linhas 8 e 9. Também utilizam a Linha 5, Linha Lilás do Metrô. E não dá para a gente aceitar. E é verdade, os jornais, revistas, televisão, os meios de comunicação, se eles não tiverem pauta em um dia, é só ir visitarem essas linhas, os problemas que a gente tem.

É verdade, mais de 900 problemas nesse um ano e meio que vocês operam as linhas 8 e 9. Eu tenho um vídeo de um minuto e meio, Sr. Presidente, e queria que passasse, para a gente sentir o drama da população daquela região, bem resumido.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Podem passar o vídeo do deputado Enio Tatto.

O SR. ENIO TATTO - PT - Está no ponto?

* * *

- É exibido o vídeo.

* * *

O SR. ENIO TATTO - PT - Aumenta mais. Isso foi semana passada. A população descendo e andando no meio dos trilhos. Isso são todos os dias. Todos os dias, aquela população sofre com a Linha 8, 9 e também com o Metrô da Linha Lilás.

Vocês ganharam a concessão. Você tem uma experiência enorme, como colocou. Quando vocês ganharam a concessão, vocês não sabiam dos problemas que havia e o que tinha que ser resolvido? Por exemplo, na Linha 8 e 9, é um problema estrutural. A parte elétrica não comporta mais aqueles trens. Os trilhos não comportam mais aqueles trens. Os dormentes têm que ser trocados. Tudo isso estava previsto, e vocês ganharam a concessão, passaram-se um ano e meio e só piorou.

Quando eu falo “piorar”, deputado Mecca, não é chutar. Houve pesquisa da “Globo”, “Folha de S. Paulo” em que a Linha 8 caiu de 88% para 53% a avaliação positiva. A Linha 9 caiu de 83% para 54%. A satisfação, a mesma coisa: de 61% para 41%, e de 64% para 45%.

É muito problema, é muita incompetência. Não dá para admitir, não tem mais nada que justifique o que está acontecendo com a Linha 8 e 9 daquela região, o sofrimento da população. Isso piorou e isso deveria ser sabido por vocês, que têm experiência no ramo, que quando foi inaugurada a estação Vila Natal, que levou o nome do Bruno Covas, aumentou o número de passageiros e aumentaram os problemas.

Dentro em breve, vai ser inaugurada a estação Varginha, que é a última, que vai cuidar de toda a região de Parelheiros. Vai aumentar mais ainda o número de passageiros. Se vocês não resolverem os problemas estruturais, vão continuar esses problemas, e não dá para ficar mentindo para a população de que está sendo feito o investimento e que vai ser melhorado. Então a pergunta: o que você tem a dizer sobre isso? Porque vocês também são responsáveis pelo prolongamento dessas estações.

A mesma coisa a questão do Metrô do Jardim Ângela, tão esperadas as duas estações lá naquela região do Capão Redondo e uma no Jardim Ângela até o Hospital do M’Boi Mirim, no Menininha.

A SRA. - (Inaudível.)

O SR. ENIO TATTO - PT - O movimento está aqui atuante. Vamos fazer uma audiência pública e vamos tratar desse assunto dentro em breve. E vocês falam, dão entrevista, reuniram-se com o governo, reuniram-se com o Ministério Público, mas não tem melhoria nenhuma. Muito pelo contrário: só pioram a situação da população. É vergonhoso.

Então, tem que ter alguma coisa mais plausível, que a população possa acreditar em vocês que vai melhorar, porque até agora, é muita incompetência - e não é por falta de experiência. Ou lá é periferia e não precisa investir? Talvez se fosse em uma região central, esses problemas já teriam sido resolvidos, mas como lá é fundão, vamos levando e vamos empurrando com a barriga.

Vocês fizeram um acordo com o Ministério Público, o TAC. Como está esse acordo? Porque o Ministério Público orientou até de desfazer essa concessão, e aí foi dada uma oportunidade de vocês consertarem, e até agora não houve melhorias.

A outra pergunta que faço é que o governador Tarcísio propôs, já que vocês ganharam a concessão, a Linha 17, o monotrilho até o Aeroporto de Congonhas, que vocês terminassem aquela malfadada obra, que já teve duas ou três desistências. Como é que estão essas conversações? Se vocês não dão conta de uma concessão de uma linha da CPTM, qual a competência de vocês de resolver o problema da Linha 17, que é o monotrilho até o aeroporto?

E, por último, eu queria alguns minutos para questionar depois da fala dele, os prazos tanto do término das obras da estação Varginha, da Linha 9, e como está o andamento do projeto das duas estações até o Jardim Ângela, até o M'Boi Mirim, o Menininha, que é tão aguardada pela população?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputado Enio Tatto. Queria registrar a presença da deputada Paula da Bancada. Deputado Major Mecca, tem V. Exa. agora o tempo regimental.

O SR. MAJOR MECCA - PL - Boa tarde, Sr. Francisco Pierrini, Sr. Presidente, deputado Milton Leite, todas as deputadas e os deputados membros da comissão que estão aqui presentes e a todos que nos acompanham.

Eu tenho duas perguntas. A primeira já foi feita, acerca das medidas que foram implementadas nesse início de governo, a fim de que se possa minimizar e buscar soluções ao sofrimento que a população de São Paulo atravessa nos transportes públicos e também no Metrô. E como já foi feita, eu vou passar para a segunda.

Eu deixei com a assessoria do senhor um ofício assinado por mim, que trata sobre cobrança de tarifas do Metrô dos policiais militares e policiais civis. Em algumas estações, essa medida está conflitante com a legislação vigente. Então, eu gostaria que o senhor recebesse esse ofício e nos respondesse o mais breve possível, pois trata dos nossos policiais do estado de São Paulo, na qual essa medida tem uma importância muito grande para os nossos homens e mulheres que defendem o povo de São Paulo. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputado Major Mecca. Seguindo a lista de inscritos, agora vamos à deputada Ediane. Vossa Excelência tem o tempo de cinco minutos.

A SRA. EDIANE MARIA - PSOL - Primeiro, é bom dia ainda, né? Bom dia a todos, todas e todes, Srs. Deputados. Queria fazer uma pergunta aqui para o Pierrini. Estávamos naquela diligência semana passada muito importante, inclusive, porém muito questionadora, porque é importante colocar também que nós, da bancada do PSOL, alguns deputados do PT, estávamos lá junto com nosso companheiro Guilherme Boulos, deputado federal, fiscalizando, olhando como está de fato o andamento desses trilhos.

Estamos falando de uma privatização, de uma concessão de uso para a ViaMobilidade, na qual a gente acompanha a Linha 8 e a Linha 9, que são a Diamante e a Esmeralda, com vários problemas. Então, na investigação que aconteceu do dia 27 de janeiro de 2022, o início da atuação da ViaMobilidade nas duas linhas... Não, do dia 3 de janeiro de 2023, ocorreram 496 falhas nos aparelhos de mudança da via, da imprensa.

O que a gente acompanhou naquele dia? Acho que não vou ficar lendo, porque eu sou daquelas pessoas que vivo isso na pele e não é de hoje. Aqui, várias vezes, Pierrini, acompanhei e fui aquela que fui empurrada para dentro do trem. Acho que a gente, quando enxerga... Até porque, a privatização já vimos que não deu certo. Não deu certo no Brasil e não vai dar certo em nenhum lugar.

Até porque, lá atrás, em 2002, eu já era aquela que era empurrada para dentro do trem se você pegar o horário de pico. Não mudou. Acho que a gente olhar hoje para a concessão de uso enxergando que, lógico, com toda essa propaganda de mudança, de transformação e de que vai chegar o trem em tudo que é canto, estamos vendo que não chega. A gente está vendo trem que era para chegar no Jardim Ângela que não chega.

A gente está vendo trens que se vendeu a proposta de que chegue em todos os lugares. Mas nós estamos acompanhando duas linhas que foram entregues para a concessão de uso que não estão funcionando, gente. Estamos falando de pessoas que estão correndo risco de vida, inclusive, ao ir trabalhar. Naquele dia, imagine pegar bem o horário de pico... O Cortez estava lá, a Paula, a deputada Monica, e foi muito importante, porque do nada apareceu um trem vazio pela primeira vez.

E vários usuários falando sabe o quê, deputado? Que era a primeira vez que eles conseguiam, estavam ali já esperando o quinto, o sexto trem, para que essas mulheres conseguissem entrar, para conseguirem chegar ao seu trabalho. E várias delas, quando viram aquele trem chegando vazio, falaram: “Meu Deus, nunca me sentei, nunca tive o prazer, o direito de me sentar em um trem, muito menos em um horário de pico”.

Então nós estamos falando de várias violências, para além do descarrilhamento, vários abusos também que acontecem, porque estamos falando de encoxamento, estamos

falando de não ter nenhum tipo de segurança. Então, além de não conseguir entrar, escada rolante, elevador que não funcionava. Cadê a acessibilidade? Como os cadeirantes vão conseguir entrar? Como os idosos vão conseguir circular? Estamos falando de várias negações e é necessário que a gente olhe.

Até porque, olhar essas falhas que estão aí dadas e não precisa nem a gente falar: é só a gente ver os usuários. Inclusive, essas denúncias começaram a fomentar na rede social, porque os próprios usuários começaram a falar: “Vamos abrir aqui um canal direto, porque a gente não aguenta ter que falar todos os dias”. Gente, são todos os... Eu quero que vocês entendam.

Uma vez eu cheguei para minha, na época, patroa e falava que era “crash” do transporte, porque eu estava chegando atrasada. A solução foi: “Ediane, acorda um pouco mais cedo”. Acordar a que horas? É para acordar às quatro da manhã? Às cinco horas da manhã? Para levar duas horas no transporte público, com toda essa violência de ter que escolher em qual eu vou entrar, em qual vou conseguir colocar meu pé e vou conseguir pelo menos movê-lo, porque se você tirar o pé do canto, não o põe de volta.

A gente é empurrado, levado igual sardinha enlatada. Então, diante de tantas violências e vendo que não melhorou - inclusive o senhor colocou alguns prazos para agosto de melhora -, e a gente fala de falhas. Olhando para essas falhas que são decorrentes, a gente olha, inclusive a gente pôde acompanhar que, de um lado, existe - estão no mesmo lugar, que são essas pessoas que nos guiam, que nos levam ao trabalho, que deveria ser com segurança, só que estamos vivendo uma eterna insegurança.

Olhar o lado da CPTM, a parte que não foi privatizada, os funcionários que trabalham por seis horas por dia, e a gente vê que são os funcionários dessas linhas inclusive que não estão privatizadas que não dão tanto problema, que a gente consegue ver a diferença, que trabalham por seis horas por dia.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Para concluir, deputada.

A SRA. EDIANE MARIA - PSOL - Aí vocês imaginam essas pessoas que trabalham por 12 horas por dia. Então tem pessoas, trabalhadores, que trabalham por 12 horas. Como a gente vai mudar? Como de fato o sistema vai ver que esses operantes estão com fadiga? Qual que é? A fadiga é você entender que você tem que trabalhar 12 horas por dia e você olhar para... Isso é desumano.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputada, para concluir.

A SRA. EDIANE MARIA - PSOL - Isso é um tratamento desumano com os trabalhadores. É só você virar e olhar para o trabalhador que trabalha por seis horas por dia. Então é notório, é visível ver - estou concluindo, Sr. Presidente - o tamanho da desumanização do trabalhador, que está levando outros trabalhadores e que tem que chegar no fundão, porque a maioria que usa o transporte público são os trabalhadores que vêm da periferia e é o único meio de acessar à cidade.

Então cadê o direito à cidade? O direito da cidade é descarrilhamento, são todas essas violências que a gente sofre? Trens lotados? Então é necessário que a gente acompanhe de perto, e essa diligência vem para a gente mostrar que estamos de olho e de que o Estado não vai se silenciar, muito menos colocar vendas.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputada. Deputado Oseias, V. Exa. tem a palavra. Perdoe-me, deputado, V. Exa. estava inscrito, eu pulei, li errado aqui a lista. Tem V. Exa. o tempo regimental de dez minutos, deputado.

O SR. OSEIAS DE MADUREIRA - PSD - Imagina, Sr. Presidente, obrigado. Sr. Presidente, Sras. Deputadas, Srs. Deputados...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Desculpe, deputado. Queria registrar a presença do deputado Guilherme Cortez. Devolvo a palavra.

O SR. OSEIAS DE MADUREIRA - PSD - Registrar e deixar aqui um apontamento, ouvindo os nobres colegas, cumprimentando também o Sr. Francisco Pierrini, muito obrigado por estar com a gente trazendo alguns esclarecimentos. É bem verdade que já se foram colocadas várias perguntas que eu sei que, ao respondê-las, vai trazer alguns esclarecimentos aos nobres colegas.

Nós temos visto que foram feitos cerca de quatro bilhões que serão investidos também na ViaMobilidade, mas a gente não pode fugir de alguns problemas que temos

observado. Basta entrar nas redes sociais que observamos a superlotação, trens atrasados que vão trazendo aí, sem dúvida, um problema para os usuários.

Observamos também a questão de - eu estava vendo no noticiário - alguns trens vindo na via contrária exatamente no horário do pico, tendo que fazer aí talvez a mudança de plataforma, e isso sem dúvida traz alguns desconfortos àqueles que estão usando e, sem dúvida, trazendo um atraso chegando ao atraso no trabalho. Claro que não é todo mundo que vai falar: “Chegue mais cedo”. Outros vão pontuar também o atraso, sem dúvida trazendo um problema.

A gente tem observado também a questão do ar-condicionado, que tem sido um problema contínuo aí também nos trens. E a gente queria ver se já foi investido esse valor, como vai ser investido e qual é aí o plano da ViaMobilidade neste momento, para que a gente possa trazer também ao próprio usuário... Estamos falando muito da linha, da reforma das estações, eu acho que isso também é muito pontual. Mas a gente tem a ponta lá, que são os usuários, que estão aí todos os dias fazendo uso dos trens e alguns sendo prejudicados.

Mas é claro que a gente entende também que será feita uma pré-disposição para que isso seja resolvido, mas quais são os projetos para que isso venha a ter uma acessibilidade um pouco melhor àqueles que os usam diariamente para chegar ao serviço? Lembrando sempre que a pessoa já chega estressada no serviço porque teve algumas dificuldades. Eu sei que a sua resposta vai nos trazer um contendo, e fica aí o meu apontamento. Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputado Oseias. Agora, dando sequência, deputada Paula, tem V. Exa. o tempo de cinco minutos, deputada.

A SRA. PAULA DA BANCADA FEMINISTA - PSOL - Muito obrigada, Sr. Presidente. Bom dia - e boa tarde já - ao Pierrini. Eu quero parabenizar o deputado Donato pela apresentação do requerimento e esta comissão pela aprovação. Considero fundamental que esta Casa trate deste tema, trate deste assunto, aponte e discuta soluções para as linhas 8 e 9 da CPTM.

Digo isso, porque também estive, como a deputada Ediane, na inspeção que foi feita pela Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados, em Brasília, que foi promovida pelo deputado federal Guilherme Boulos aqui nas linhas 8 e 9. E nessa

inspeção feita, nós verificamos uma série de questões, de problemas, algumas delas notáveis ao nosso olhar, outras discutidas com os usuários, com os passageiros, e outras tantas questões que nós acompanhamos pela imprensa, né?

Então tem muitas discussões sobre a reforma das estações. Infelizmente, existe pouca acessibilidade, especialmente para as pessoas com deficiência. Então, no funcionamento dos elevadores, das escadas rolantes, mais de uma estação, e nós temos vídeos, fotos, depoimentos de usuários que mostram que existe dificuldades de que as duas escadas rolantes estejam ligadas ao mesmo, que os elevadores funcionem.

Então, existe um grande problema de estrutura das estações que estão nas linhas 8 e 9, mas o que é mais sentido pela população no dia a dia, que foi bastante relatado aqui pelos outros parlamentares, são as questões de funcionamento da própria. Quero falar sobre dois fatores que eu queria que o Pierrini falasse para nós também, para que o Parlamento possa funcionar como instrumento de controle.

O primeiro dele é o tema dos descarrilhamentos. Isso é muito preocupante. Muito preocupante que os trens, sejam da CPTM, sejam do Metrô -, porque neste final de semana nós vimos na Linha 5, também do Metrô, que aconteceu um descarrilhamento no sábado - que os trens operem dessa forma. E a solução que foi apresentada pela ViaMobilidade é a redução da velocidade, para que os trens não descarrilhem.

Eu não sou técnica, não sou engenheira, mas me parece que, em termo de política pública, muito problemático explicar para um usuário que ele está chegando atrasado no trabalho, que o trem está superlotado, tudo isso porque não é possível fazer a manutenção a contento para que não haja descarrilhamento. Então, essa eu acho que é uma justificativa que infelizmente não é cabível para essa situação.

E eu acho que um outro ponto que eu queria falar é sobre os prazos. Digo isso, porque algumas ações emergenciais precisam ser tomadas desde já. Eu acho que essa questão da velocidade do descarrilhamento é uma das questões emergenciais que precisam ser tratadas.

Parece-me que a ViaMobilidade tem uma postura que é de depositar na CPTM, empresa que geria a linha anteriormente, os problemas que atualmente são de responsabilidade da ViaMobilidade. Eu não acho que isso também é correto. Eu acho que dois anos, um ano e meio de contrato, são o suficiente para que questões graves como essas não sejam adotadas.

Nós ajuizamos uma ação popular que está em trâmite na Fazenda Pública contra a ViaMobilidade pedindo a extinção do contrato e a devolução da gestão das Linhas 8 e 9

para a CPTM. Nós fizemos uma audiência de conciliação sobre esse tema, e a ViaMobilidade disse que está firmando um TAC com o Ministério Público que está nos termos finais de ajuste desse TAC, e que um dos prazos que será adotado para soluções emergenciais - eu queria que o Perrini falasse sobre isso se não falou ainda, para que também o Parlamento possa funcionar como instrumento de controle - até agosto.

Então eu queria entender, para concluir, Sr. Presidente, se essas questões de descarrilhamento, de superlotação e de redução da velocidade serão realmente adotadas até agosto, para que nós possamos tomar as providências com relação a isso - já deixando nítido que acho que agosto é tarde. Não é possível que um trem descarrilhe por semana e que a gente tenha como única alternativa para apresentar para a população a redução da velocidade.

Então eu queria entender quais medidas estão sendo adotadas e se esse prazo de agosto é um prazo que pretende ser cumprido pela empresa, para que nós possamos também servir como instrumento de controle e fiscalização. Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputada Paula. Dando continuidade à lista, deputado Guilherme Cortez, tem V. Exa. o tempo de cinco minutos, deputado.

O SR. GUILHERME CORTEZ - PSOL - Boa tarde, presidente, boa tarde, Sr. Pierrini, muito obrigado pela oportunidade aqui. Eu não estava aqui presente presencialmente, mas estava conseguindo acompanhar pela transmissão ao vivo do YouTube a apresentação do Sr. Pierrini. E venho a esta comissão mesmo sem ser membro titular dela, porque o tema do transporte público é fundamental, é um direito essencial do cidadão do estado de São Paulo, sobretudo na Região Metropolitana de São Paulo, onde a gente tem um problema tão grande em relação à mobilidade urbana, ao trânsito.

A gente está completando neste mês dez anos, presidente, das Manifestações de Junho de 2013, que colocaram em xeque justamente a precariedade no serviço de transporte público. Mas lamentavelmente, dez anos depois daquelas manifestações, a gente viu que pouca coisa mudou. E algumas coisas mudaram para pior, inclusive a qualidade do transporte que é oferecido nas linhas Diamante e Esmeralda foi uma delas.

Nós tomamos posse no dia 15 de março. A gente acabou de completar 100 dias de mandato nesta legislatura e os parlamentares que aqui estão. E nesses pouco mais de 100 dias de mandato, presidente, eu lhe confirmo que não houve um único dia em que nós não

recebêssemos, que meu mandato não recebesse, através das redes sociais ou por e-mail, alguma denúncia de problema nas linhas que são administradas pela ViaMobilidade.

Não teve um dia sequer que a gente não recebesse fotos de estações superlotadas, de trens superlotados, de acidentes, de portas que não fecham quando têm que fechar, que não abrem quando têm que abrir. De pane elétrica, de explosão no circuito interno elétrico de trem, de pessoas que têm que descer até a via e caminhar até a estação, porque acontece uma pane. Então é uma situação que é muito alarmante.

Esse balanço inicial do contrato de concessão com a ViaMobilidade, o serviço público é um direito da população, e quando o Estado opta por transferir esse serviço para uma empresa concessionária, isso não inibe a responsabilidade e o dever dessa empresa de atender o interesse público, atender o interesse social, sem o qual o próprio Estado tem o poder, tem as condições para revogar esse contrato de concessão, como alias o próprio Ministério Público chegou a recomendar quando fez a análise do serviço. Então é uma situação que me parece muito grave.

A gente tem aqui informações de que entre 27 de janeiro do ano passado e 27 de janeiro deste ano, quando se completou um ano de funcionamento, as linhas administradas por essa empresa registraram pelo menos 132 falhas que puderam ser computadas. O Portal “R7” da Record, através da Lei de Acesso à Informação, também tem um outro dado que entre 27 de janeiro, quando a concessionária assumiu a gestão, e o fim de dezembro, foi um número muito semelhante. No caso, eles registraram 157 falha.

E são falhas de todo tipo: descarrilhamento, que era uma coisa que há muito tempo não acontecia no transporte metroferroviário administrado pelo Estado aqui no estado de São Paulo, que coloca em risco a vida, a integridade e a segurança desses passageiros, que dependem do transporte público, porque é o único instrumento que eles têm para saírem de suas casas, conseguir chegar até o local de trabalho, a população que vive nas periferias, que, via de regra, tem que se deslocar da periferia até o centro da cidade para poder trabalhar.

E além de todas as dificuldades nesse processo, ainda tem que conviver com atraso ainda maior desde que foi transferida a responsabilidade por esse serviço para a concessionária, com risco de apagões, de descer na linha, de descarrilhamento. E tem uma série de requerimentos de informação que a gente enviou para a Secretaria de Transportes Metropolitanos, mais especificamente para a ViaMobilidade, que até agora a gente também não obteve resposta.

Como por exemplo o Ofício nº 17/2023, que a gente enviou no mês de maio, solicitando esclarecimentos a respeito daquela pane elétrica, que foi classificada como uma explosão ocorrida na Linha 9-Esmeralda no dia 27 de abril de 2023, que a gente tem imagens registradas pelos próprios passageiros que houve algum problema elétrico dentro do trem, ele foi enchido de fumaça por conta disso, o transporte teve que ser interrompido, e a população, descer até a via. Então, é uma situação que é muito crítica, presidente.

E por isso também participei, junto com outros deputados desta Casa, da diligência oficial da Câmara dos Deputados proposta pelo deputado federal Guilherme Boulos, que inspecionou a Linha Esmeralda e depois teve a oportunidade de inspecionar o pátio, conversar com o próprio Sr. Pierrini, e aquilo foi uma situação pitoresca, porque estávamos na estação Santo Amaro, uma das que mais recebe passageiros dessas linhas e que aliás, neste último fim de semana, ocorreu mais um caso de descarrilhamento naquela linha.

Mas estávamos naquela estação conversando com a população para saber como é a realidade de quem depende daquele transporte diariamente, cotidianamente, e a própria população que estava esperando pelo trem ficou em alvoroço, porque qual não foi a surpresa quando foi enviado um trem vazio por ocasião da nossa presença. Aquilo pode enganar uma pessoa desavisada, mas certamente não enganou nós e nem enganou qualquer pessoa que depende do serviço da ViaMobilidade e que todos os passageiros, os usuários que estavam lá, disseram: “A gente nunca pegou um trem nessa condição, a gente nunca veio sentado a partir dessa estação”.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Conclua, deputado.

O SR. GUILHERME CORTEZ - PSOL - Então, é uma situação muito grave. Naquela oportunidade, como a deputada Paula já cobrou aqui, o responsável da ViaMobilidade se comprometeu, apresentou para os deputados, assim como fez hoje, os problemas técnicos, as estatísticas dos serviços e comprometeu-se que, até o mês de agosto, boa parte deles estariam resolvidos, estariam solucionados.

Faço coro com a deputada Paula que os indícios que a gente tem até agora não são muito animadores, que se em quase um ano e meio de administração desse serviço...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Conclusão, deputado.

O SR. GUILHERME CORTEZ - PSOL - Para concluir, presidente, essas mudanças não foram realizadas, é pouco provável a gente imaginar que em um mês, um mês e meio, o resultado vai ser diferente.

Mas quero cobrar do representante da ViaMobilidade o compromisso então, mais uma vez aqui na comissão perante os deputados, de que até o mês de agosto todas essas falhas que a empresa acusa existirem, que alega que nenhuma é por conta dela, mas sim pelo serviço anterior, se realmente a partir de agosto a população que depende dessas linhas vai poder contar com o mínimo de dignidade para utilizar o seu direito ao transporte público. Obrigado, presidente.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Obrigado, deputado. Sr. Francisco, tem agora V. Exa. o tempo que achar necessário para responder aos questionamentos.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Bom, são vários, então eu procurei anotar aqui com o objetivo de esclarecer a todos. Então, deputado Donato falou com relação a falhas, cortes de custo, os trens novos que estão chegando. Bom, número de falhas, se a gente pegar do ano passado, 2022, para 2023, nós já reduzimos em 80% o número de falhas, e é o que a gente está vendo.

Ou seja, se a gente pegar nas últimas seis, oito semanas, praticamente quase que não tivemos falhas nas linhas 8 e 9. E por que isso? Por conta do processo de investimento. Eu costumo dizer, já falava isso quando estava no Estado e continuo ratificando, investir em ferrovia, investir em metrô, não é de um dia ou outro.

Quando você faz um investimento, e a gente sempre tem na cabeça às vezes que comprar o trem resolve o problema, porque o trem novo está circulando. Para que esse trem circule com velocidade, com desempenho do novo trem, é necessário que sejam também feitos investimentos em via permanente. Essa via permanente precisa estar adequada, seja no lastro, seja no sublastro. Os AMVs precisam estar em perfeito funcionamento. A base de dormente, de trilhos, nas mesmas condições.

Quando a gente vai para o lado da energia, é fundamental que o sistema de energia esteja preparado para isso. E o que significa o sistema de energia? Significa subestações com potências adequadas para fornecimento dessa carga. São cabines seccionadores que fazem o paralelismo equalizando a energia de uma via para outra.

O sistema de rede aérea precisa estar em condições para suportar essa carga, porque lembrando que o sistema de rede aérea é aquele que fornece energia para os trens. Então o pantógrafo sobe e desliza, faz aquele passeio na rede aérea para obter energia. Isso precisa estar em plenas condições de funcionamento, senão a gente não tem essa oportunidade do trem novo. Então é isso que é preciso ser feito: investimento pesado, investimento maciço.

Por outro lado, qual é o tempo, qual é a janela de investimentos? Nós temos da zero e trinta, zero e quarenta, até as três e trinta. Hoje, em torno de 600 colaboradores entram nas linhas 8 e 9 para que seja feito esse processo de reconstrução, adequação e manutenção dos nossos sistemas.

Tem também a questão das estações. É necessário que as estações estejam com qualidade, sistema de sonorização funcionando, plataformas limpas, banheiros readequados. Isso é qualidade de serviço. E eu cito aqui, operada por nós também, a ViaQuatro. Ela é hoje a que tem maior aceitação - acima de 90% - de todo o País.

O SR. DONATO - PT - Mas ela tem uma tarifa superior ao resto do sistema, R\$ 6,42. O senhor sabe disso.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Mas não se fala em tarifa, deputado, se o senhor me permite, porque nós temos um contrato de concessão e existe uma PPP na Linha 4. Então, diferentemente das outras linhas, foi a primeira PPP do País e muito bem-sucedida, na qual hoje opera a ViaQuatro com toda a qualidade de operação que tem.

Mas ainda na questão das falhas, a redução de 80% de um ano para cá. E a gente vem sentido isso, a própria imprensa vem notificando isso, ou seja, diminuiu-se o número de falhas, e é isso que a gente pretende daqui para a frente cada vez mais.

Quando eu coloquei na apresentação, vocês puderam perceber ali, que tinha - e eu acho que eu citei esse ponto -, no processo de investimento, nós temos o início da concessão, que foi a recepção desses ativos, o entendimento das condições técnicas de todos esses ativos, preparação também do quadro de pessoal e a necessidade de equipamentos para atuar.

Então, na medida em que a gente foi recebendo esses equipamentos que eu mostrei aí - são 50 veículos já adquiridos pela ViaMobilidade, para fazer frente a todo esse processo de modernização -, nós começamos a trabalhar de maneira mais intensa, e aí, evidentemente, as falhas começam a diminuir.

Não tem muita história: ou faz manutenção ou recupera o que está ruim e coloca em uma condição nova ou em uma condição de operação que não aconteça falhas, ou vai continuar dando falha, e aí é um processo de investimento. É isso que nós estamos fazendo. Então esses veículos de manutenção acessam a via, agora também com segurança dos nossos colaboradores, e fazem toda uma operação mecanizada, que aí permite aquela ascensão da curva de maneira determinada.

Então, assim, acho que foram várias vezes os pontos questionados com relação à velocidade. O que acontece com velocidade? Há a velocidade da sinalização, prevista no sistema de sinalização, e existe a velocidade da via. Ou seja, o trem deve circular ali em função da circulação e do próprio perfil de via.

Quando você tem um problema técnico na via, o que se faz no mundo inteiro? Implementa-se uma restrição de velocidade. O que ela faz? Ela mitiga o risco em um possível acidente. Como em uma rodovia: se ali você tem algum problema de asfalto ou de curva, se você não reduzir a velocidade, evidentemente que o número de acidentes aumenta.

Então esse é um recurso utilizado. E nós fizemos esse recurso, nós aplicamos esse recurso, que foi em função da robotização utilizada para detecção dos problemas nas vias, nós identificamos 60 pontos. E se vocês me permitem, volto a dizer, atestando: um dormente demora de cinco a dez anos para deteriorar; um trilho, de dez a 15 anos. Uma concessão de dez, 12 meses, não tem essa condição e esse tempo necessário para ter essa deterioração, e foi o que aconteceu.

Enfim, a concessão veio para isso, o objetivo é exatamente esse processo de investimento e é isso que nós estamos fazendo. Nós mostramos na apresentação todos os trabalhos, todas as frentes que estamos implementando com os nossos colaboradores, com os nossos parceiros contratados também. Como eu disse, são 600 pessoas que entram praticamente todas as noites nas linhas 8 e 9 com um processo de gestão e segurança que é necessário, para que a gente tenha então essa melhoria na qualidade de serviço.

E nesse caso dos 60 pontos, o que nós fizemos? Após mapearmos, reduzimos a velocidade, assumimos isso perante a opinião pública, até dizendo aos nossos clientes pedindo desculpas até, porque é verdade: quando você diminui a velocidade, você aumenta o tempo de velocidade, as pessoas ficam mais dentro do sistema, o intervalo pode subir, evidentemente, isso acontece. Nós assumimos essa condição em função da segurança acima de tudo.

Fizemos essas reduções e assumimos um compromisso no qual, eu já disse na última oportunidade em que nós estivemos juntos, que até o final de agosto de 2023, nós teremos esses 60 pontos tratados e o retorno da velocidade original nas duas linhas. São 40 pontos na Linha 8, que tem 42 km. É quase um ponto de restrição por quilômetro.

E na Linha 9, um pouco menos. Por que um pouco menos? Porque a Linha 9, quem se lembra, foi feita uma modernização, até na época da Fepasa, até Pinheiros, depois foi feita uma extensão até o Grajaú, Jurubatuba ficou um tempo em operação, depois o Grajaú.

E agora recentemente o Estado entregou a estação Mendes-Vila Natal, a ViaMobilidade está operando, e tem ainda a oportunidade da entrega da estação Varginha com o terminal, que o Estado também está fazendo, e assim que o Estado terminar, ele deve entregar essa estação operacional, para que a ViaMobilidade opere. Acho que o deputado...

O SR. DONATO - PT - Concretamente, só para a gente acompanhar: o senhor está dizendo que até fim de agosto melhora a questão da velocidade. Isso significa, na prática, o quê? O intervalo dos trens diminui.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Isso significa na prática, deputado, uma diminuição em torno de sete a oito minutos do tempo de percurso. Então como a gente trata isso? Você sai do ponto A até o ponto B, gasta um quantitativo de tempo. Se esse tempo é maior, o número de trens permanece o mesmo. O que acontece? Aumenta o intervalo.

Então quando a gente implementou a restrição de velocidade, aumentamos o tempo de velocidade e, com o mesmo número de trens, aumentamos o intervalo também. Com essa redução agora - e já temos mais de 50%, são 32 pontos já resolvidos -, a gente começa a recuperar esse tempo de viagem e o intervalo também.

É possível notar que os trens estão andando mais vazios, ou seja, com menos lotação. É possível notar também que o intervalo já começa a diminuir e se aproximar do início do processo da concessão. Porque é assim que acontece.

O SR. DONATO - PT - Mas qual é o intervalo padrão que deveria ser atingido?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Em torno de quatro a cinco minutos.

O SR. DONATO - PT - No horário de pico?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - É, no horário de pico, é isso.

O SR. DONATO - PT - Quatro a cinco minutos. Então até agosto a gente vai ter o intervalo de cinco minutos?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - É... Assim, são quatro minutos...

O SR. DONATO - PT - A gente precisa fiscalizar. Eu preciso saber exatamente o que eu vou fiscalizar.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Perfeito, vamos lá, até para entrar no detalhe, o que nós temos? Nós temos o intervalo entre os trechos de maior carregamento, que são ali na Linha 9 entre Pinheiros e Jurubatuba, esse com intervalos em média de quatro a cinco minutos, e nós temos um intervalo também entre Barueri e Barra Funda, praticamente, na chegada de Júlio Prestes, com intervalo de cinco minutos médios no horário de pico.

Então são esses os tempos que nós temos hoje. E o que vai acontecer... Hoje, não. Hoje está um pouco maior, de seis minutos, e a partir de agosto, esses intervalos retornam para a condição inicial. Ficou claro?

O SR. DONATO - PT - No dia 30 de agosto, a gente vai lá medir.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Olha, será um prazer recebê-los lá como foi da última vez.

O SR. DONATO - PT - Vamos juntos.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Aí até aproveitando, acho também que a pergunta da deputada Paula, como eu disse ainda há pouco, nós temos o looping entre Pinheiros e Jurubatuba. Então, coincidentemente, no dia em que vocês embarcaram, havia um trem vazio. Na medida em que você tem esse looping de maior carregamento e como

a gente opera a Linha 5 também, os centros de controle se conversam em função até do carregamento, da demanda que está vindo da Linha 5 para a Linha 9, assim como está indo da Linha 9 para a Linha 5.

E aí então a gente consegue fazer essa gestão melhor colocando esses trens vazios, que na verdade foram com passageiros, partiram de Pinheiros, chegaram ali em Socorro, Jurubatuba, desembarcaram, porque é contrafluxo, e retornaram para Pinheiros novamente. Essa é uma operação normal, operação de looping que se faz. Assim como nossas linhas, sejam públicas ou estatais, que nos pontos de maior carregamento, fazem a ingestão de trens vazios, trens que retornam do meio do percurso, para atender a população e o trecho de maior carregamento.

Com relação também ao corte de custos que o deputado falou, não tem essa orientação. Muito pelo contrário, a orientação hoje, tanto do Grupo CCS quanto do Grupo Ruas Investe, é de resolver os problemas. E é isso que estamos fazendo com antecipações de investimentos e solução dos problemas. Compra-se o que for necessário, aplicam-se os recursos que sejam necessários, porque é necessário resolver o problema, e é isso que estamos fazendo.

Não existe nenhuma orientação - muito pelo contrário - de qualquer corte de custos nesse sentido. Não existe. O que existe hoje, sim, é uma determinação dos grupos para que resolvam o problema, que isso seja resolvido. Porque assim, é notório, como o senhor mesmo falou em algum momento, são quase 40 anos já no sistema metroferroviário passando por essas operações, e assim, não estamos contentes com esse serviço.

O que nós queremos é um serviço de qualidade. É o que a gente tem na Linha 4. São sistemas diferentes, evidentemente, um sistema de metrô com velocidade maior, com tempos de intervalos menores, e o sistema de trens metropolitanos, mas que tenha conforto, segurança, rapidez, são os atributos necessários à operação. Então, para a gente, é de maneira incessante a questão dos trabalhos, a gente acha que precisa trabalhar muito mesmo, e é o que nós estamos fazendo, para poder melhorar o serviço.

Também não basta trabalhar somente não. São investimentos pesados que estamos fazendo. Se nós pegarmos desde o ano passado, nós já investimos 1,8 bilhão. São aquisições de 36 novos trens. Sim, a indústria nacional, Taubaté está fabricando os nossos trens, aqui no nosso País.

São 36 novos trens que foram implementados, ou seja, que está no processo de investimento. Recuperação de vias, recuperação dos sistemas de energia, recapacitação da rede aérea, das subestações. E daquilo que eu falei...

O SR. DONATO - PT - Posso só pedir detalhadamente esses investimentos?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Pode sim, sem dúvida. Acho que...

O SR. DONATO - PT - Pode fornecer para a gente?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Eu não tenho aqui, aí a nossa...

O SR. DONATO - PT - Eu sei que o senhor não tem. Pode mandar para a gente detalhadamente?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Acredito que sim, claro, posso com certeza.

O SR. DONATO - PT - Com 1,7, 1,8 bilhões?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Perfeito. Isso até faz parte do processo de...

O SR. DONATO - PT - Já pegaram todos os trens adiantados ou não? Encomendaram os trens.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Não, existe um contrato aí, e eu não tenho informações diretas do contrato...

O SR. DONATO - PT - Mas o senhor não é o presidente?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Donato, por favor. O que acontece? Nós temos dentro do Grupo CCS estruturas que trabalham em paralelo com a operação. Então nós temos lá gestões de contratos, por isso que eu não tenho as informações agora, mas nós temos sim. Assim que a gente tiver a oportunidade, o pessoal está aqui comigo, vai fornecer e no detalhe, sem nenhum problema.

O SR. DONATO - PT - Eu só queria saber se já encomendaram todos os trens.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Todos os trens estão encomendados sim.

O SR. DONATO - PT - Mas eles não pagaram integralmente, o que naturalmente eles não...

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Sim, então a resposta é “sim” em um primeiro momento. Até porque, essa encomenda era necessária a partir do primeiro dia do processo de concessão, porque...

O SR. DONATO - PT - Então vocês encomendaram antes de ganhar a concessão?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Não, o contrato...

O SR. DONATO - PT - Tudo bem. Existiu muita confiança de que iam ganhar, então vocês encomendaram antes. Nem sei onde está aqui, tem tanto papel, mas vocês encomendaram antes de ganhar a concessão. Mas espero que os trens venham.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Virão. Mas estão em fase de...

O SR. DONATO - PT - Mas em qual ritmo? Porque já tinham que ter vindo 16. Veio um.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Eu acho que assim, deputado - e a gente já teve a oportunidade de falar disso também. O que aconteceu? Ao longo desse processo também, veio a pandemia, evidentemente, veio a própria guerra na Ucrânia, e por conta disso também, os nossos fornecedores, os nossos parceiros - assim como a gente, está tendo dificuldade a indústria automobilística -, está tendo dificuldade no fornecimento de sobressalientes, no fornecimento de equipamentos. Então isso é um pouco do que está acontecendo no mercado mundial.

Então a gente tem contrato, evidentemente...

O SR. DONATO - PT - Estão cobrando multa da Auston?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - O contrato prevê, evidentemente, sim. Na medida em que não recebemos o trem, nós aplicamos as penalidades previstas em contrato, assim como estamos sendo penalizados também pelo Estado na não (Inaudível.).

O SR. DONATO - PT - O senhor pode fornecer cópia do contrato da ViaMobilidade com a Auston?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Podemos. Olha, aqui, o pessoal vai fornecer...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Gostaria de saber quanto foram as multas que a Via sofreu até agora, desde o dia do contrato até as atuações do Estado, qual foi o valor das multas aplicadas sobre a Via.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Ok, a gente pode fornecer sim, no detalhe. Pode sim.

O SR. DONATO - PT - Encontrei o dado aqui. O contrato com a Auston foi assinado em fevereiro de 2021, mas o leilão foi em abril de 2021.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Só que aí, deputado, esse é um contrato de intenção. Porque quando você vai participar de um processo de concessão - assim como os concorrentes, evidentemente -, você precisa buscar alguns parceiros para fornecimento. Então existe aí uma intenção. A partir do momento que você ganha a concessão, evidentemente você faz a utilização do contrato. Acho que é normal, o senhor conhece isso.

O SR. DONATO - PT - Não, não conheço, mas eu estou acreditando na palavra do senhor.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Ok, então.

O SR. ENIO TATTO - PT - Sr. Presidente, permite-me? O senhor falou que, nas últimas semanas, diminuiram-se em 80% os problemas das linhas 8 e 9. O senhor está falando das linhas 8 e 9?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Eu estou falando sim. Quando a gente compara o ano anterior com o ano atual, nós reduzimos sim em 80% o número de ocorrências, falhas operacionais e problemas técnicos nas linhas.

O SR. ENIO TATTO - PT - Eu acho que não é isso que a população sente. Se eu chegar lá e falar que se diminuiu em 80%... Todos os dias têm problemas. Como diretores, vocês têm o costume de, de vez em quando, visitar essas linhas, principalmente as mais problemáticas? De pegar o trem, andar junto com os passageiros? Ou só recebe relatórios na mão, pesquisas? Ou de vez em quando vocês usam, fazem uma viagem? Principalmente nas linhas 8 e 9, algum dia vocês pegaram um trem lá na estação Mendes-Vila Natal e foram até Osasco, ou o inverso, no horário de pico?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Um diretor de operações, deputado, é obrigado a fazer isso, até para ter o conhecimento do dia a dia, evidentemente. Por isso que eu consigo dizer que o número de ocorrências do ano passado para este, caiu sensivelmente, caiu 80%. Isso é muito em função, volto a dizer...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Ele gera relatórios para vocês?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Ele gera acompanhamentos, gera registros das...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Das viagens.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Das viagens, das posições...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - É importante o senhor passar para a comissão também o relatório dessas viagens, para a gente saber o que está vendo e se coincide com o que a população...

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Ok.

O SR. ENIO TATTO - PT - São esses detalhes que estão melhorando, porque não é isso que a gente tem sentido, não é isso que a gente tem visto, inclusive com publicidade da imprensa.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Então o pessoal aqui está anotando tudo, não é, Pedro? Por favor.

O SR. ENIO TATTO - PT - Outro detalhe é o seguinte: houve uma mudança de governo. A questão da fiscalização. Vocês têm tido reuniões com a Secretaria de Transporte, a área competente, constante? Melhorou, está havendo mais fiscalizações ou continua como no governo anterior? Porque é um governo novo nos últimos seis meses.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - As fiscalizações são intensas e bastante presentes. Tanto é que há até a questão das penalizações que estamos sofrendo. Elas existem, são frequentes e isso acontece eu diria que diariamente.

O SR. ENIO TATTO - PT - Também queria perguntar, que não respondeu, informações sobre a questão de operação do término da Linha 17, como estão essas tratativas com o governo do Estado, se vocês é que irão pegar para terminar. E também se tem previsão, se tem conhecimento sobre as duas estações do Metrô até o Jardim Ângela que está lá - há o movimento dos transportes aqui -, se tem alguma informação positiva para dar de início das obras.

E uma coisa que não é competência de vocês, é do governo do Estado, mas acho que vocês têm acompanhado, já que fazem parte, é a integração com os ônibus intermunicipais. Principalmente a grande reclamação é a Linha 4, Vila Sonia, porque depois que foi inaugurada a estação Vila Sonia, que vocês operam também através de um outro consórcio, a reclamação dos usuários é que estão pagando uma condução a mais.

O presidente da Artesp veio aqui e falou que está havendo um contrato em andamento que vai tratar dessa questão da integração do Metrô com a CPTM. Tem alguma informação para dar para a gente?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado, acho que é assim: com relação à Linha 17, houve sim um pedido do Estado para que a gente fizesse uma avaliação do empreendimento. Essa avaliação encontra-se em curso, nós não respondemos ainda ao

governo do Estado para que possamos auxiliar na construção dessa Linha 17, enfim, que está paralisada ainda e não em operação.

Com relação ao Jardim Ângela, nós temos também uma solicitação do Estado que nós estamos em fase de avaliação da construção do projeto executivo, para que seja encaminhado então ao Estado, para, assim, uma possível expansão da Linha 5 com a estação Comendador Santana e lá na ponta, Jardim Ângela.

Lembrando que ali é uma obra que ainda não está em discussão, porque é necessário primeiro fazer o projeto executivo para isso, mas lembrando que ali a região precisa também de uma intervenção grande ali - e o senhor conhece isso, porque é da região - da própria prefeitura, por conta do córrego da Carlos Caldeira, porque ali tem a previsão sim de fazer essa adequação da canalização. Tem um projeto também de um piscinão ali, que está em discussão, o Terminal Jardim Ângela. Então todo esse projeto precisa estar integrado, para que então possa ter lá na frente o processo de execução.

E o último ponto que o senhor falou...

O SR. ENIO TATTO - PT - A integração.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Então, na integração, o que acontece ali na Linha 4? Contratualmente, nós temos um serviço de ônibus gratuito do Taboão até a estação Vila Sonia. Isso é contratual e foi previsto no edital. E nós estamos fazendo - e esse serviço se iniciou quando da inauguração da estação Vila Sonia. Então é isso que está acontecendo.

Agora, possíveis integrações ali, eu não tenho informação, porque o contrato prevê que, chegando em Vila Sônia, ou estende o Metrô - o que não aconteceu - ou então a concessionária é responsável por implementar um serviço gratuito de ônibus, e é isso que vem acontecendo.

O SR. DONATO - PT - Permite-me, presidente? A gente já conversou sobre isso. Lá o problema é o seguinte: com a estação Vila Sonia, você seccionou ônibus que iam até Pinheiros e param na estação Vila Sonia, e as pessoas estão pagando R\$ 2,90 a mais. Essa linha gratuita tem pouca eficiência, porque ela só tangencia o Taboão, até o largo do Taboão. E o pessoal que vem dos bairros, do Pirajussara, dos outros bairros ao longo da BR, de todo jeito tem que pegar um ônibus para chegar a essa linha gratuita, então não compensa.

A solução que eu acredito é que essa linha gratuita pudesse ter um raio maior de circulação, podendo ir até outros bairros mais para frente do Taboão, indo até ali indo na divisa com Embu, isso seria o ideal. Ou como é a estação Capão Redondo da Linha 5, em que a integração é gratuita, você não paga nada a mais.

Então o que está acontecendo hoje? Um morador do Taboão, do Embu, apesar de ser melhor ele ir para Vila Sonia, para não pagar R\$ 2,90, ele integra no Capão Redondo, que é de graça. Só que a estação Capão Redondo, é só ir lá às sete horas da manhã, às seis e meia da manhã, a pessoa não consegue entrar na estação, está superlotada, enquanto a estação Vila Sonia ainda tem capacidade de absorver.

Então falta uma inteligência no sistema para direcionar para a Vila Sonia, e é só transformar essa integração em uma integração gratuita, como é na estação Capão Redondo. Ou então essa outra alternativa, que não é a melhor, mas para remediar, que é essa linha gratuita ir até mais para frente e não ficar só ali tangenciando o Taboão, que aí ela serve pouca gente.

O SR. ENIO TATTO - PT - Só para completar essa colocação do deputado Donato, além da região ali do Campo Limpo, a reclamação muito grande é dos municípios - Juquitiba, por exemplo. Além de Pinheiros, havia linhas que chegaram até o Terminal Tietê, Parque Dom Pedro. E todo pessoal, resumindo, a população está pagando mais ou fazendo esse percurso, desvia um caminho, para poder pegar a estação do Capão Redondo.

Em nenhum momento o governo do Estado anterior e o atual tratou desse assunto com vocês, de tentar ter um acordo, de ter alguma coisa que possa resolver esse problema da população?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Assim, eu confesso, eu não tenho as informações com relação a essas integrações, até porque fazemos a gestão da concessão e dessa linha gratuita. Então acho que seria necessário um entendimento maior, até o deputado comentou comigo em uma outra oportunidade, mas eu acho que o que a concessionária puder fazer para contribuir para bem-estar da sociedade, da população, dos seus clientes, evidentemente que vai envidar esforços nisso.

Então a gente também se coloca à disposição para poder estudar, para buscar caminhos melhores, para atendimento aos nossos clientes. Porque são os nossos clientes, sejam lá que nem o deputado Donato falou, no Capão Redondo, quanto em Vila Sonia.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Uma dúvida aqui. Você falou que opera mais ou menos da zero e trinta até as três e meia. Nesse cronograma seu, quando estaria previsto parar de trabalhar com problema e começar a trabalhar em evolução, melhoria das linhas, para colocar a oito e nove na qualidade da Linha 4?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado, obrigado. Acho até que é uma ótima pergunta. Nós já estamos fazendo isso. Quando a gente mostrou um pouco do gráfico, a gente viu a evolução agora, com toda a estrutura mecanizada que chegou, a mudança da situação de trabalhar com manutenção corretiva e sim preventiva. E nós mostramos isso naquela evolução.

E isso se constata nas ocorrências com rede aérea. Isso já diminuiu bastante. Por quê? Porque a gente conseguiu com os investimentos, com a estrutura mecanizada que nós tivemos, com todo o aprendizado também de todo o processo de manutenção, melhorar essa performance.

Então hoje a gente já passa em alguns seguimentos. Como eu disse: investir em ferrovia, requalificara, modernizar, é em todos os seguimentos. Se você mexe na rede aérea e não recapacita a subestação, a rede alimenta, mas não tem energia, estoura o disjuntor de entrada da subestação. Se a cabine não está modernizada, a subestação está boa, mas na equalização, o disjuntor não comporta a corrente necessária de consumo dos trens e desarma também desqualizando o sistema e aí desarmando subestações por sobrecarga.

Então é isso, é o nosso trabalho, exatamente o que nós estamos fazendo. E na medida em que a gente vai ganhando fôlego no sentido de recuperação dos investimentos maciços que nós estamos fazendo, nós vamos mudando esse estado. Evidentemente que dentro da Linha 4, hoje a nossa referência, nela já trabalhamos mais com manutenção preditiva.

Ou seja, no momento que a gente imagina, por tempo de utilização, que aquilo possa dar problema, vamos lá e troca. É como se a gente olhasse para cima e visse que são várias lâmpadas. A gente sabe que uma lâmpada dessa dura 800 horas de duração. Quando chegar a 750, a gente troca, podemos sabemos que ela vai queimar. Se isso não acontecer, vai parar um trem, vai parar uma escada rolante, vai parar um elevador, enfim, é isso que é feito e está sendo feito, não é, deputado?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Essa é a minha pergunta, não só a minha como a de deputado Enio, deputado Donato. Um morador lá da Vila Natal tem que acordar às três, às quatro, às cinco da manhã para sair. Ele fala assim: “Qual é o prazo para eu ter a mesma qualidade de serviço na Vila Natal que tenho hoje na Linha Amarela, Linha 4?”. É essa a pergunta. Quanto tempo nesse cronograma de aproximadamente três horas/dia que você tem para trabalhar, quantos dias você vai levar, qual o prazo para aquela população lá na ponta? Essa é a dúvida.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Assim, todos os processos, isso é contratual, nós temos em torno de cinco anos para fazer esses investimentos, seja recapacitação, e aí varia muito, porque o contrato é muito grande. Então tem alguns pontos que são imediatos, tem alguns pontos que são ao longo do processo dos cinco primeiros anos da concessão.

Mas o que a gente fez, inconformados também com muitos problemas? A gente atual, replanejou esses investimentos e trouxe principalmente para esses três primeiros anos, que é o que a gente está fazendo. E com isso então, a gente consegue dar maior estabilidade ao sistema, com conforto, segurança, evidentemente, que isso é primordial, mas também uma confiabilidade maior nos nossos equipamentos, para que não falhe. Essa é a ideia.

Então qual é o tempo? O tempo, na medida em que a gente vai avançando com o processo de recapacitação e de modernização, a gente vai diminuindo a probabilidade de falhas aumentando a confiabilidade, e aí, evidentemente, o conforto aparece, os trens novos vão chegando, as estações vão sendo recapacitadas, os empreendimentos vão sendo implementados, e a gente consegue ver essa evolução.

Então o processo de concessão é exatamente este: é um processo de investimento, é um processo de recapacitação pela iniciativa privada, de maneira rápida e determinada. E é isso que nós estamos fazendo também nessa concessão. E eu não tenho dúvida, claro, para nossos clientes também, evidentemente, de que estamos muito determinados em resolver esse problema. Eu queria o mais breve possível estar sendo chamado aqui porque: “Olha, nós cobramos lá de vocês em um tempo, mas agora realmente a situação melhorou”.

Enfim, é essa a nossa expectativa, a gente trabalha para isso. E eu digo para vocês assim, até pela minha história aqui, que não é pequena: é ininterruptamente, é

diuturnamente que a gente acompanha esse sistema, para poder melhorar. Isso está na nossa vontade, na nossa determinação, no nosso desejo, acima de tudo.

O SR. ENIO TATTO - PT - Sr. Presidente, só mais uma perguntinha. Só para precisar, eu não ouvi direito, tem alguma previsão de quando vai ser entregue a estação Varginha? É muito importante para aquela região, porque vai interligar com o terminal de ônibus, que vai pegar toda a região de Parelheiros, uma região enorme, o fundão da zona sul.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado, só...

O SR. ENIO TATTO - PT - Só para precisar, que nós lá estamos muito desconfiados, porque para inaugurar a estação Mendes-Vila Natal, demorou mais de dez anos para construir dois quilômetros. E agora esses outros dois quilômetros, estamos vendo que as obras estão em andamento, mas se tem uma previsão concreta de quando vai ser entregue aquela estação, para funcionar realmente.

E todos esses problemas que nós colocamos aqui, os investimentos que estão acontecendo, da melhoria da parte elétrica, dos trilhos, dos dormentes, porque é sabido que ali vai ter um incremento de uma demanda enorme, que vai se interligar com um terminal de ônibus. Se a estação Mendes-Vila Natal aumentou em 100 mil, por exemplo, os passageiros, no terminal vai aumentar 300, 400 mil. Tudo isso está sendo visto para não ter problemas lá na frente, o aumento da demanda?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado, o que nós temos ali é uma demanda relativamente grande no Terminal Grajaú, evidentemente, com a estação Vila Natal, nós tivemos um incremento, mas lembrando que esse aumento hoje já é em alguma parte servida por ônibus, que acessam tanto o Terminal Grajaú quanto a estação Mendes-Vila Natal. Então sim, terá um incremento de passageiros, mas evidentemente que a ViaMobilidade está se preparando para isso.

E com relação à entrega da estação Varginha, eu não tenho a informação, porque essa é uma obra do governo do Estado, que assim que for entregue, a ViaMobilidade deve operar, assim diz o contrato.

O SR. DONATO - PT - Eu sei que a gente está aqui no limite, mas é só por questões que ficaram para trás. A questão da Five Trilhos e da On Trilhos. E aproveitando, para não perguntar mais, sobre a Linha 5, o senhor deu prazo aqui para as linhas 8 e 9 para o fim de agosto, que nós vamos nos encontrar, quem sabe o senhor venha aqui ou façamos uma vistoria em conjunta em setembro. Mas a Linha 5, qual é o prazo para melhorá-la? Porque não está funcionando bem, o senhor há de convir.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - A Linha 5, nós temos sim várias tratativas, principalmente com fornecedores. Nós temos ainda um processo de pendência de implantação de alguns sistemas, e isso, de alguma forma, principalmente no trecho antigo - e aí fica claro isso - e o trecho novo, quando a gente pega, por exemplo, praticamente de Largo Treze a Chácara Klabin, o número de falhas é muito menor; quando a gente pega de Largo Treze a Capão, o número de falhas é maior.

Então existe sim um trabalho já implementado nesse sentido, para que a gente tenha nesse trecho a substituição de alguns equipamentos que estão em fase de acontecimento, para que a gente também tenha a diminuição de número de falhas, principalmente concentrados no trecho antigo. Com relação...

O SR. DONATO - PT - Mas o senhor tem um prazo?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado, é sempre assim...

O SR. DONATO - PT - A gente precisa controlar os senhores. Já que parece que o governo não controla, a gente tem que controlar.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Perfeito. Olha, nós estamos trabalhando com alguma coisa em cima. São 12 meses? Não, não são 12 meses que vai chegar no final. Na verdade, é uma evolução no processo de trocas de equipamentos que estamos fazendo, de substituição de alguns equipamentos mais antigos. Existem ainda pendências da própria implantação, que está sendo implementado. Então a gente acredita que essa curva de falhas deve diminuir.

Porque, na medida em que a gente também está implementando os sistemas, ou seja, eles apresentam morte infantil, isso é comum em qualquer processo. Então está lá, está funcionando, você vai, mexe, coloca um sistema novo em algumas coisas que ainda

estão velhas. E aí essa interligação gera alguns problemas, e são esses problemas que também estamos vivendo na Linha 5, essa mudança do sistema antigo para o sistema novo.

Lembrando que lá atrás, nós não tínhamos o sistema CTBC, que é o sistema muito confiável e acima de tudo responsável pela diminuição de intervalos menores. Esse sistema foi substituído e ainda continua em fase de implementação.

O SR. DONATO - PT - Mas assim, o senhor tem 40 anos de experiência e não consegue me dar um prazo de quando vai melhorar?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Deputado Donato, está difícil arrancar uma data dele, viu? Estou percebendo.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Eu volto a dizer, deputado...

O SR. DONATO - PT - O que eu vou dizer lá para o Capão Redondo?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado, eu já tive algumas oportunidades...

O SR. DONATO - PT - “Eu o chamei lá, ele me falou um monte de coisas, mas qual o prazo?”. É o que as pessoas vão me perguntar.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Deputado, vamos lá, eu já estive aqui também em outras oportunidades, até pelo próprio Estado...

O SR. DONATO - PT - O senhor conhece uma página no Instagram chamada “Capão Atento”? O senhor quer saber de falha na ViaMobilidade, acesse essa página. A assessoria de imprensa de vocês deve conhecer. Eles querem saber quando vai melhorar.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Então voltando lá: acho que nos próximos 12 meses, vamos ter esse avanço sensível, mas é importante dizer que, na medida em que a gente vai melhorando os sistemas, isso vai melhorando o dia a dia, isso que é importante. Por isso que eu tenho esse cuidado de dizer: “Ah, vai ser só lá no final”, porque daí depois

o senhor vai falar: “Mas é só lá no final?”. Não, é uma evolução que tem um prazo definido sim, mas tem ações sendo implementadas.

O SR. DONATO - PT - Em julho de 2024, a gente pode voltar a conversar com uma situação muito melhor na Linha 5?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Será um enorme prazer para mim, deputado, eu não tenho dúvida que eu aguardarei ansiosamente esse dia. Olha, por favor.

O SR. DONATO - PT - O povo vai aguardar esse dia. Nós, a gente pode... Mas quem está lá sofrendo apertado lá até para entrar na estação é que está ansioso, né?

O SR. ENIO TATTO - PT - Sr. Presidente, vale lembrar - e o movimento de transporte está aqui - que teve uma audiência com o ex-secretário de Transporte, Alexandre Baldy, aquele que veio lá de Goiás, depois foi preso aqui em São Paulo. E ele fez uma exposição lá no Plenário Paulo Kobayashi, o deputado Milton estava lá com certeza e eu também estava.

E ele colocou para toda a população daquela região, para os movimentos organizados, que já tinha projeto executivo, que as obras iriam começar. Passou até um filminho, um trenzinho passando, que já dava vontade de subir no trem e passar para aquelas duas estações.

Então a população está muito descrente com tanta mentira, com tanta promessa. E isso é uma reivindicação que passa de 15, 20 anos, e a gente precisa de informações mais detalhadas, mais concretas. Por isso que a gente faz a pergunta sobre prazos, é muito importante, porque a população já foi enganada demais.

Três obras lá naquela região que são complicadas na zona sul: estação Varginha, da CPTM, a duplicação da estrada do M’Boi Mirim...

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Para concluir, deputado Enio.

O SR. ENIO TATTO - PT - E as duas estações do prolongamento do metrô da Linha 5 até o Jardim Ângela. Era só isso, fazer essa conclusão e lembrar esse episódio ex-secretário Alexandre Baldy, secretário do governador Doria.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Concluir já, que já estouramos o tempo aqui, tem outra comissão aqui, e também porque o quórum, pelo que vejo, já caiu.

O SR. DONATO - PT - Só sobre a....

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Para concluir rapidamente.

O SR. DONATO - PT - Aquelas duas empresas...

O SR. FRANCISCO PIERRINI - A Five e a On Trilhos? Isso está previsto em contrato e é uma subsidiária de gestão de receitas acessórias. Está previsto em contrato a instituição, a formação dessas empresas.

O SR. DONATO - PT - Está previsto no contrato e entra no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a receita acessória?

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Porque assim, quando a gente faz o balanço, ela é subsidiária. Então no consolidado, ela está junto, seja a On Trilhos, com as linhas 8 e 9, seja a Five com a Linha 5. Ok?

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Tudo bem. Obrigado, Sr. Francisco Pierrini, agradeço aos deputados aqui.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Eu que agradeço.

O SR. PRESIDENTE - MILTON LEITE FILHO - UNIÃO - Nada mais havendo a tratar, está encerrada esta reunião, com reunião a ser convocada posteriormente. Obrigado, deputados.

O SR. FRANCISCO PIERRINI - Eu também agradeço a todos, obrigado e boa tarde.

* * *

- Encerra-se a reunião.

* * *