



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Requerimento de Informação n° 186/2025

Processo Número: **12752/2025** | Data do Protocolo: 28/04/2025 15:34:13



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100390038003100300035003A004300, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO

Nos termos do artigo 20, inciso XVI da Constituição do Estado de São Paulo, combinado com o artigo 166 da Consolidação do Regimento Interno, requero seja oficiado à Secretaria de Transportes Metropolitanos, Sr. Marco Antonio Assalve, para que forneça as seguintes informações a respeito do processo de transição para automatização total da linha 15-prata do monotrilho.

Quais estudos e testes foram realizados para assegurar que a operação totalmente automatizada da Linha 15-Prata garanta a segurança dos passageiros, considerando as falhas relatadas?

Qual o plano da Secretaria para mitigar os impactos sociais e econômicos decorrentes da retirada dos operadores?

Há programas de requalificação ou realocação profissional previstos?

Houve consultas ou audiências públicas com os trabalhadores, usuários e especialistas antes da decisão pela automatização total? Se sim, quais foram as principais contribuições e como foram incorporadas ao projeto?

Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a transparência do processo de automatização e permitir a fiscalização por parte da sociedade civil e dos órgãos competentes?

JUSTIFICATIVA

A recente audiência pública realizada em 4 de abril de 2025, promovida por este mandato, evidenciou preocupações significativas quanto à segurança operacional e à preservação dos postos de trabalho dos operadores de trem. Destacaram ausência de mecanismos automáticos eficazes para prevenir colisões, conforme apontado pelo Sindicato dos Metroviários.

Além disso, a proposta de retirada dos operadores das composições levanta questões sobre a segurança dos passageiros, especialmente em situações de emergência, e sobre o impacto social da eliminação de empregos em um contexto de crescente desemprego e precarização das condições laborais.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 37, estabelece os princípios que regem a Administração Pública direta e indireta, entre os quais se destacam a legalidade, a moralidade, a publicidade e a eficiência. A automatização da Linha 15-Prata, implicando mudanças estruturais no serviço de transporte público, deve observar estritamente tais princípios, especialmente no que diz respeito à transparência dos atos administrativos, à eficiência operacional e à proteção dos direitos dos trabalhadores e usuários.

O artigo 6º da Constituição Federal elenca o transporte como um direito social, o que impõe ao Estado o dever de garantir serviços seguros, acessíveis e de qualidade. A retirada dos operadores, sem garantias efetivas de segurança, pode representar uma violação do direito dos cidadãos a um transporte público seguro.

Reitera-se, por fim, que esta solicitação visa garantir a transparência da gestão pública, o respeito aos direitos humanos e o aperfeiçoamento da segurança pública com base na legalidade, na justiça social e na proteção das minorias, pilares indispensáveis ao bom funcionamento do Estado de Direito.

Sala das Sessões, 28 de Abril de 2024.





Monica Seixas do Movimento Pretas



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3200330030003400380033003A005000, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 3200330030003400380033003A005000

Assinado eletronicamente por **Monica Seixas do Movimento Pretas** em 28/04/2025 15:18

Checksum: **EA47621A8756E6EF9C5EF852CF88979AA46A77D9EB1C2F55F6E4AEF55A836A35**



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3200330030003400380033003A005000, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.

**AUDIÊNCIA PÚBLICA CONTRA A RETIRADA DOS OPERADORES DO
MONOTRILHO**

03.04.2025

* * *

- Assume a Presidência e abre a sessão a Sra. Monica Seixas do Movimento Pretas.

* * *

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Boa noite a todos, todas. Obrigada pela presença. Eu sou a deputada estadual Monica Seixas.

E hoje convido comunidade, usuários e trabalhadores do Metrô para discutir a situação da Linha 15 monotrilho. Para quem não é aqui da capital como eu, vou descrever o monotrilho. Monotrilho é uma linha única, a Linha 15 aqui em São Paulo.

Única na sua arquitetura, passa por cima de um viaduto, numa importante via da cidade de São Paulo, em Anhaia Mello, numa região com bastante trânsito. Foi uma obra longa, uma das últimas entregues pelo Metrô aqui na cidade de São Paulo. Um sonho para a população do extremo leste da cidade de São Paulo.

Porque corta trânsito, reduziu muito a distância entre o trabalhador e o centro da cidade de São Paulo. No entanto, o monotrilho, como eu disse, foi construído sob uma avenida, num viaduto. Não é como o metrô tradicional que conhecemos na cidade de São Paulo, que passa por baixo da terra.

Ele passa por cima. Ele está a 20 metros de altura. Para quem tem medo de altura como eu, é uma experiência diferenciada.

As curvas que faz o trem, dá medo. Mas as pessoas agradecem a existência do monotrilho, porque, como eu disse no começo, é uma linha que salvou a rotina de muitos trabalhadores que dependem dessa linha para chegar mais rápido no trabalho. No entanto, essa linha chega com a promessa de ser a primeira 100% automatizada.

Distante de mim discordar do avanço da tecnologia. No entanto, quando estamos discutindo transporte, principalmente transporte público, estamos falando de muita coisa ainda que eu possa questionar a eficiência da automação. Vale lembrar, vou fazer um



parêntese, que essa foi uma das únicas linhas que assistimos colisão na história do Metrô na cidade de São Paulo.

Por um erro de cálculo, trens bateram frente a frente, repito, está a 20 metros de altura em cima de uma importante via, causando risco não só aos seus usuários, mas a quem passa cotidianamente embaixo da linha do Metrô. No entanto, quando estamos discutindo transporte, não é só o ir e vir, e chegar com segurança, mas qual é o grau de conforto dos seus usuários. No contexto do transporte, vamos discutir, por exemplo, e deveria estar discutindo aqui nas cidades de São Paulo, a integração e a inclusão das pessoas com deficiência.

Quem ajudará as pessoas com deficiência no transporte completamente automatizado? Quando estamos discutindo transporte público, é sabido, assunto do momento, a situação de vulnerabilidade que estão as mulheres. Ano após ano, vemos subir o número de mulheres que denunciam assédio sexual dentro de transportes públicos lotados.

Quem auxiliará as mulheres? Em caso de falha técnica, mecânica ou até mesmo elétrica, e o trem parar entre linhas, as linhas ficam entre um ou dois quilômetros, as estações ficam entre um ou dois quilômetros, os trabalhadores vão falar mais tarde sobre isso, e a única forma de chegar ao próximo ponto é percorrer uma passarela fina, a 20 metros de altura, sozinhos. Eu, sinceramente, não teria coragem de abrir aquelas portas e jamais me passaria pela cabeça, sem nenhuma orientação, caminhar.

Provavelmente, em caso de paralisação do trem entre as estações, os passageiros vão ficar sem saber o que fazer. Nesse sentido, é de se surpreender a decisão do Metrô de retirar os operadores de dentro do trem, porque, eu repito, os operadores, ainda que seja uma segunda trava de segurança, em caso de falha na direção automatizada, eles atendem a muitas outras demandas e necessidades dos passageiros no monotrilho. Para discutir esse assunto, chamamos essa atividade hoje.

Quero lembrar que convidamos a Secretaria de Transportes e o Metrô. Ambos não nos responderam, mas vamos mandar cópia dessa audiência e notas taquigráficas a ambos para também terem acesso ao que vamos discutir aqui. O nosso mandato faz cobranças de explicações formais aos temas levantados.

Para continuarmos essa audiência, quero chamar aqui para compor a mesa quem vai nos ajudar a começar o debate. Para começar, quero chamar o Fernando Salles, que é operador de trem do monotrilho. (Palmas.) Que estava colocando o banner. Perdão, Fernando.

Depois, quero chamar outra operadora, mulheres que são 30% da categoria no monotrilho e no metrô, quero chamar a Inaiá, operadora também do monotrilho. (Palmas.) E,



por fim, a presidenta do Sindicato dos Metroviários, Camila Lisboa. (Palmas.) Camila, aqui do meu lado, tem um microfone de mão.

Ao final da fala dos nossos convidados, nós vamos abrir para as inscrições para que todos possam contribuir e anunciar também as autoridades que fizeram presentes. Para começar, vou passar a palavra para o Fernando, por favor. Está em condição de minoria hoje, Fernando?

O SR. FERNANDO SALLES - Nossa, nunca falei... Está bom o som assim? Está dando para ouvir?

De boa? Oi. Então, gente, acho que para começar a abordar o tema, pensei, na verdade, em deixar bem claro que, na verdade, a retirada dos operadores de trem de dentro do monotrilho para nós é um sintoma.

Não é só um problema em si da retirada dos operadores de trem do monotrilho, é um sintoma de um projeto que vem se gestando no Metrô há muito tempo. Quem é metroviário, quem já tem pelo menos uns 10 anos de categoria, quem vivenciou, na verdade, sei lá, eu que entrei no Metrô em 2008, a mudança é drástica, não só das nossas condições de trabalho, mas o que vemos, o reflexo das políticas sistemáticas que vêm se gestando na companhia, e o impacto que isso tem diretamente... Estou meio tendo que me acostumar com o microfone.

O impacto que isso tem, na verdade, nas condições que temos de poder prestar um bom serviço para a população, que esse é o principal problema. A retirada dos operadores de trem do monotrilho é um sintoma disso, de uma precariedade que vemos não só, na verdade, para os operadores de trem, mas que para quem trabalha no monotrilho, nas estações, para quem não sabe, na verdade, nós temos, basicamente, ali, três cargos que as pessoas que transitam veem. O operador de trem, tem o operador de transporte metroviário 1, que é quem, na verdade, fica nas estações, e os agentes de segurança.

Ao longo desses anos, o que vimos foi uma política sistemática do Metrô de enxugamento de quadro. Então, você vai nas estações do monotrilho, tem estações, na verdade, que você não vai encontrar segurança. Tem estações que você mal vai conseguir encontrar, na verdade, o agente de transporte metroviário 1 para poder prestar um bom serviço, para poder prestar atendimento para a população, que seja na condução de deficientes, em tudo que diz respeito, na verdade, à dinâmica do que compete a uma estação de Metrô, tem estação, às vezes, que fica com um funcionário.

Tem estação, às vezes, que, na verdade, não tem ninguém ali e tem que vir remanejado alguém de uma outra linha, de um outro canto. Tudo por isso uma política de enxugamento



de quadro. Estou falando isso porque o problema do monotrilho é um sintoma desse processo geral que vem se gestando.

Pensando nessa política, que é uma política de primeiro precarizar e viabilizar, na verdade, a possibilidade de privatizar o Metrô, retirar os operadores de dentro do trem, é mais uma parte, é mais uma camadinha que colabora para isso. Porque a gente sabe, acho que a Camila vai conseguir abordar isso até muito melhor que eu, mas, para quem é metroviário, fica muito evidente como esse enxugamento de quadro, tudo isso que vem acontecendo, é para deixar um terreno mais propício para a iniciativa privada. Para a iniciativa privada, quando vir querer assumir o Metrô de São Paulo, a gente já viu, a gente sabe que, na verdade, é uma política que é gestada.

E aí, acho que é onde hoje eu vou tentar me concentrar um pouco mais. Porque a gente sabe que é uma política que é gestada tanto, na verdade, por fora da companhia, e a gente vai ter na verdade todas as declarações do governador Tarcísio, que quer privatizar o Metrô, independentemente, na verdade, do seu serviço de São Paulo com a melhor avaliação. É o serviço que, acho que há alguns anos, é o serviço que tem a melhor avaliação como serviço público.

Então não é nem um critério de eficiência, é um critério político que não começou com o Tarcísio, que a gente já viu com o Tarcísio, que a gente já viu com o Doria, que a gente já viu com o Alckmin, que a gente está vendo, na verdade, até no âmbito federal com o governo Lula, com os incentivos do BNDES para políticas de privatização. Mas isso eu vou deixar para os outros debaterem um pouco melhor. Eu queria, na verdade, traduzir um pouco como isso se constrói por dentro do Metrô.

Esse projeto de ir comendo um pouco por dentro para privatizar. O que significa para a gente a retirada dos operadores? Eu vou tentar traduzir o melhor que eu consigo o que é a nossa atividade e por que a gente reivindica estar lá dentro do trem.

A atividade do operador de trem, basicamente no monotrilho, é de você ter um profissional habilitado, treinado, para quando está dentro do trem, ele ter as melhores condições para poder monitorar o sistema, poder se antever a alguns tipos de falhas que vão poder resultar em algum problema. A gente sabe que no metrô, pela natureza mesmo do sistema de transporte, uma falha pequena, que a gente já viu acontecer, por exemplo, na linha vermelha, teve um caso, de uma falha pequena e simples, como uma blusa presa em uma porta, resultar, na verdade, depois de algum tempo, em pessoas andando na via. Então, quando a gente está falando desse tipo de sistema de transporte, toda e qualquer medida que a gente tenha que ter no sentido de prevenir falhas, é saber que, na verdade, mesmo uma falha



que pode ser minúscula, que aparentemente é uma falha minúscula, é uma bolsa presa, uma blusa presa em uma porta, isso nunca pode resultar na paralisação de um sistema.

Então, o que tem sido feito no monotrilho, na verdade, é ignorar completamente essas ações e esse raciocínio preventivo, no sentido de você conseguir evitar ao máximo problemas. E como é que isso, na verdade, se encaixa com a retirada dos operadores dentro do trem? O projeto do Metrô, que foi anunciado pela gente, pela nossa chefia, seja a mais imediata, seja a superior, é que a gente fique fora dos três, cada um numa estação, e projetando um cenário onde eles vão querer deixar ainda menos funcionários nas estações.

Hoje, como foi efetivada essa retirada, nós estamos fora, cada um fica em uma estação, mas o projeto, onde eles querem chegar, é que fique um funcionário, por exemplo, lá no monotrilho nós temos 11 estações. O projeto é que fique, sei lá, um funcionário numa estação, cobrindo um trecho de duas, três estações. Que é mais ou menos o que acontece hoje com a equipe da segurança do Metrô.

Dá para ver que é um projeto amplo, na verdade. E o que isso pode resultar? Pode resultar imediatamente na demora ao atendimento de uma falha, por exemplo.

Se um trem apresentar uma falha, isso é uma outra questão que é importante abordar. Todo trem apresenta falha, não importa se ele é o sistema mais automatizado do planeta ou se ele é o menos automatizado do planeta. O Metrô não tem condições, nunca teve, não tem como você poder dizer assim, prever, ah, aquele trem vai apresentar aquela falha naquele momento X, naquele lugar específico, e aquele tipo de falha.

Por melhor que a manutenção do Metrô seja uma excelente manutenção, não tem como prever todas as falhas que vão acontecer. Então, por isso, você precisa, na verdade, de um profissional habilitado para poder atuar. Seja numa falha mais grave ou numa falha menos grave, você precisa de um profissional ali imediatamente perto do trem, para poder normalizar o sistema.

Isso que o Metrô está fazendo, essa iniciativa de retirar os operadores, só está colocando uma dificuldade a mais para a gente conseguir normalizar uma falha. Porque não é possível, simplesmente não é possível se a gente estiver discutindo em termos de eficiência, o nosso trabalho ser mais eficiente se a gente está fora do trem. Não tem como, simplesmente não tem como isso acontecer.

O que você pode tentar é mascarar um pouco desse problema. E aí que, na verdade, entra o ponto principal que eu acho que tem a ver com o direito da população a ter acesso às informações. Eu vou dar um exemplo aqui muito básico.



Quando a gente teve reunião com a nossa chefia imediata, a gente questionou exatamente esse ponto. O ponto que a gente questionou foi, mas quais são os parâmetros que vocês estão utilizando, em termos de qualidade, em termos de eficiência? As metas que vocês estão querendo atingir que digam que, na verdade, o operador está fora do trem, deixa o sistema mais eficiente.

Se tiver um problema de porta, eu tenho um... Se tiver um problema de porta, eu vou dar um exemplo, não sei se todo mundo conhece o monotrilho, uma estação de lá, se vocês não conhecerem, desculpem.

Se tiver um problema, sei lá, numa estação que é a estação Vila Prudente, que faz integração com a linha verde. E, por exemplo, se eu não tiver um operador lá, porque se no projeto de vocês é ter cada vez menos operadores e não necessariamente nenhum por estação, como é que, na verdade, você vai garantir que se aquela falha precisar que o operador atue, vai ser mais rápido, vai ser melhor. Eu estando longe, entrar no trem, em condições provavelmente adversas, a gente tem que perceber o que significa isso, porque um minuto parado dentro do trem, dependendo da condição de como o trem esteja, pode fazer com que as pessoas que estão lá dentro vão ter um tipo de comportamento diferenciado.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Então... Eu entro em pânico. Eu tenho medo de altura, eu entro em pânico a se parar.

O SR. FERNANDO SALLES - Exatamente. E isso se parar, eu estou colocando ainda, Monica, o cenário de parar numa estação. Porque a gente corre o risco também de o trem simplesmente parar entre estações.

E aí, como a Monica bem disse no começo da fala dela, qual é o plano do Metrô para isso? E vou dizer, não está muito longe, isso aconteceu faz dois dias, essa falha, que um trem parou, ele não foi exatamente entre estações, ele foi, na verdade, depois da estação Vila Prudente, tem um trecho, onde tem uma máquina chamada, a gente chama de aparelho de mudança de via, que é o que ele faz, a mudança mesmo da viga, ele movimenta a viga para o trem sair de uma viga e para a outra. E, como foi a oeste de Vila Prudente, esse trem já não tinha passageiros, mas poderia acontecer uma falha semelhante num trecho entre estações.

E o funcionário teve que ir andando naquela passarela de emergência que você conheceu, que é uma passarela que não tem comprimento suficiente nem para passar uma cadeira de rodas. Eu estou dizendo isso porque como é que a gente age em uma situação onde, por exemplo, o trem parou entre estações e as pessoas podem ficar muito tempo sem



receber informação, pode ficar um tempo grande ali, porque eu vou ter que deslocar um funcionário. É uma lógica, desculpe o termo, mas é uma lógica completamente burra do ponto de vista da eficiência, não tem outra palavra.

Porque, se eu estou longe, eu vou ter que acessar aquele trem e a estratégia que vai ser usada vai ser me deslocar de um ponto distante. Como é que? Na verdade, isso não tem simplesmente como ser mais eficiente. E aí a pessoa, na verdade, as pessoas dentro de um trem, por exemplo, hiper lotado podem se comportar de qualquer forma.

Se tiver com um sistema, por exemplo, de ar-condicionado, de ventilação deficiente, as pessoas podem começar a passar mal. Isso pode concatenar isso que é importante entender. No Metrô, uma falha pequena pode se transformar em uma falha muito grande em pouco espaço de tempo.

Essa ideia que o Metrô tem implementado com automação parece muito, na verdade, uma metáfora horrível do ascensorista dentro do elevador. Parece como se a nossa função fosse a função de um ascensorista dentro do elevador. Só que ela não tem completamente nada a ver com um ascensorista dentro do elevador.

Você não pode retirar o elevador que fica sem ascensorista, tudo bem, ele pode parar uma ou outra vez, vai prejudicar talvez umas três, quatro pessoas, até chegar alguém para poder resgatar. O metrô, se fica parado cinco minutos, a sucessão das falhas que podem se concatenar a partir de uma falha assim é de proporções que você para o transporte como um todo. Não tem como, por nenhum ângulo, olhar para o que está acontecendo lá e achar que simplesmente vai ser melhor para a população de São Paulo.

E o que me espanta muito, na verdade, é essa total falta de transparência para as pessoas. Ninguém que pagou R\$5,20 e está pagando R\$5,20 dentro do sistema metroviário que pega o monotrilho todo dia sabe disso. O marketing que o Metrô faz é o marketing...

Não, é um sistema totalmente automatizado, 100% seguro. Eu vou deixar um pouco depois para abordar um pouco mais de alguns problemas que têm a ver com a questão da segurança específica, mas o que chama atenção, na verdade, é a total falta de transparência com a população para saber existem situações onde aquele trem pode parar e vai demorar muito. Será que a população deveria saber disso?

Que ela está submetida a esse tipo de risco? Para poder escolher se, na verdade, não é melhor que tenha algum operador ali? Para poder garantir a eficiência no transporte?

Então, eu... acho que eu pretendo encerrar um pouco mais da minha fala aqui, porque eu pensei em dividir um pouco da minha fala com a Inaiá, que também é uma outra operadora de trem, que pode abordar até melhor alguns desses aspectos em termos de... o que significa,



dar mais concretude para a ideia do que significa a insegurança desse sistema sem a gente estar dentro do trem.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Por favor, Inaiá.

A SRA. INAIÁ - Gente, eu não vou fazer uma fala tão maravilhosa quanto a do Fernando. Não, assim, complementando, então, na verdade, eu acho que a gente está sofrendo uma pressão dessa tal modernização. Isso não está acontecendo só no Metrô, está acontecendo no McDonald's, está acontecendo na Uber, está acontecendo na hora de você comer alguma coisa, pedir alguma coisa para jantar.

Então, está acontecendo essa pressão em vários setores da nossa realidade. Agora, a questão que eu acho que a gente tem que se questionar e que é essa questão que a gente está questionando no monotrilho é como que isso está se dando. É um ganho mesmo, porque a propaganda que o Metrô faz, que ele está fazendo nas estações, no videozinho dele ali, falando, nossa, o futuro, da ZL para o mundo, do mundo para a ZL.

Até que ponto isso realmente é uma coisa boa? Como está sendo feito esse processo de modernização? A gente sabe que, na verdade, está significando perda de emprego, isso é óbvio, e que é um problema que vai ser um problema muito sério no futuro, e já está sendo um problema sério, mas também tem uma questão de destruição do serviço de qualidade, destruição da segurança, destruição de direitos básicos das pessoas.

Dentro do Metrô eu também trabalhei na estação, como atendente, e teve uma alteração, a gente tinha um bilhete de papel, todo mundo já viu o bilhete único lá, bilhete único não, bilhetinho de papel do Metrô.

O SR. FERNANDO SALLES - Edimonso.

A SRA. INAIÁ - Edimonso, que a gente chama para os mais íntimos, e foi substituído por esse QR Code. Uma coisa simples, mas que, por exemplo, já é um dano absurdo aos passageiros, que eu nem sei se as pessoas perceberam isso, porque esse papel QR Code, você compra em papel. Se esse papel ficar no sol, tomar chuva, apagar, você perdeu.

Simplesmente, e é muito simples você perder esse papel, é assim, e é o custo ficar para você. O outro bilhete, a gente tinha uma garantia de retorno, tipo, você estava amassado, você



podia, de alguma forma, mas assim, a gente conseguia trocar, tinha um defeitinho, a gente conseguia trocar. Isso o que é?

Parece uma coisa simples, mas você vai onerando as pessoas, onerando a população, jogando os problemas que eram das empresas para a população. E isso é o que está acontecendo no monotrilho. Então, assim, e tirando o operador de dentro do trem.

Tem uma questão que é, fica mais barato, mas será que fica mais seguro? Eu estava conversando com o pessoal que trabalha com avião, comissário de bordo e tudo, eles falaram que tem travas jurídicas, foram realizadas para que não fosse tirado o piloto dos aviões, para que tivesse pilotos nos aviões. Por quê?

Porque o avião, a gente fala assim, não, mas está automatizado, pode tirar, não tem problema. O avião também é automatizado. Hoje você pode partir e pousar um avião automaticamente.

E, mesmo assim, precisa de um piloto. Por que precisa de um piloto dentro? Porque precisa ter alguém olhando o que está acontecendo.

Aí eu vou entrar em uma parte técnica do Metrô, que não sei se todo mundo sabe, e também de sistemas em geral, sistemas que precisam ter uma garantia de funcionamento. O sistema que precisa ter uma garantia de funcionamento para a segurança, ele funciona com uma ideia que se chama redundância. Então, sempre, se uma coisa falha, você tem dois servidores, por exemplo, de um sistema de computador.

Se um servidor falha, o outro vai assumir. Dentro do trem, também, toda a máquina, a máquina do trem é sempre dupla, é duplicada. Você tem dois computadores, você tem dois de tudo, porque se um quebrar, o outro assume.

E isso com o operador também funciona assim. Então, por exemplo, temos a nossa central de comando, que dá o comando geral dos trens. Esses comandos podem ser para vários trens, um conjunto de trens, mas podem ser para um trem que vai recolher, que vai fazer um caminho diferente, vai estacionar e tal.

Essa pessoa que está nesse controle, que está lá na sala de controle, ele vai desse comando. Quem é redundância dessa pessoa que está lá é o operador que está dentro do trem. Só esse operador que está olhando por aquele trem.

Hoje, com essa questão de o Metrô querer tirar os operadores do trem e falar, não, mas nós monitoramos remotamente, como é que é esse monitoramento? Uma pessoa para entre oito e dezenove trens, essa pessoa vai monitorar oito a dezenove trens. Me diz uma coisa, se acontece um problema de portas lá em Guilhermina Esperança, sei lá, na Vermelha, nem sei qual é a situação que tem porta, mas acontece uma falha de portas, começa a encavalar vários



trens, cinco trens encavalam, teve problema, passageiro saiu do trem, ou teve problema também de incêndio, sei lá, tudo ao mesmo tempo.

Se você tem três ocorrências ao mesmo tempo, me diz como uma pessoa vai monitorar tudo isso? Ela vai ficar ali no computador, que é tudo remoto, então vai ficar ali girando, tentando ver o que ela pode fazer, e isso dentro de uma situação calamitosa. Então, assim, por que você tem um operador dentro do trem?

Porque cada trem pode ter o seu problema, e você tem uma pessoa olhando esse problema, cada trem, olhando cada trem e cuidando desse trem, e avisando a pessoa que está lá em cima, que é o centro de controle, o que está acontecendo em tempo real. Porque aquela pessoa que está lá em cima, ela está preocupada em fazer uma estratégia para resolver aquele problema de uma forma coletiva. Como que essa pessoa vai cuidar de cada trem?

De cada passageiro que está em todos os trens? Então, esse é um dos problemas nossos de retirada dos operadores de dentro do trem. Por quê?

Porque a gente sempre brinca nos treinamentos, o pessoal fala assim, os instrutores falam assim, os problemas acontecem quando existem três erros ou três falhas, que aí vem as coisas graves. Porque tem a primeira coisa que a gente não espera. Então, acontece uma coisa que a gente não espera, aí o outro não vê, aí o terceiro não vê, aí o negócio fica, aí começa a ter um problema.

Então, é muito importante a gente ter redundância na prestação de serviço. De com segurança e com rapidez. Essa redundância, ela também precisa acontecer no sistema.

Então, assim, para quem não sabe, o metrô funciona com um sistema automatizado, hoje se chama CBTC, funciona já na linha azul, monotrilho já foi criado para esse sistema automatizado, mas nas outras linhas, por exemplo, na azul e nas outras também do Metrô, tem um sistema anticolisão. Esse sistema é como se fosse um sistema de detector de fumaça. Ele é ativado automaticamente.

Então, assim, ninguém precisa fazer nada. Então, isso é a redundância melhor que tem, porque assim, ninguém precisa fazer nada, sair uma fumaça, já vai ligar a água, já vai ligar o alarme. Então, nas outras linhas, você tem um sistema que, se um trem se aproxima muito perto do outro, existe um sistema de segurança emergencial que ele é ativado automaticamente e os trens param.

Já aconteceu descarrilhamento nas outras linhas, já, muito menos do que o monotrilho, foi raro, com certeza não foi tão próximo, aqui a gente teve duas colisões muito próximas, e essas duas colisões não aconteceriam nas outras linhas, porque essas outras linhas têm sistema anticolisão. O monotrilho não tem sistema anticolisão. Então, ele só tem o CBTC.



Então, assim, nessa questão que eu estou falando de redundância, de você ter... Quando falha um, você tem outro. No monotrilho, não tem outro.

Inclusive, nos treinamentos, os instrutores falaram para a gente, vocês são o sistema de colisão, vocês têm que olhar. O que é muito engraçado, porque agora, aparentemente, é isso. E a gente perguntou para eles, mas para vocês tirarem a gente do trem, teve alguma alteração?

Colocaram algum sistema novo? Teve uma modernização aí para garantir a segurança? Não, é a mesma coisa. Mesma coisa.

Então, assim, tem uma destruição do serviço de qualidade, do serviço seguro, tem a questão da demora, com certeza vai haver uma demora, mas também pode haver um prejuízo na segurança também, porque o monotrilho tem muitas falhas que não são previstas. E ele tem essa questão de ser um sistema novo.

Em poucos lugares do mundo, na verdade, achamos que só em um lugar na China tem um sistema parecido de monotrilho que transporta tanta gente, que falamos de transporte de alta capacidade, que transporta a quantidade de gente como o monotrilho. Mesmo assim, esse sistema, ele lá tem operador. Então, assim, achamos que é um prejuízo para a população, além de tudo, e uma população que, na verdade, está completamente, eu queria dizer isso, que, na verdade, está completamente do nosso lado.

Trabalhamos, não temos cabine, então dá para conversar com as pessoas. E as pessoas, o pessoal vem falar conosco, falar espontaneamente, falar que vocês tinham que ter um lugar para vocês ficarem, e estão falando que vão tirar vocês. Que absurdo, tirar vocês daqui.

Eu não me sinto seguro de andar. Tem gente que senta do nosso lado e fala assim, eu vou ficar aqui do seu lado, porque eu não me sinto segura de andar aqui nesse lugar. Então, assim, e não é à toa, e mesmo assim tem muita gente que também não usa o monotrilho por se sentir inseguro, por ter esse histórico de ocorrências, que sabemos que tem muitas ocorrências no monotrilho, tem gente que não usa, isso mesmo sendo um ganho absurdo para a população da região, da região de São Mateus, inclusive o pessoal de lá.

Não é à toa que é uma das linhas que teve a maior aprovação da população do Metrô. Teve pesquisas que o Metrô fez, é uma das linhas mais aprovadas, porque todo mundo é muito agradecido só pelo fato de o monotrilho existir, porque ele diminuiu, sei lá, de duas horas de transporte virou meia hora de transporte. E mesmo assim tem pessoas que preferem andar de ônibus do que andar de monotrilho por essa questão da segurança.

Então, assim, eu vou finalizar minha fala aqui para a Camila e para o Finalmente, mas muito obrigada, gente, pela oportunidade.



A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Obrigada, Inaiá. Obrigada mesmo. Agora nós vamos ouvir a presidenta do Sindicato dos Metroviários, a Camila, que está com o microfone de mão.

Acho que é embaixo, Camila.

A SRA. CAMILA LISBOA - Oi? Alô? Estão me ouvindo?

Sim. Está bom aqui. Boa noite.

Queria agradecer o mandato da Monica. Obrigada por realizar essa atividade aqui. Nós estamos falando de uma questão de muito interesse público, não é interesse só dos metroviários de São Paulo, é interesse da população de São Paulo, particularmente da população da região do monotrilho.

Então, é muito importante que, para além das denúncias que o sindicato faz, das ações que o sindicato faz, é muito importante ter mandatos, ter outros lugares da sociedade falando sobre os problemas do monotrilho e os riscos que a população está correndo com essa medida de agora. Queria começar dizendo, a Inaiá já falou isso, o Salles já falou isso, nós não temos nenhum problema com a tecnologia, a Monica também falou isso. Nós trabalhamos em um sistema tecnológico, nós trabalhamos no Metrô, e depois que nós trabalhamos no Metrô, nós nos apaixonamos por metrô, por sistemas de metrô no mundo.

Eu acho que tinha que ter metrô no Brasil inteiro, no mundo inteiro, em todas as grandes cidades. Então, o que está em debate aqui não é tecnologia. O que está em debate aqui é segurança da população de São Paulo e postos de trabalho.

É isso que está em debate. Então, é muito importante que várias esferas da sociedade pautem isso. Acho que o que o Salles e a Inaiá falaram, acho que dão conta de demonstrar os riscos que existem de o monotrilho andar sem operador.

Nós questionamos essa possibilidade na Linha 4 Amarela. A Linha 4 Amarela é um sistema que funciona sem operador, mas, mesmo lá, tem a presença dos AS-TREM no período, no horário de pico. E lá nós estamos falando de uma linha que é no subterrâneo, não é a 15, 20 metros de altura.

Então, nós achamos que é um projeto muito arriscado, que coloca em risco a população. Esse projeto já se tentou fazer algumas vezes. Na verdade, está acontecendo agora.

O Metrô está concretizando agora uma coisa que ele vem tentando fazer há alguns anos. Nós conseguimos barrar no ano passado, mas a origem do projeto monotrilho já era no



sistema “driverless”, o que nós achamos que é uma irresponsabilidade. Eu acho que é importante nós enquadrarmos, fazer o enquadramento que o Salles sugeriu, de um conjunto de ataques que se operam no Metrô de São Paulo, o Metrô de São Paulo é uma empresa pública que faz um serviço muito bem reconhecido pela população, mas que se tornou alvo do projeto de privatização do governador Tarcísio.

Não só do governador Tarcísio, também dos governos anteriores. Mas agora, com uma dedicação mais clara. Inclusive, está previsto para setembro o início da consulta pública para a concessão da linha 1 azul.

E o governador tem falado isso toda hora, que quer privatizar. No dia 28, agora, leiloou as linhas 11, 12 e 13 da CPTM. Esse projeto está neste contexto.

E eu acho importante compartilhar com vocês um histórico da Linha 15, porque houve já um leilão de concessão da Linha 15 prata. Esse leilão foi cancelado a partir de ação popular movida pelo Sindicato dos Metroviários, que denunciou que, nesse leilão de concessão, já era um jogo de cartas marcadas. E quem venceu foi o grupo CCR.

E com essa denúncia, com essa tese, nós conseguimos barrar e cancelar a concessão da Linha 15 prata. No ano passado, o governo de São Paulo, que era o interessado judicialmente nessa ação contra nós, a gente moveu a ação contra essa iniciativa do governo do Estado, o governo do Estado desistiu dessa concessão, justamente por uma série de motivos, mas nós avaliamos que centralmente, por causa dos problemas de projeto do monotrilho. O monotrilho de São Paulo, podem digitar aí no Google, maior monotrilho do mundo, vai aparecer o monotrilho de São Paulo, que transporta mais gente, mais de 120 mil pessoas.

Além do monotrilho de São Paulo, tem o monotrilho de Xangai e o monotrilho de Xangai, esqueci o nome da cidade, que é monotrilho de muita gente de alta capacidade. E esses dois monotrilhos chineses, eles operam com um funcionário lá dentro. Quando o monotrilho surgiu aqui em São Paulo, o sindicato dos metroviários, junto com movimentos locais, questionava a escolha desse modal, justamente porque naquela ocasião era um modal que transportava pequenas distâncias.

E o que foi feito é que a construtora desse modelo, que é a Bombardier, quis fazer um teste. Vamos fazer um monotrilho desse de alta capacidade e transportar até a cidade de Tiradentes. Um projeto antigo, esse traçado é antigo, o traçado do monotrilho, não do monotrilho, o traçado que hoje o monotrilho faz é antigo, o Metrô já projetou isso há muitos anos atrás.

Escolheram para esse traçado o modal monotrilho para usar a população da Zona Leste de cabaia. Não tem outro nome. É para usar a população da Zona Leste de Cabaia.



Por que não fizeram um monotrilho na linha 4, que passa no Oscar Freire? Por que não fizeram na linha verde, que passa na Paulista? Por que quem é o tipo de gente que tem que ser usado como cobaia?

É o povo da periferia, é a linha que mais passa na periferia, é a Linha 15 Prata do monotrilho. E agora vão aumentar, vão dobrar essa aposta de usar a população de Cabaia, tirando o operador de dentro do trem. Então é muito grave o que está acontecendo.

Na verdade, a nossa angústia é que tinha que estar todo mundo gritando, tinha que estar parando tudo. A Anhaia Mello isso aqui sem operador não dá. E nós sentimos isso quando vamos fazer carta aberta, distribuir para a população, conversar com a população.

Nós já passamos dentro dos trens também, dando recado, conversando com pessoas, e as pessoas falam, não, pelo amor de Deus, como é que vai tirar a pessoa daqui de dentro? Entende? Ele usou a analogia do ascensorista.

Os aviões hoje, os aviões são automáticos, e eu reivindico a tecnologia que criou aviões automáticos, mas alguém vai andar num avião sem piloto? É óbvio que não. É óbvio que não.

Sequer é uma medida de grande economia, gente. Sequer é uma medida de grande economia. A quantidade de operadores no monotrilho é menor até do que das outras linhas.

Não tem nada a ver com economia. É uma loucura. É um teste da construtora, não tem outro nome.

Escolheram um país semicolonial, a periferia de uma grande cidade, para fazer esse teste. Vocês sabiam que no dia da colisão, dia 8 de março de 1923, no dia da colisão, uma construção de não sei que lugar do mundo, ficou atônita no que estava acontecendo aqui em São Paulo e falou assim, cuidado com o que... Falou para o Metrô.

Isso foi o Metrô que falou para a gente. Cuidado com o que vocês vão falar, porque vai parar a construção do monotrilho em tal lugar do mundo. Porque isso queima o filme da construtora que está vendendo esse projeto.

Entende? Então, é isso que está em jogo. E, evidentemente, está em jogo postos de trabalho, que nós achamos que é um absurdo.

Assim como nós lutamos contra a terceirização da bilheteria, porque a justificativa também era a tecnologia. E, assim, na boa, virou um caos a vida daquele papelzinho. A Inaia deu um ótimo exemplo.

É um inferno, um inferno na estação. Dá muito problema ao papelzinho, lá o QR Code. E nós denunciávamos já, naquela época, novamente, nós nunca tivemos problema com tecnologia.



O problema é que isso ia gerar um caos para a população, dito e feito. E nós achamos que, nesse caso, é um caos que arrisca vidas. O que precisa acontecer?

Precisa acontecer uma tragédia para nós provarmos, para nós demonstrarmos, para nos convenceremos do que estamos falando? Então, assim, é muito grave o que está acontecendo. Nós temos tido várias iniciativas de luta local.

Também tentativas de conversar com a população. Amanhã, às seis horas da manhã, nós vamos estar lá na estação Vila Prudente, panfletando uma carta aberta. Vamos fazer isso mais e mais, o quanto mais pudermos, tivermos forças e apoio também, não só de militantes do sindicato, ativistas, mas da população.

Nós temos um abaixo-assinado eletrônico, Monica, que eu ia te pedir para você compartilhar nas suas redes também, porque é uma forma de dar visibilidade sempre que nós...

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Fala dele aqui para quem está ouvindo.

A SRA. CAMILA LISBOA - É o abaixo-assinado eletrônico é a petição pública que está no Instagram do Sindicato dos Metroviários, o link, eu não vou saber o endereço certinho agora.

Está ali, está aqui. Aqui o QR Code. Aqui o QR Code, as pessoas podem entrar e assinar.

É uma petição pública, o mesmo formato da escala 6 por 1, é petição pública. E qualquer pessoa pode entrar, assinar, compartilhar, divulgar. Eu acho que o Governo do Estado de São Paulo é pouco sensível para a opinião pública.

Haja vista a Sabesp, um monte de coisa, mas, de toda forma, precisamos mobilizar a opinião pública. E é isso que estamos fazendo agora para combater essa medida absurda. O Metrô fez várias jogadinhas local, trabalhando com o anseio dos trabalhadores de migrar para outra linha.

Tinha demanda do pessoal migrar para outra linha antes de ter a retirada dos operadores de trem. O pessoal está esperando há um bom tempo. O pessoal se aproveita agora, o Metrô se aproveitou agora para fazer essa migração e sem repor funcionários lá.

Achamos que isso vai gerar situações muito complicadas para a vida da população de toda essa região. Tem gente que, quando fomos passar nos trens, falou que não ia mais andar



no monotrilho, porque estava com medo. Com razão, com receio. É importante fazermos essa denúncia, falar disso.

Também estamos entrando na nossa campanha salarial agora, e essa vai ser uma das pautas centrais. A defesa de um posto de trabalho, a luta contra a retirada do operador de trem do monotrilho. O nosso sindicato é um sindicato que pauta muitas questões, para além de questões trabalhistas, fazemos um esforço de dialogar com a população e tal, mas só o nosso sindicato, lutando nisso, não basta.

Precisamos ter apoio dos mandatos, dos movimentos da região. Nós já fizemos atividade com movimentos da região. Temos que fazer sempre mais.

Não é uma luta fácil, mas nós achamos importante segui-la. Óbvio que nós torcemos para não ter nenhuma tragédia, nós torcemos para isso, mas nós também temos um papel até como... Embora nós sejamos trabalhadores de uma empresa pública, CLT, nós prestamos um serviço público.

Nós somos servidores públicos. Também com essa responsabilidade, nós nos sentimos na obrigação de falar para a população de São Paulo, particularmente para o pessoal da região de São Mateus, Sapopemba, que existe um risco grave com a retirada dos trabalhadores de dentro do trem. É isso.

Obrigada e seguimos conversando.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- O endereço do Abaixo-assinado, para quem quiser apoiar e estiver assistindo agora, é o [bit.ly](https://bit.ly/operadorsalvavidas) com bit.ly/operadorsalvavidas, para assinar em casa. Antes de passarmos as inscrições, espero que vocês já tenham se inscrito com a Vanessa, que está sentadinha ali com o dedinho levantado. Eu vou passar para uma saudação de uma colega co-deputada do mandato coletivo da bancada feminista, a Sirlene, por favor.

A SRA. SIRLENE - Boa noite. Boa noite, Monica. Boa noite a todas e todos.

Primeiramente, saudar a deputada Monica Seixas pela iniciativa de fazer essa atividade, essa audiência pública muito importante. E também saudar a mesa, o Salles, a Inaiá, a Camila, que trouxeram aqui toda a problemática hoje da situação do monotrilho. Para nós, do mandato coletivo da bancada feminista, essa luta é uma luta nossa também, então nós apoiamos, por isso estamos aqui.

Entendemos que o governador Tarcísio, hoje, ele pretende fazer uma destruição de todo o serviço público. O transporte é um direito da população. Quando os colegas alertam para a



questão do risco de vida, para nós está colocada uma questão da população mais pobre, que é uma população da periferia, estamos falando de bairros periféricos, que muitos sofreram aqui na cidade de São Paulo por falta de transporte público.

E são bairros populosos, como São Mateus, enfim. Que mostra, na verdade, o descaso de toda a elite paulistana e do governador Tarcísio, de todos os governadores anteriores também, há um direito básico da população, o direito de ir e vir, que, na verdade, sem um transporte, a população fica relegada ali a uma periferia, sem acesso a emprego, muitas vezes sem acesso a questões básicas. O direito de ir e vir da população.

E quando finalmente vem uma proposta de transporte, na verdade, a população é feita de cobaia. E isso é inadmissível, o que está acontecendo. A gente pensar que, ao fazer o debate, as pessoas vão ficar que nem a Monica colocou.

Eu me imagino lá em cima, olhando naquela altura para baixo. Imagina, após o debate, como que se sente essa população. Tem várias matérias na imprensa, com declarações de mulheres, de trabalhadores, que, todo dia, vão pegar esse transporte e que se sentem aterrorizados.

Então, quando a gente fala de tirar o operador do trem, como os colegas colocaram aqui, nós estamos colocando mais um risco para a vida dessa população, que não tem nenhuma garantia e já teve, nós já tivemos colisões, falhas, enfim. Então, essa é uma luta muito importante, é uma luta em defesa da vida dos trabalhadores. E, por último, quero dizer o seguinte, que nós precisamos barrar o projeto de conjunto do governador Tarcísio, porque ele foi, essa semana, para a imprensa dizer que ele vai extinguir autarquias, que ele segue o processo de privatização, enfim.

Ele quer acabar com todo o patrimônio público do estado de São Paulo. E nós sabemos que o interesse dele é com os amigos dele, todo o empresariado paulista, que apoia esse projeto, que é um projeto de destruição da classe trabalhadora. Nós sabemos as consequências de toda a privatização do transporte, da privatização da Sabesp, inclusive com denúncias da água saindo escura da torneira dos trabalhadores.

Enfim, nós precisamos unir forças, e vocês podem contar com o mandato também coletivo da bancada feminista do PSOL, e vamos à luta.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Obrigada. Eu vou passar para as inscrições agora, vou pedir para a gente se atentar, a tentar falar em quatro minutos, mas posso ser paciente. Mas, antes de mais nada, levando em consideração que estamos na Assembleia Legislativa, nesse momento, falando com o Estado



todo, e para quem está nos acompanhando dos mais diversos cantos do Estado, levando em consideração a minha própria “caipirice”, vale levar em consideração que é um sonho e é importante para a maior parte do Estado o avançar do transporte sobre trilhos.

É importante ambientalmente para nós vencermos o desafio da poluição. É importante organizacionalmente para conseguirmos chegar de maneira mais rápida, mais prática nos lugares. E São Paulo tem o que poderia ser um exemplo.

Afinal, muitos de vocês falaram que o Metrô é uma empresa aprovada pela população, justamente ao chegar do meu país, Itu, em São Paulo, e me deparar com essa grandiosidade que é o Metrô, é realmente algo impressionante para quem tem trem só como trilha turística no interior de São Paulo. Só que precisamos discutir em que contexto está o monotrilho, o Metrô e a CPTM em São Paulo. Estamos no momento em que o Tarcísio privatiza rodovias, vai instalando praças de pedágio e vai ficando mais caro o direito de ir e vir e isso sim é taxar as pessoas.

Estamos em um contexto, e a Camila pode falar um pouco mais sobre isso, porque sei que ela coleciona dados de quanto mais privatiza, maior fica o repasse público para a empresa concessionária. Isso não significa que deixou de ser público e você, contribuinte, está economizando alguma coisa com isso, porque o Estado costuma repassar mais para as empresas privatizadas e a qualidade, o direito do consumidor fica completamente prejudicado à medida que as autarquias de fiscalização também vão sendo desmontadas nesse momento do estado de São Paulo. Estamos falando de uma linha que vou descrever de novo, única.

Única. O monotrilho não é uma linha de Metrô que estamos acostumados a ver. Vou descrever de novo.

Ela passa numa região específica, bastante adensada e vulnerabilizada da cidade de São Paulo. Estamos falando do fundão da Zona Leste. É uma linha que passa sob um viaduto.

Até visualmente, é uma coisa difícil de ver, porque não é uma plataforma inteira e o trem passa no meio. Na verdade, a plataforma passa no meio do trem. Ele fica meio que pendurado num treco assim.

Quando falo de paralisação, que é comum ao trem, ao lado da porta do trem que tem uma plataforma... É mais larga que isso? A plataforma de pedestre, que passa ao lado do trem, é mais ou menos isso aqui.

O que vimos lá.

O SR. FERNANDO SALLES - Menos. A passarela é menos. A passarela de emergência que você está dizendo? É menos.



A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- É o que? 50 centímetros? 40 centímetros de passarela?

O SR. FERNANDO SALLES - Ela passa em uma cadeira de rodas.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Ela passa ao lado do trem. Ela não tem um gradil de segurança corporal. Não estamos falando só de não caber em uma cadeira de rodas.

Uma mãe com crianças pequenas para se deslocar. Eu não passaria ali nem. Reservo o meu direito ao pânico.

Ia ficar chorando sentada dentro do trem, no caso de uma paralisação. Podemos abrir aqui todo um discurso sobre segurança, trabalho, mas também estamos falando do direito do consumidor. Nesse sentido, é de se espantar que o Metrô tenha deixado essa linha sem ninguém.

Os usuários, milhares deles, todos os dias, estão andando dentro desse trem a 20 metros de altura sozinhos. É isso que estamos questionando. Para começar, então, a participação dos que vieram aqui hoje, eu vou chamar a primeira inscrita, Ana Borguin.

A SRA. ANA BORGUIN - Boa noite, pessoal. Queria agradecer à Monica, aos meus colegas, porque sou metroviária, sou operadora da Linha 15 Monotrilho, pelo menos eu era até agora, porque o Metrô, aproveitando de todo esse processo, inclusive para encurtar e acelerar o que eles querem fazer, já estão transferindo boa parte dos colegas operadores de trem para outras linhas. E não que não necessite desses colegas em outras linhas, porque existe um déficit de pessoas para ser operadores, já que o Metrô não abre um concurso público para a entrada de estação desde 2016, o que está fazendo com que a empresa, que é uma empresa já antiga, onde as pessoas vão se aposentando, vão saindo, fique cada vez com o quadro mais reduzido e cada vez os funcionários mais atarefados e, dessa forma, existe necessidade de funcionários em todas as áreas. Só que agora estão utilizando dessa necessidade para poder acelerar esse processo de retirada de operadores de trem no monotrilho.

Para mim é muito complexo, toda vez que discutimos o Metrô é muito estranho, toda vez que o governo do Estado quer mudar alguma coisa tão drástica no Metrô, porque é um serviço público muito bem avaliado. Não é como se estivéssemos falando de algum



problema, alguma UBS ou algum outro aparato estatal que tenha algum problema, que realmente não está conseguindo cumprir o seu papel. Não, é um serviço que é reconhecido inclusive pelos próprios passageiros, pelos próprios cidadãos do Estado, como um dos melhores serviços que tem.

Então parece um pouco sem sentido o porquê mudar um time que tem ganhado. E eu acho que quando pensamos na retirada do operador como uma forma de automatização, uma forma de tecnologia avançada, é, na verdade, vender uma mentira. Porque o trem vai continuar funcionando da mesma forma como ele funcionava antes.

Assim como a Inaiá falou, o nosso papel lá, inclusive, era garantir que ele permanecesse funcionando da forma como ele deve funcionar. E problemas muito pequenos podem gerar coisas muito grandes, podem gerar um tumulto ou até mesmo um atraso que faça alguém perder uma entrevista de emprego, um atraso que faça alguém não conseguir chegar a um hospital a tempo. Então não parece lógico para mim que o governo do Estado esteja mexendo com algo que é tão importante, tão valioso para a população de uma região da cidade simplesmente por capricho.

Porque não é capricho, porque tem muito dinheiro envolvido, porque tem dinheiro de quem construiu o monotrilho, dinheiro de quem constrói o trem, tem dinheiro dos empresários que vão se beneficiar com aquilo, se beneficiar com essa vitrine mundial que eles querem fazer. Então, quando eles vão dizer que estão economizando, quando eles vão dizer que, na verdade, o Estado está quebrado e, portanto, nós temos necessidades, quando eles vão falar que, na verdade, isso é uma grande revolução tecnológica, na verdade, eles estão só querendo cumprir aquilo que foi um acordo com empresas multibilionárias que vão utilizar de um serviço público bastante bem avaliado, inclusive, como a própria Inaiá disse, dentro do próprio Metrô, a Linha 15 é uma das mais bem avaliadas, simplesmente para poder continuar vendendo e fazendo os seus negócios por fora do que é o interesse real da classe trabalhadora, de quem realmente vai utilizar o transporte público.

Então, para nós é muito importante ter a Alesp pensando sobre isso e poder ter esse canal para poder discutir sobre isso, porque parece que é uma discussãozinha sindical entre uma categoria corporativista que só quer o seu dinheiro, só quer o seu emprego etc., em que, pese que acho que é importante a manutenção de postos de trabalho, em uma situação como estamos, seria absurdo tirar cada vez mais postos de trabalho, nós também estamos falando de um serviço público que para nós é caro, porque para nós é importante discutir isso, porque o transporte público tinha que ser um direito, não tinha que ser simplesmente algo que algumas pessoas vão ter acesso.



Então, para nós esse debate é um debate que tem que tomar realmente toda a população, todos os cidadãos, para que possamos avançar e impedir que um serviço público tão bom, avaliado, tão bem avaliado, possa ser precarizado, como muitos outros serviços nós vimos acontecendo. E só para encerrar mesmo o grande exemplo que são as linhas 8 e 9 da CPTM, que foram privatizadas para a Via Mobilidade e que em um ano quadruplicaram ou quintuplicaram em falhas, ou seja, nós precarizamos, depois privatizamos, terceirizamos, e quem está pagando o pato são os trabalhadores e a população que utiliza esses serviços. É isso.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL
- Obrigada, Ana. O próximo inscrito é o Altino.

O SR. ALTINO - Vou tentar não passar do tempo, mas primeiro queria colocar o seguinte. O projeto monotrilho foi um erro desde o começo. É claro que, depois de um erro, você tem um negócio, você não vai jogar fora.

Vou dar o exemplo do Fura Fila de São Paulo, que foi do Pita. Você vai fazer o quê? Vai destruir aquilo?

Mas foi um erro. O monotrilho, quando foi construído, prometeram que ia ser rápido e barato. Foi mais caro do que o Metrô e muito mais demorado.

Eu vou dar um outro exemplo. Linha 17, a Ouro, que é naquela região da Zona Sul. Prometeram que, na Copa, em 2014, estaria pronto.

Nós estamos em 2025. Onze anos depois e é uma fortuna o que está se gastando lá por uma suposta coisa que seria rápida e barata. Cara, demorada e era mais fácil ter feito um metrô de alta capacidade.

Um detalhe muito importante para quem não conhece muito o sistema aqui. O monotrilho é um sistema de alta capacidade, mas comparado com o metrô, é de menor capacidade. Mais ou menos, o metrô carrega duas vezes o que carrega o monotrilho.

Portanto, você fazer todo aquele negócio, no elevado e, para terminar, esse monotrilho, ainda tem um outro erro gigantesco, que parece piada, tem pneu de borracha no meio desse negócio do meio ambiente, que só tem um fornecedor, que é a Michelin. Ou seja, os caras podem fazer o que eles quiserem, podem vender o preço que eles quiserem, só tem um fornecedor.

Portanto, o que eles estão fazendo aqui é, na verdade, um grande erro que vem desse governador, dos governadores anteriores, que são todos parceiros, que são todos juntos, a



serviço dessas grandes multinacionais. O que está em jogo aqui é muito mais do que um mero problema sindical trabalhista. Aqui nós temos em jogo um problema de grandes multinacionais, que dominam o governo do Estado há muito tempo, e agora estão querendo vender um pacote a nível internacional, que pode ter um monotrilho, sem operador de trem, e eles querem vender isso para o resto do mundo, para economizar dinheiro, e eles vão vender o seu produto.

Aqui, o que está por trás, o que a companheira já falou, não é um capricho do governador, são interesses gigantescos que estão por trás, e que depois financiam, obviamente, os diversos candidatos, inclusive, o do governador. Estão transformando a população da região em cobaia, porque é um teste. Nosso sindicato, a categoria está dizendo o seguinte, é uma tragédia anunciada, porque no dia que aconteceu uma tragédia, nós queremos dizer, o sindicato falou, a categoria falou, porque a gente sabe o que nós estamos falando.

Aquela parceria que vocês estavam falando, ela é vazada. É um ferro, não é ferro exatamente, é um material metálico, vazada, você olha o chão lá embaixo, 15, 20 metros de altura. Os seguranças fizeram um teste, teve segurança que entrou em pânico e não conseguiu andar.

Agora imagina, pessoas de idade, crianças, pessoas com deficiência, pessoas normais, passando por aquele negócio sozinho, sem um maquinista, sem um funcionário para atender a gente que a gente chama de operador de trem, a tragédia que será e que pode ocorrer. Nós estamos denunciando isso. Precisa ter um projeto de lei que proíba isso.

Tem uma legislação antiga que fala que tem que ter maquinista em todo o trem. Mas é uma legislação antiga, mas precisa ter uma legislação nova. Nós queremos que proíba.

Não pode ser que qualquer governador, a mando da multinacional, da Bombardier que agora foi vendida para Alstom, faça um projeto desse só para beneficiar essas multinacionais. Não deveria ser permitido. E mais, faça um desafio para o governador, faça um plebiscito com os usuários da região.

Fazemos um plebiscito, vejamos a opinião da população. Por que não ouve a população? Façamos um plebiscito se ele convencer a população da região que é melhor tirar um maquinista, um operador de trem lá do monotrilho, faça.

Agora duvido, porque se a população, e eles já sabem, já estão falando isso. Quando a população sabe o que está acontecendo, ela fala eu sou contra. O problema é que o governador tem o controle e manda em tudo.



E segundo, como disse a Camila também, a economia é ridícula. Se o governador quer economizar, demita os 112 altos salários que é amiguinho dele dentro do Metrô, demita essa cambada que ganha altos salários, demita esse povo, que a maioria inclusive nem é concursado. Quer economizar dinheiro?

Começa economizando aí. Por que vai economizar do operador de trem? Então, botar a população em risco não vale a economia.

Precisa gastar mais, se for preciso, para garantir a segurança do sistema. E é isso que nós estamos falando para evitar essa tragédia, que é uma tragédia anunciada. Tanto é que o Ministério Público aceitou a denúncia do sindicato e está provocando o governador do Estado para que se explique, porque não pode colocar a população em risco.

Por fim, eu queria falar uma coisa para vocês. Nós deveríamos ter uma indústria nacional, estatal, que produzisse trem e metrô em São Paulo. Nós temos capacidade técnica para isso.

A gente não deve nada para Bombardier, que agora está comprado pela Alstom. A gente não deve nada para as empresas chinesas, as empresas japonesas, as empresas americanas, canadenses. Nós poderíamos gerar tecnologia e criar emprego.

Agora não. Aqui nós somos capachos das multinacionais. O governador é capacho das multinacionais e coloca a população da Zona Leste em risco.

Precisamos mudar, precisamos ter coragem. E esse governador não tem coragem. A única coragem que ele tem é se vender para essas multinacionais.

E por isso nós estamos brigando aqui hoje, nessa audiência. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Altino me lembrou também que a gente tem que pedir via requerimento de informação e transparência a lista e o porquê dos altos salários do Metrô. Tem uma galera ganhando até 58 mil reais por mês e cabe a gente fiscalizar, além das outras sugestões. Próximo, Arthur Andrade.

O SR. ARTHUR ANDRADE - Oi, gente. Boa noite. Eu queria primeiro cumprimentar a mesa, os colegas do monotrilho, a Monica, a Camila.

Eu acho que essa audiência é um momento muito importante para a gente visibilizar a luta que está acontecendo no Metrô. Acho que a gente não vê há muito tempo um ataque à segurança dos passageiros do jeito que a gente está vendo agora, num transporte público de massa central que atravessa a maior parte da periferia que o Metrô de São Paulo atende.



Então, é importante espaços como esse para a gente dar essa visibilidade e entender que isso também é mais um passo no processo, no projeto de privatização do Metrô.

Isso ajuda a preparar o terreno para esse grande pacote de ataque que o governador Tarcísio prepara para os próximos anos, até ano que vem, na verdade, de acordo com ele. Bom, queria retomar uma coisa que foi falada pela mesa, que é o sistema monotrilho, em 95% do mundo, ele não foi concebido para ser um modal de transporte de massa. Na maior parte das experiências que a gente tem no mundo, ele surgiu como um modal para ser um transporte turístico, para atender poucas pessoas e para andar com baixa velocidade.

A gente é meio que pioneiro nessa ideia de fazer o monotrilho no trajeto que ele faz em São Paulo, na velocidade que ele faz como um transporte de massa. Então, é muito delicado quando a gente trata de excluir mais uma trava de segurança que é necessária no sistema. E também queria retomar uma coisa que também foi bastante falada, que é como essa precarização da qualidade do serviço está a serviço dessa privatização que está acontecendo no transporte público, principalmente no transporte público sobre trilhos.

Nem a privatização do Metrô, do transporte, nem a retirada dos operadores é uma coisa que surgiu agora. É um processo que vem sendo construído desde os outros governos que a gente teve em São Paulo. Mas o que a gente está vendo agora é que um governo de extrema direita, que é o governo Tarcísio, que também tem planos eleitorais, é importante a gente lembrar, quer se mostrar como o melhor representante dos interesses dos grupos privados que querem se apoderar dos serviços públicos em São Paulo.

Acho que isso demanda da gente uma unidade na luta e uma capacidade de enfrentamento que vai ser muito necessária, que a gente já tem cumprido, mas que vai ser muito necessária no próximo período. Então, acho que essa audiência cumpre esse papel da gente visibilizar e da gente mobilizar a categoria e a população de São Paulo, principalmente, como foi falado, a população mais vulnerabilizada, os passageiros com deficiência e todo mundo que, em uma situação de tumulto e de pânico no monotrilho, vão ser as mais afetadas. Então, saudar a audiência, saudar a mesa, a iniciativa da companheira Monica, muito presente com a gente nas batalhas que a gente tem na categoria.

E passar um recado. Tenho certeza de que a direção do Metrô de São Paulo, a Secretaria de Transportes, o Governo, em algum momento, se não agora, vai ver essa audiência, vai ver o que a gente discutiu. Infelizmente, vocês perderam uma oportunidade de vir aqui na audiência, de dialogar com a população, de explicar para a categoria quais são os embasamentos dessa mudança.



Eu espero... Enfim, vocês também têm que contar com elemento de sorte para que, em uma próxima audiência, a gente não trate de um acidente, de uma fatalidade que aconteceu por causa dessa medida irresponsável que está sendo levada à frente. Então, espero que haja canais de diálogo para que a categoria e que a população de São Paulo consiga colocar, apoiar totalmente um plebiscito para colocar essa opinião e prometer que a gente vai lutar muito para que esse retrocesso não aconteça.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Eu que agradeço. Eu acho. Porque a gente não quer voltar aqui por causa de um acidente, mas você também me deixa uma memória importante para encaminhamento.

Teremos que convocar o Metrô a dar explicação, já que o convite não aceitou. O próximo inscrito é o Felipe. Retira.

O próximo, então, Carlão.

O SR. CARLÃO - Boa noite. Primeiramente, quero agradecer aqui o convite da nossa deputada. E eu quero começar essa minha narrativa, Altino, até para melhorar os seus números.

Eu sou morador da cidade de Tiradentes há 38 anos. E a chegada do monotrilho, pelo menos o projeto, foi em 2010, quando levaram a maquete para dentro da cidade e mostraram para nós, o munícipe, como ia ser o monotrilho. E hoje, aqui, eu estou assustado.

O discurso da Camila, o discurso do Altino, me deixou assustado. Eu sou rodoviário, a gente não tem nem noção como é o transporte sob trilho. Eu fiquei muito preocupado.

Eu acho que um ponto importante que temos que levar em conta é achar meios jurídicos, até penal, para estar criminalizando o governador. Porque ele está colocando a vida dessa população em risco. Hoje eu estou saindo daqui, amanhã, para chegar lá na Tiradentes, na parte da manhã, no terminal, e explicar para os passageiros.

Porque hoje a cidade de Tiradentes se encontra com mais de 250 mil habitantes. Não é um bairro mais, é uma cidade. Esse povo vai migrar para o monotrilho quando chegar na cidade de Tiradentes.

E como é que vai ficar isso? Falta de segurança. Nossa, eu fiquei aqui muito, eu estou assustado aqui.

Por que eu falo isso, companheiros? Porque no transporte de pneu, do ônibus, nós temos também esse processo. Porque os empresários, eles não aplicam insegurança.



Hoje, vocês... Quantos ônibus hoje elétricos vocês já estão vendo pegando fogo? Incendiando na rua mesmo, porque não tem como eles fazerem uma manutenção preventiva nesses carros novos.

Primeiro que começaram a errado esse transporte desse modal de ônibus. Começaram a criação da casa pelo teto. Hoje está uma briga enorme com a Enel, porque não consegue ter abastecimento desses carros.

Aí o que acontece? Esses carros na rua estão dando alto aquecimento. Ele está aquecendo e pegando fogo, os passageiros dentro.

Então, vocês já acompanharam isso na imprensa. E o empresário hoje não é diferente do Metrô. Hoje ele manda arramar as peças com arame.

É um absurdo. O que está acontecendo, deputada, com esse transporte de São Paulo? É uma vergonha o que está acontecendo.

Tem que achar um meio, sei lá, uma paralisação, uma mobilização enorme para chamar atenção. Vai esperar acontecer mesmo? Vai esperar acontecer?

Porque está desenhado, né? A questão do monotrilho, pelo que estou vendo aqui, pelas narrativas da Camila, do Altino, de todos aqui, já está desenhado o acidente. Só basta saber quando.

Que dia, que hora. Então, está difícil. Então, gente, eu vim aqui participar dessa audiência pública, mas estou saindo daqui assustado.

E eu falo para vocês, o município não sabe disso. Ele não tem essa realidade. Ele não tem essa realidade.

Lá na ponta, igual a Monica falou, lá no fundão, não sabe disso. Posso garantir isso para vocês. Então, essa informação, ela tem que chegar bem esclarecida para os usuários.

Porque eles estão pensando que é a coisa mais moderna no mundo, é tecnologia, é uma coisa boa, é marketing, é o que for. Mas, em segurança, eles nem sabem o que acontece isso. Eu estava me perguntando, estava até comentando com Narciso, e o sistema de segurança, como é que desce de lá de cima se precisar?

Não tem nada? É paraquedas? Vai pular?

Então, é uma coisa absurda. Isso tem que levar para a população, porque eu falo para vocês, aqui novamente, torno a afirmar, a população não sabe. Não sabe.

E é isso. Muito obrigado. Viu, deputada?

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Eu que agradeço, Carlão, na luta com os condutores dos ônibus aqui e mostrando a



importância da unidade entre as categorias que tocam o transporte público. Nosso último inscrito é o Morato.

O SR. MORATO - Bem, primeiro, saudar a Monica, ao mandato que, primeiro, fez aquela visita lá no monotrilho, no começo do anúncio do ataque. O Salles, a Inaiá, o Arthur também, estávamos lá, o Narciso, e ela foi lá conhecer o monotrilho e conhecer mesmo, ouvir dos funcionários do monotrilho a realidade, a importância dos operadores no monotrilho e a importância dos funcionários do Metrô para garantir a segurança da população no deslocamento dentro do Metrô de São Paulo. Mas eu quero fazer uma fala, mas eu sou metroviário também, mas eu sou uma pessoa com deficiência.

Eu tenho um problema de saúde, sou um deficiente físico, tenho alguma limitação de locomoção. aqui todo mundo falou sobre a questão da falha do monotrilho entre estações e tal. Eu já vi colegas meus se recusarem a andar na passarela de emergência, mesmo trabalhando naquela linha, sendo segurança, sendo operador por questão de medo, insegurança, e a pessoa seria uma pessoa plena, que não teria nenhum tipo de limitação física ou visual, mesmo intelectual.

E ela teve medo. Imagina uma pessoa com deficiência, e não só uma deficiência física, não só um cadeirante, porque a maioria aqui que é metroviário entrou na estação, que é a função que eu faço, faço parte atualmente. A gente conduz pessoas com dificuldade de locomoção, a pessoa consegue andar, mas ela consegue andar por pouco tempo.

Então a gente leva a cadeira de roda, coloca ela na cadeira de roda e conduz ela para fazer uma baldeação da linha 1 para a linha 2, 2 para a linha 3, do 2 para o 15, 3 ainda não tem, mas do 2 para o 15, e tal. Imagina essa pessoa a 200 metros de distância só da estação. Eu acho que não é legal.

Não é legal para ninguém. Imagina para uma pessoa que não consegue andar, que tem dificuldade de locomoção, ou as pessoas com deficiência intelectual, autismo, que tem toda uma situação específica e que nesse momento podem ter um ataque e a situação piorar muito. Então eu acho que é importante se manter os operadores pela segurança do sistema em primeiro lugar, pela segurança dos passageiros, da população em geral.

Dos rodoviários, como o Carlão disse, porque embaixo da maior parte do monotrilho passa a Anhaia Franco, Anhaia Mello. A Anhaia Mello é um corredor de ônibus bem importante da Zona Leste. E se tiver uma colisão, algum acidente, que o monotrilho caia lá de cima, que a gente espera que não ocorra, mas que se tirar o operador a chance aumenta drasticamente, vai atingir os companheiros rodoviários também.



Sobre a questão do Metrô em si, o ataque da retirada dos operadores de trem não é o único ataque que o Metrô tem feito para diminuir as contas da empresa. Quem anda de sistema, acho que já reparou que as bilheterias do Metrô estão funcionando agora a partir das seis da manhã e fechando às 22 horas. Lembrando que o Metrô abre às 4h40, e a princípio fecha à meia-noite, e cada estação tem o seu horário por questões operacionais.

Então, para quem trabalha na estação, eu que trabalho no turno tarde, saio às 23 horas, das 22 às 23 horas a insegurança para o meu trabalho aumenta enormemente, porque o passageiro chega com dinheiro e fala, quero comprar o bilhete. A gente fala, não tem bilheteria, só de forma na máquina ou no WhatsApp, no celular, e a pessoa fala, não tenho esses meios, como é que eu faço? E aí?

A pessoa fica revoltada. Quem vai estar ali e vai correr risco de ser agredido ou inúmeras outras coisas? Sou eu.

É a Fernanda que está aqui, que é OTM1, a Camila também, que é OTM1, que é o cargo que fica na estação. Então, é isso. É a retirada dos operadores de trem, é a terceirização de diversas... da atuação da segurança, terceirização da segurança, que existem vários seguranças terceirizados agora atuando em diversas áreas do Metrô, do atendimento ao usuário na catraca, que está sendo terceirizado. E eles estão usando o discurso de que a empresa não é rentável e a gente precisa cortar gastos. Mas o Altino lembrou aqui que 112, no último mês, funcionários do Metrô... funcionários, entre aspas, porque eu acho muito difícil que o cara já tenha pego um metrô na vida. Os funcionários que têm aí, ganhando mais do que o teto do salário do governador, que é de R\$ 35 mil. Então, 112 funcionários do Metrô no último mês ganharam mais de R\$ 35 mil, até R\$ 58 mil.

Se você faz uma conta burra aí, quantos... OTM1, que é o cargo de entrada, segurança, que é o cargo de entrada, os cargos de entrada da manutenção, poderiam ser contratados para que a gente melhorasse a qualidade do serviço. Lembrando que o Metrô perdeu mais de 30% de quatro funcionários nos últimos cinco anos, dez anos, mais ou menos, e a gente bateu o recorde da aprovação do serviço pela população. A gente é o melhor serviço da cidade do estado de São Paulo. E a gente precisa ter subsídio para que isso mantenha e melhore.

E o subsídio é mantendo os operadores de trem, é abrindo o concurso público para que tenha mais funcionários, e que a gente consiga barrar esse ataque, barrar todos os outros ataques, e que a gente consiga que a população tenha um transporte de qualidade, que os funcionários mantenham os seus empregos, e que a gente consiga melhorar e aumentar o sistema, que eu acho que foi o que a Monica falou, não pode ficar restrito a São Paulo o transporte estadual, o metrô, e só fica no município de São Paulo.



Então a gente tem que ampliar isso, Campinas é uma cidade gigante, tem condições de ter um metrô. Então eu acho que é isso.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL
- Obrigada, Morato. Agora, para encaminhar e a gente ir traçando os próximos passos, eu vou devolver a mesa, vou inverter a ordem, então, pode ser, Camila.

A SRA. CAMILA LISBOA - Eu quero falar só três coisas muito rápidas. Primeiro dizer que esse sistema mal escolhido, mal feito e irresponsável, e que agora está dando mais um passo na irresponsabilidade, eles também operam com a tese de que os problemas que aconteceram no monotrilho é tudo falha humana. E eles demitiram, fruto daquela colisão do dia 8 de março, o Metrô demitiu três trabalhadores, culpando exclusivamente esses três trabalhadores por uma colisão que aconteceu poucos anos depois daquela primeira colisão e por causa do sistema de proteção de colisão que a Inaiá explicou aqui.

E a fala que o presidente do Metrô deu falando sobre o monotrilho, ele sempre atribui a culpa ao problema humano, ao trabalhador. Inclusive, tem tanto limite isso aí que um desses três demitidos foi reintegrado e nós estamos batalhando pela reintegração dos outros dois, o trabalhador do CCO e também o outro operador de trem, o Ivan. Acho que também seria importante registrar a solidariedade aqui da audiência pública a esses companheiros e o reforço na luta pela reintegração desses três, porque o companheiro que foi reintegrado, o Metrô recorreu, está brigando ainda para vencer de vez na justiça à sua volta.

A segunda coisa que eu queria dizer, nós fizemos uma denúncia, o Altino falou, nós fizemos uma denúncia no Ministério Público, o Ministério Público transformou em inquérito e está investigando essa iniciativa de retirada dos operadores de trem. Nós fizemos essa denúncia no ano passado, o Ministério Público transformou em inquérito no finalzinho do ano passado e agora nós reforçamos a denúncia, porque agora o Metrô concretizou a retirada, agora, nesse mês de março, desde o dia 15 de março, que o Metrô começou a tirar os operadores aos finais de semana, desde o dia 15 de março, e de forma muito rápida. Ele está fazendo isso todos os dias da semana, porque, em um primeiro momento, eles falaram que iam fazer isso só no final de semana, depois só nos horários de vale, e agora eles estão fazendo isso praticamente 24 horas. E com essa informação que a Ana falou de transferir o pessoal para as outras linhas, praticamente está estabelecido isso. Nós reforçamos essa denúncia no Ministério Público.



Só mais uma informação. O Metrô de São Paulo contratou uma empresa para avaliar a segurança do monotrilho. E ele começou a tirar os operadores de trem sem ter uma conclusão desse estudo. Isso é importante registrar. A irresponsabilidade do Metrô, com a anuência do Governo do Estado, em fazer isso. Esse é o registro. Agradecer mais uma vez à Monica o mandato.

Agradecer também a mobilização. Tem uma organização muito forte lá no monotrilho, dos trabalhadores. Acho que é uma resistência importante.

E o apelo que faço aqui é que não basta só a luta dos trabalhadores, dos sindicatos. Nós precisamos ter o reforço de outras partes da sociedade, porque é isso, não se trata de uma questão sindical, trabalhista apenas. Isso também está em jogo e isso também demandaria apoio.

Mas é mais do que isso. É muito mais do que isso. Então, é isso.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Obrigada, Camila. Devolver invertendo para a Inaiá.

A SRA. INAIÁ - Gente, acho que estou contemplada com as falas do plenário. Muito obrigada também. É isso.

Obrigada pela audiência.

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Fernando.

O SR. FERNANDO SALLES - Só reforçando um pouco do que a Camila tinha colocado, acho importante a gente reivindicar e dizer para as pessoas que estão assistindo que os operadores de trem do monotrilho fizeram inúmeros processos de resistência a tudo isso que aconteceu. E fazer a resistência é difícil, porque, por exemplo, recentemente os operadores, na verdade, tiraram por assembleia, o sindicato, como protesto para a gente permanecer dentro do trem. Porque a gente é muito convicto de que a forma mais eficiente de a gente prestar um bom serviço e garantir a segurança é a gente estar dentro do trem.

Porque essa forma que o Metrô está tentando implementar é simplesmente uma forma que não tem como ser mais eficiente e não tem como ser mais seguro. E nós fomos 12 operadores, foram 12? Quantos foram de manhã?



Acho que mais ou menos 12 operadores foram punidos, foram advertidos. Uma prática de assédio moral, de medida antissindical. Isso não foi a primeira vez, já teve outras ameaças, porque antes, só para lembrar, para quem talvez nunca saiba, nós somos operadores que trabalhávamos dentro do monotrilho e nunca tivemos isolamento diante da... O Metrô, na verdade, nunca reconheceu como uma questão de segurança o operador estar ali. A verdade é que a gente sempre esteve ali de forma meio improvisada. Essa é a verdade.

Então nunca se garantiu condições adequadas para a gente realizar minimamente a nossa função. Então a gente nunca teve uma cabine com isolamento para poder se concentrar única e exclusivamente no trem, nem assento adequado para... A Monica pegou aquele trem, sabe como é a trepidação daquele...

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Jesus! Desculpe a interjeição, mas é muito assustador.

O SR. FERNANDO SALLES - Vários operadores adoeceram, então a gente fez processos de luta para a gente manter o mínimo de isolamento que a gente tinha conseguido e também fomos ameaçados inúmeras vezes de punição para resistir, para garantir o mínimo de segurança possível para a gente trabalhar e o mínimo de condições para a gente poder prestar o melhor tipo de serviço para a população. A gente não está falando de uma linha, que eu não sei se todo mundo sabe, mas o histórico dessa linha não são só duas colisões em menos de cinco anos, que é uma coisa que você não vê no metrô. Como a Camila já disse em uma entrevista no sindicato, uma entrevista, na verdade, para a imprensa há muito tempo, não existe... Como é que a gente pode pensar que essa linha é completamente segura? Não existe projeto de metrô que permita colisão. Nas outras linhas do metrô isso não acontece. O metrô não é feito para bater. Como a Camila já tinha dito em algum outro momento. Mas não é só a colisão.

Já tivemos, na verdade, estouro de pneu, porque embaixo do monotrilho é pneu. E o estouro do pneu, foi tão bem projetado aquilo, que o estouro do pneu fez com que paralisasse a movimentação daquela linha, não sei por quantos meses, eu não lembro, cinco meses. Cinco meses ficou parado o sistema do monotrilho, porque teve um estouro de pneu.

Isso não me parece, na verdade, uma concepção de projeto lá muito bem executada. E não foi só isso. Nós já tivemos, sabe aquela viga que você disse, que é por onde o trem passa em cima? Já teve queda de concreto. Aquele concreto, daquela viga, já caiu na Anhaia Mello.



E que, por sorte, que o metrô tem, por sorte, porque não aconteceu nada mais grave, porque já caiu peça de trem, já caiu viga de concreto.

Então, nós não estamos falando de uma linha onde nós temos aqui, na verdade, simplesmente presumir que os problemas não podem acontecer, que está tudo mais ou menos seguro. Não, tem muitas coisas que são, inclusive, contingenciais que nós não prevemos, ou que pelo menos deveria ter sido previsto. Então, eu gostaria de agradecer a fala de todo mundo.

Também me senti bastante contemplado pelo que foi posto aqui. E acho que fica esse alerta, na verdade, para a população que amanhã vai pegar o trem lá de São Mateus, que se demorar, provavelmente, na verdade, se demorar, sei lá, cinco minutos com algum problema, saiba que, na verdade, esses cinco minutos que você está perdendo, que pode virar dez, que pode virar meia hora, o atraso que você vai ter para poder chegar no seu serviço, tudo isso está sendo gestado dentro do Metrô numa lógica de precarização. E que nós, os trabalhadores do monotrilho, estamos tentando combater arduamente isso, de todas as formas que conseguimos dar visibilidade a esse problema, porque é uma questão de transparência. Você tem direito de saber que você está pegando um sistema de transporte que está sendo ineficiente de forma proposital, porque tem uma lógica por trás disso.

Então, só queria apontar isso e agradecer a todos. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE - MONICA SEIXAS DO MOVIMENTO PRETAS - PSOL

- Eu que agradeço. Antes de passar para os encaminhamentos e os encerramentos, eu quero saudar a luta coletiva da categoria pela readmissão dos oito demitidos políticos de 2023. (Palmas.) Que aconteceu agora na última sexta-feira, uma importante batalha que travaram, nós sentimos muito pelos companheiros, que bons que estão, mas a luta segue. (Palmas.) Agora, passando aos encaminhamentos do que eu compreendi, vocês podem me ajudar também a palpar.

Primeiro, eu acho que é importante destacar que o sindicato já fez uma denúncia ao Ministério Público sobre a retirada, que agora apensa informação nova de que está sendo efetivada, mas o nosso mandato quer se juntar na ação, cobrando o Ministério Público celeridade na análise sobre a segurança do passageiro durante a retirada dos operadores do trem. Segundo, eu acho que precisamos avançar conjuntamente, ideias que vocês deixaram aqui, no que protege o avião para ter a garantia do piloto dentro. Não sei se alguma lei nesse sentido ou na lei da proteção do usuário, porque imagino que, no fundo, seja isso que estamos falando, do usuário precisar ser protegido para a ação humana, o operador cumpre essa trava



de segurança, mas também muitas outras, mas, dentro, acho que precisamos formar um grupo para discutir a conformação de uma legislação parecida.

Terceiro, por fim, disparamos hoje uma série de requerimentos de informações com as perguntas que vocês deixaram. Qual é o plano de colisão? Como orientar o passageiro? Como garantir proteção a violência contra a mulher dentro do metrô? Qual é o destino desses trabalhadores? Quanto isso vai representar, se representa de economia e, por fim, e não menos importante, se essa economia, caso houver, será repassada ao usuário, porque nunca é e não existe também.

Isso é uma coisa importante de se dizer. O metrô corta pessoas, precariza a operação, deixa você sem o seu direito do consumidor, mas a tarifa não baixa. A tarifa só sobe e eles só lucram.

Por fim, vou pedir para a Assembleia Legislativa, as notas taquigráficas, enviar a cópia dessa reunião ao Metrô e à Secretaria de Transporte. Acho também que devemos tentar fazer uma nova audiência pública, dessa vez no caráter de convocação ao Metrô, aqui na Assembleia Legislativa, para prestar informações a respeito da retirada do operador. A você que nos assiste, lembrando que você pode apoiar, é muito importante o apoio de todos, dando visibilidade e assinando o abaixo-assinado que os trabalhadores do Metrô estão construindo.

A todos que o apoiam, eu sei que os trabalhadores têm cotidianamente ido para o corpo-a-corpo, discutido com a população nas plataformas, nas estações, e quero convidar os condutores a se somarem nessas iniciativas corporais, assim como quero chamar os metroviários a se somarem a uma outra luta que os condutores estão tocando aqui com a gente na Assembleia Legislativa. Eles são autores do projeto que eu tenho a honra de assinar, mas é dele, de integração na gratuidade passe-livre entre os moldados de transporte, para que os motoristas de ônibus possam acessar o metrô, que os trabalhadores do metrô possam usar o trem e que os trabalhadores do trem possam usar o ônibus quando chegam nas suas cidades. Protocolamos esse projeto a pedido deles.

Eles estão fazendo uma grande mobilização. Convidá-los à integração da luta das categorias. E, por fim, para você que assistiu até aqui, é preciso dizer que o Tarcísio quer tirar o seu direito de ir e vir e super taxar o transporte em São Paulo.

A venda do trem, do metrô, das rodovias e agora das hidrovias, um marco que chegou na Assembleia Legislativa essa semana, vai significar ao usuário do Estado de São Paulo mais dificuldade de se locomover. Se no monotrilho a sua vida fica em risco, porque eles vão tirar o operador para tentar privatizar, as mais de 100 novas taxas de pedágio vão tornar impossível o trabalho entre a macrorregião. Na CPTM houve leilão.



As hidrovias que cuidam das balsas que fazem o transporte também serão privatizadas e você pode perder o seu direito de visitar a Ilha Bela se você não tiver dinheiro. Nesse momento, o Governo do Estado de São Paulo está realizando a maior transferência de dinheiro público para a iniciativa privada da história desse Estado. Pode parecer um sonho da privatização da eficiência, mas eu repito, as concessões, que é o que o Estado faz na verdade, continua a passar dinheiro público do imposto para a empresa que administra.

Essa empresa que administra não tem nenhuma obrigação com qualidade, direito do trabalhador ou do consumidor. O serviço na grande maioria das vezes fica precarizado. O Metrô é um exemplo disso, a CPTM ainda mais.

Na CPTM é mais do que eu dobro as falhas nas poucas linhas privatizadas do que nas demais. Os pedágios estão assustando, surgindo por todos os lados pelo estado de São Paulo. Por isso, eu termino essa audiência dizendo, não está deslocado nem separado.

O governador Tarcísio quer tirar o seu direito de ir e vir e vai super taxar o deslocamento no estado de São Paulo, deixando a população completamente refém sem nenhum direito à fiscalização. Nós nos somamos à luta dos condutores, dos metroviários, dos ferroviários e da população paulista que está na luta contra as novas praças de pedágio para garantir o direito de circular em São Paulo. A todos que vieram, muito obrigada para vocês que acompanharam.

E, mais uma vez, assinem o abaixo-assinado pelo operador no monotrilho. Obrigada, TV Alesp. Obrigada, servidores e servidoras.

Obrigada, pessoal da copa, por isso. Obrigada, assessoria, por essa atividade. Até breve. Tchau.

* * *

- Encerra-se a sessão às 20 horas e 09 minutos.

* * *

