



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
GABINETE DO CONSELHEIRO VICENTE LOUREIRO

Processo nº 22/008/101/2019

Data de Autuação: 30/04/2019

Concessionária: SUPERVIA

Assunto: TREM PREFIXO FATO RELEVANTE DA OPERAÇÃO- AVARIA DE PANTÓGRAFOS DO US 186 E DA REDE

AÉREA- ESTAÇÃO GUILHERME DA SILVEIRA- 22/ 10/18- BO SV8182019

Relator: VICENTE LOUREIRO

VOTO

O presente processo tem por objeto a análise do Fato Relevante da Operação (FRO) referente à avaria de pantógrafos do trem prefixo US-186 e da rede aérea, ocorrida em 22/10/2018, na Estação Guilherme da Silveira, com base na Nota Técnica de Incidente nº 014/CATRA/NTI/2026, elaborada pela CATRA.

A ocorrência consistiu no engastalhamento dos pantógrafos do trem prefixo US-186 (TUEs 719 e 730) na rede aérea da Linha 2, na parte superior da Estação Guilherme da Silveira, ocasionando o desligamento automático dos disjuntores das subestações de Bangu e Realengo. O evento resultou na interrupção temporária do fornecimento de energia elétrica (3 kV) no trecho afetado, permanecendo a composição imobilizada, com quatro carros na plataforma e quatro fora dela.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
GABINETE DO CONSELHEIRO VICENTE LOUREIRO

Registra-se que houve o desembarque de aproximadamente 40 usuários na via permanente, a partir dos últimos carros da composição, com o auxílio de agentes de controle da Concessionária, sendo os passageiros conduzidos em segurança até a plataforma da estação, em conformidade com os procedimentos operacionais.

O Relatório de Análise de Falhas (RAF) indicou como causa provável a avaria do pantógrafo. Contudo, tal conclusão restou prejudicada pela impossibilidade de avaliação do componente, em razão de possível furto, não tendo sido identificadas falhas prévias na infraestrutura da rede aérea.

Com o objetivo de mitigar riscos operacionais futuros, o relatório recomenda que a Concessionária adote as seguintes providências:

- a) apresentar a esta Agência Reguladora os protocolos atualizados de contingência e de segurança patrimonial voltados ao isolamento de composições avariadas, de modo a garantir a integridade dos equipamentos após ocorrências operacionais, evitando a perda ou subtração de componentes essenciais à adequada elaboração dos Relatórios de Análise de Falhas (RAF);
- b) apresentar a atualização dos planos e procedimentos de manutenção relativos aos materiais rodantes, com detalhamento das ações executadas em cada item inspecionado.

Inicialmente, cumpre ressaltar que o dever de garantir a segurança e a incolumidade dos usuários, bem como a adequada manutenção dos bens vinculados à concessão, constitui obrigação da Concessionária.

Nesse contexto, a responsabilização administrativa exige a presença de fato imputável ao particular, associado à violação de dever jurídico previsto em norma legal ou contratual. Assim, caso se verifique o descumprimento das obrigações assumidas no Contrato de Concessão, poderá haver aplicação de penalidade, observados os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, nos termos do art. 22, §2º, da Lei



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
GABINETE DO CONSELHEIRO VICENTE LOUREIRO

de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, incluído pela Lei nº 13.655/2018.

A PGA ressalta, ainda, que, à luz da teoria do risco administrativo, a Concessionária responde pelos riscos inerentes à sua atividade, não sendo responsável, contudo, por condutas de terceiros, da própria vítima ou por eventos decorrentes de caso fortuito ou força maior, em razão da ausência de nexo de causalidade.

No caso em análise, conforme as informações técnicas disponíveis, não foi possível identificar de forma conclusiva a causa raiz da ocorrência. Embora o Relatório de Análise de Falhas tenha apontado como causa provável a avaria do pantógrafo, sua avaliação restou inviabilizada em razão de possível furto da “canao” do pantógrafo 1 do carro E-730, não sendo evidenciadas falhas prévias na infraestrutura da rede aérea.

Dessa forma, as evidências analisadas mostram-se insuficientes para estabelecer, com o grau de certeza necessário, a origem do evento. Não há elementos técnicos que permitam demonstrar, de forma inequívoca, o nexo de causalidade entre os fatos observados e uma causa específica, restando prejudicada a caracterização do binômio conduta-resultado.

Diante do exposto, e em consonância com as recomendações da CATRA constantes da Nota Técnica de Incidente nº 014/CATRA/NTI/2026 e com o Parecer nº 62 da PGA, VOTO por:

1. Não responsabilizar a Concessionária SUPERVIA pela ocorrência em análise;
2. Recomendar ao novo Consórcio, através do Comitê de Transição, que elabore e apresente os documentos recomendados pela CATRA, no prazo de 60 (sessenta) dias;
3. Determinar à SECEX a adoção das providências necessárias ao arquivamento dos autos, após o trânsito em julgado da presente decisão.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
GABINETE DO CONSELHEIRO VICENTE LOUREIRO

É como eu voto Sr. Presidente e Srs Conselheiros

Vicente Loureiro

Conselheiro Relator