

COMISSÃO DE ASSUNTOS METROPOLITANOS E MUNICIPAIS

03.10.2017

AUDIOTEXT SERVIÇOS E CIA. LTDA. - ME**COMISSÃO DE ASSUNTOS METROPOLITANOS E MUNICIPAIS****03.10.2017**

O SR. PRESIDENTE - PAULO CORREA JR. - Havendo número regimental, declaro aberta a 4ª Reunião Ordinária da Comissão de Assuntos Metropolitanos e Municipais da 3ª Sessão Legislativa, do 2º Biênio da 18ª Legislatura. Registro com muito prazer a presença dos nobres deputados Coronel Telhada, Carlos Neder, Luiz Turco, Junior Aprillanti, Davi Zaia, Enio Tatto, José Zico Prado e Márcio Camargo. Solicito ao secretário a leitura da Ata da reunião passada.

O SR. DAVI ZAIA - PPS - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - PAULO CORREA JR. - Pela ordem, deputado Davi Zaia.

O SR. DAVI ZAIA - PPS - Solicito a dispensa da leitura da Ata.

O SR. PRESIDENTE - PAULO CORREA JR. - É regimental, está dispensada a leitura da Ata. A presente reunião foi convocada com a finalidade de ouvir, nos termos do Art. 52 A da Constituição do Estado de São Paulo, a prestação de contas do Sr. Clodoaldo Pelissioni, secretário estadual de Transportes Metropolitanos, a quem convido para tomar assento junto à Mesa. Também queremos registrar a presença do deputado José Américo que acaba de chegar.

Também pedir para que essas três pessoas que estão aqui, a pedido do secretário, façam parte conosco - Sr. Paulo Menezes Figueiredo, presidente do Metrô; Sr. Paulo de Magalhães, presidente da CPTM; e o Sr. Joaquim Lopes, presidente da EMTU. Antes de conceder a palavra ao convidado que vai falar de 20 a 30 minutos, deixo aberto para caso algum colega queira fazer alguma colocação ou saudação. Logo após o secretário fazer sua explanação, abrimos a palavra novamente para os membros da Comissão e os demais presentes. Concedemos a palavra ao secretário Clodoaldo. Seja muito bem-vindo a esta Casa e Comissão, é um prazer tê-lo aqui.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Boa tarde a todos, presidente Paulo Correa. Agradeço a presença de todos os deputados. Dizer que é uma honra estar aqui presente prestando contas ao Legislativo, dos trabalhos executados pela Secretaria de Transportes Metropolitanos. Vou abrir, e os presidentes vão falar de suas empresas e atividades rapidamente, e depois fecho a apresentação. Dizer que procuramos trazer o máximo de informações para que vocês possam tê-las, e depois fazer as críticas, perguntas e sugestões que devem ser encaminhadas para respondermos.

Começando, temos as regiões metropolitanas do estado de São Paulo, com uma política que os deputados apoiaram. É importante termos essas regiões para tratar como política pública comum. Hoje temos seis regiões; São Paulo, Baixada Santista, Vale do Paraíba, Campinas, Sorocaba e Ribeirão Preto. São 168 municípios com 31 milhões de habitantes, com um PIB de 1.13 trilhões; são 32% do PIB do Brasil. Temos na estrutura da Secretaria de Transportes Metropolitanos a CPTM, o Metrô, a EMTU - que gerência os ônibus metropolitanos, e a Estrada de Ferro Campos de Jordão, que é o trem turístico.

Esses são nossos objetivos, que envolvem o transporte de pessoas, integrar os motorizados e não motorizados. Temos feito estações de metrô e trens quando são reformadas e novas, com paraciclos e bicicletários, se preocupando com a questão dos pedestres e fazendo passarelas. Nosso grande objetivo é expandir a rede, temos uma grande expansão em curso. A questão da acessibilidade, todas as estações do metrô são acessíveis, da CPTM um pouco mais da metade, novas soluções tecnológicas. Temos as responsabilidades, o serviço de ônibus intermunicipais, o serviço sobre trilhos e o de ônibus municipais, que estão a cargo dos municípios.

Essa é a rede metroviária existente; são 260 quilômetros de CPTM e mais de 80 quilômetros de metrô com as três estações que entregamos em setembro, da Linha-5 Borba Gato, Brooklin e Alto da Boa Vista. Temos 12 linhas. Essa é nossa rede, com 163 estações e 338 quilômetros em 12 linhas, com mais de sete milhões de passageiros sob trilhos por dia, em 22 municípios. Evolução da demanda do metrô. Em 2016, por conta da crise, teve uma ligeira queda para quatro milhões, 380, mas esse ano estamos recuperando essa demanda. Pode passar. CPTM também teve uma ligeira queda com dois milhões, 717. Esse ano já com a atividade econômica retomando, deve voltar aos patamares de 2015.

Aqui a atuação da EMTU. São 6.050 ônibus, mais 19 mil fretados que nós regulamentamos, serviço acessível com 4.516 veículos, dois milhões e 200 mil

passageiros, 133 municípios atendidos, 113 quilômetros de corredores. Também temos o VLT já em operação em Santos-São Vicente, com 11.2 quilômetros, com 15 estações. Aí a evolução da demanda da EMTU, com dois milhões e 200. Devemos ter também uma ligeira melhora nesse ano. Essa queda foi por conta da queda da atividade econômica. A expansão, são 80 quilômetros de rede com oito linhas, cinco novas e três em expansão, 60 novas extensões. Vamos ter Guarulhos como novo município atendido, e pretendemos até 2021 trazer mais 2.6 milhões de passageiros dia/útil. 2021 é a previsão da conclusão da Linha-6.

Essas são as linhas cinco e quatro do metrô, os monotrilhos das linhas 15 e 17. A Linha-6, a PPP integral vai de São Joaquim até a Brasilândia, extensão da Linha-9 até Varginha, a Linha-13 da CPTM ao aeroporto, e a Linha-18 o monotrilho para o ABC. Temos nesse momento 11.500 empregos gerados, muitos nas obras. Recentemente a Linha-5 do Metrô ganhou um prêmio no Fórum Latino-Americano de Infraestrutura como o melhor empreendimento gerador de empregos, chegando a ter 5.500 empregos. Nós entregamos três estações e baixou para quatro mil.

Os benefícios sociais. Se não tivéssemos a rede metroviária teríamos esse custo de 22 bilhões entre emissão de poluentes que não são feitas, consumo de combustível, a economia de custo operacional ônibus-carro, número de acidentes que evitamos e o tempo de viagem. É um Relatório de Responsabilidade Social que é feito todo ano. Os investimentos, estamos mantendo muito próximo de cinco bilhões. Obviamente a necessidade é maior, mas dada a crise econômica - e o Governo de São Paulo está priorizando a mobilidade - nós chegamos a cerca de 4 bi e 300 ano passado. O Metrô foi a 11ª empresa que mais investiu no Brasil, dados da Revista Exame, com 2 bi e 311. Para o ano de 2017 devemos passar de cinco bilhões e em 2018 devemos completar 20 bilhões de investimentos na questão da mobilidade.

Do lado temos os investimentos por empresas. A EMTU, a CPTM e os contratos de trens e PPPs, metrô e a Estrada de Ferro de Campos do Jordão. Terminados esses dados gerais, vou passar para o presidente do Metrô para que ele possa fazer sua apresentação.

O SR. PRESIDENTE - PAULO CORREA JR. - Antes do presidente do Metrô ter a palavra, gostaria de registrar a presença do deputado Pedro Tobias. E nesse momento peço para que o deputado Carlos Neder passe a presidir nossos trabalhos.

* * *

- Assume a Presidência o Sr. Carlos Neder.

* * *

O SR. PAULO MENEZES FIGUEIREDO - Boa tarde a todos. Cumprimentando a apresentação do secretário Clodoaldo Pelissioni, vou falar um pouquinho dos dados do metrô. Começo com dados de operação, depois falamos um pouco da gestão e os investimentos que estamos fazendo. Com relação a operação, temos aqui uma progressão da demanda transportada, e dentro dessa demanda de passageiros chamamos de pagantes. Houve uma queda significativa na questão dos passageiros pagantes, muito em função da gratuidade que foi dada para as pessoas, que antigamente era de 65 anos para homens e 60 para mulher, e agora abaixou, 60 para homens. Isso trouxe uma gama grande de gratuitos para o sistema. Sem dúvidas um benefício social, que reduziu nosso pagante, mas em contrapartida o Estado aumentou seu repasse de gratuidade.

As viagens realizadas. O impacto da crise demonstra que tivemos em 2016 uma queda com relação ao passageiro, mas mantivemos o nível de serviços com acréscimo de viagens realizadas. Ou seja, proporcionamos mais ofertas de lugares aos nossos usuários. Temos o quadro dos resumos das gratuidades. No ano de 2015 tivemos uma demanda de um bilhão, 740 mil pessoas. A distribuição é entre desempregados, deficientes físicos e idoso. Pode ver o crescimento do idoso e com relação aos estudantes de baixa renda, onde também tivemos uma modificação na legislação e o estudante ao invés de ter o desconto de 50%, passou a ter gratuidade integral.

Como dados que valem a pena mostrarmos, a questão da crise que se abateu sobre a economia brasileira e reflete na questão do metrô, dados com relação àqueles imputes que temos para operação. É um grande esforço da companhia e fizemos vários trabalhos com relação a redução de custos, uma delas é a questão da energia elétrica. Nós conseguimos fazer uma redução significativa na energia, proveniente de duas ações que vêm sendo desenvolvidas desde 2008, 2009. Quais sejam a modernização da frota das linhas um e três, e a implantação do CBTC, um novo sistema de sinalização e controle das linhas em operação.

Essas duas operações juntas conseguiram apresentar uma redução que estamos mostrando aqui de agosto de 2017, em relação a agosto de 2016, não em valor, mas em consumo de megawatts de 6,37%, mesmo aumentando a quantidade de viagens que mostramos aqui com relação ao acréscimo de oferta para os nossos usuários. Com relação a modernização de trens, temos aqui que a frota que foi colocada para ser modernizada com um total de 98 trens, já temos 88, sendo que 81 já estão em operação, e sete em finalizações de testes. Mais cinco já estão nas fábricas das modernizadoras, e cinco ainda devem ser encaminhados para modernizar até fevereiro de 2018 quando todos devem estar modernizados até junho, em nossa perspectiva.

Esses novos trens têm uma modernização da motorização, ar condicionado, câmera de vídeo - uma série de benefícios a mais, que ao mesmo tempo consegue fazer uma economia de consumo de energia elétrica. O mesmo raciocínio com relação a modernização das linhas é o sistema CBTC implantado já na Linha-2, e para as linhas um e três. Na Linha-2 já temos as versões atualizadas com previsão da última versão para fevereiro de 2019, e aí será replicada para as linhas um e três. Há uma redução significativa no intervalo de trens; a Linha-2 nós rodávamos por 21 trens no horário de pico e hoje são 24 trens, podendo chegar, se necessário, até 26 trens. Tudo isso em função desse novo sistema de sinalização que está sendo implantado nas três linhas que estão em operação no metrô.

Vou dar alguns dados sobre a gestão da companhia. A primeira informação que é interessante mostrarmos é a evolução do quadro de empregados da companhia. Atingiu seu pico em 2014, com 9.588 empregados, divididos em operativo e administrativo. Vejam que estamos chegando em agosto de 2017 com um acréscimo do pessoal operativo e uma redução significativa no administrativo. Isso se deve basicamente ao programa de demissão voluntária que implantamos na companhia, que teve seu início em 2016 com previsão de término para 2018. Essa redução de quadro foi uma oportunidade oferecida aos empregados para aqueles que já estavam pensando em outras atividades que não sejam mais ligadas à companhia.

Mas de nenhuma forma impactou na prestação do serviço pela companhia, e muito menos em nossa consecução do plano de investimentos, que é audacioso. Mantivemos nossa capacidade de gestão tanto na parte de investimentos, como também na capacidade de prestação de serviços operacionais.

Temos um resumo mostrando a evolução de dezembro até hoje. Já tivemos um desligamento do PDV de 370 empregados, e aí está materializado o que acabamos de

falar, a redução com maior parte sendo operativo, mas mesmo assim conseguimos crescer o quadro operacional, porque contratamos. A questão da área operacional do metrô nós não podemos, de forma alguma, ficar sem um quadro para prestação de serviços. E esse quadro é reposto com autorização do governador. Naturalmente fazemos os concursos e são chamados empregados na medida da nossa necessidade.

Aqui tem um quadrinho do que fizemos desde 2015 até agora com relação aos valores que estavam orçados para novas contratações, e aquilo que a companhia conseguiu efetivamente em suas contratações em função das licitações. Na parte de custeio e de investimentos a redução da atividade econômica faz com que haja mais interessados em nossos concursos de licitação pública para prestação de serviços, tanto operacionais como implantação de obras e contratação de sistemas. Esse quadro reflete justamente essa posição. No total daquilo que tínhamos orçado de 19 bilhões e 451 milhões de reais, contratamos até agosto de 2017, 15 milhões, 130. Tivemos uma redução de quatro bilhões e 300, 22% de redução em função das licitações programadas que efetivamos dentro do Metrô.

Dentro da questão da gestão da empresa vale a pena destacar a nossa busca de receitas acessórias e não tarifárias que buscam sustentabilidade da empresa. Em 2016 conseguimos, com aluguel de espaços, publicidades e a parte de varejo - implantação de lojas nas dependências do metrô - uma receita de 161,8 milhões de reais. Esse ano nossa meta é de 194,9 milhões, que já está sendo ultrapassada. Estamos chegando próximos de 200 milhões de reais em receitas tarifárias. Um dos vários motivos que tivemos com o trabalho desenvolvido, vou destacar três.

O primeiro deles é a regularização da utilização dos espaços comerciais dentro das estações de metrô. Nós passamos, em conjunto com a Secretaria da Fazenda, a exploração do pregão eletrônico para fazer a concorrência do aluguel dos espaços nas estações. De 96 lojas que colocamos para serem licitadas, já instalamos 84. E nos preços ofertados houve um acréscimo, uma valorização de 150% no metrô quadrado dentro das estações. É um valor significativo que proporciona um ganho de receita considerável. Outro que vale a pena destacarmos é na questão da publicidade, a possibilidade de exploração por um concessionário nas três linhas do metrô.

Ele não tem expertise em faturamentos de publicidade, e optamos por fazer a concessão disso para um parceiro privado. Fizemos uma licitação dois meses atrás, e ela foi vitoriosa sob o ponto de vista de recursos alcançados. Ela tinha um mínimo de dois milhões e 750 mil reais por mês, e um lance inicial de 15 milhões de reais. Nós

fechamos o lance em 51 milhões de reais vencido por uma empresa francesa, a JCDecaux, que já está desde setembro fazendo um investimento por volta de 22 milhões de reais na modernização do inventário de painéis, para fazer a exploração. Já foram depositados 51 milhões de reais em nossa conta e há uma previsão de dois milhões, 750 mil reais mínimos por mês, que nós acreditamos que aumentará e muito. Eles realmente sabem mexer com isso, e a possibilidade de eles aumentarem o faturamento deles e o nosso é muito grande.

Tem algumas imagens que fizemos de como ficarão as estações do metrô com essa exploração comercial, por conta dessa empresa especializada nesse tipo de trabalho. E o terceiro ponto que vale a pena colocarmos aqui é a exploração do wifi. Nós começamos com seis estações das 40, e ainda estamos num processo de maturação dentro das instalações do metrô. Existem algumas falhas técnicas que estão sendo acatadas para melhoria do sinal, e também uma questão de você aumentar isso para todas as demais estações. Aqui nós entendemos que há um dinheiro que o Metrô pode buscar.

Também na instalação de fibra ótima nas linhas de metrô. Há uma contratação em finalização para implantação do anel de fibra, que nós enxergamos uma possibilidade muito grande de fazer uma exploração em cima disso, que poderá trazer recursos significativos para a Companhia do Metrô. Falando da expansão, o metrô tem quatro grandes obras em andamento. A Linha-4 em sua fase dois, que seria a implantação de quatro estações e mais um túnel na Vila Sônia. Dessas quatro estações, duas delas foram previamente implantadas na primeira fase, e agora estamos terminando. A Linha-4 vai ter no final 14 quilômetros e 300 metros.

Estamos trabalhando na conclusão da Estação Higienópolis-Mackenzie, Oscar Freire e São Paulo-Morumbi, que era relativa ao trecho um. E no trecho dois seria a finalização da linha, a Estação Vila Sônia e o túnel de NATM com a via permanente que faz ligação para o pátio de trens. Lembrando que essa linha é construída pelo Metrô e operada pelo parceiro privado. Material rodante de 15 trens é obrigação do privado e já estão todos entregues. A situação atual das obras.

Uma das metas principais que temos para 2017 é a entrega da Estação Higienópolis-Mackenzie em dezembro desse ano. Em março do ano que vem está programado para entregar a Estação Oscar Freire, a São Paulo-Morumbi em meados de 2018 e em 2019 a complementação do pátio e a Estação Vila-Sônia. A Linha-4

implantada em sua integralidade vai ter por volta de um milhão de passageiros/dia. Vamos passar um filminho.

* * *

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. PAULO MENEZES FIGUEIREDO - Esse filme retrata obras no estágio de julho, então dizer para os senhores que evoluiu bastante. Estamos em fase de obras que as coisas acontecem muito rapidamente, principalmente nas duas primeiras estações - a Higienópolis-Mackenzie e a Oscar Freire, que na parte de acabamento aparece mais. Tem algumas fotos de instalação de equipamentos. A Estação Vila-Sônia tem uma evolução muito boa sob o ponto de vista de engenharia, e a Jardim São Paulo já tem um túnel aparecendo nessa foto de baixo.

A próxima linha que estamos investindo é a Linha-5, que teve sua primeira fase implantada do Capão Redondo até Largo 13. Em 2014 entregamos a Estação Adolfo Pinheiro, mês passado três novas estações - Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin, as três operando em operação assistida das dez da manhã até às três da tarde gratuitamente para a população. Com a previsão até início de novembro operando no horário comercial normal. Teremos nos próximos meses mais seis estações - Eucaliptos, Moema, AACD, Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin. No segundo semestre de 2018 a Estação Campo Belo.

É uma linha que custa hoje por volta de nove bilhões de reais, com previsão de transportar 855 mil passageiros por dia, passando por uma área densamente servida por hospitais, o que vai facilitar o transporte dos usuários que vêm da Zona Sul de São Paulo para esses equipamentos públicos disponíveis. Mais um filminho.

* * *

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. PAULO MENEZES FIGUEIREDO - Também tem algumas fotos mais atualizadas de algumas obras. A Estação AACD está bem adiantada; a Santa Cruz, que em termos de engenharia é nosso maior desafio, uma estação que fica a 55 metros de profundidade e tem sete lances de plataforma até a rua e mais de 40 escadas rolantes. É uma estação de vulto grande. Estamos buscando a entrega até o início de 2018 da Linha-15 Prata, o monotrilho que ligará Vila Prudente até o Iguatemi. Hoje ela está operando da Vila Prudente até Oratório.

O SR. – Não é Iguatemi, é Colonial. Iguatemi está bem mais longe, lá eu conheço, desde quando eu cheguei. Vocês ficam falando isso, está errado.

O SR. PAULO MENEZES FIGUEIREDO - O trecho que estamos trabalhando para entregar são mais oito estações, e vai de São Lucas até São Matheus, e nossa previsão de entrega é para o início de 2018. Com essa linha pronta teremos um transporte de mais de 350 mil passageiros por dia, com 27 trens operando no horário normal, com custo estimado de cinco bilhões de reais.

Temos mais um filminho.

* * *

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. PAULO MENEZES FIGUEIREDO - Fotos de algumas estações mais atualizadas da Estação São Lucas e Jardim Planalto. O outro empreendimento que estamos lutando para implantar é o monotrilho da Linha-17 Ouro, onde tivemos alguns problemas com relação às empresas contratadas, mais notadamente um consórcio formado para implantação do monotrilho propriamente dito, que seriam as vigas, os pilares e o fornecimento material rodante. Esse consórcio tinha uma série de solicitações que negamos, achamos que isso não era correto, eles paralisaram a obra e entraram na justiça. Não tiveram sucesso, a justiça mandou que eles retomassem a obra.

Posteriormente eles foram na Companhia do Metrô propor um acordo e nós executamos um acordo que seria muito bom para a companhia, sob o ponto de vista de o mais rápido possível disponibilizar linha para os usuários. Esse acordo foi colocado de forma transparente não só para o Tribunal de Contas, como também para o Judiciário, para homologação. Entendíamos que não poderíamos fazer um acordo que não tivesse a chancela do Poder Judiciário, uma vez que eles tinham entrado com uma ação para paralização da obra.

Saiu o veredito de uma sentença da juíza, que não homologou o acordo. Imputou algumas observações que devemos seguir, e elas estão sendo rigorosamente cumpridas para formalização de um aditivo para continuidade da obra, uma vez que a própria juíza mandou o consórcio retomar a obra. Por que aditivo? Porque o contrato está vencido. Eu preciso fazer um aditivo de prazo para continuidade da obra. É uma obra que continua sendo implantada, porque tenho três contratos em execução, dois lotes de estação e mais o do pátio. Tenho uma licitação em fase final de homologação, que seria a Estação Morumbi, que faz junção com a Estação Morumbi da CPTM, Linha-9, integrando fisicamente a Estação Morumbi do monotrilho. É uma linha de oito quilômetros com 14 trens, com uma previsão de 200 mil passageiros por dia, num custo estimado de três bilhões e 600. Nossa meta para a entrega da Linha-17 é segundo semestre de 2019.

Também tem um filminho mostrando a situação atual das obras.

* * *

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. PAULO MENEZES FIGUEIREDO - Tem mais algumas fotos atualizadas das estações. Só queria destacar no último slide os prêmios que foram adquiridos pelo Metrô, e um destaque com o secretário já deu, que em 2016 o Metrô concorreu com empresas de porte da Petrobrás, Vale do Rio Doce, Ambev e foi a 11^a que mais investiu no Brasil com dois bilhões e 300, mostrando o forte compromisso do Estado na expansão da rede metroviária. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito obrigado. Quero agradecer a apresentação feita pelo diretor-presidente do Metrô, Dr. Paulo Menezes Figueiredo. Informo que todas as apresentações feitas serão deixadas por e-mail e disponíveis aos deputados. Antes de ouvirmos a fala do diretor-presidente da CPTM, e precisamos controlar um pouco o tempo em função do horário do Plenário, quero informar que já estão inscritos os deputados Enio Tatto e o Coronel Telhada. Peço que as inscrições sejam feitas junto à Mesa. Passo a palavra ao diretor-presidente da CPTM, Dr. Paulo de Magalhães Bento Gonçalves.

O SR. ENIO TATTO - PT - Pela ordem, Sr. Presidente. Queria só que invertesse, até porque é membro efetivo, e colocasse o deputado Luiz Turco antes da minha inscrição.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Com certeza. Então peço que os dois próximos a exporem as respectivas empresas façam isso de forma mais resumida, por favor.

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

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pela ordem.

O SR. ENIO TATTO - PT - Com a permissão de V. Exa., que é membro efetivo, e o deputado Luiz Turco, queria chamar atenção para isso. Esses filminhos são desnecessários, mesmo porque se o presidente abrir a sessão às 16 e 30, termina a exposição aqui. Nessa toada com filminho e tudo, até os outros dois falarem vai terminar a reunião. Sabemos como é a prática dessa Casa, falta apenas meia hora. De repente abre a sessão lá e acaba a reunião. Tem quatro membros aqui da área do transporte que são muito importantes, e percebemos que parece que ela não está tendo tanta importância assim para os membros da base do governo, com todo respeito.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pois não, deputado?

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Eu sou membro efetivo e gostei dos filminhos, gostaria que fossem mantidos porque estão me esclarecendo muito aqui. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Informo a Vs. Exas. que conversamos aqui na Mesa no sentido de nós reduzirmos um pouco a apresentação, de tal maneira que os deputados possam participar.

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Boa tarde a todos. Vou passar pela CPTM rapidamente. Aqui é uma visão geral da CPTM, só lembrando que é uma empresa que completa 25 anos esse ano. Ela é oriunda de algumas ferrovias já centenárias, como o caso da antiga São Paulo Railway. Ano que vem está inaugurando uma linha nova, a Linha-13.

A CPTM transporta hoje em média de dois milhões e 900 mil passageiros por dia, e isso dá um total de quase 830 milhões de passageiros por ano. São 196 trens na frota, sendo que normalmente operamos por dia, em torno de 135 a 140. 2.781 viagens realizadas por dia na CPTM, com quase 170 mil lugares para os usuários. Passamos por 22 municípios na região metropolitana de São Paulo, sendo que 68,8% dos embarques são realizados dentro da cidade de São Paulo; 31,2% nos outros municípios da região. São seis linhas; a Linha-7 que vai para a região de Francisco Morato e Jundiaí; a Linha-8 para Itapevi e Carapicuíba; a Linha-9 pela Marginal Pinheiros até Grajaú; a Linha-11 e 12 na Zona Leste de São Paulo, sendo que a 11 vai até Mogi das Cruzes; e a Linha-10 até Rio Grande da Serra e Mauá.

Aqui outra informação de pesquisas que fazemos na CPTM. Cerca de 78% dos nossos passageiros usuários têm faixa etária entre 18 e 44 anos; 53,43% mulheres; 66,8% usam a CPTM há mais de cinco anos; 67% por motivo de trabalho; e 72% em torno de cinco dias da semana. Obviamente isso está relacionado ao trabalho. A evolução de passageiros transportados desde o ano 2000 era de 869 mil por dia, e com a sequência de investimentos que foram feitos e aumentando o número de trens, hoje se chegou a dois milhões e 800 mil passageiros por dia. No mês de setembro chegamos a fazer três milhões e 54 mil passageiros, na véspera do feriado de sete de setembro.

Evolução de investimentos na CPTM de 2013 a 2017 foi em torno de cinco bilhões de reais, e devemos fechar o ano com 834 milhões. Um dos investimentos importantes para resolvermos muitos problemas é a aquisição de 65 trens novos que já

estão sendo entregues. Nós já recebemos 20 trens que estão em operação na Linha-7 e 11. Desses 65 trens adquiridos, cerca de 45 vão substituir os trens antigos da CPTM. Esses trens antigos têm até de 1978, que são responsáveis por grande parte dos problemas que a CPTM tem hoje, as falhas de trens.

Desses, a situação atual da entrega tem um dos contratos com a empresa espanhola CAF, são 35 trens. Nós já temos 16 deles em operação, três em testes, mais três entregues até o final do ano e mais 13 trens entregues até setembro de 2018, completando os 35 trens da CAF. Os 30 trens da Hyundai Rotem, outra empresa, tem quatro em operação comercial, três em testes e até final de dezembro de 2018 teremos 17 trens entregues nesse lote.

As receitas não tarifárias da CPTM. Vamos fechar o ano com cerca de 20 milhões de reais entre aluguel de loja, mídia nas estações e nos trens. Temos um potencial muito grande de crescer isso agora com uma licitação que estamos planejando. Acreditamos que vá chegar a dobrar essa quantidade nos próximos anos. Demais investimentos que estão sendo realizados na CPTM é na Linha-8 Diamante, onde estamos construindo duas estações com previsão de entrega para fevereiro do ano que vem, a Jardim Belval e Jardim Silveira. Quitaúna já foi entregue e está em funcionamento. Na Linha-13, que é a que vai para o aeroporto, já entregamos a Estação Engenheiro-Goulart, que está operando para a Linha-12. Com a entrega da Linha-13 ela também passará a integrá-la. É uma estação de integração dessas duas linhas da CPTM.

A Linha-13 tem 12,2 quilômetros, três estações e compra de oito trens para operar até o aeroporto. A outra linha que também está em processo de investimento é a Linha-9, uma extensão que vai até Varginha, com a construção de duas novas estações de 4,5 quilômetros. Agora vou entrar mais nos detalhes desses investimentos.

A Linha-13 Jade está prevista a construção de duas estações nova, a Guarulhos-Aeroporto, sendo que Engenheiro-Goulart já foi entregue. Nossa previsão dessa obra é concluí-la em março de 2018, para uma demanda de 130 mil passageiros, com investimento do Estado na ordem de 2,3 milhões de reais, com aquisição de oito trens na ordem de serviço dada cerca de um mês atrás, com a finalização da licitação de compra. Os trens são de produção chinesa. Já temos todos os contratos em andamento, energia, sinalização, sistema de comunicação, controle. Como eu disse, a meta da nossa entrega e para início da operação assistida é março do ano que vem.

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pois não, deputado Zé Américo?

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Assim que terminar o vídeo eu gostaria de falar, porque acho que está inviável continuar desse jeito. Prefiro embora do que participarmos dessa pequena encenação. Queria só levantar uma questão de ordem. Sou presidente da Comissão de Infraestrutura, e fui convidado para participar dessa reunião conjunta. Pelo andar das inscrições, a minha será a nona ou décima. Ou seja, vou falar ano que vem. Com relação a CPTM não tem problema, porque já estamos convidamos o presidente, e se ele não vier nós vamos convoca-lo, e se ele não entregar os documentos que já fiz por pedido, vou pessoalmente buscar na semana que vem. Acho que não dá para aceitarmos esse tipo de coisa, secretário.

Já fiz um pedido de informação e ele não respondeu. Se não responder, semana que vem vou buscar. Vou entrar e quero ter acesso aos documentos na hora, senão vou chamar a força policial e entrar na CPTM. Você vai ter que responder, porque você não pode fazer isso. Já passou mais de 20 dias e você não me respondeu. Segunda coisa, você precisa marcar o dia que vem aqui. Terceira coisa, presidente da Mesa. Se precisamos parar quatro e meia, melhor parar agora. Está inviável. Eles estão apresentando propaganda das companhias, não permitem que questionemos.

Eu tenho dezenas de questionamentos para fazer ao Metrô e vou deixar a CPTM para outro dia. É inviável, eu sou o novo a falar, porque a prioridade são as pessoas da Comissão. Vocês não deviam ter nos convidado então, faz só com vocês. Eu queria saber se vai ser desse jeito e se eles vão continuar fazendo a exposição muito ruim e fraca. Eu prefiro ir embora.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Vou responder à questão de ordem formulada por Vossa Excelência. Entrei em contato com o líder da Bancada do

PT e pedi que dialogassem com os demais líderes de bancada, para vermos a possibilidade da suspensão dos trabalhos a partir das 16 e 30, de tal forma que tenhamos mais tempo para a oitiva do secretário. É importante termos o secretário acompanhado dos diretores-presidentes. Faz sentido, e acho que todos nós aqui temos seis ou sete partidos...

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - É que a forma como eles estão fazendo a exposição é muito simplificada.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Só informo a V. Exa. que temos oito deputados inscritos aguardando a oportunidade de falar, então penso que todos aqui representando seus partidos, poderiam ajudar a combinar para que haja suspensão dos trabalhos a partir das 16 e 30, e aproveitemos bem a vinda do secretário e dos diretores-presidentes. Podem ser assim? É um pedido para que haja o empenho de todos aqui para que o secretário possa permanecer um pouco mais.

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Eu permaneço o tempo que vocês precisarem, estou à disposição de vocês, como sempre quando somos convidados, somos. Separamos o tempo que for necessário.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Eu queria ir na linha que V. Exa. está colocando. Acho que tem que ser feita uma conversa no Colégio de Líderes. Não é fácil trazermos na Assembleia Legislativa um secretário e mais três diretores de empresa, e não aproveitarmos. Eu gostaria que V. Exa. ligasse para o presidente da Assembleia e pedisse, em nome de toda a Comissão e dos deputados que estão aqui, para que tenhamos essa segurança. Senão acho que a proposta do deputado José Américo tem todo o sentido, porque se for para ficar aqui assistindo filme, nós vamos embora para casa.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito bem, farei isso. Retorno a palavra ao diretor-presidente da CPTM.

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Prosseguindo. A Linha-9 é uma extensão que parte do Grajaú e vai até Varginha. É uma obra de quase

um bilhão de reais com previsão de 110 mil passageiros por dia. Tem um financiamento do governo federal, do PAC, quando essa obra já vinha em andamento com verba do Governo do Estado e foi transferida para obra do PAC. Por conta disso tivemos que fazer novas licitações e levantamentos, e novas planilhas para aprovar esses recursos junto a Caixa Econômica Federal e o Ministério das Cidades.

Temos oito obras para darmos prosseguimento total a esse empreendimento, e dessas, vamos iniciar quatro licitações ainda esse ano. As outras quatro serão nos primeiros meses do ano de 2018. Na Linha-8 Diamante temos duas estações para serem inauguradas em fevereiro do ano que vem e uma que foi inaugurada esse ano, com investimento de 150 milhões de reais. Tem algumas fotos das estações, a de Jardim Belval, Silveira e Quitaúna. E a seguir as principais entregas que fizemos entre 2015 e 2017. Entregamos a Estação Ferraz de Vasconcellos, temos um serviço novo na Linha-10, que é o expresso que faz São Caetano-Santo André-Tamanduateí, a estação de Poá modernizada, a de Suzano nova.

Temos novas estações com mobilidade, a de Jundiaí, Jundiapéba e Antônio João. Em 2017 a Estação Quitaúna e Engenheiro Goulart. Obras de acessibilidade que estão em andamento é a implantação da rede autocompensada na Linha-7 Rubi, sistema de sinalização Telecom, ampliação do sistema de energia e readequação da via permanente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito bem. Agora ouviremos a apresentação do presidente da EMTU, Sr. Joaquim Lopes da Silva Junior. Informo que estou tentando me comunicar com o presidente Cauê Macris.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR - Boa tarde a todos e a todas. Antes de entrar nisso, só dar um panorama muito geral. A EMTU é uma empresa que faz a gestão dos sistemas de média e baixa capacidade de transporte nas regiões metropolitanas. Estamos presentes nas cinco regiões, com ônibus e VLT. Nessas cinco regiões transportamos hoje 58 milhões de passageiros mensalmente, quase 55 mil viagens por dia realizadas pelos ônibus das 938 linhas de serviços que temos. São 49 contratos de permissão e concessões nessas cinco áreas.

É importante dizer que quando se faz gestão você tem um número bastante expressivo em nosso dia a dia. De alterações, só no mês de agosto tiveram 134 alterações de linhas e serviços, e isso é permanente nessa região como um todo. Nossa

ouvidoria recebeu no mês de agosto 13.716 informações, reclamações, sugestões e elogios; 1.710 são reclamações nesse universo de quase 56 milhões de passageiros por mês. Basicamente são reclamações de horário, tripulação, os ônibus que na maioria das vezes rodam com congestionamento. Para esse volume de viagens diárias, são quase 56 mil viagens que o sistema todo dá nessa região, é impossível não registrar essas reclamações de itinerário, horário e tripulação.

No que tange aos investimentos, vemos executando de 15 até agora, pagos, realizados, quase um bilhão e 130. Isso são três corredores e o sistema de VLT. Incluso nesse valor os 18 VLTs para o sistema da Baixada. Contratamos nesse período mais 322 milhões. E agora entramos nesse sistema que está aqui. Dos três empreendimentos estou falando do corredor Guarulhos, que tem 12.3 já entregue e em operação; o sistema de VLT com 11.2 já operando com 22 mil passageiros/dia; o corredor de Itapevi em obras, com trechos de 95% do sistema viário entre Jandira e Osasco avançado; e o corredor Noroeste na região metropolitana de Campinas com dois lotes.

Aqui são só os dados. Aqui temos entregas parciais olhando para esses 16 quilômetros. O primeiro trecho de cinco quilômetros entre Itapevi e Jandira. Está previsto os grandes marcos para agora, a entrega do Viaduto Ameríndia em dezembro, e o viário de cinco quilômetros agora para março de 18. O outro trecho estamos licitando a conclusão; é um trecho de 8.8 quilômetros e tem uma estação de transferência de Barueri, que está com 12%. O Terminal de Carapicuíba com 57% e o outro terminal aqui na ponta já entregue e em operação. E um trecho de 2.2 quilômetros, onde tem um viaduto novo na altura de Carapicuíba, esse sim para o final de 18.

E o trecho seguinte, entre o Km 21 em Osasco até Vila Iara, estamos assinando agora a reforma e ampliação e deve ficar pronto no final de 18. É dali que saem os nomes da São Paulo Transportes. E o trecho de 7.4 quilômetros entre Vila Iara e o Km 21 que está pronto vai ficar para 19.

* * *

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR - Corredor Noroeste na região metropolitana de Campinas. No corredor Noroeste tem agora os grandes marcos para cá, com um trecho já entregue. Em Nova Odessa tem cinco quilômetros de faixa entregue, seis estações. Tem três terminais, dois deles entregues em Nova Odessa e Santa Barbara, Americana já está operando, e agora para o mês que vem conclui a parte comercial. Entregamos em novembro mais 5.6 quilômetros de faixa exclusiva na Avenida Europa e São Paulo, com duas estações de transferência e cinco paradas nesse trecho. O restante terminamos em 2018. Do corredor Noroeste é isso.

Esse é o segundo trecho. Nosso terceiro empreendimento é o VLT na Baixada, com 11.2 quilômetros saindo de Explanada dos Barreiros em São Vicente até o Pátio Porto Santos, com 15 estações. Esse já está operando. Estamos concluindo agora o processo de licenciamento para obter a LP do trecho dois, que é a subida para o Valongo, mais oito quilômetros, 14 estações de embarque. Esse com previsão de lançamento e publicação de edital ano que vem. Esse é o trecho Noroeste, já entramos na Avenida da Fazenda e esse trecho vai estar pronto agora. É terminal Americana, que já está operando.

Aí está o terminal de Nova Odessa, Sumaré, Hortolândia e Santa Barbara. O trecho do VLT é esse em Barreiros e Porto, já entregue e operando. Esse é o VLT, que já está em operação nesse trecho. Nós temos ainda hoje, publicado e tramitando, três editais de contratação de obra. Dois deles do corredor de Itapevi, um de obra complementar no corredor Noroeste. Esse está tramitando.

* * *

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR - Essas são os três processos que estão aí, um deles já abrimos, o trecho de Osasco-Vila Iara. É o que temos pela frente. Dessas áreas todas comerciais, licitamos e exploramos essas áreas como receitas, é o caso de Americana que estamos terminando agora. Temos faturado algo em torno de quase oito milhões por ano com essa atividade. Da EMTU é basicamente isso. Feito a obra, o grande desafio depois é reorganizar a rede de transportes, racionalizar e

transferir toda essa infraestrutura para os operadores sem o custo. Todo custeio da manutenção da conservação e da operação é transferida.

A manutenção e o recurso necessário para manter isso tem que sair da racionalização e da otimização dessa rede. Por que se faz investimento no modo ônibus? Em tese para baratear o custo, reduzir operação e ao mesmo tempo bancar o custeio dessa infraestrutura nova. Considerando reforma e terminal, são quase 30 equipamentos que vamos entregar até o final de 18. Já tem 23 entregues em operação.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito obrigado. Ouvidos o secretário e os três diretores-presidentes. Quero anunciar a presença do deputado Alencar Santana, líder da Bancada do PT, o deputado Cássio Navarro, e esteve conosco também o Edmir Chedid. Nós temos quatro minutos e fiz uma solicitação diretamente ao presidente Cauê Macris, e estou aguardando uma resposta vinda do Plenário, se haverá ou não suspensão dos trabalhos. Vou passar a palavra ao secretário, que gostaria de fazer um acréscimo de dois minutos. É o tempo que temos para saber se vamos ou não ter a oportunidade de ouvir os oito deputados que estão inscritos.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Rapidamente. Temos duas concessões de PPPs e uma análise. Temos a Linha-6 Laranja, que é a primeira PPP integral de trens de metrô do Brasil; são dez bilhões de investimentos. Tivemos problemas com o consórcio formado pelas empresas Odebrecht, Mitsui, Queiroz Galvão e UTC. Eles não conseguiram obter o financiamento de longo prazo do BNDES, e a obra está parada há um ano. Nós pagamos todas as apropriações e estamos em dia com os aportes, são 694 milhões. Já pagamos um milhão de desapropriações, 368 áreas liberadas. Foi pedido um prazo para acertar o financiamento de longo prazo que nós tínhamos possibilitado em contrato.

Nós tínhamos seis meses e depois eles pediram um prazo para negociar a linha. A primeira empresa interessada foi a Sintra Ferrovia, que não fechou negócio, e há dois meses nós tivemos protocolado na secretaria uma proposta de um consórcio internacional para comprar o consórcio, uma proposta inicial. Tem até nove de outubro para apresentar uma proposta definitiva. Nós temos informação que o fará. Estamos muito esperançosos. Nós acreditamos que é um tempo menor. Se tivéssemos que fazer a rescisão do contrato poderia demorar mais. Com isso o novo consórcio pega o

financiamento no BNDES e retoma as obras, se não no fim do ano, no começo do ano que vem.

Linha-18 é um monotrilho do ABC. Aqui nós assinamos o contrato. É um investimento de cinco bilhões, e não demos eficácia no contrato por conta da crise econômica. O governo federal não nos concedeu ao governo um real de financiamento. Nós só aprovamos na Assembleia, agradecendo aos deputados que votaram a transferência de financiamentos existentes. Nós apenas usamos o que já tínhamos, então por isso essa linha ainda não foi iniciada. Apesar de São Paulo pagar suas dívidas em dia e gerar superávits comerciais - no último ano foi um bi e meio - o governo federal nos dá C menos. As agências internacionais nos dão B. Nós solicitamos ao governo federal que reveja essa nota de crédito para que possamos começar essa obra.

Por fim uma análise. A Linha-4 da operação é uma PPP de operação de trens com sete estações. Até o final de 2019 terá mais quatro. A Linha-6 está suspensa e já falamos, a Linha-18 estamos aguardando financiamento para dar eficácia no contrato. A operação da cinco e 17 estão suspensas. Já prestamos todos os esclarecimentos ao Tribunal de Contas do Estado e esperamos que seja votado o exame prévio da licitação ainda nas próximas semanas. A Linha-15 nós já realizamos audiência pública e estamos indo para consulta. As linhas oito e nove da CPTM estamos em estudo, e o VLT está em operação junto com os ônibus da Baixada Santista. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito obrigado. 16 horas e 30 minutos, e vou fazer a leitura da mensagem que encaminhei ao presidente. “Presidente Cauê Macris, os membros da Comissão de Assuntos Municipais e Metropolitanos solicitam que o presidente suspenda os trabalhos às 16 e 30 para que possamos continuar ouvindo o secretário de Estado de Transportes Metropolitanos, e os presidentes do Metrô, CPTM e EMTU. Carlos Neder presidindo a Comissão”.

Pergunto a Vs. Exas. se poderíamos suspender nossos trabalhos por cinco minutos, de tal maneira que tenhamos uma notícia vinda do Plenário para sabermos se o presidente autorizou ou não a suspensão dos trabalhos com concordância dos líderes. Podemos suspender? Eu pediria que algum dos colegas fosse ao Plenário saber e nos informar se teremos que interromper essa reunião ou não.

O SR. - Pela ordem, presidente. O deputado Alencar Santana foi fazer isso.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Então suspendo os trabalhos por cinco minutos.

* * *

- Trabalho suspenso por cinco minutos.

* * *

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Retomando nossos trabalhos, preciso informar a todos que a informação que vem do Plenário é que alguns deputados estão falando pelo Art. 82 e logo após essas falas, o presidente irá suspender por 45 minutos, mais o tempo de fala dos deputados que estão inscritos. Vamos retomar nossos trabalhos. Temos oito inscritos na seguinte ordem; Luiz Turco, Enio Tatto, Coronel Telhada, Junior Aprillanti, Davi Zaia, Márcio Camargo, Zico Prado, José Américo. Essa é a relação que recebi da assessoria. Com a palavra, deputado Luiz Turco.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Você vai estabelecer um tempo, o que vai fazer?

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Quero anunciar a presença do deputado Celino Cardoso. Claro que não podemos tolher a fala dos deputados, mas em vista do tempo disponível cada um avalia se pode resumir e concentrar seus argumentos. Com a palavra, Luiz Turco.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Porque regimentalmente os efetivos têm dez e os restantes cinco.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Sim, mas se eventualmente puderem usar menos.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - É porque somos convidados para vir aqui. Eu acho que se for esse o procedimento, vou me retirar. Não vale a pena.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Deputado José Américo, se trata de uma Reunião Ordinária da Comissão de Assuntos Metropolitanos e Municipais, e ela foi aberta pelo presidente e deputado Paulo Correa. Ele estabeleceu um roteiro de trabalho para ouvirmos primeiro o secretário e os presidentes de empresa, e em decorrência disso a fala dos deputados ficou para o final. A negociação é feita para que aproveitemos bem esse tempo, dado que é importante a presença do secretário e dos diretores-presidentes.

Acho que deveríamos aproveitar o tempo da melhor maneira possível, e eventualmente continuar negociando no Plenário para que haja um tempo maior além desse que já nos foi concedido. Com a palavra, o deputado Luiz Turco.

O SR. MÁRCIO CAMARGO - PSC - Pela ordem, Sr. Presidente. Como serão os critérios? Os deputados vão fazer as perguntas, ele anota e responde tudo, ou pergunta e já responde?

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Acho que em vista da situação que nós temos, o ideal seria que todos os deputados se pronunciassem e nossos convidados, pelo Art. 52 A, anotam as questões e façam uma exposição ao final. Pode ser? Deputado Luiz Turco, membro da Comissão.

O SR. LUIZ TURCO - PT - Cumprimentar nosso presidente, companheiro Carlos Neder; o secretário de Transportes Metropolitanos, Sr. Clodoaldo; Sr. Joaquim, presidente do EMTU; o presidente da CPTM, Sr. Paulo; e o presidente do Metrô, Sr. Paulo Menezes. Vou usar parte do meu tempo e vou passar o restante para contemplar o deputado Zé Américo, que pelo andar da carruagem não vai ter sua vez. Farei três questões rápidas e vou passar o restante para ele.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Pela ordem, presidente. Não existe esse negócio de passar tempo.

O SR. LUIZ TURCO - PT - Lógico que existe.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Eu sou o segundo inscrito e vou ficar para terceiro?

O SR. LUIZ TURCO - PT - Não, o segundo é o Enio.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Mudou, presidente?

O SR. LUIZ TURCO - PT - Pelo menos é o que foi anunciado.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Eu sou da Comissão e tenho precedência.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pessoal, vamos aproveitar. Faço um apelo aos colegas para que possamos aproveitar o tempo fazendo as questões.

O SR. LUIZ TURCO - PT - Eu gostaria de ceder o restante do meu tempo que não vou utilizar para o deputado José Américo.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Concederei, mas peço que o deputado Coronel Telhada... É para efeito processual para agilizarmos.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Já que o Zé Américo é meu amigo, vou concordar. E fala bem de mim.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Informo a Vs. Exas. que a assessoria da Mesa está controlando o tempo.

O SR. LUIZ TURCO - PT - A pergunta que eu queria fazer é o seguinte. Numa breve análise orçamentária do presente ano, observamos que foi prevista a aplicação de mais de quatro bilhões e 800 mil para as inversões financeiras que representam a transferência de recursos do Governo do Estado para investimentos das empresas. No entanto, até o último dia 29 de setembro, apenas pouco mais de um milhão e 800 mil, cerca de 38%, foram empenhados. Gostaria de saber qual foi o motivo da baixa execução e quanto o secretário estima que será efetivamente aplicado até o final do ano.

Uma pergunta sobre a Linha-4 Amarela do Metrô. O secretário podia nos esclarecer sobre quais fornecedores estão sendo pagos com os quase 160 milhões já

empenhados na ação orçamentária. Como está previsto em contrato a remuneração da concessionária Via 4 pelo Governo do Estado por passageiro transportado? Houve alguma alteração na metodologia de cálculo dessa remuneração à concessionária? O senhor poderia nos explicar sobre esse assunto e como funciona esse mecanismo contratual? O senhor pode nos explicar também qual é a melhor, e nos informar exatamente como foi a evolução dos pagamentos à concessionária em relação ao número de passageiros transportados na Linha-4 Amarela?

Quanto o Governo do Estado já pagou para a Via 4 desde o início da operação da linha, por causa do número de passageiros estar abaixo do previsto e para o equilíbrio econômico e financeiro do contrato? Qual o número de passageiros transportados pela Linha-4, e por que esse número está abaixo do previsto? O senhor pode nos enviar por ofício as informações que tratam disso? E por último uma questão da minha região, da Linha-18 Bronze do monotrilho. Apesar do senhor já ter colocado aqui, como estão as obras de implantação e aquisição de três dessa linha? O Governo do Estado fez algum investimento para implantação dessa linha ou toda ela é de responsabilidade da concessionária Vem ABC?

Essa linha também será operada pela Vem ABC? Os trens também serão de responsabilidade da concessionária? O senhor poderia nos explicar como foi estruturada essa concessão? E por último, qual será o valor da tarifa de remuneração da concessionária pela operação Linha-18 Bronze? Nesse caso, também há tarifa de remuneração contingente? Se sim, quanto será e em que condições deverá ser paga? Quanto o Governo do Estado recebeu pela outorga e qual o investimento a ser feito pela concessionária durante o período do contrato? Quando a Linha-18 Bronze entrará em operação?

Queria passar o restante do meu tempo para o deputado José Américo.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pois não. Antes disso, peço a V. Exa., se possível, que cópia dessas perguntas sejam encaminhadas aos membros da Mesa, porque isso nos ajuda a qualificar o debate. Deputado Zé Américo completando o tempo, com concordância do deputado Coronel Telhada.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Boa tarde a todos. Queria primeiramente agradecer ao deputado Luiz Turco pela gentileza, e ao deputado Coronel Telhada também. Dizer inclusive, que vou falar uma coisa que diz respeito também a uma

bandeira sua, Coronel Telhada. Minha, sua e de várias pessoas que atuam na região Oeste de São Paulo, que diz respeito a Linha-6 que vai de São Joaquim até a Vila Brasilândia. Foi dada uma explicação e achei muito genérica.

O secretário disse aqui que tem uma empresa chinesa interessada. Essa coisa de empresa chinesa interessada já vem há algum tempo, e o prazo, pelo que me consta, venceu no domingo, dia primeiro. Foi o prazo dado à Queiroz Galvão, à Odebrecht e à UTC para que vendesse um contrato. Então, qual é a segurança que temos e o que vai acontecer? Qual é a tolerância que o Metrô vai ter? Vocês vão esperar mais 15 dias, um mês, dois meses? A partir do momento que essa empresa chinesa deslizar, como muitas de origem chinesa e espanhola tiveram problemas no metrô, na CPTM e em parcerias aqui no Brasil, que entraram e saíram, qual vai ser a atitude do Metrô? Até quando vocês vão esperar?

Número dois. Com relação a Linha Ouro, 17 e cinco, que a PPP foi suspensa a partir de uma iniciativa do deputado Alencar, eu queria entender o seguinte. Quando houve a suspensão, se deu por problemas formais. Mas a ação do deputado Alencar também falava do mérito; o Estado vai gastar dez bilhões e a concessão estava sendo feita por 200 ou 300 milhões. Ou seja, a preço de banana. Essa PPP já é complicada secretário, porque ela garante ganhos para as empresas, o que não é normal no caso de uma parceria dessas. Ela garante tarifas e uma série de coisas. Uma parceria público-privada não; não pode ser sem risco.

Então em primeiro lugar gostaria de saber dessa linha da Freguesia Brasilândia até São Joaquim, diga-se de passagem, quero saber até quando vai porque senão vou lá na Freguesia do Ó para fazer um ato. Essa linha vem sendo prometida há 20 anos pelo Geraldo Alckmin. Com relação ao Metrô são essas duas perguntas. Vou procurar ser o mais sintético possível para não abusar da paciência de vocês, mas tem uma coisinha que eu queria registrar sobre a CPTM e vou deixar para falar no dia em que o presidente vier aqui. Apresentei um pedido de informação, presidente Bento Gonçalves, há 35 dias.

O direito de informação faz com que você tenha que me responder em 20, e para o deputado em 30. As respostas não vieram, por isso fiquei zangado pelo ponto de vista político, não pessoal. Preciso dessa resposta. Segunda coisa, estamos propondo uma data no dia de hoje para que você venha aqui para dar explicações, porque acho que a situação da CPTM hoje é trágica. Estamos discutindo aqui os atrasos do Metrô, que são de quase dez anos, se pegarmos todos. Tudo está atrasado, porque o governador Alckmin é o que menos fez metrô em São Paulo; foram três quilômetros por ano. A

situação da CPTM é gravíssima, principalmente na Linha-7 a partir de Baltazar Fidelis onde o trem anda a 20 por hora, e o contrato de manutenção terminou no dia 17 de agosto e não foi renovado. A manutenção está sendo feita só pelos funcionários da casa, o que é um risco gravíssimo.

Muito obrigado Srs. Deputados e Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Obrigado, deputado Zé Américo e deputado Luiz Turco. Volto a pedir que todos controlem a questão do tempo, até para que todos os deputados possam se pronunciar. Enio Tatto.

O SR. ENIO TATTO - PT - Cumprimentar o Sr. Clodoaldo, o Sr. Joaquim, o Sr. Paulo de Magalhães, o presidente e todos os deputados. Quero ser bastante sucinto para falar um monte de coisas que temos anotado aqui. Primeiro para o Dr. Paulo de Magalhães Bento Gonçalves. Estive na CPTM para tratar do assunto da extensão Grajaú-Varginha e da de Francisco Morato. O senhor se comprometeu conosco, junto com lideranças, que íamos fazer uma audiência pública tanto em Morato quanto na Capela do Socorro. Nós o convidamos e o senhor declinou do convite, deu o cano.

Nós fizemos manifestação na Estação Varginha com a população, foram convidados e também não foram. Teve uma audiência semana passada aqui, trouxemos os três prefeitos da região de Morato, de Franco da Rocha e Caieiras, e tinha pelo menos de 15 a 20 vereadores.

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - A Linha-7 Rubi né?

O SR. ENIO TATTO - PT - Sim, a estação de Francisco Morato. Tivemos vereadores, população e liderança. Também foi feito o convite para o senhor, e você mandou um representante. Isso é um desrespeito, o senhor não pode brincar com essas coisas. Então faço essa cobrança publicamente. Segundo, queria falar o seguinte, sobre esses filmes que assistimos hoje. Aqui ninguém é bobo, ninguém começou hoje. Tudo isso é para ganhar tempo para terminar a audiência. Eles cumpriram a constituição, vieram aqui prestar contas do semestre e acabou. Ou seja, é um mero protocolo. É lamentável.

O metrô começou em 69, 70 - são 47 anos de metrô aqui na cidade de São Paulo. Tirando dez anos, de 70 a 80, desde Montouro até agora, foi sempre o mesmo partido e o mesmo pessoal, tanto o Quércia quanto o Fiori, estavam todos juntos. Não dá mais para admitir explicações e filminhos. Tudo isso já assistimos nas campanhas eleitorais de todos os candidatos. O que está demonstrado é uma incompetência enorme do Governo do Estado de São Paulo, e vocês fazem parte disso, na operação. Em 37 anos de metrô tocados pelo mesmo grupo, vocês têm 85 quilômetros de metrô na capital de São Paulo. Vocês não têm uma linha de metrô que começou e terminou bem. Todas elas tiveram problemas e estão atrasadas, não estão terminadas.

O metrô não saiu da capital de São Paulo depois de 47 anos de existência e 37 anos de administração de vocês. Quando vocês passaram a Linha-4, uma PPP, e passaram um filme muito bonito, em todas as eleições desde Mário Covas assistimos esses filmes e isso ajudou vocês a ganharem as eleições. Vocês continuam enganando a população. Vocês esqueceram de apresentar, por exemplo, o acidente da Linha-4 em Pinheiros, quando morreram sete pessoas e até hoje as famílias não foram indenizadas. Quem teve as casas rachadas, os terrenos na região do Butantã, não foram indenizados até hoje.

A Linha-5 Lilás, que é a menina dos olhos de vocês para entregar ano que vem para fazer campanha eleitoral na Zona Sul, ela começou em 98 com o Mário Covas, quando ligou Capão Redondo com Largo 13, que não ligava nada com nada. Não tinha nem CPTM lá. É uma incompetência enorme. O que acontece na gestão desse governo? Lança-se pedras fundamentais, linhas uma atrás da outra. Numa época falaram que São Paulo ia virar uma teia de aranha, e se você olhar é uma teia, mas tudo de coisa inacabada ou nem começada. A linha da Brasilândia que o deputado Zé Américo colocou agora, o prefeito Fernando Haddad atrasou o Hospital da Brasilândia durante seis meses...

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Exatamente.

O SR. ENIO TATTO - PT - Para ceder o canteiro de obras de vocês, e essa linha faliu. É um consórcio da Odebrecht, UTC e Queiroz Galvão que faliram e não conseguem mais tocar. Agora vem a onda de vender esse consórcio para outras empresas. É uma incompetência enorme. Dr. Paulo, é inadmissível a incapacidade e o tanto que vocês fazem a população da cidade de São Paulo e da região metropolitana

sofrerem com a CPTM. Olhando para vocês quatro, vocês são responsáveis, junto com o Governo do Estado de São Paulo e o PSDB, de garantir a pauta de tristeza e sofrimento de todos os meios de comunicação da cidade e do estado de São Paulo.

Vocês são notícia por incompetência e sofrimento da população todos os dias em qualquer telejornal. Essa é a grande verdade. Então não dá mais para aceitar esse tipo de coisa da forma que vocês apresentam, o descaso que vocês têm com a população do estado, tanto na ampliação e extensão das linhas, como na manutenção do transporte coletivo no estado. É lamentável termos que falar isso, mas é isso que a população sofre e vê todos os dias. Se você ligar a televisão, pegar um jornal, ligar um rádio, todos os dias vocês são pauta negativamente. E não tiveram a competência, durante 37 anos ou nos últimos 25, 30 anos de governo exclusivo do PSDB, de dar conta.

Não é dar conta de resolver, porque ninguém vai resolver, mas minimizar, ter um salto de qualidade no transporte coletivo do estado.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Obrigado, deputado Enio Tatto. Com a palavra, o deputado Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Muito obrigado, Sr. Presidente. Em primeiro lugar quero saudar nosso secretário Clodoaldo, os senhores diretores presentes, agradecer pela presença. Prestei atenção em tudo que aconteceu aqui e até me causou certo espanto, porque essa reunião foi chamada para que o secretário expusesse, como diz o próprio documento, prestação de contas do Sr. Clodoaldo Pelissioni. Interessante é que o pessoal não quer que ele preste conta, porque ele veio fazer isso e todo mundo ficou nervoso em ver o que está acontecendo. Então já não entendi muito a finalidade dessa reunião, porque se é para prestar conta, ficaram bravos.

Mas enfim, quero parabenizar os senhores por estarem aqui presentes. Sabemos que sempre que solicitados, vêm. Às vezes acontece alguns problemas. Uma cidade como São Paulo, com quase 13 milhões de habitantes, comparando com outras cidades como Londres, Paris, Nova Iorque, a que tem mais é justamente Londres, com oito milhões e 300, quase cinco milhões a menos, e tem um metrô que não é comparado com o nosso. Eu andei no metrô de lá e é muito pior, apesar de ser um bem mais velho. No horário do rush é uma loucura igual aqui. Sabemos que administrar uma cidade como São Paulo num estado como esse é muito difícil.

As críticas são normais e até entendo isso, fui oposição na Câmara quando nosso querido José Américo era o presidente. Aliás, fez um excelente serviço lá como presidente, e também fazíamos o mesmo tipo de crítica. Notamos que elas às vezes caem para o lado pessoal e até ideológico, então faz parte da brincadeira fazer essas críticas às vezes infundadas, porque respeitando a posição de todos aqui, foi dito que a Linha-6, justamente a que quero falar, da Freguesia do Ó, faliu. Mas quero lembrar que faliu por culpa da Odebrecht, por causa do governo federal que fez toda a falcatura que sabemos. Se for para falar de partido, falamos, mas acho que não é o caso. Estamos aqui falando do metrô. Mas se for para colocar a culpa em alguém...

O SR. - O Aécio levou um pedacinho também.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Vamos começar a colocar pingos nos I's e nomes para quem merece realmente. Acho que temos problemas e procuramos resolver, eles são de grande vulto pelo próprio grande vulto da cidade. Mas vamos deixar o papo ideológico de lado e vamos fazer as perguntas. O senhor falou da Linha-6, e eu não podia ter deixado o Zé Américo na frente porque ele tomou minhas perguntas. Aliás, muito bem colocado deputado, parabéns. Dentro da Linha-6 queria perguntar.

O senhor falou que foi pago praticamente um bilhão em desapropriação, é isso mesmo? Queria saber quanto falta, se ainda falta. Enfim, quando será feito esse pagamento para os demais desapropriados. E sendo retomada a obra no início de 2018 que o senhor falou que está para vir uma nova conversação, e talvez uma nova empresa para retomar junto com o BNDES, o prazo que havia sido dado é 2021. O prazo será mantido ou haverá um novo? E também com relação àquelas obras paradas. Eu moro na Freguesia, o Celino e o Zé Américo também trabalha forte e passamos diariamente ali, notamos que as obras estão paradas e fechadas. Quem está fazendo a guarda daquele material? Está havendo preservação? Quanto está sendo gasto nisso mensalmente para preservar esse trabalho parado?

E finalmente queria falar da CPTM, para o Sr. Paulo. Queria saber sobre as sabotagens. Tínhamos um problema sério de sabotagens que ocorriam na CPTM diariamente. Isso continua? Qual o índice de sabotagens que ocorrem? Muitos desses problemas citados aqui com relação a atrasos e problemas na CPTM são originários de sabotagem feita por pessoas que não querem o bom funcionamento da obra. Se ainda

ocorre isso, queria que os senhores depois explanassem um pouco sobre isso. Muito obrigado, senhores.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Obrigado, deputado Coronel Telhada. Com a palavra o deputado Junior Aprillanti.

O SR. JUNIOR APRILLANTI - PSB - Inicialmente saudar o presidente da Comissão, deputado Carlos Neder; o secretário de Estado, Clodoaldo; os diretores-presidentes das companhias e demais deputados presentes. Agradecer as informações de esclarecimentos. Início minha fala dando os parabéns, porque semana passada tivemos a entrega de dois novos trens na Estação da Luz, e inclusive um contemplando a Linha-7 Rubi, que atende minha região de Jundiaí, e outro na Linha-11 Coral. Estive presente na entrega dos dois trens e sei que existe uma perspectiva da Linha-7 trocar os 30 trens - salvo engano já foram trocados oito.

Primeiro damos os parabéns, e depois cobramos. Sobre a questão da Linha-7 Rubi, que salvo engano também é maior em extensão. São mais de 60 quilômetros que atendem sete cidades - Jundiaí, Várzea, Campo Limpo, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras e São Paulo. A questão de Morato, a obra se iniciou há seis, sete anos e teve algum problema não sei se com a empreiteira. Qual é a perspectiva de retomar as obras, já que está causando um grande transtorno? Em especial em Francisco Morato não sei se pode ser uma estratégia operacional, diminuirmos as viagens com baldeação. Acho que existe essa possibilidade. Já que atende os sete municípios, se não tivermos a baldeação em Morato ajuda bastante, principalmente quem mora em Jundiaí, Várzea Paulista e Campo Limpo.

Vi a fala do Paulo Menezes e ele falou que tem um programa de demissão voluntária, o PDV, que iniciou em 2016. Qual a avaliação que vocês fazem depois de um ano implantado o PDV, se foi positiva, negativa? Tenho uma dúvida em relação a isso, porque tive bastante experiência no Poder Executivo. Você podia dar uns números para nós do que está acontecendo no metrô nesse um ano que foi implantado esse PDV. E por último, acho que vale para as três companhias, como estão os números de assédio sexual sobre as mulheres nesses três grandes veículos de locomoção.

Agradeço a oportunidade para perguntar a vocês, e os esclarecimentos que foram apresentados até o momento.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Obrigado deputado. Tem a palavra o deputado Davi Zaia.

O SR. DAVI ZAIA - PPS - Cumprimentar o presidente Carlos Neder, o secretário Clodoaldo, os presidentes das empresas que prestam esclarecimentos hoje. Registrar que todos esses esclarecimentos são muito importantes porque tanto o trabalho do Metrô, quanto CPTM e da EMTU tem sido importantíssimo para a mobilidade em nossa região. Eu começo pela questão da EMTU, que com todo o esforço para fazer os corredores e criar todo o sistema de transporte, vivemos uma situação em que as vias públicas estão literalmente congestionadas e de certa forma, esgotadas em sua capacidade de ampliar. E principalmente para as regiões metropolitanas, saindo de São Paulo, o grande desafio é justamente a extensão do trem.

O governo vem discutindo a possibilidade do trem intercidades, embora dependa de um investimento muito maior, mas acho que é uma perspectiva que temos que ter sempre presente. Não há outra solução para o transporte entre as cidades que não seja ampliação do trem e transporte sob trilhos, para sair dessa situação que estamos de verdadeiro congestionamento e esgotamento das vias públicas. Então se há alguma perspectiva de avançar nessa questão do trem é intercidades. Essa é uma questão importante para integrar as regiões metropolitanas de Sorocaba, Vale do Paraíba, Baixada Santista, Campinas, com esse centro de São Paulo.

A outra questão é especificamente da CPTM, da estação de Francisco Morato. Essa é uma demanda importante da população da cidade. Qual a perspectiva que temos de ter essa estação dentro do orçamento do ano que vem? Por fim, já recebemos aqui o orçamento de 2018 e vejo que está corrigido pela inflação com perspectiva de 3%. O de 2017 foi de nove bilhões e 300, e estamos com nove bilhões e 600, pelo que já pude levantar, embora não foi possível levantar o detalhamento. Com esse orçamento, qual a perspectiva que temos do ponto de vista de investimentos para tudo que temos que fazer? Porque de fato São Paulo tem feito muito, mas se olharmos pela demanda é sempre uma carência muito grande. Eram essas observações.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Obrigado, deputado Davi Zaia. Com a palavra, o deputado Márcio Camargo.

O SR. MÁRCIO CAMARGO - PSC - Gostaria de cumprimentar o secretário Clodoaldo, os diretores-presidentes Paulo Menezes, Paulo de Magalhães da CPTM, e Joaquim Lopes da EMTU, Sr. Presidente e deputados. Minha questão é bem rápida. Já é de conhecimento do secretário Clodoaldo quando passou pelo DR, a questão da Rodovia Raposo Tavares, a mais esquecida do estado de São Paulo. A única rodovia que chega na capital paulista e tem dois semáforos para entrar, uma das poucas administradas pelo DR ainda. Tudo que é feito pelo governo, quando há essa contingência, tem diminuição de investimento e tudo mais.

Hoje nesse trecho de 20 quilômetros na Raposo Tavares, que demora mais de duas horas entre Cotia e São Paulo, o investimento está na base de três bilhões de reais. Fala-se que é muito dinheiro, mas pelo que foi falado aqui hoje um investimento da Linha Ouro de três bilhões e 600 para 185 mil passageiros/dia, nossa região ali tem dois milhões e meio de habitantes que usam a rodovia, com quase 200 mil veículos por dia, quase igual a Castelo Branco, que tem cinco pistas quando desemboca na Marginal. Eu falava que o metrô era para meus netos, mas é para os netos deles. Tem algum estudo para Cotia? Parece que tem, mas ainda é muito longe, para longo prazo.

Para chegar até minha pergunta tive que falar um pouco da Raposo, porque se não me lembro ano passado ou retrasado o secretário esteve aqui e me informou sobre essa pergunta que vou fazer, sobre o corredor Cotia-Itapevi. Na época o senhor me disse que foi feita a licitação e a empresa quebrou. Não se falou mais nada desse trecho, que liga a rodoviária de Cotia até o terminal de trem de Itapevi, tirando um fluxo muito grande da Rodovia Raposo Tavares. Quando isso for feito, segundo estudo que nos passaram na época, de 20 minutos da rodoviária de Cotia até o terminal de trem de Itapevi, e aí o terminal que vem para São Paulo.

Acho que o investimento em transporte coletivo de qualidade tira os veículos da rua, isso está mais do que constatado. Mas a rodovia Raposo Tavares tem esse grande problema. Então minha pergunta é o que foi feito depois da quebra da empresa que ganhou a licitação, porque na região não foi feito nada. E a visão da secretaria é desenvolver a região metropolitana, acho que isso ajudaria muito a Rodovia Raposo Tavares, tiraria muitos veículos dela. Mas o mais importante é essa questão.

Como a EMTU tem conversado com o DR, porque desses 20 anos nada se mudou do transporte coletivo de Cotia para São Paulo. É uma empresa que está lá há 30 anos e ganha todas as licitações, e nada se mudou. De vez em quando trocam um ou outro

carro, mas o transporte coletivo da rodovia é muito baixo. Essa é minha questão. Obrigado.

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pois não, deputado?

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Queria pedir licença a V. Exa. e aos convidados porque tenho uma reunião agora. Peço a gentileza do nosso secretário para se puder, depois me responder por escrito e encaminhar para nosso gabinete. Pode ser?

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Caro deputado Coronel Telhada, peço a ajuda de Vossa Excelência. Estou em contato com o presidente Cauê Macris e daqui cinco minutos novamente se encerra nosso tempo. Ele disse que a partir de agora depende do líder do governo. Se V. Exa. puder nos ajudar nessa saída, para ver se o líder nos autoriza um deputado maior. Tudo bem?

O SR. CORONEL TELHADA - PSDB - Sim senhor, vou verificar.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito obrigado. Com a palavra, deputado José Zico Prado.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Quero primeiro cumprimentar o presidente Carlos Neder e todos os deputados dessa Comissão, o secretário Clodoaldo, o presidente do Metrô Paulo Menezes, o Paulo Menezes da CPTM e o Joaquim, que já está há muitos anos na EMTU. Temos tido várias conversas nesses anos todos em meu mandato. Clodoaldo, quero pedir desculpas para você, mas ao mesmo tempo acho que já é intencional o que vocês estão fazendo com o Colonial, chamando de Iguatemi. Eu achava que era ingenuidade minha e que eu estava delirando, que vocês não conheciam. Eu levei o secretário Jurandir e mostrei: “Aqui não é Iguatemi, é Colonial”. Eu moro lá há 48 anos. Vocês estão chamando o Colonial de Iguatemi para justificar que não vão conseguir levar o monotrilho até lá. Agora não é mais um entendimento que eu tinha, eu acho que vocês fazem isso intencionalmente para enganar a população.

Digo isso porque o Iguatemi fica dali no mínimo três estações, onde terá um terminal. Nossa luta na Zona Leste era para que o metrô fosse até a cidade de Tiradentes. O governo de Geraldo Alckmin vem encolhendo de Tiradentes para o Iguatemi, e agora já está no Colonial, e chamando de Iguatemi. Quero deixar isso registrado. Fiz questão de num programa da TV Assembleia, falar com o secretário para que me procurasse, que vou lá e mostro onde é o Iguatemi e o Colonial. O secretário até ontem não tinha me respondido se ele topa ou não conhecer os dois. Quero deixar isso registrado porque parece que não é mais um engano, é intencional.

Queria também perguntar para o Joaquim da questão de uma proposta de um projeto que se tem do terminal de São Matheus até Guarulhos pelo corredor Jacu Pêssego. Isso foi tão alardeado, feita uma propaganda na região que vai fazer a ligação do ABC com Guarulhos, e até ontem isso miou, que nem diz na linguagem popular por aí. Eu nunca mais ouvi falar sobre isso.

A segunda questão para o presidente do metrô é o prolongamento da Linha-2, da Vila Prudente até Penha, e de lá até a Dutra. Esse é o projeto que se tinha. Já fizeram as desapropriações, estão pagando empresas para cuidar daquelas coisas tampadas que ninguém sabe o que tem lá dentro. Eu queria saber como vai ficar isso, porque o Estado está investindo ali em empresa de segurança. Tiraram de lá várias partes do comércio que eram muito ativas na região. Acabou, não tem mais. Conversando em Hortolândia, tem um trecho até Campinas que também não vi como vai ficar.

Queria registrar ainda que na Linha-15 Prata já fizeram até audiência pública para fazer concessão. É um projeto que está parado no ar, não sei como vai ser o transbordo de quem vai e volta, porque no Colonial está uma coisa de que ninguém sabe como vai descer. Secretário, estou registrando isso porque acho que V. Exa. deveria conhecer a região e dizer para o povo do Boa Esperança, Iguatemi, Jardim Ricardo, que não vai mais passar monotrilho lá. Nossa reivindicação não era monotrilho, mas metrô. Mas para o pobre o que restou foi o monotrilho, porque a política do governador é restringir metrô ao máximo. Só queria saber quanto está custando o quilômetro do monotrilho e o do metrô.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito obrigado, deputado Zico Prado. Vou suspender a sessão por mais cinco minutos, porque nesse momento se encerrou nossa autorização com a suspensão do Plenário. Estou em contato com o deputado Cauê Macris, mas a decisão depende do deputado Barros Munhoz. Eu

inclusive estava inscrito e ia ceder para o deputado Celino Cardoso, entretanto nesse momento estão sendo retomados os trabalhos em Plenário. Peço que Vs. Exas. nos ajudem no contato com o deputado, porque seria muito desagradável os deputados não poderem se pronunciar e não termos a resposta do secretário e diretores de empresas.

O SR. DAVI ZAIA - PPS - Presidente, pela ordem. Eu não sei se de fato entrou na Ordem do Dia ou não, então minha sugestão é que fossemos ouvindo. Falta só o deputado Celino para falar, e poderíamos ouvir...

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Vão nos conceder mais meia hora. Então vou passar o deputado Celino Cardoso na minha frente.

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - Boa tarde a todos. Cumprimentar nosso presidente, o Clodoaldo, os diretores da CPTM, Metrô e EMTU. Queria iniciar minha fala me dirigindo ao amigo José Américo. Eu tenho 61 anos de idade e moro na Freguesia do Ó desde os quatro. Fiquei triste de ouvir V. Exa. dizer que lá é um buraco. Não é um buraco.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - A Freguesia não é um buraco, mas tem um buraco cavado lá e foi abandonado.

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - “Vai lá fazer audiência no buraco”, eu entendi quê...

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - No buraco do metrô que foi abandonado.

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - Não tem metrô abandonado lá.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Faz um ano que está parado.

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - Mas a Freguesia do Ó não é um buraco.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Não, é um buraco que está abandonado há um ano. O secretário pode confirmar.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - A palavra está com o deputado Celino Cardoso.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Eu queria depois que o secretário confirmasse isso. Faz um ano que está parado, portanto o deputado Celino está faltando com a verdade.

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - Então houve uma má interpretação da minha parte. Lá não é um buraco.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Você está falando que não está abandonado.

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - Dentro do buraco é impossível fazer reunião, ninguém entra lá.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Vamos priorizar o deputado Celino Cardoso, por favor.

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - Na segunda fala eu queria dizer ao deputado Enio Tatto que estou chateado tanto quanto ele, eu porque infelizmente me atrasei e não pude assistir o filme, e ele porque assistiu. Eu sou deputado há seis mandatos nessa Casa e nunca vi uma prestação de contas que o secretário não trouxesse um filme, ou que seja para ganhar tempo. Eu acho que o filme é uma forma de tomarmos conhecimento, então realmente fico chateado.

Queria dizer o seguinte. O mandato parlamentar é representativo. Todos nós estamos indignados com os problemas que vivemos em nosso país, porque sabemos que o país tem uma enorme dívida social com a população de maneira geral, e no transporte não é diferente. Temos que ver o que de fato está sendo feito, e quais as razões que levam aos problemas que vêm acontecendo. Sabemos que em nosso país todas as grandes construtoras, talvez com alguma exceção, que fazem obras grandes como o metrô, estão envolvidas na Lava-Jato. Isso é um problema, porque quando você faz uma licitação, você tem um contrato. Não se rompe um contrato ao bel prazer de alguém. Eu queria já emendar na minha fala para dizer o seguinte, quando você simplesmente

destrata um contrato, você corre o risco de a empresa entrar na justiça e você ficar sob judice por muitos anos.

Eu queria falar também de Francisco Morato, onde sou o deputado estadual mais votado, e acompanho a questão da estação. Eu queria te parabenizar e te agradecer, porque a empresa que ganhou a licitação lá entrou na justiça, e por muitos anos estamos tentando retomar aquela obra e não conseguimos, porque a justiça não permitia que se fizesse uma nova licitação. Quando V. Exa. assumiu a secretaria, fez um esforço brutal tratando pessoalmente com a empresa que tinha ganhado a licitação, e os convenceu a sair da justiça e rescindir o contrato de uma forma conjunta com a secretaria, e não unilateral. Eu queria te parabenizar.

Desde o momento que V. Exa. conseguiu isso, que era algo que estava totalmente alheio a vontade do Governo do Estado, no Poder Judiciário, imediatamente se iniciou o processo de uma nova licitação. Eu estive lá com o governador Geraldo Alckmin e fomos buscar uma solução paliativa até que isso acontecesse. O que foi reivindicado pela população e pelo então prefeito é que fosse feita uma escada rolante devido ao desnível que tem no bairro com a estação. O governador prontamente liberou recursos, e queria que V. Exa. falasse disso, para colocar uma escada rolante lá.

A prefeita não fez a parte dela. A escada rolante está comprada e não conseguem instalar, não por problema do Governo do Estado. Sei que hoje já existe uma empresa ganhadora, e sei que está prestes a reiniciar aquela obra. Já emendar, quero falar que a Linha-6 do metrô que vai para a Freguesia do Ó e Brasilândia... A Freguesia do Ó tem 437 anos. Esses dias falaram para mim: “Mas estamos há 30, 40 anos esperando esse metrô”. Todos os bairros querem ter metrô. Todos que não têm estão esperando desde sua fundação. Não é que está atrasado há 30, 20 anos.

Quando me elegi deputado junto com nosso saudoso governador Mário Covas, o secretário da pasta era Cláudio Senna Frederico. Eu lembro que naquela época já fizemos uma audiência lá para estudar o metrô, e sempre houve boa vontade por parte do governo. O que não havia talvez fosse recurso. A partir do momento que foi feita essa licitação, que é a primeira PPP total feita no estado de São Paulo, o Estado está adimplente e tem dinheiro em caixa, até porque se trata de um financiamento e ele não pode gastar em outra obra para dar continuidade nessa. Então se está parado não é por parte do governo. Eu queria te parabenizar por sua atitude, e mais do que isso, fazer um apelo para enquanto houver uma luz no fim do túnel de fazer com que esse consórcio,

que é uma SPE, venda suas cotas e transfira para outra, que V. Exa. tenha paciência e continue negociando como está fazendo.

Eu entendo que é o melhor para todo mundo. Se rescindir aquele contrato e acontecer de o consórcio entrar na justiça, como aconteceu em Francisco Morato, sabe lá quantos anos vamos ficar esperando uma decisão judicial para cancelar o contrato com aquela obra parada. Mesmo que esse consórcio, no caso da rescisão, não entre na justiça, mesmo prazo para se fazer uma nova licitação será muito maior, talvez dois, três anos, do que conseguirmos agora. Quem está fazendo a negociação não é o Governo do Estado, mas o consórcio vendendo as cotas da SPE. Eu entendo que devamos esperar, enquanto houver uma possibilidade.

Sou cobrado todos os dias na Brasilândia e na Freguesia do Ó sobre essa obra, mas temos argumentado e estou com minha consciência tranquila. Entendo que enquanto houver a possibilidade de se fazer com que o consórcio venda as cotas da SPE, V. Exa. deve aguardar. É minha opinião. Do mais, parabenizar pelo trabalho que Vs. Exas. têm feito. Quando me elegi em 94 lembro que o número de passageiros transportados por linha férrea era infinitamente menor do que é hoje. Existem críticas, problemas, mas acredito que o PSDB ao longo desses 23 anos investiu muito em transporte público. Parabéns ao senhor e ao governador Geraldo Alckmin.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito obrigado, deputado Celino Cardoso. Nós temos até 18 horas, é o tempo que dispomos para a resposta do secretário e alguns acréscimos dos diretores de empresa. No tempo que eu utilizaria, apenas gostaria de fazer um convite ao secretário e diretores de empresas. O Conselho de Arquitetura e Urbanismo está organizando na Assembleia Legislativa, no dia 28 de novembro, um debate sobre o Estatuto da Metrópole e a nova política metropolitana.

Isso envolve a questão de transporte e também outras políticas públicas em áreas estratégicas. Vou pedir para a assessoria da Comissão fazer cópia desse material para todos os deputados e também para nossos convidados, de tal maneira que esse debate possa continuar integrado com políticas públicas.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Deputado Zé Américo.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - É o seguinte, o deputado João Paulo Rillo fez um pedido de informação para o secretário. Disse que o Geraldo Alckmin em março de 2016 esteve em São José do Rio Preto e anunciou a construção da terceira faixa da Rodovia Washington Luiz, do trecho de Cedral a Mirassol. Isso não aconteceu até agora. Tem uma ação na justiça sobre a questão de fixar prazo ou não, e o governo está recorrendo contra a fixação de um prazo. Eu queria uma explicação do senhor, se vocês têm uma ideia de quando essa obra será retomada. Só isso.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Deputado, só para reorientar. Fui secretário de Logística e já cuidamos de rodovias, mas hoje quem cuida disso já não é mais... O secretário Lawrence vai poder responder, e eventualmente sendo a Artesp, a Secretaria de Governo. Lamento não poder responder, não tenho mais informações.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Perfeitamente, então vou passar isso para o secretário correspondente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Muito obrigado. Com a palavra, o secretário Clodoaldo Pelissioni.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Em primeiro lugar quero dizer aos deputados que as informações que trouxemos são para elucidar o máximo possível, não viemos aqui para postergar nada. Aliás, cheguei duas e 15 aqui e respeito muito. Sempre que os deputados pedem audiência, nós concedemos. Eu tenho essa prática desde que me tornei servidor público, então respeito muito os mandatos, inclusive os da oposição. Tenho na minha carreira que todos os deputados que pedem audiência...

Quanto aos requerimentos de informação que o deputado Américo inicialmente colocou, eles têm um prazo e nós temos que responder no prazo.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - 30 dias.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Então nesse prazo será respondido.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Já fazem 35 dias. Mande para ele dia primeiro de setembro, e hoje é dia quatro.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Vou verificar quando foi protocolado. Em primeiro lugar, a pergunta do deputado Luiz Turco sobre a execução orçamentária. Nós temos a previsão desse ano, somadas as empresas e contratos da secretaria, de investir cinco bilhões, de efetivamente pagar cinco bilhões. O que ocorre é que temos a Linha-6 suspensa, tínhamos previsto os recursos para a Linha-18, que infelizmente o governo federal não nos concedeu financiamentos que temos, inclusive o PAF - Programa de Aumento de Financiamento aprovado, mas não conseguimos obter. Por conta disso nós tivemos uma execução até esse momento. Mas deveremos ficar em torno de cinco bilhões de investimentos efetivamente pagos.

Quanto a Linha-4 Amarela, temos pago as obras da TIISA e Comsa, que é o contrato que temos hoje para conclusão das quatro estações. Tivemos que rescindir o contrato com a espanhola, foi um processo difícil, relicitamos licitação internacional e tivemos suspenso um contrato no Tribunal de Contas. Recorremos e em agosto do ano passado retomamos a obra. Temos a previsão de entregar a linha Mackenzie-Higienópolis esse ano, em março a Oscar Freire, em julho a Morumbi, e até o final de 2019 a Vila Sônia junto com o túnel que deve ser concluído, e o terminal de ônibus que vai servir toda a região Oeste e Sul da Grande São Paulo.

Quanto ao pagamento por passageiro transportado, em médio é 2,20. Ele tem reajuste pelo índice do governo.

O SR. ENIO TATTO - PT - Pela ordem, presidente. Peço desculpa ao secretário. Ele já está respondendo todos os deputados que fizeram intervenção? Tem mais alguém inscrito?

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Não, há apenas uma solicitação de V. Exa. que pretendo cumprir dentro do prazo, que seria a apresentação de um vídeo de cinco minutos. Inicialmente ele está respondendo as intervenções orais feitas.

O SR. ENIO TATTO - PT - Nós tínhamos combinado que primeiro todos usariam o tempo, e depois ele responderia tudo numa tacada só. Mas tudo bem.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Na verdade, há um vídeo de cinco minutos que o deputado Enio Tatto solicitou que eu autorizasse a apresentação, e eu havia entendido que poderíamos conjugar as duas coisas; respondendo os deputados e depois a apresentação. Não sei se isso altera ou não. Vou preservar o tempo para que V. Exa. apresente.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Então hoje a demanda de sete estações é de aproximadamente 750 mil usuários/dia, e a prevista é de cerca de um milhão. Na hora que as 11 estações estiverem concluídas, deve chegar muito próximo disso. Hoje nós temos uma banda de demanda que para essas sete estações estarem perfeitamente dentro, e aliás, o trabalho que o Metrô faz de origem e destino tem a ver com isso, então quanto a quantidade de passageiro já transportados e pagos, vou pedir desculpas porque não tenho esse número aqui. Mas encaminharei para o senhor via ofício, não deixarei de prestar essa informação.

Quanto a Linha-18 Bronze, ela é uma PPP com investimento total de 4,83 bi. Nós não pagamos nada ainda, ela não teve eficácia. É um projeto inclusive feito em conjunto com o Consórcio ABC. Lembro na época dos entendimentos com o prefeito Luiz Marinho. Tem um PAC previsto de 400 milhões que também não veio do governo federal. São 15,4 quilômetros, 13 estações e um investimento previsto de metade do privado e metade de aporte do governo, por isso é uma PPP. Eu não tenho de cabeça a tarifa de emanação, mas é em torno de dois reais. Os trens devem ser fornecidos pela concessionária, e só faremos os aportes. Ela tem que fazer a obra, o fornecimento de sistema dos trens e depois operar a linha. Está suspenso e não foi investido nada, não pagamos nada à concessionária porque ainda não foi dado eficácia ao contrato.

O SR. LUIZ TURCO - PT - Ou seja, não tem previsão?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Não tem porque a crise econômica é tamanha, o Governo de São Paulo... Desculpe vocês, mas desde que assumi a secretaria nossa prioridade é concluir as obras que já estavam iniciadas. A crise é tamanha e não tivemos nem um real de novo financiamento. Não temos condições de inicia-la, porque é uma obra que precisamos colocar um pouco mais de dois bilhões de aporte do Governo de São Paulo. Mas ainda não desistimos dela, queremos ver se essa questão do

rating é resolvida para que possamos obter o financiamento e iniciar essa obra tão importante.

Agora do deputado José Américo, a Linha-6. Quero dizer que a proposta inicial foi protocolada dia nove de setembro, solicitando 60 dias. Nós entendemos, o poder concedente, que pedia 60 dias para concluir as negociações com o consórcio Move São Paulo para a aquisição. Temos informações de que talvez a japonesa queira ficar no consórcio, e semanalmente fizemos reuniões. É uma grande construtora internacional. Foi feita a proposta que mantivessem em sigilo e temos até nove de outubro para protocolar a proposta conclusiva. Temos boa perspectiva e esperança que isso ocorra. Temos que fazer todas as documentações para aprovar, a empresa tem que ter as atestações necessárias.

Pelas informações que nós temos, ela tem, mas tem que apresentar. E depois ela tem que concluir o trabalho de garantias no BNDES. A obra está parada porque o BNDES não topou dar garantias para a Odebrecht, UTC e Queiroz Galvão. Nós temos os aportes previstos de acordo com o cronograma, e pagamos aportes. A obra está 15% executada, então os aportes estão feitos rigorosamente de acordo com o contrato.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - E a obra está parada desde quando, secretário?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Desde setembro do ano passado. Nós tínhamos um prazo de seis meses contratuais, e foi pedido mais um prazo para que ela pudesse fazer as negociações. A empresa espanhola não topou, e eu inclusive fiz uma viagem de trabalho e acabei me encontrando em Madrid com o CEO, e ali vimos que seria muito difícil.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Eu queria saber só a flexibilidade secretário, porque eu não concordo com a posição do deputado Celino.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Tudo bem, só estou esclarecendo que temos essa possibilidade. É o caso das concessões federais que também estão com dificuldade. O Aeroporto de Viracopos, algumas rodovias com problemas de demanda, a crise da Lava-Jato. Também estão se buscando soluções negociadas, porque a caducidade é um processo. Eu já fiz muitas rescisões administrativas unilaterais no metrô e na CPTM. Fizemos com a Isolux na Linha-4, não por nossa vontade, com a

Andrade Gutierrez na Linha-17, já retomamos os contratos. Rescisão é obra pública, em PPP e concessão é outra lei. Ela tem um rito muito mais demorado. Nós entendemos que é mais complicado. Se tivermos a chance de negociar, é melhor. Nós pretendemos que até dia nove possamos ter novidades. E vamos informar, porque temos procurado informar tudo.

Quanto a suspensão da Linha-5 e da 17, quero dizer que prestamos todos os esclarecimentos ao Tribunal de Contas. Eu estive lá fazendo esclarecimentos com o conselheiro Roque Citadini, que nos recebeu de maneira muito cordial. Nós explicamos tecnicamente o que o Metrô e nossa área de PPP levou. É uma concessão de 20 anos, o ativo é do Estado. Há a diferença de que inclusive quando o PT teve um governo federal, ele procurava confundir. Quando no governo federal se fazia concessão era assim, e aqui estamos privatizando. Não estamos vendendo nada, mas concedendo a operação por 20 anos.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Secretário, questão de ordem.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Pois não, mas eu gostaria de concluir.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - É uma questão de ordem, estamos discutindo questão de partido. Ele está respondendo a coisa de São Paulo com o governo federal, não estou entendendo. Vou pedir que ele se abstenha de fazer isso.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Deputado José Américo, eu gostaria que aproveitássemos bem o tempo porque eu tenho um compromisso com o deputado Enio Tatto para que ele possa apresentar um vídeo de cinco minutos.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Então o que quero dizer é que estamos concedendo a operação. A empresa tem que fazer a operação e manutenção dos trilhos, trens, vias e estações, a limpeza. Nós não vamos vender nada. Conseguimos uma outorga inicial, os cálculos levaram a isso, e vamos pagar a tarifa média de 1,75. Incluímos a Linha-17 e vamos pagar uma tarifa mais baixa, que é uma evolução do processo. Com isso vamos onerar menos a nossa tarifa geral. É isso.

Quanto a CPTM, os pedidos de informações, dizer que vamos verificar o prazo. Nós ficamos em cima, e acreditamos que possa estar no limite. Eu queria passar para o Paulo explicar a questão do contrato de manutenção da Linha-7 e dez.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Só peço que os diretores-presidentes façam isso de maneira resumida, concentrando no principal. Quero anunciar a presença do deputado Pedro Kaká.

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Em relação a questão da Linha-7, vou começar por Francisco Morato porque tem três perguntas. A verba destinada para essa obra já está prevista no orçamento, e assim que ele for aprovado vamos iniciar. Quanto ao contrato de manutenção, ele venceu agora em agosto e a empresa que seria aditada dentro do prazo normal não aceitou, então nós dispparamos uma nova licitação. O edital deve estar sendo publicado nos próximos sete ou dez dias, e na sequência faremos a licitação dessa empresa.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Vai levar de cem a 120 dias para ficar pronta a concorrência e escolhida a empresa, não é?

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - É, temos levado de quatro a seis meses mais ou menos.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Vai ficar sem manutenção até lá?

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Não, está sendo feita com o pessoal da CPTM.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Com 20 pessoas. Eram 150 e caiu para 20.

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Não, tem mais de 20.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Quinta-feira eu vou lá de manhã.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Deputado Zé Américo, vamos aguardar a resposta, por favor.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - A questão do deputado Enio Tatto. A Linha-9 infelizmente o Governo de São Paulo acreditou no PAC, e sabemos que isso não foi criação nossa. Não vou nem falar sobre. Eu lembro inclusive que a própria presidente Dilma usou, pediram obra em andamento. Isso foi quando tivemos a grande manifestação de 2013. Eu ainda não fazia parte da pasta. Quando nós assumimos foi quando por espanto, o então ministro da Cidade Gilberto Kassab, junto com o secretário disse que não iam aceitar as licitações que já havíamos feito. Nós tínhamos licitações feitas com menor preço global.

Então nós aqui em São Paulo, orientados pelo Tribunal de Contas do Estado, falamos o seguinte: “O menor preço vence, não importa se tem um individual A ou B maior”. E o PAC é o seguinte, a orientação diz que todos os preços têm que ser inferiores a tabela de referência. Nós fomos avaliar os contratos e dava uma diferença de 10% em cada um. O contrato já estava metade pago por nós, o que fizemos? Continuamos pagando 2015 e o empreendimento todo, o Estado deveria por 300 milhões e a União 500. O Estado já colocou 400, temos as informações para quem quiser.

Infelizmente tentamos algumas medidas. Faz uma exceção, eu coloco a contrapartida naqueles itens que ficaram maiores, já estou colocando mais dinheiro. Depois descobrimos que naquele período em 2013 foram anunciados 33 bilhões de PAC mobilidade. O orçamento de 15 era de 495 milhões no PAC. Então na verdade em 2015 fomos muito enrolados, e no início de 2016 resolvemos suspender os contratos e suprimir os valores. A partir do segundo semestre do ano passado tivemos que conversar com a Caixa para publicarmos as licitações no modelo do PAC. São oito licitações e conseguimos cinco; três ainda estamos nos finalmente para publicar.

Até final do ano devemos começar cinco contratos e mais três no ano que vem. Infelizmente por conta disso a obra ficou parada e nós pretendemos, até final do ano, retomá-la. Francisco Morato o presidente já falou, nós tínhamos um problema que o deputado Celino lembrou muito bem, a questão de uma empresa na justiça. Nós negociamos com ela e legalmente tivemos parecer da PGE para isso, e conseguimos suspender a liminar. Republicamos a licitação e para o ano que vem colocamos recursos

no orçamento, que os senhores vão aprovar. Espero que os senhores aprovem o orçamento.

Até o final do ano ainda queremos retomar a obra. A estação é grande e tem um investimento de quase 200 milhões de reais. É uma estação que vai modificar a situação de Francisco Morato. Paralelamente nós temos uma escada rolante disponível para a cidade, para melhorar o acesso à estação atual. A prefeitura tem que fazer uma obra, que não é da área da CPTM, para encaixar a escada. Tenho informações que a prefeita prestou as informações de projetos e a CPTM já deu o ok, então ela vai licitar a obra com recursos do Fumefi e do Governo de São Paulo. Espero que mais proximamente possamos colocar essa escada rolante.

Primeiro que a questão do metrô não é o que a população fala, porque por três anos consecutivos o metrô é o melhor sistema de transporte da cidade, pesquisa Datafolha. Foi eleito com 57%, sendo que ainda é o maior índice da Datafolha. Então a população vê de maneira diferente. E a CPTM, os investimentos feitos nesses últimos 20, 22 anos, ela transportava 700 mil passageiros. Lembrou bem o deputado Caramaz numa apresentação, me contou que vinha de trem para São Paulo e chovia dentro. Hoje transportamos quase três milhões por dia, porque melhorou o serviço. Os trens melhoraram, temos melhores sistemas, reduzimos os intervalos. As pessoas estão andando mais na CPTM.

Agora o Coronel Telhada. Quero dizer que quanto a Linha-6, é verdade. Eu acompanhei uma reunião no final de 2014 que o Hospital da Brasilândia ia ficar próximo ou conjunto da obra da Estação Vila Cardoso. Foi feito um grande trabalho. Nós pagamos um milhão e meio para refazer o projeto do hospital. Eu particularmente tive 15 meses, mas tivemos boas reuniões com o secretário de governo da prefeitura, na época do Haddad, e em março nós celebramos um convênio e paguei dez milhões para a prefeitura pagar as áreas necessárias para tocar o hospital. Nossa parte nós fizemos, e inclusive em março de 2016 tenho informação sobre o pagamento. Nesse ponto de vista não atrasamos o hospital, fizemos nossa parte.

Quanto a sabotagens, eu queria que o Paulo falasse. Inclusive depois se vocês quiserem ver, temos algumas imagens.

O SR. PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES - Foi falado também sobre manutenção, coisa desse tipo na CPTM. Nós fazemos diariamente duas mil e 800 viagens - são 850 mil viagens no ano. Nossos problemas estão concentrados

em falhas de trem, vandalismo, roubo e a influência e impacto do trem de carga na circulação da CPTM. Hoje todos sabem que o trem de carga ainda circula pelas linhas da CPTM. Um trem de carga andando a 20 quilômetros/hora, e o nosso a 60, 80, somos obrigados a parar vários ao longo do caminho para desembarcar as pessoas para que o outro trem que vem atrás embarque essas pessoas. Essa é a influência do trem de carga.

Em 2015 nós tínhamos em torno de 70% das falhas de manutenção relacionadas a trens. Hoje está em torno de 50%. Estamos melhorando esse indicador. Nós reduzimos 10% entre 15 e 16 e estamos reduzindo 20% entre 16 e 17 com a chegada dos novos trens. Nós ainda temos alguns trens antigos de 1958 que serão substituídos por esses novos. Já recebemos 20 trens e ainda temos mais 45 para receber até final do ano que vem. Com isso vamos renovar toda a frota, e a tendência é diminuirmos bastante esse tipo de problema. A distância percorrida entre falhas de trens, que era de 2.800 quilômetros em 2015, foi para 3.131 em 2016 e está em 3.403 esse ano. Já é uma melhora significativa.

Outro índice importante são as ocorrências notáveis, aquelas em que precisamos chamar a Operação Paese, o apoio e ajuda dos ônibus. Nós tivemos 40 ocorrências em 2015, 30 em 2016 e esse ano com 18. Agora quero falar do grande impacto que temos no dia a dia da operação, que é o vandalismo, roubo e outros tipos de ocorrências dentro do trem. Mal súbito por exemplo. Durante o dia essas três milhões de pessoas que transportamos, muitas delas têm problema de mal súbito dentro do trem. Um dia desses tivemos que tirar uma senhora obesa que pesava 150 quilos que desmaiou dentro do trem. Tivemos que evacuar todo o trem, porque você não pode ficar com ele parado esperando uma maca especial para uma pessoa obesa. Evacuamos o trem, colocamos as pessoas em outro para atender a senhora.

Na semana passada, que saiu na televisão sobre a CPTM o dia inteiro, um dos motivos foi furto de cabo. Eu tenho fotografia aqui e vou mostrar para os senhores. Para reestabelecer essa parte de energia demorou mais de oito horas, porque não é tão simples assim. Precisamos fazer todas as emendas, etcetera. A outra ocorrência que tivemos e foi muito grave é que jogaram da Passarela dos Humildes, na região de Perus, uma barra de ferro com duas latas cheias de concreto nas duas extremidades, em cima da nossa rede aérea. Arrebentou a rede e ela caiu não só na linha, mas na outra energizada. Tivemos que parar toda a operação, entre dez e meia e 11 horas da noite.

Nós acionamos a Operação Paese, mas nesse horário é complicado porque você depende de motorista, de ônibus, uma série de coisas. É isso que eu queria dizer.

O SR. JOSÉ AMÉRICO - PT - Pela ordem, só uma coisinha que não ficou clara Paulo de Magalhães Bento Gonçalves, um nome de um líder das farroupilhas. Sobre a questão da manutenção ainda, só para você me explicar. Você está falando que a empresa não topou fazer, e tinha 250 trabalhadores aproximadamente. Ela não continuou, ok, é normal, acontece. Aí você vai fazer uma licitação, e enquanto isso demora quatro meses na melhor das hipóteses, e não depende de você. Até lá você vai atender com o pessoal da casa. Ou bem não precisa fazer a licitação porque o pessoal da casa faz a manutenção, ou bem ela vai ficar precária. Manutenção precária em ferrovia, e conheço um pouquinho, é acidente.

Você tem a prerrogativa de fazer uma contratação de emergência para suprir esse problema. Essa é minha questão.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Deputado Zé Américo, restam seis minutos e vou pedir o seguinte, que passe o vídeo de cinco minutos. Conversei com o secretário e ele gentilmente entendeu que seria importante. Passa o vídeo, ele vai se manifestar e faremos a conclusão.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Eu acho melhor terminarmos antes. Pode ser?

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Acho que já passamos. Estou negociando com o Plenário mais 20 minutos para nós.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Então está ótimo. Deputado, se me permitir, posso terminar rapidamente.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Como eu não conheço o teor do vídeo, eu não sei se seria importante ouvi-lo em seguida. Pode ser?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Rapidamente, posso? Seguindo. Junior Aprillanti, obrigado deputado. Oito trens novos, nós chegaremos a 30. Terá todo aquele padrão. Os trens antigos vão ser recolhidos, e os que não são tão antigos vão para novas outras linhas. Portanto, a Linha-7 até final do ano que vem terão todos trens novos.

Viagens com baldeação nós vamos procurar acertar a questão da via aérea, para ver se conseguimos fazer um número menor. A demanda até Francisco Morato é muito maior do que para frente. O PDV do metrô são cerca de 640 pessoas que aderiram, e estamos fazendo devagar, porque estamos fazendo com recursos do Metrô, e não do Tesouro. Foi um acordo que fizemos com o governo.

Com isso nós estamos fazendo aos poucos, e vamos remanejando as outras pessoas. Tem aqui um concurso público sendo feito também, então ninguém está saindo do metrô por conta das concessões. Não vamos mandar ninguém por conta disso. Já fizemos 291 desligamentos. Única coisa que fazemos a mais é dar três anos de plano de saúde para quem está saindo. É isso.

O SR. JUNIOR APRILLANTI - PSB - Qual é a porcentagem do total de funcionários?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - 5% aderiram. A questão do assédio sexual nós fazemos campanhas permanentes. Eu mesmo vim aqui com o pessoal do Metrô e da CPTM para falar na Comissão de Direitos Humanos. Tivemos uma campanha muito importante, a aderência da justiça, do Ministério Público, da polícia. Enfim, infelizmente no dia seguinte teve uma ocorrência nos ônibus, um juiz soltou um rapaz, mas agora parece que a justiça está mais em cima e rigorosa para não acontecer mais isso.

A questão do Davi Zaia, do trem intercity. Nós tivemos um apoio recentemente do Banco Mundial, e nossa prioridade é de Campinas até Americanas. São nove paradas, com um investimento de cinco bilhões. A previsão é que façamos uma PPP. Nós tivemos um trabalho importante com o governo federal, de garantir as áreas que estão sendo cedidas. Queremos de um lado também fazer receitas acessórias já no projeto, com prédios e eventualmente uma reforma de uma estação e fazer um centro comercial em cima, para que possamos reduzir aportes e viabilizar o projeto. O Banco Mundial teve uma missão semana passada e está apoiando o projeto.

Francisco Morato nós já falamos, e os corredores de ônibus nós temos vários projetos, inclusive o de Cotia. Vários projetos em andamento que não estamos tornando obra por conta da restrição orçamentária. Nós estamos concluindo aqueles corredores que já se iniciaram. Deputado Márcio Camargo, quero dizer que a questão do DR eu vou responder com meu outro conhecimento. Você tem total razão. Ali na

Raposo Tavares são 180 mil veículos/dia. Nós tentamos a solução mais rápida para desafogar a chegada e a saída. Primeiro eliminar o farol do Jardim Providência.

Eu tentei, mas o pessoal de lá não deixou. Eles que fizeram pressão no Meio Ambiente, eu tentei. Eu tenho atas de reuniões, muitos não quiseram porque não queriam o trânsito lá. É um bairro menor e eles têm o direito deles, mas nós íamos beneficiar mais gente. Outra coisa é usar a Avenida Politécnica. A solução ali é tentar fazer uma nova ponte sobre a Marginal Pinheiros, não tem jeito. Para uma ponte ir e uma voltar, é fazer um binário com a ponte da cidade universitária. Tem um estudo desses no DES, é uma obra grande para eliminar aqueles faróis da chegada. Agora nós temos lá uma linha que chegamos à conclusão que não dá monotrilho no meio, temos que fazer um metrô atrás.

Já tem demanda para o metrô e um estudo funcional. A questão é o seguinte. Eu acho que não dá mais para a Prefeitura de São Paulo e as outras ficarem autorizando complexo de prédios lá. Última vez vi um complexo de torres e não dá. Já temos problemas de planejamento urbano e vamos ter mais. Precisamos reduzir isso. Corredor Cotia-Itapevi o Joaquim pode falar rapidamente.

O SR. JOAQUIM LOPES - É um projeto de BRT, terminamos o funcional e priorizamos aqueles que estavam num estágio de desenvolvimento já na fase executiva. Está parado em razão da restrição orçamentária. Tínhamos que organizar e priorizar aquilo que estava contratado acabando ou aquilo que tinha um estágio maior de avanço.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Deputado Zico Prado, eu falei com a área de planejamento do metrô e vou pedir para o presidente encaminhar isso. O metrô tem um trabalho técnico para definir nomes de estações. Eu nunca me meti nisso. Aliás tive muitos pedidos para me meter em nome de estação de metrô e falei que não era comigo. Sabemos que nomes de rodovias ou alças têm um trâmite na Assembleia que sempre respeitei no DR.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Não é questão de nome não secretário, mas que estão mudando o nome de um bairro.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Eu não optei. Eu cheguei lá. E agora vou pedir para o presidente do metrô estudar. Agora estamos concluindo o monotrilho até

São Matheus com previsão para o primeiro semestre do ano que vem, ele está andando em duas estações, e vai andar em dez. A 11ª que o Metrô chama de Iguatemi, chamou por suas razões, deve se chamar Jardim Colonial, é isso? Então vamos ver com a área técnica.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Quero deixar registrado porque não quero que vocês mudem o nome de um bairro que tem tantos anos.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Nós vamos fazer essas 11 estações, e a ideia é conceder operação, igual estamos fazendo na cinco e 17. Quero também falar do prolongamento da Linha-2 Prudente do Metrô. Fala aqui, presidente.

O SR. PAULO MENEZES - O prolongamento da Linha-2 tem contrato assinado e foram desapropriados mais de 250 terrenos. Pela questão de verba e restrição orçamentária tanto do Governo do Estado, como de financiamento novo com o BNDES, os contratos estão suspensos e estamos aguardando uma melhora da situação para retomada e implantação. Os terrenos que lá estão têm empresas fazendo demolição, porque é mais fácil você guardar o terreno com casa demolida do que com casa feita. E a segurança feita lá é feita por conta do próprio metrô.

Há um custo necessário lá, mas relativamente aos imóveis desapropriados e o custo que posso ter se esses imóveis forem invadidos é muito menor o com segurança que colocamos lá.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - A EMTU, terminal Jacu Pêssego é a questão que falta.

O SR. JOAQUIM LOPES - Zico, se eu soubesse que você acompanha com carinho esse projeto eu teria mandado para você o convite, porque fizemos uma reunião agora.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Joaquim, você sabia. Você não mandou porque esqueceu, você sabe que mexo ali há anos.

O SR. JOAQUIM LOPES - Esses dias atrás fizemos duas reuniões muito grandes em Itaquera, inclusive porque entramos agora na fase da contratação do Executivo e o projeto está andando. Claro que não está naquela velocidade que gostaríamos, mas andou muito e se acertou uma série de problemas que tínhamos ali com a CT naquele eixo. Nas próximas reuniões mandarei o convite para você, porque ainda queremos. É um projeto muito importante.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Joaquim, Hortolândia-Campinas do Zico Prado também.

O SR. JOAQUIM LOPES - A prefeitura está ajudando muito. Esse trecho de obra complementar na Avenida Emancipação na Ponte estaiada, a prefeitura resolveu sua parte e estamos licitando de novo. Contratamos agora no final do ano, está publicada a licitação e deve abrir agora em novembro o edital. 95 milhões, e vamos ver quanto conseguimos de desconto nessa licitação em seção pública mês que vem.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pessoal...

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Neder, eu só queria registrar que de novo a questão do Iguatemi e Colonial: “Depois o presidente do Metrô vai falar”. Estou esperando isso desde a última reunião que fizemos aqui.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Deputado, o primeiro passo que vou fazer é encaminhar o estudo que foi feito para a nomeação de todas as estações da Linha-15, e depois abrimos uma negociação para ver se é possível modificar. Não tem problema nenhum.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Não é modificar. Onde está parando o monotrilho, como chama o bairro?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Deputados, existe uma série de documentos elaborados internos e projetos com nome Iguatemi, para modificar isso tem um custo. Nós não estamos aqui discutindo nome efetivamente. Se o senhor está dizendo que não é, não é. Mas quando foi elaborado o projeto lá atrás, o nome foi

definido Iguatemi em 2009. Eu tenho um monte de documentos e mapas, vou encaminhar para o senhor.

O SR. JOSÉ ZICO PRADO - PT - Só uma pergunta, e onde é o terminal do monotrilho? Como chama lá?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Eu não tenho o conhecimento que o senhor tem da região, lamento. Mas vou encaminhar para o senhor o estudo que deu nome para aquela estação naquela região.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Vou pedir para a assessoria da Mesa colocar o vídeo, em seguida a palavra com o secretário que fará o encerramento da reunião. Tudo bem, pessoal?

O SR. CELINO CARDOSO - PSDB - Só uma confirmação secretário, quem está arcando com os custos da guarda da Linha-6 é o próprio consórcio.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Obrigado, desculpa. É o consórcio que está arcando com todos os custos de manutenção.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Pessoal, então vamos encerrando da seguinte maneira. O vídeo, comentário do secretário e eventualmente algum tipo de explicação se necessário, para o deputado Enio Tatto.

* * *

- É exibido um vídeo.

* * *

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Dois minutos para o deputado Enio Tatto, e em seguida o secretário, aí encerramos a audiência.

O SR. ENIO TATTO - PT - Me permita, Sr. Presidente? Dentro dos seus preciosos minutos. Primeiro a questão da Linha-9, que não é da forma que V. Exa. colocou, e a reportagem diz um pouco. Foi incapacidade. Desde 2010 começou essa obra, e é incapacidade de planejamento do estado. A Caixa Econômica Federal deixou bem claro que foi por erro do Estado no projeto. E mais, depois da manifestação que fizemos, que o presidente foi convidado e não foi, fizemos no domingo. Na segunda-feira o governador foi inaugurar uma passarela que fazia um ano que estava pronta. Foi inaugurar e falou que as obras iam começar imediatamente. Ali não falou a data, mas estamos em outubro. O senhor prometeu que em agosto ia começar. Não tem ninguém trabalhando lá.

Francisco Morato, é desumano jogar o problema no colo da prefeita. A prefeitura não tem condições financeiras nenhuma, não tem dinheiro. E jogar o problema de não ter um elevador, uma escada rolante por conta da prefeitura é simplesmente desumano. A licitação está pronta, segundo o Dr. Paulo colocou, e falta colocar dinheiro. Com certeza se fosse numa região mais abastada, o dinheiro apareceria. Como é Francisco Morato e Grajaú...

O SR. PAULO MENEZES - Desculpa Enio, eu tenho dinheiro lá, e é do Governo do Estado enviado pelo Fumefi. Isso foi acertado e na época eu estava junto do governador e o então prefeito, e que o governador pagaria a escada rolante e a prefeitura faria as obras para receber a escada com recurso do próprio Governo do Estado.

O SR. ENIO TATTO - PT - A prefeita colocou claramente que o município não tem dinheiro. Essa promessa faz sete anos, então é um absurdo. Devemos lembrar aqui que há pouco tempo, no mês de março, abril, aprovamos uma transferência de dinheiro porque não foi comprado trens da CPTM de quase um bilhão para o Dersa, para terminar as obras. Não dá para entender você tirar dinheiro da CPTM? A obra lá é muito importante. O que é prioridade, atender o pessoal de Francisco Morato, do Grajaú e Guaianazes ou terminar a rodovia para o pessoal ir para a praia, inclusive eu? É questão de prioridade.

E segundo, presidente. Quando o senhor coloca que a CPTM transporta até três milhões de passageiros, e antigamente transportava 700, é uma questão de visão. A região metropolitana tem 22 milhões de habitantes. Em 2006 o orçamento do Estado de São Paulo era 45 bilhões. Agora chegou o orçamento na sexta-feira e são 206 bilhões. É

uma questão de visão. Não estamos tratando de uma cidadezinha, mas do estado de São Paulo, uma potência.

Leia o livro do Leonardo Boff sobre a galinha e a águia. É questão de enxergar o tamanho e a necessidade do estado. Transportar três milhões é pouco perto de 22 milhões de pessoas que moram aqui. E não coloque a culpa no governo federal e no PAC. Vocês pegaram dez, 12 anos, oito anos de governo Lula e quatro de Dilma, que bateram todos os recordes de arrecadação. Não faltou dinheiro, e nem sequer foi agilizada a questão do metrô e da CPTM, do monotrilho em São Paulo. Não é problema de crise. Vocês pegaram essa fase boa e também não andou, não aumentou a média. Então é incompetência mesmo, e falta de planejamento e gestão.

Obrigado pelo tempo, presidente.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Obrigado, deputado Enio Tatto. Com a palavra, o secretário.

O SR. CLODOALDO PELISSONI - Com relação a linha nove, quero dizer que a grande falha nossa foi acreditar nesse PAC, porque ele foi feito para não andar. Vocês precisam ver a quantidade de exigências que a Caixa faz. O regulamento do PAC como foi escrito, quem trabalha no Executivo sabe, o Brasil inteiro fala. Nem o Haddad conseguiu pegar dinheiro do PAC, ele mesmo falou. Nós tivemos que suprimir os contatos. Eu fui enrolado por praticamente um ano, eu tive que suprimir os contratos. Está tudo lá. E agora nós estamos conseguindo concluir as estações.

Eu encaminhei as duas primeiras, e mais. O Ministério das Cidades, por conta do pouco dinheiro, autoriza na ida e na volta, na hora de licitar e de começar. Passa na Caixa de novo. Olha, meus técnicos da CPTM não aguentam mais ver o pessoal da Caixa, é um negócio impressionante. Esse é o problema. Se talvez não tivéssemos acreditado no PAC, até porque não recebemos um real aqui no Estado de São Paulo de dinheiro da União. Nós recebemos financiamento, e isso nós pagamos. Inclusive esse do Dersa que você falou foi o BNDES que não aceitou a nacionalização da CAF. Ele que escolhe.

Eu se pudesse escolher seria Francisco Morato. Isso você tem razão, tanto é que nesse exercício nós colocamos quase 50 milhões para começar a obra nesse final de ano. Nós até temos dinheiro, mas temos que ter certeza que ano que vem também teremos, porque aí não para mais. O elevador nós até ajudamos na área da prefeitura, tem razão.

Ele está funcionando hoje. Não estamos dizendo que é culpa da prefeita, mas que tem uma área que integra com a estação e melhora a acessibilidade para o terminal de ônibus. A prefeita tem que fazer uma obra para colocarmos uma escada rolante. O Governo do Estado vai liberar o dinheiro. Queremos nesse final de ano fazer essas duas ações.

Quero mais uma vez agradecer os deputados pela oportunidade, e todos que estiveram presentes. O debate é sempre muito bom e gosto de vir aqui. Sempre aprendo quando venho aqui. Dizer que estamos lá para prestar todos os esclarecimentos, e vamos prestar no prazo. Se tiver algum problema nós estamos correndo. Estamos à disposição para quando o Legislativo quiser nos convidar e convocar para prestar esclarecimentos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - CARLOS NEDER - PT - Esta reunião atende ao dispositivo do Art. 52 A da Constituição. O material entregue eu peço que seja encaminhada cópia aos 18 deputados que aqui estiveram. Acho que pelo menos todos os membros da Comissão deveriam receber o material trazido pelo secretário. Nós agradecemos a participação do secretário Clodoaldo Pelissioni, o Dr. Paulo Menezes Figueiredo, o Dr. Paulo de Magalhães Bento Gonçalves e do Dr. Joaquim Lopes.

Damos por encerrada essa reunião da Comissão, após três horas. Muito obrigado.

* * *