

**COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (CTC)**

**14.08.2019**

**COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (CTC)**

**14.08.2019**

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Sob a proteção de Deus, havendo o número regimental, declaro aberta a sétima reunião ordinária da Comissão de Transportes e Comunicação, da primeira sessão legislativa do primeiro biênio da 19ª Legislatura. Registro, com muito prazer, a presença dos nobres deputados: Rodrigo Gambale, Vinícius Camarinha, Rogério Nogueira, este que fala, presidente Ricardo Madalena, Jorge Wilson Xerife do Consumidor, Léo Oliveira e Roberto Morais. Solicito a secretária a leitura da ata da reunião passada.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pela ordem, deputado Roberto Morais.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Solicito a dispensa da leitura da Ata.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental o pedido de V. Exa.; os deputados que forem favoráveis permaneçam como estão. Aprovado. Ordem do dia, vamos à pauta agora. Item 1.

**O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL** - Pela ordem, presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pela ordem, deputado Rodrigo Gambale.

**O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL** - Eu gostaria de pedir vista do item 1.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental o pedido de Vossa Excelência.

**O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Só um segundinho, por favor. Item 1.

(Vozes sobrepostas.)

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Quem pediu primeiro aqui? Léo, deputado Léo Oliveira, pois não.

**O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB** - Sr. Presidente, quero pedir vista em conjunto do item 1.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Vista em conjunto concedida, é regimental.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pela ordem, deputado Roberto Morais.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Eu peço vista do item 3, e do item... Por enquanto é isso, Sr. Presidente.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental o pedido de V. Exa. Vista do pedido, item 3, deputado Roberto Morais. Com a palavra, deputado Xerife do Consumidor.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Gostaria de pedir vistas em conjunto do item 1 da pauta, por gentileza, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental o pedido de V. Exa., está concedida a vista. E este presidente pede vista do item 2. Mais alguém?

Eu quero registrar a presença do deputado Luiz Fernando Teixeira. Quero registrar a presença do deputado Tenente Coimbra. Item 4, Projeto de lei 1.000/2017; autor: deputado Junior Aprillanti, torna obrigatório ao Detran de São Paulo oferecer aos municípios a listagem, contendo todas as informações dos serviços de guinchos e reboques efetuados a terceiros, a fim de os municípios apurarem a tributação para a cobrança do ISS. Relator: deputado Léo Oliveira. Voto: favorável. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação. Os Srs. Deputados que forem favoráveis ao voto do relator permaneçam como se encontram. Aprovado o voto do relator.

Item 5: Projeto de lei 330/2018; autor: deputado Sebastião Santos. Acrescenta ao item 9, ao parágrafo I do artigo 1º da lei 11.258, de 2002, que dispõe sobre os serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de estudantes. Relator: deputado Cezar; favorável ao projeto na forma do substitutivo, ora apresentado. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis ao voto do relator, permaneçam como se encontram. Aprovado o voto do relator.

Quero aqui registrar a presença do deputado Alex de Madureira.

**O SR. ALEX DE MADUREIRA - PSD - Obrigado.**

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Item 7, Projeto de lei 102/0017, deputado Campos Machado, autor do projeto. Conclusiva: da denominação de Pelerson Soares Penido à ponte estaiada da CPTM L13, localizada sobre as rodovias SP 070 e BR 116, que ligam os municípios de São Paulo e Guarulhos.

**O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB -** Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Pela ordem, deputado Léo Oliveira.

**O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB -** Havendo concordância dos nossos pares, se há a possibilidade de fazer de forma conjunta todos estes projetos. Desculpe, Sr. Presidente, tem um voto contrário aqui.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O regimento não permite. Desculpe, deputado Léo.

**O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB** - Eu não havia feito essa observação, desculpe.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Eu continuo aqui meio rapidinho, do jeito em que eu estou fazendo.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pela ordem, deputado Roberto Morais.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Eu peço vista do item 17.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental o pedido de V. Exa., é concedido vista do item 17. Para a deliberação dos requerimentos. Item 8, perdão. Item 7: voto do relator, dando continuidade do item 7, o relator deputado Cezar. Voto favorável conclusivamente ao projeto, na forma do substitutivo apresentado pela CCJR. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado o substitutivo, e prejudicado o projeto em sua forma original.

Item 8: Projeto de lei 277/2019; autor: deputado Mauro Bragato, Conclusiva: denomina Dourival José de Andrade o viaduto localizado no quilômetro 472, 950 metros da Rodovia Raposo Tavares, SP 270, compreendido entre Assis e Presidente Prudente. Relator: deputado Campos Machado.

Favorável conclusivamente ao Projeto, na forma do substitutivo apresentado pela CCJR. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovada o substitutivo, e prejudicado o Projeto em sua forma original.

Item 9, Projeto de lei 286/2019; deputado Mauro Bragato. Conclusiva: denomina João Pereira dos Santos o dispositivo em nível Narandiba, localizado no quilômetro 488 da Rodovia Assis Chateaubriand, SP 425, no trecho entre Presidente Prudente e a divisa do estado do Paraná. Relator: deputado Cezar, favorável conclusivamente ao projeto na

forma do substitutivo, proposto pela CCJR. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado o substitutivo, e prejudicado o Projeto em sua forma original.

Item 10, Projeto de lei 291/2019. Autor: deputado Rafael Silva. Conclusiva: denomina Vice-prefeito Nivaldo Mazi a ponte PTC 204/253, localizada no quilômetro 204, 200 metros, da Rodovia Deputado Cunha Bueno, SP 253. Sobre o Rio Mogi-Iguaçu, na divisa dos municípios de Guariba e Pradópolis. Relator: deputado Campos Machado. Voto favorável conclusivamente. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado o Projeto.

Item 11, Projeto de lei 451/2019, deputado Roque Barbieri, autor do projeto. Conclusiva: denomina o Dr. Álvaro de Rocha Mendes o dispositivo de acesso localizado no quilômetro 45, 380 metros, da Rodovia Deputado Rollemberg, SP 461, em Buritama. Relator: deputado Tenente Coimbra, favorável ao Projeto conclusivamente, na forma do substitutivo apresentado pela CCJR. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado o substitutivo, e prejudicado o Projeto em sua forma original.

Agora, os itens para deliberação. Item 12, requerimento de autoria do deputado Edmir Chedid, solicitando que a Comissão indique ao Sr. Governador, que determine à Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo a realização do estudo de viabilidade e a tomada de providências necessárias à implantação de um anel viário em Bragança. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram; aprovado.

Item 13, requerimento de autoria do deputado Edmir Chedid, solicitando que a Comissão indique ao Sr. Governador que determine à Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo a realização do estudo de viabilidade, e a tomada de providências necessárias à implantação de duplicação e readequação funcional da SP 008, Rodovia Capitão Barduíno. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado.

Quero aqui registrar a presença do deputado Cezar. Item 14, requerimento de autoria do deputado Edmir Chedid, solicitando que a Comissão indique ao Sr. Governador que determine à Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo a realização do estudo de viabilidade, e a tomada de providências necessárias à implantação de duplicação e readequação funcional da SP 003, Rodovia Alkindar Monteiro Junqueira, no trecho de Bragança Paulista à Itatiba. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado.

Item 15, requerimento de autoria do deputado Jorge Wilson Xerife do Consumidor. Requer que seja convidado o Sr. Presidente da Construcap, CCPS Engenharia e Comércio S.A., Roberto Ribeiro Capobianco, para, em data a ser agendada, explicar sobre o projeto de duplicação da Rodovia Pedro Eroles, nesta Comissão. Na impossibilidade de sua presença, indicar um executivo técnico. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado.

Item 16, requerimento de autoria do deputado Castello Branco, solicitando informações ao Sr. Secretário dos Transportes Metropolitanos, Dr. Alexandre Baldy Braga; no sentido de esclarecer a esta Casa quanto ao cronograma e execução de obras para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência, ou com mobilidade reduzida, nas estações da CPTM, em especial a Estação Lapa, da Linha 8 – Diamante, na zona oeste de São Paulo, pois não tem elevador e escada rolante. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação; os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram; aprovado.

Item 18, requerimento de autoria; deputado Rogério Nogueira, por favor, passo a presidência A Vossa Excelência.

\* \* \*

- Assume a Presidência o Sr. Rogério Nogueira.

\* \* \*

**O SR. PRESIDENTE - ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM** - Item 18, requerimento de autoria do deputado Ricardo Madalena, requer nos termos

constitucionais a convocação do Sr. Yuri Alves de Oliveira Primitz, assessor de regulação da diretoria de assuntos institucionais; Anderson Halei Rodrigues, diretoria de operação, gerência de operações e equipamentos DOP e GOI da Artesp, com o objetivo de prestar à Comissão esclarecimentos sobre cobranças da OSA nas rodovias estaduais. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação; os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram. Aprovado. Devolvo a Presidência ao Ricardo Madalena.

\* \* \*

- Assume a Presidência o Sr. Ricardo Madalena.

\* \* \*

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Obrigado, deputado Rogério Nogueira. Os itens para ciência eu dou por lido, se houver algum questionamento vai estar na secretaria desta Comissão. Em seguida, eu convido agora o diretor-geral da Artesp, o Sr. Giovanni Pengue Filho, para que fale sobre as concessões que estão por ser licitadas aqui no estado de São Paulo; e, também, algo a mais que os Srs. Deputados quiserem estar arguindo ao nosso convidado, que foi solicitado pelo deputado Vinícius Camarinha.

Eu já estou nominando aqui os deputados que querem, após a apresentação do Sr. Giovanni, quiserem fazer as perguntas que acharem necessárias. Primeiro o Roberto Morais, e assim por diante, nós vamos marcando aqui. Faça o favor, e tome o assento Sr. Giovanni Pengue Filho. Seja bem-vindo. Tem mais alguém? Está bom. Nós temos aqui em torno de 25 minutos, de 20 a 30 minutos para a sua apresentação; e, depois, nós vamos abrir a palavra aos deputados que estão aqui no plenário. Com a palavra, o Sr. Giovanni Pengue Filho, Diretor-geral da Artesp.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Boa tarde a todos, muito obrigado, deputado e presidente da Comissão, Ricardo Madalena. Em nome do qual agradeço a todos os deputados aqui da Comissão, pelo convite, para poder falar um pouco do programa de concessões e da própria agência. Principalmente neste novo lote, o lote Piracicaba-Panorama. Eu preparei a apresentação, e vou tentar mantê-la, presidente,



conforme combinamos, dentro do limite de 30 minutos, 25 minutos, a apresentação. Falando, como é a primeira vez em que eu estou aqui presente nessa nova composição da Comissão, falar rapidamente, muito breve, sobre o estágio atual do programa de concessões, que é um programa em que, hoje, nós temos 8.400 quilômetros de rodovias sob concessão, que são de responsabilidade do Estado, que passaram para a iniciativa privada, e que compõem, hoje, 20 concessionárias.

Então hoje nós temos 20 concessionárias dentro do programa. E, conforme mostra a pesquisa da CNT do ano passado, a última realizada de 2018, a Confederação Nacional de Transportes; 18 das 20 melhores rodovias do País fazem parte desse programa de concessões. Então, a gente tem obtido, ano a ano, resultados expressivos; um exemplo disso, que a própria CNT avaliou que 93%, quase 94% das rodovias no programa de concessões são classificadas como ótimas ou boas. E a gente tem um significativo desempenho, também, com relação à segurança viária; então, os números de redução de mortos, feridos e acidentes são muito expressivos no programa de concessões. Só de índice de mortes, nós tivemos, desde o início do programa até agora, uma redução de 46%.

Então, é sempre o programa de concessões tentando trazer um benefício aos usuários. E isso se iniciou em 1998; a primeira etapa de concessões se inicia em 1998, com 12 contratos, na época contratos com 20 anos de concessão. Depois, logo em seguida, vem a criação da Artesp; então a Artesp é posterior ao início do programa, em 2002; e, a partir disso, a Artesp começa a participar e conduzir os novos estudos, onde chegamos à segunda etapa. Ela começa e inicia com o próprio Rodoanel, de 2008 até 2011; licitamos mais cinco lotes, depois também o próprio Rodoanel. E, em 2014, fazemos a terceira etapa, e a única PPP do programa de concessões rodoviárias, que é a PPP Tamoios, onde a concessionária já tem um trecho, e fazendo uma obra significativa, que é a duplicação da Serra.

Em 2017/18, fazemos a quarta etapa do programa de concessões, o programa São Paulo Segue em Frente, com resultados extremamente expressivos, e temos as rodovias já operando: Rodovia dos Calçados, Rodovia do Centro-oeste Paulista. E foi nessa fase do programa de concessões, 2017/2018, em que nós começamos a encerrar os contratos iniciais, lá de 1998. Então, já tivemos dois contratos encerrados dentro do programa de concessões do estado de São Paulo, que é a Via Norte e Autovias, e novas concessionária assumindo os trechos, com novos investimentos, condição de tarifa; então esse é o avanço que o programa do Estado tem realizado. E chegamos agora em 2019 com o lançamento

de mais uma etapa do programa de concessões, a primeira concessão do atual Governo, que é o lote Piracicaba-Panorama, que é o objetivo principal dessa explanação.

E essa concessão vem depois de a gente ter realizado três licitações muito bem-sucedidas, que foi a quarta etapa; e nessas três licitações alguns marcos importantes. Então, conseguimos trazer, nos dois contratos assinados, 10 bilhões em investimentos, garantidos ao longo de 30 anos no contrato. Foi viabilizado a outorga significativa, que foi o objetivo, um dos objetivos nós tivemos em 2017/2018 com a quarta etapa; tem a possibilidade, até num momento de restrição, um pouco mais de três bilhões em outorgas geradas nessas licitações. Um marco importante é a atração de novos players; então, foi a primeira vez em que o Estado, através da IFC, que é organismo ligado ao Banco Mundial, que nos auxiliou em todas as tratativas, estudos e acreditação dos projetos.

A gente conseguiu trazer uma característica muito interessante, e conseguimos, por exemplo, a primeira vez em que um fundo de equity, de maneira isolada, participa de um processo, que foi o Pátria Investimentos, e isso gerou a concessionária Entrevias. Foi a primeira vez em que a gente teve um projeto financiado pelo mercado de capitais, exclusivamente, também extremamente importante; conseguimos trazer grandes players, e teremos avanços significativos na financiabilidade desses projetos; acordo tripartite, que depois eu vou comentar um pouquinho mais; aprimoramentos importantes, para deixar claro, cláusulas de indenização, matriz de risco, e outros pontos importantes.

Mecanismo de proteção cambial, foi a primeira vez que conseguimos trazer esse modelo, que até depois foi copiado pelo Governo Federal, a ponto de ganharmos um prêmio em 2017, o PPP Awards & Conference Brazil, que foi a ideia mais inovadora relacionada à financiabilidade. E a partir desse momento, que nós pegamos os estudos e, com o atual Governo, evoluímos para trazer um novo modelo de concessão. Pegar o que foi feito de bom até o momento, e tentar evoluir mais ainda. E chegamos no lote Piracicaba-Panorama; é uma concessão que envolve 12 rodovias, é a maior concessão rodoviária do Brasil, tanto de extensão como de investimentos: 1273 quilômetros, sendo deles pouco mais de 1.100 em SPs, e o restante, 150 quilômetros, em 41 SPAs que foram incluídas nesse lote.

Vai beneficiar, diretamente, 62 municípios; e a gente consegue estruturar, trazendo como ponto principal, a Centrovias, que é um contrato que se encerra no ano que vem. Então, a partir do encerramento da Centrovias, lança-se uma nova licitação, que pega esse trecho, e incorpora trechos atualmente administrados pelo DER. Esse contrato da Centrovias é uma extensão de 218 quilômetros, como eu comentei, é um contrato lá

da época de 1998, da primeira etapa de concessões, e ele se encerra no primeiro trimestre de 2020. Ele foi a base em que se originaram os estudos, e chegamos nesse grande lote de 1.273 quilômetros. Todo o processo passou por audiências públicas e consultas públicas, como a agência costuma executar. Alguns membros aqui da Comissão, inclusive, participaram ativamente das audiências e da consulta, contribuindo.

E, dentro desse processo, nós realizamos seis audiências públicas; foram seis audiências distintas, realizadas em São Paulo, Bauru, Rio Claro, Osvaldo Cruz, Rانشaria e Marília. Tivemos a participação de quase 1.000 pessoas, um pouco mais de 1.000 pessoas; e recebemos, somente nas audiências públicas, 628 contribuições. Logo após, junto com as próprias audiências, começamos também o processo de consultas públicas, que se encerrou ao término das audiências. A última audiência foi realizada em 27 de março, e em 31 de março finalizamos a consulta pública; foram um pouco mais de 30 dias, onde recebemos quase 1.300 contribuições, ao total, 1.920. Grande parte vinda de autoridades públicas, de concessionárias, de empresas diversas, sociedade civil, sindicato, outros participantes, e toda contribuição recebida foi devidamente analisada pela agência.

E, aquilo que foi pertinente, na melhor medida possível, nós tentamos atender. Dentro desse escopo total, grande parte, mais da metade, foi relativa a questões de engenharia: indicações de obras, inclusão de obras, novos investimentos. E, dentro dessas 1.920 contribuições, 74% delas foram atendidas ou de forma total, ou de forma parcial. E esse lote de 1.273 quilômetros traz alguns investimentos significativos, com números muito expressivos. Esse lote vai ter uma composição de nove áreas de descanso, são 121 veículos operacionais que vão ser colocados à disposição das concessionárias. Teremos painéis de mensagens variáveis, 30 novas bases de atendimento ao usuário, além das cinco que vão ser reestruturadas, hoje existentes no trecho da Centrovias.

Uma preocupação muito importante nessa nova etapa de concessão são as áreas urbanas; então, os trechos urbanos vão contar com ciclovias a serem implantadas pelo concessionário; são quase 100 quilômetros de ciclovias a serem implantadas. Perdão, passando até outros números, isso está no slide seguinte. Dispositivo, 149 dispositivos, passarelas sendo implantadas, são 600 quilômetros de duplicações sendo realizados; vias marginais, alguns trechos urbanos que a gente percebeu que necessitam das vias marginais, elas também foram implantadas. Como eu estava comentando, câmeras, ciclovias; teremos mais de 600 câmeras sendo implantadas nesse trecho de 1.250 quilômetros. Então são números expressivos, que vêm nos investimentos desse novo lote.

E quais são eles? Quais são os principais investimentos? Então, pegando a SP 225, uma rodovia importante, que é a Paulo Nilo Romano, que sai basicamente da Itirapina, e vai até Bauru, nós teremos a implantação de marginais. Hoje, ela faz parte do atual trecho da Centrovias. A SP 310, por exemplo, que é a Rodovia Washington Luís, também vai ter investimentos significativos. São faixas adicionais em marginais, também é o trecho hoje que começa em Cordeirópolis e vai até São Carlos. Temos também, começando de Piracicaba, que é até o nome inicial do lote, Piracicaba-Panorama, a SP 308; que vai ser duplicada entre Piracicaba e Charqueada. A SP 191, de Charqueada até Rio Claro, também duplicada. Exatamente, é a terra do deputado Roberto Moraes. SP 304, de Piracicaba até Jaú, também duplicada.

Teremos uma Nova Serra, que depois vão aparecer alguns detalhes a mais; temos também a SP 284, que vai ser duplicada entre Martinópolis e Assis; 294, também passa por toda a duplicação e adequações necessárias para ficar com um padrão totalmente diferente do que é hoje. A SP 425 também passa por duplicação, uma rodovia importante, a Assis Chateaubriand, desde Martinópolis até Parapuã; SP 197, estruturação dela com marginais, desde Brotas até Torrinha. Faixas adicionais, também, na SP 261, uma ligação importante, pegando Pederneiras até Bariri. E, por fim, a SP 293, que também vai ser duplicada entre Cabrália Paulista e Duartina. Um pouco mais de detalhes desses investimentos importantes, então começando na SP 294, lá em Panorama, que é o final do trecho; todo o trecho entre Panorama e Parapuã, a gente tem, praticamente, 125 quilômetros, passa para a duplicação completa.

Então, esse trecho tem a duplicação, sendo realizada pelo concessionário; além disso, em Dracena ainda serão implantados mais quatro quilômetros de marginais, como investimentos pelo concessionário. Seguindo na SP 425, Assis Chateaubriand; entre Parapuã e Martinópolis também passa por duplicação, são 55 quilômetros previstos de duplicação. SP 284, ligação importante também, desde Rancharia até Assis, mais 104 quilômetros de duplicação, realizadas pelo concessionário dentro desse contrato. Seguindo pela SP 294, hoje, entre Parapuã e Marília, o trecho existente, ele possui o modelo de multivias: duas faixas por sentido, mas sem divisão de barreira central, sem acostamentos. E aqui, a intenção é passar por toda a readequação para a duplicação; então é a implantação de barreira central, implantação de acostamentos, dispositivos em desnível, que vão ser estruturados nesse trecho.

Além disso, sete quilômetros de marginais, que vão ser implantadas em Marília, no trecho da 294; que veio uma contribuição importante durante as audiências públicas,

até pelo deputado Camarinha aqui, que esteve presente, e foi um dos pleitos que nós avaliamos e, realmente, é pertinente. Ainda nesse mesmo trecho, um investimento importante é o contorno de Pompeia e Paulópolis; é um contorno de, praticamente, 20 quilômetros. A ideia é retirar a rodovia da cidade de Pompeia, que passa a contornar o município, e o distrito de Paulópolis. Ainda na 294, entre Bauru e Marília, teremos mais quatro quilômetros de marginais nesse trecho, na cidade de Marília, no município de Marília; e também as complementações da duplicação atual: a duplicação feita no passado pelo DER, e que hoje requer outras complementações.

Então, vai ser complementada toda a parte de acostamento, para que a parte de acostamento atinja 100% da via; complementação de todos os dispositivos de segurança, sinalização, e toda a parte de operação ao longo do contrato; a SP 293, também, na audiência de Marília, foi uma contribuição importante; e foi a duplicação da SP 293, entre Cabrália Paulista e Duartina. Então, são mais 25 quilômetros, que vão ser garantidos nesse contrato com duplicação. Seguindo na SP 261, entre Pederneiras e Bariri, 33 quilômetros, aproximadamente, de faixas adicionais; é um trecho importante, e vai garantir, através desse novo contrato, a ampliação desse trecho com faixas adicionais. Seguindo a SP 197, entre Torrinha e Brotas, são mais 20 quilômetros de faixas adicionais; é uma ligação importante e, durante os estudos, e veio nessas audiências públicas a necessidade de ampliação desse trecho.

E está prevista a ampliação através de faixas adicionais. Seguindo, agora, a direção de Piracicaba, pela SP 324, nós teremos duplicações, de Jaú até a Santa Maria, que são aproximadamente 54 quilômetros; e depois da Serra até Águas de São Pedro, que são aproximadamente mais 31 quilômetros. E aqui duas intervenções extremamente importantes: a primeira delas, uma nova Serra de Santa Maria; são 13 quilômetros de uma pista totalmente nova, duplicada, para garantir a duplicação desse trecho é inviável na pista atual. Então, o projeto contempla uma nova pista sendo feita, duplicada, em Santa Maria; e, além disso, como acontece em Pompeia e Paulópolis, em Águas de São Pedro, nós teremos o contorno. A rodovia sai de dentro do Município, um contorno de, aproximadamente, 17 quilômetros vai ser implantado pelo futuro concessionário.

Contorno de Água São Pedro, exatamente. A duplicação da SP 308, entre Piracicaba e Charqueada, aproximadamente 15 quilômetros de duplicação. E aqui, outra notícia importante, que também veio das audiências: o contorno de Piracicaba; nós teremos mais 15 quilômetros para continuar o anel viário de Piracicaba, passando pela SP 308, conectando até a SP 304. Já está contemplado no projeto como investimento do

concessionário. Isso são investimentos já contemplados dentro do cronograma de investimentos obrigatórios do concessionário. Seguindo, a SP 191, entre São Pedro e Rio Claro, com mais 41 quilômetros de duplicação, e também mais dois quilômetros de marginais em Ipeúna; são mais investimentos, também, de responsabilidade do concessionário.

E, por fim, chegando na SP 310, alguns investimentos bem significativos, começando com uma nova Serra de Cordeirópolis. Aqui a preocupação é muito grande de ampliação, então serão faixas adicionais, desde Cordeirópolis até São Carlos teremos trechos com quatro faixas e, para que isso seja possível, é necessário criar uma nova serra no trecho de Cordeirópolis, Então vai existir uma nova pista, para garantir essa ampliação do trecho. E, como eu comentei, finalmente as faixas adicionais da SP 310, e também as marginais de Rio Claro, são mais ou menos seis quilômetros de marginais, no município de Rio Claro. Essas são as grandes obras, os grandes investimentos contemplados como obrigatórios, dentro do contrato de concessão; que vieram ou dos estudos iniciais, que foram colocados à disposição nas audiências e consultas públicas, como também vieram do resultado das contribuições analisadas pela equipe técnica da agência e incluído.

Além disso, quais são os outros investimentos importantes nesse contrato? Cento e quarenta e nove novos dispositivos vão ser implantados, ao longo de todo o trecho, principalmente nos trechos que passam pelas duplicações. Para garantir a segurança da via, e eliminar os retornos e os cruzamentos em nível, após a duplicação, teremos a remodelação do trecho com dispositivos em nível. Além disso, a preocupação com os usuários do trecho; além das cinco bases operacionais hoje do trecho da Centrovias, que passarão a ser adequadas para serviços de atendimento ao usuário, o SAU, nós implantaremos mais 30 novos SAUs ao longo de todo o trecho. Os SAUs, ele são disponíveis de forma gratuita, para todos os usuários da rodovia; e lá é colocado à disposição dele, além de um ponto seguro, com atendimento do concessionário, temos água, café, informações; nesse novo modelo, acesso à internet através de rede sem fio, então é um ponto onde o seu usuário pode interagir.

E a concessionária disponibiliza serviços gratuitamente, para qualquer usuário que parar nesses serviços de atendimento, esses postos de atendimento ao usuário. Não só o usuário de passeio, o usuário comum, mas é uma preocupação, também, de um outro público importante da rodovia, que é o usuário comercial. Então, o novo trecho vem com quatro postos de fiscalização, ao longo de toda a concessão, e nove áreas de descanso para caminhoneiros vão ser implantadas, de forma gratuita, para esse perfil de usuário,

para o caminhoneiro. Então eles terão serviços básicos e gratuitos, oferecidos pelo concessionário. Eles poderão pernoitar, descansar, ter acesso ao banheiro, uma sala de descanso, acesso à rede sem fio, uma lavanderia; tudo colocado de forma gratuita pela concessão, ao longo de todo o trecho.

Também nessa linha, e um pouco da parte de segurança, nove paradas de carga excepcional vão ser colocadas à disposição de todo o longo trecho, são aquelas cargas excedentes, locais em que essas cargas podem ficar estacionadas para rodar nos momentos propícios. E, também, uma reestruturação de todas as bases de Polícia Militar Rodoviária; são nove bases, que vão ser implantadas ao longo do trecho, inclusive sedes de Batalhão, conforme foi tratado com o próprio policiamento, para a gente trazer uma melhoria, um reforço da segurança viária durante todo o trecho, através da Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo.

Com isso, nós garantimos os 14 bilhões; somando tudo isso, mais toda a recuperação de pavimento ao longo de todo o contrato, ao longo de 30 anos; mais cinco bilhões que vão ser gastos pela concessionária para manter a operação da via, todos os serviços operacionais, fazer os atendimentos médicos, mecânicos, socorro, colocar os equipamentos de operação, fazer todas as podas, tapa-buraco, toda a conservação rotineira. Nós garantimos um total chegando a quase 20 bilhões de investimentos totais, somando não só de ampliações de obras, com de operação. Para se ter uma ideia, nos dois primeiros anos, vai ser realizado 1,3 bilhão de investimento pelo novo concessionário, somente de investimentos a serem realizados com obras, melhorias e implantações.

Conforme nós analisamos, essa concessão, logo de cara, nos primeiros anos, vai conseguir gerar pouco mais que cinco mil novos postos de emprego; e, no seu ápice de obras, pode chegar até sete mil novos postos de emprego sendo gerados. Então, é a garantia não só do desenvolvimento de todos os 62 municípios, mas também da sociedade, gerando empregos, trazendo atratividade, é uma tendência muito grande de todas as concessionárias que fazem parte do programa de concessões adotar a mão de obra dos próprios municípios. Então a gente, com isso, consegue garantir essa geração, esse desenvolvimento, de todos esses 62 municípios que vão ser beneficiados. Com relação à parte tarifária, que é sempre um ponto polêmico e muito debatido.

Nós temos, além das cinco praças existentes hoje, no atual trecho da Centrovias, serão implantadas mais 16 novas praças de pedágio. Então, Martinópolis, Assis, Paraguaçu, Duartina, Bauru, Marília, Pompeia e assim vai a lista de todos os municípios. Esse modelo tarifário leva algumas considerações importantes, que nós trazemos no

modelo; primeiro, a base de cálculo, essa base de cálculo ela é 23% menor do que era no começo do programa de concessões. Então, a gente consegue trabalhar com tarifas muito menores; isso, na prática, como se traduz? No trecho atualmente administrado pela Centrovias, quando o novo concessionário assumir, as tarifas vão reduzir, de imediato, em 10%; é a primeira redução que o novo contrato traz, quando ocorrer a sanção.

Além disso, nós trazemos outras modelagens importantes, para trazer um benefício ainda maior para o usuário, garantindo os 14 bilhões em investimentos. Primeiro, é o pagamento pela cobrança eletrônica; a cobrança eletrônica garante, para quem utiliza o tag, uma redução, um desconto adicional de 5%. Então, qualquer pessoa que for até uma dessas praças, e tiver um dispositivo eletrônico, paga uma tarifa 5% mais barata. Tendo uma base da Centrovias, o novo concessionário assinou o contrato, 10% de redução nas cinco praças atuais, quem pagar pelo modelo eletrônico tem mais 5% de desconto, já chega a 15% de desconto na tarifa. Além disso, o Governo do Estado de São Paulo, desde 2014, vem adotando outros mecanismos importantes: sistema ponto a ponto já faz parte desse novo contrato, aliás, dos contratos desde 2014, com a obrigação de ser implantado ao longo do contrato.

Isso porque nós ainda precisamos avançar em questões de legislação, que depende do governo federal; as rodovias precisam ser adaptadas, porque a gente tem uma série de acessos muito grandes, e para implantar esse modelo os processos têm que ser controlados. Então já colocamos a previsão para que se possa ser implantado ao longo do contrato, ou pelo concessionário, ou por uma análise feita junto com a agência, com um poder concedente. Da mesma forma a tarifa flexível, que são descontos de tarifa, ou por dia, ou por horário; que isso também é possível ao longo do contrato, isso vem a partir da última etapa, da quarta etapa, e a gente tem melhorado isso. Mas depende, também, de uma análise muito grande do trecho; para que a concessionária entenda a demanda de tráfego, e veja como levar o melhor benefício ao usuário.

Isso vem para a agência, para o poder concedente analisar, para que a gente possa implantar em algum momento, ao longo do contrato. E a grande novidade que vem de imediato, e isso que começa o contrato já com essa mecânica, é o desconto de usuário frequente. Aqui a lógica é beneficiar os municípios que vão estar muito próximos da praça de pedágio, e tem deslocamentos frequentes, de um município ao outro; ou para trabalho, ou para prestação de serviços. É um tráfego constante, frequente, e principalmente de munícipes. Então, isso traz para beneficiar não só veículos de passeio, mas também vans



e até veículos urbanos de carga; e a ideia é que o usuário, a cada passagem, tenha um desconto adicional.

Cada praça terá um modelo de desconto diferenciado; porque a ideia é que num período de 30 passagens, no período de um mês, de 30 dias, o usuário que realmente é frequente, ele pague próximo à tarifa do trecho percorrido. Ou seja, na média, ele pagaria uma tarifa praticamente similar à tarifa que ele pagaria por um sistema ponto a ponto, próximo de um sistema ponto a ponto. Essa que é a lógica que nós trazemos para isso. Na prática, existem praças de pedágio em que a tarifa nominal reduz em até 90%, e isso se traduz aos usuários em economias mensais que podem chegar até 74%, a depender da quantidade de passagens. Tem casos em que tarifas chegam a custar abaixo de um real, depende muito do tempo de passagem.

Esse é um modelo que já é adotado em outros países; então pegamos exemplos, por exemplo, da África do Sul; é utilizado nos Estados Unidos, na Flórida, Nova York e até em Delaware também é utilizado um modelo similar; e é a primeira vez em que nós trazemos isso aqui para o estado de São Paulo. E o modelo é justamente este: a cada passagem, um novo desconto. A primeira passagem custa X, a próxima passagem vai ter um desconto, na outra, outro desconto, e assim vai indo até a 30ª passagem. Chegou na 30ª passagem, para balizar naquele preço mínimo que se chegou, até virar o mês; e aí no próximo mês o processo se reinicia, e um novo procedimento de desconto acontece. Então, na prática, dependendo da quantidade de viagens do usuário, ele pode chegar a economias mensais de até 74%, e tarifas que podem chegar a descontos nominais de até 90% no valor efetivamente pago pelo usuário.

Com relação aos aprimoramentos que nós trazemos para essa nova etapa, inovações importantes, houve toda uma preocupação da agência, junto com o Governo do Estado de São Paulo, e com a Secretaria de Governo, através do vice-governador Rodrigo Garcia, conforme determinado pelo governador João Doria. E, junto com a Secretaria de Logística e Transportes, trazer modelos novos; uma meta foi pegar uma rodovia bem concedida, trazer grandes investimentos, redução de tarifa, e inovações para dar transparência ao mercado. Então, trazemos inovações significativas, como mecanismos de proteção cambial, de desconto de usuário frequente, para aumentar a atratividade do projeto, e trazer players importantes.

Criamos indicadores de desempenho: agora são 18 indicadores de desempenho, que vão ser monitorados anualmente; e, se o concessionário não atingir esses indicadores, ele vai ser penalizado no repasse tarifário, na atualização tarifária. Anualmente, ele tem

direito à revisão tarifária pelo IPCA, e se ele não atingir estes indicadores, até 10% deste IPCA ele pode perder. E isso vai ser revertido para os usuários, nas revisões ordinárias. O acordo tripartite, deixar mais claro as regras entre o investidor, o poder concedente e o concessionário; para, caso o concessionário não esteja performando, não esteja entregando os investimentos, o próprio investidor poder assumir o controle, e a gente poder trocar o concessionário de forma mais transparente e clara.

Novos modelos tecnológicos, para acelerar e agilizar a aprovação dos projetos funcionais e executivos; então a gente traz uma modernidade para a agência e para o contrato, para ganhar celeridade nesses projetos. Maior transparência, um dataroom com informações em inglês, português, que estejam disponibilizadas; primeira concessão carbono zero, depois eu cito mais alguns detalhes sobre isso; toda uma revisão de anexos, documentos, editais, contratos para transformar todo o processo claro e transparente para a sociedade, para quem deseja participar; melhoria na segurança, com um programa internacional; e um aumento do prazo, desde o momento da publicação do edital, até o recebimento das propostas, agora são um pouco mais de 120 dias.

Dessas inovações, um pouco de detalhes a mais de alguns casos: a metodologia internacional iRAP nós trazemos, que é um programa de avaliação internacional de rodovias. A ideia é que a gente, os projetos mitiguem o risco e a severidade dos acidentes, são rodovias mais seguras; baseado no modelo internacional que já foi aplicado em mais de 80 países, e em mais de 1.000 quilômetros de rodovias. Essas tecnologias de projetos que eu citei servem para que a gente possa receber e analisar os projetos de forma eletrônica com as concessionárias, redução de papel, e agilidade das análises.

São modelos 3D, em que a possibilidade de erros se reduz drasticamente, eles são muito mais próximos do modelo real, diferente do que acontece nos modelos 2D. E, trazendo a ideia de acreditação de projeto, por entidades certificadas pelo Inmetro, os projetos executivos, isso também a gente começa a ter uma qualidade maior nos projetos, mais agilidade na análise, mais agilidade na aprovação. Aqui, uma questão muito importante nesses novos contratos, é a revisão ordinária; a cada quatro anos a gente vai conseguir, junto com a concessionária e junto com a sociedade, através de um sistema totalmente transparente, que é o CIS Demanda, fazer uma avaliação do contrato, não só do cronograma inicial de investimentos obrigatórios, que eu demonstrei, que avalia a necessidade de antecipação ou postergação de prazos de obras, como também fazer reequilíbrio, mas, principalmente, analisar novos investimentos.

A cada quatro anos, a concessionária vai abrir um processo, de receber todos os pleitos, analisar esses pleitos, fazer audiências públicas desses novos investimentos, orçar, priorizar, para que o poder concedente possa tomar uma decisão daquilo que é viável, de ser incluído ou não, dentro desses contatos, e como reequilibrar esses novos investimentos. E isso vai acontecer ao longo de 30 anos. Tem sido muito importante, porque, às vezes, alguma demanda que, hoje, não foi caracterizada como estritamente necessária, ela pode ser incluída ao longo dos 30 anos de contrato.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Eu pediria para o senhor já ir para as considerações finais, pois já está há 32 minutos com vossa exposição, e nós temos que passar a palavra aos deputados, para que façam os questionamentos à vossa pessoa.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim. Acelerando, a pedido do presidente, já estamos indo para a parte final, então comentando rapidamente no carbono zero. É a primeira concessão do País a ter a obrigação do carbono zero para operação; então a concessionária vai ter que inventariar, definir os critérios de compensação; e depois, empresas de certificação vão garantir que isso está sendo realizado. Então, ela vai ter que compensar os gases de efeito estufa, que são emitidos pela sua operação; outras melhorias, que já vêm da última etapa, e a gente vem ampliando, é o wi-fi em todo o trecho; então não existem mais telefones de emergência, o usuário vai ter um aplicativo para pedir o seu serviço para o concessionário; câmeras de monitoramento, totalmente integradas com o sistema de Segurança Pública e a pesagem dinâmica de caminhoneiros são algumas das inovações importantes que a gente traz nessa nova etapa.

Indo para a finalização, alguns detalhes mais do processo; então é um contrato de 30 anos, teremos uma concorrência internacional. Esse processo vai ser executado na B3, a atual Bolsa de Valores aqui de São Paulo, o critério de seleção é a maior outorga, sendo o lance mínimo de 15 milhões, e toda a abertura para que consórcios possam participar, nacionais e internacionais, de forma isolada, sem nenhum limite de consórcio, para que se tenha uma ampla divulgação e participação de empresas, capazes de tocar um lote tão importante para o estado de São Paulo.

E, para finalizar, deputado, aqui o nosso cronograma: realizamos a consulta pública, audiências públicas, publicamos o edital no dia 24 de julho e o recebimento das propostas para definir a melhor oferta e o vencedor será no dia 28 de novembro, na B3,

aqui na cidade de São Paulo. Caminhando tudo bem, nós temos a assinatura do contrato; nossa previsão é de janeiro de 2020, para que a nova concessionária assuma o trecho, e os usuários comecem a receber esses benefícios já em março de 2020, já em março do ano que vem. Era isso que eu tinha para falar, deputado, presidente. Eu gostaria de novamente agradecer, e ficar à disposição dos deputados da Comissão, para qualquer pergunta ou qualquer dúvida.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Nós agradecemos a apresentação de vossa senhoria, e há a possibilidade dessa apresentação ser disponibilizada a esta Comissão?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim, não há problema nenhum.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Aquele que desejar, nós faremos a entrega no gabinete de vocês, deputados. Eu quero aqui, em nome do engenheiro Sebastião Ricardo, cumprimentar toda a diretoria que se faz presente na data de hoje aqui, acompanhando a arguição do seu diretor-geral Dr. Giovanni. Com a palavra, deputado Roberto Morais.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Boa tarde, Sr. Presidente. Quero saldar aqui o Giovanni Pengue e sua equipe, prazer em rever o Sebastião Ricardo; estou aqui há 21 anos, e conheço-o desde essa época, foi presidente da Concessionária do Tietê, quando começou a duplicação da Rodovia do Açúcar, a 101. Sempre no bom sentido, brigamos muito, não é Sebastião? E continuo brigando lá, viu? E o Giovanni sabe disso, aquela concessionária me dá uma dor de cabeça, que eu nunca vi coisa igual. Aquele trecho da estrada da Ceasa, viu Giovanni, que pertence, felizmente os outros quatro quilômetros estão prontos; o governador liberou os quatro milhões, a Prefeitura fez a obra. Mas continua esburacada, a Rodovia do Sul continua esburacada; agora puseram a multa na rodovia Piracicaba-Limeira lá também, por não cumprir o contrato.

Mas estou feliz com a volta de Sebastião Ricardo, é, sobretudo, um amigo, uma pessoa que sabe ouvir, e sabe atender aos nossos deputados. Saudar aqui o Coronel Alberto, saudar o Pedro, saudar toda a sua equipe, Giovanni. E, mais uma vez, muito obrigado pela sua presença, os deputados presentes. Talvez os deputados desta Comissão, acho que eu, o Camarinha e o Madalena, talvez, sejam os que mais estão apanhando, não

é? E quando fala em concessão se fala em pedágio, e o primeiro culpado é o deputado, são os deputados. E, por coincidência ou não, chama Piracicaba até Panorama a primeira concessão assinada pelo governador Doria.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Foi um modo de prestigiá-lo, Roberto.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Sim, só que, maldosamente, algumas pessoas usaram, dizendo que fui eu quem aprovei a colocação na rodovia, que vai para a cidade que eu nasci; por coincidência, ao lado do bairro do Recreio, onde eu nasci, que é o município de Charqueada. Eu coloquei, depois de duplicada a Piracicaba-São Pedro, o pedágio da Piracicaba São Pedro. Só que também está saindo em torno, tanto de Piracicaba, o prosseguimento que começou através do Sebastião Ricardo. Tivemos, infelizmente, naquele entorno, uma tragédia: a ponte do Rio Piracicaba caiu, e cinco trabalhadores morreram. Foram dois anos de obras paradas, mas aqueles nove quilômetros foram inaugurados, ligando a Rodovia do Açúcar, no entroncamento com a Luiz de Queiroz, passando pela Piracicaba-Limeira, Piracicaba-Rio Claro.

E o sonho de Piracicaba, é que os quase 60 quilômetros sejam concluídos; estamos ganhando, agora, mais 15 quilômetros, passando pela Piracicaba-Charqueada, indo até Piracicaba-São Pedro, e também eram perguntas que eu faria, mas já foram contempladas as respostas aqui. O entorno de Águas de São Pedro, que é um sonho; saindo ali do Vertente, do bairro Vertente, indo até o 191, que é a rodovia que liga Piracicaba à Santa Maria da Serra, a Brotas e outras importantes cidades do estado de São Paulo. Na semana passada não tivemos quórum, presidente, mas de novo quero agradecer a compreensão de V. Exa. e dos demais deputados. Essa aqui é a primeira reunião oficial que eu participo.

Todos acompanharam o que foi a minha luta pela vida; durante 120 dias, praticamente, em que eu fui afastado, e os quase 60 dias em que eu fiquei internado lá no Hospital Unimed, em Piracicaba, na UTI, em coma. E V. Exa. foi um dos deputados que me visitou, o Leandro Mendes que está aqui, e outros amigos que foram até Piracicaba nos visitar. Giovanni, eu vou fazer todas as perguntas, depois o critério do presidente com relação às respostas.

Qual é a previsão do início da concessão? Essa é a primeira pergunta. Com relação à instalação de pedágios, qual é a previsão, principalmente, nessa região? É uma pergunta que o Camarinha também fará na região dele, mas o pedágio da Piracicaba-Charqueada,

o pedágio da Piracicaba-São Pedro, e também ligando Ipeúna até Santa Maria da Serra, que é a nossa região de ação política.

Também com relação, e o senhor não falou aqui, eu confesso que eu vi rapidamente o cronograma de obras, e ali eu não vi, eu conversava até com o prefeito Barjas. Há uma preocupação grande, na rodovia Piracicaba-São Pedro, ali no bairro de Santa Terezinha, a famosa rotatória do Postão, Posto Bigaton, uma rotatória muito perigosa. Ali nós conseguimos, junto ao Danilo Dezan, que é o nosso regional do DER, foram colocados ali radares, que diminuiriam a velocidade de 90 para 60 quilômetros, mas é uma rotatória em nível. E, passando a rotatória, 300 metros à frente, já é a rodovia 308, que vai a Charqueada. Na época em que o governador Alckmin entregou o primeiro trecho da duplicação, não houve o dinheiro para fazer um segundo viaduto; pois, se fizesse o segundo viaduto, nós teríamos já fechado essa rotatória, o que é o sonho de todos, pois muitas pessoas já, infelizmente, faleceram nesse local.

E um pouco mais à frente, três quilômetros à frente, nós temos a rotatória do Parque Piracicaba, a rotatória da Balbo. É uma outra rotatória muito perigosa, que é uma luta antiga, para que se faça ali uma passagem em desnível; é um pouco à frente, eu não sei agora exatamente os quilômetros, posso passar isso; mas passando aí essa rotatória do Postão em Santa Terezinha, a 200 metros da SP 210, é a 308, estou meio esquecido aqui por causa da minha cirurgia. Então, logo acima, uns dois quilômetros, três quilômetros mais ou menos, nós temos essa rotatória do Parque Piracicaba; e, hoje, é uma das regiões que mais cresceram. Para o senhor ter uma ideia, foi inaugurado, recentemente, um conjunto habitacional de Minha Casa, Minha Vida, com 1.400 moradores.

Conseguimos, junto ao Governo do Estado, a construção de uma escola estadual; mas imagina o fluxo de pessoas que vai aumentar: pessoas que têm que atravessar a pista, para ir ao mercado, para ir ao posto de saúde. Pois o único posto de saúde que atende aquela região é o do Parque Piracicaba; então é um perigo maior ainda, há uma luta para o fechamento dessa rotatória. Então, com relação à concessão, seriam essas as minhas perguntas; e, o nosso querido e sonhado entorno da Esalq, que está, nesse trecho que já foi inaugurado, no entorno de Piracicaba, ali nós temos a CJ, uma multinacional. São 90 caminhões de papel por dia, e eles têm uma dificuldade muito grande; o bairro Monte Alegre é um bairro tombado pelo Patrimônio Histórico. A cada mês, é só paralelepípedo, a cada mês a Prefeitura tem que ir lá fazer obras; o senhor já está cansado de ouvir essa história, quantas audiências nós fizemos.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Fui ao bairro, deputado, para conhecer pessoalmente.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Temos ali uma área que pertence à Esalq, a outra área pertence à CJ. Parece-me que os japoneses engrossaram, e não querem fazer a cessão. Há até uma expectativa que o prefeito desaproprie essa área. Vários projetos foram feitos, o projeto começou lá num preço, e de repente foi outro preço; começou no governo do Alckmin, depois veio o governo do Márcio França, já estamos no governo do Doria. Então eu gostaria de saber como é que está a situação, pois ali também foi construído um grande condomínio. E esse condomínio quem habita? Promotores, juízes e médicos. E há, inclusive, a intenção de proibirem a passagem de caminhão. Se isso acontecer, uma empresa que gera, por baixo, uns 300 empregos, e faz a exportação de papel, tem que tirar os caminhões, para levar até o Porto de Santos. Seria um caos econômico na cidade, e um caos, também, com relação à geração de emprego e renda.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Deputado Roberto Moraes, eu gostaria das considerações finais, senão não dá tempo dos demais falarem, por favor.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Essa é a última colocação; obrigado Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pode responder, e eu gostaria que fossem dinâmicos os demais deputados.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Desculpe, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Infelizmente, o Roberto excedeu. É capaz de eu ficar sem arguir. Ele está empolgado, voltou com tudo, 120 dias fez bem ao homem. Eu acho que eu vou por em votação; vocês querem que ele faça a arguição e ele responda, ou todo mundo? Porque, às vezes, tem pergunta em comum.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Pois não.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB -** Acho melhor todo mundo fazer pergunta, e depois eu.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Sim, acho mais conveniente, porque às vezes a pergunta do deputado Camarinha é a mesma do deputado Cezar, e assim sucessivamente. Então, com a palavra, pela ordem que nós anotamos, Tenente Coimbra.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL -** Sr. Presidente, boa tarde; boa tarde ao Giovanni, diretor-geral; Dr. Sebastião, diretor de procedimentos; Coronel Alberto, diretor operacional; Pedro, diretoria de investimentos; e demais deputados. A minha pergunta não tem relação com a renovação do convênio, que foi explicada, mas eu não poderia perder a oportunidade de fazer alguns questionamentos, principalmente em relação à Baixada Santista, e o sistema e a concessão Ecovias. Um assunto recorrente, que foi debatido até recentemente pela própria Artesp, em relação à Operação Subida e Descida, dois por oito, que acaba, muitas vezes, o público, a população que desce pela Imigrantes, acaba tendo que pegar o Sistema Anchieta, e acaba não usufruindo de toda a tranquilidade do sistema Imigrantes, sabendo que a Anchieta é mais propícia, principalmente, a acidentes.

Minha primeira pergunta seria se tem como haver alguma redução de pedágios, como a gente já estava falando, em relação a algumas reduções, algumas tarifas e momentos específicos em que existiria essa redução, nesse tipo de operação; onde existe a obrigatoriedade de pegar a Anchieta. Uma outra questão, referente à ligação seca Santos- Guarujá, que está sendo muito debatida; se existe algum estudo da Artesp, no percentual que deixará de utilizar a travessia de Balsas, que é pela Dersa, e que vai utilizar a ligação seca. Isso é um dado relevante, porque, inclusive, vamos tratar aqui na casa da extinção da Dersa. E, por fim, ainda sobre a ligação seca, a concessionária Ecovias, tiveram três aditivos. Era para finalizar neste ano o contrato dela, e esses três aditivos, somando os valores investidos, dão na faixa de 402 milhões.

E, hoje, se estuda a renovação por mais seis ou oito anos, dentro dessa ligação seca se assim for feita, onde o investimento seria de três bilhões. Eu queria só saber, em



relação a esses valores, porque tem uma grande divergência de 400 milhões para três bilhões, que acaba ficando vinculando por mais 16 anos à Concessionária Ecovias, em relação à Baixada Santista. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Com a palavra, deputado Rogério Nogueira, para os seus questionamentos.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Presidente. O tempo ficou curto aqui, o Robertão falou bastante, e eu tenho que ouvir aqui que o Vinícius Camarinha, quando falou de Charqueado, Roberto, falou que ganhou em terceiro lugar de Enduro, em Charqueado. Aí acabou a reunião.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É para acabar.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Vinham três correndo. Mas quero cumprimentar aqui o Giovanni, o Giovanni que sempre esteve à disposição da Assembleia, atende os deputados, sempre se comprometeu; o Roberto também está aqui presente. O Sebastião, que foi aprovado aqui pela gente também, um currículo excepcional; então a Artesp, hoje, ela colabora muito com o estado de São Paulo e com esta Casa. Mas eu quero ser bem rápido, até porque a maioria das perguntas, acredito que os deputados vão fazer as mesmas, quase parecidas; mas eu gostaria, Giovanni. O Rodrigo Garcia falou de algum, de términos de algumas concessões do estado de São Paulo; temos uma que acaba em 2020, 2021; e tem outras que foram estendidas por edital, por mais tempo.

E tem algumas que perderam na Justiça, e vão acabar, ao invés de ter estendido, vão voltar para 2020, ou 2021, novamente. Gostaria que, se o senhor pudesse enviar aqui para esta Comissão, quais são essas concessionárias que vão vencer, as que têm prazo estendido e perderam, só para a gente ter aí, saber de cada região; para a gente poder até falar com a população. Porque, a partir do momento em que tiver novas concessões, a gente sabe que vai ter um menor custo dos pedágios, e mais investimentos, em uma próxima, no próximo edital. Então, se o senhor pudesse mandar para a gente aqui quais são essas concessionárias. Só isso aí, Sr. Presidente. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k., obrigado pelas suas palavras. Com a palavra, deputado Vinícius Camarinha.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - Sr. Presidente, eu estou com som? Está baixo aqui. Sr. Presidente, minha saudação a V. Exa., e a todos os colegas desta Comissão; saudar o presidente da Artesp, Sr. Giovanni, em nome de quem a gente cumprimenta todos os funcionários e representantes da agência. Queria agradecer a presença; nós estamos há algum tempo tentando essa oportunidade dessa audiência, para esclarecermos os projetos de concessão, sobretudo esse novo projeto que o Governo do Estado lança. Eu entendo, Sr. presidente, rapidamente, a necessidade desses investimentos; acho que são investimentos fundamentais para o estado de São Paulo, e para a população que vive nessas regiões.

Mas eu gostaria muito que tivesse a maior participação do Estado, participação de recurso do Tesouro, como foi feita a duplicação da Rodovia Marília-Bauru pelo DER, pelo Estado. Mas, infelizmente, nós não conseguimos, e nós estamos assistindo que todo esse trecho, portanto, será pedagiado. Nessas condições, já que nós vamos ter, praticamente, os 16 pedágios nessas rodovias todas, eu gostaria de perguntar para o senhor o seguinte: o edital será por trecho rodoviário ou global? Na minha opinião, presidente, e na opinião de muita gente, das cidades da região, é extremamente prejudicial praças de pedágios interligando cidades regionais com pequenas cidades; tendo em vista, justamente, a necessidade que essa população do entorno das cidades regionais precisam estar frequentemente na cidade sede.

Seja por serviço, seja por necessidade de saúde. Então, eu gostaria muito de que V. Exa. pudesse expor para nós as praças de pedágio. Por exemplo, Marília a Pompeia, se tiver uma praça de pedágio bem ali no trecho, nós vamos ter problemas; Marília a Garça, se houver uma praça de pedágio ali, certamente nós teremos sério problemas. Então, gostaria de saber a opinião do presidente da Artesp em relação a isso. O senhor disse que nós teremos 1,3 bilhão nos dois primeiros anos de investimento, onde serão esses investimentos nos dois primeiros anos? Qual o valor da estimativa das tarifas de pedágio, se há algum valor já estipulado pela agência? Ou isso vai ser regulado e apurado depois de abertos os envelopes.

E eliminação das cabines de pedágio, porque nós não temos modelos como nos países de primeiro mundo, onde você não tem mais as cabines, e os automóveis passam sem nenhuma necessidade de parada. Porque que a agência não aproveita que está

fazendo, então, esse modelo, essa nova concessão, e não aproveita essas novas tecnologias, e implementamos esses modelos, como existem, sobretudo, nos Estados Unidos, onde você não tem mais cabine. São pequenas, se eu não me engano, raras as cabines que existem nessas rodovias. Era isso, Sr. Presidente, obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k., agradeço o questionamento de Vossa Excelência. Com a palavra, deputado Xerife do Consumidor.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Sr. Presidente, nobres pares, Dr. Giovanni, Dr. Sebastião Ricardo, aqui eu cumprimento todos os agentes da Artesp. Dr. Giovanni, eu queria fazer uma pergunta; a Artesp é uma agência para regular a relação entre o usuário e os contratos firmados pelo Governo do Estado com as permissionárias, com as concessionárias. Vocês fizeram, inclusive, uma blitz, e eu gostaria de saber sobre ela. Quais foram os resultados que vocês alcançaram na operação blitz olho vivo, da Artesp; de que forma a Artesp agiu, e se posicionou, ao encontrar e constatar irregularidades nas concessionárias. E outra pergunta, também é muito importante relatar aí, inclusive o deputado nobre par aqui, Vinícius Camarinha, já fez essa pergunta, sobre a questão de você, de a gente modernizar: para que dificultar?

Essa situação, hoje, das cancelas, nós temos recebido inúmeras denúncias de consumidores, porque tem falha no serviço dessas cancelas, muitas vezes no sistema Sem Parar, ele não está funcionando. Muitas vezes para, tem que deslocar um operador, e colocando em risco esse operador, para atravessar as estradas, para chegar até o guichê, muitas vezes, do Sem Parar, onde não funciona a cancela. Por que não deixar de forma eletrônica, e tirar a cancela física desses pedágios? E por que, também, a Artesp não trabalhar, não articular, com as empresas em conjunto? Porque, hoje, o consumidor acaba pagando pelo pedágio, e o consumidor também paga para ter o Sem Parar. Quer dizer, o Sem Parar é uma forma de você pagar esse pedágio de forma eletrônica: por que você tem que adquirir, e ainda pagar mês a mês o valor deste pedágio?

Não seria interessante a Artesp, com o objetivo de regular essa relação hoje, até nós sabemos que o objetivo da Artesp é gerar um equilíbrio entre a relação Estado, relação concessionária, e relação consumidor. Agora, o consumidor que é o usuário, é aquele que vai estar utilizando as estradas, sabemos também, e queremos parabenizar pelos investimentos que a Artesp tem cobrado das concessionárias; não seria uma medida benéfica para o consumidor facilitar essa situação das cancelas físicas? Uma vez que a

gente tem denúncias de inúmeros acidentes acontecendo, inclusive, colocando em risco alguns operadores. Detalhe também importante: muitas vezes esses guichês, de cada estrada, dependendo de cada estrada, tem três ou quatro guichês, muitas vezes a pessoa não tem o Sem Parar e vai utilizar a cabine, existe apenas um operador, em uma estrada que tem quatro cabines. O que está acontecendo? Seria isso.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** O.k.? Agradeço o questionamento do deputado Xerife do Consumidor, e passo a palavra para o deputado Rodrigo Gambale.

**O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL -** Muito obrigado, presidente. Primeiramente, boa tarde aos colegas, aos nobres pares aqui, deputados desta Comissão; também ao Giovanni, diretor-geral da Artesp; Sebastião Ricardo, que retornou para a Artesp recentemente, e tem feito um grande trabalho lá. Giovanni, uma grande dúvida: eu sou do Alto Tietê, Região Metropolitana de São Paulo, e uma grande dúvida que a gente tem é a saída do acesso do Rodoanel na cidade, ou de Suzano, ou no município de Poá. E essa alça, quando foi feito o Rodoanel trecho Leste, existiu uma alça de entrada, de acesso de entrada, na SP 66, no município de Suzano, e Poá bem na divisa. E houve a promessa, desde quando inaugurou, o próprio governador Geraldo Alckmin já disse que tinha data para a construção da saída.

Então, nós temos esse grande impasse: se faz na Estrada dos Fernandes, na SP 66. Enfim, ali nós estamos ilhados com praticamente dois milhões de habitantes, das quais os municípios de Suzano, Poá e Ferraz de Vasconcelos não têm acesso a uma rodovia. Isso dificulta muito o transporte das indústrias e das empresas; principalmente na cidade de Ferraz de Vasconcelos, da qual muitas transportadoras não estão mais querendo prestar o serviço de ir até essas empresas, para retirar as mercadorias. Então, essa alça de acesso seria de grande valia, principalmente se for feita na Estrada dos Fernandes, que terá um investimento um pouco maior.

Só que ali, entre Ferraz e Suzano, tem uma área de, aproximadamente, sete milhões de metros quadrados, que poderia ser o último grande parque industrial dessas cidades. E ter um acesso lógico para a área das indústrias, e não simplesmente só para os veículos utilitários. E a hipótese de data prevista para o término do trecho norte do Rodoanel, por que aquilo teria uma efetividade muito grande no trânsito, na viabilidade. E nós temos essa expectativa muito grande, até mesmo por saber que as obras já estão em

situação muito adiantada, mas se temos alguma previsão para isso. E, até mesmo só retomando um pouquinho, na inauguração do trecho Leste, Sebastião Ricardo até já me passou o contato do Marcos Fernandes, do Rodoanel, para a gente estar conversando com ele também, vendo as possibilidades, e estarei fazendo isso.

A alça em Itaquá, do retorno, ela foi inaugurada naquele local, ali na Rodovia Ayrton Senna; então, todos que moram em Suzano, Poá, Ferraz e Itaquaquecetuba precisam pegar um retorno ao sair do Rodoanel. Esse retorno, quando ele foi inaugurado, ele tinha uma placa dizendo o seguinte: retorno operacional provisório. Depois de dois meses tiraram a placa, e o retorno continua lá; ele é tão perigoso e sem iluminação, que precisa ficar todas as noites uma viatura da polícia rodoviária, para que não haja assalto. Que, se for vistoriar o local do retorno obrigatório, que era provisório e já tem cinco anos, é impossível de passar. Incluindo que as pessoas que passam por lá, geralmente, são famílias voltando do litoral; e aí, a vulnerabilidade de acontecer um assalto, e acontecer uma tragédia maior, cresce de forma predominante. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Agradeço as palavras do deputado Rodrigo Gambale. Antes de passar a palavra ao deputado Cezar, quero registrar a presença do sempre deputado Aldo Demarchi, que está aqui conosco; deputado Márcio Camargo, e Gileno. Com a palavra, deputado Cezar.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Uma boa tarde a todos. Sr. Giovanni, eu vou ser rápido, curto e grosso, para nós irmos rápido com isso aqui. Ali em Cotia, Osasco e Carapicuíba, vocês estão fazendo as marginais ali; você vê que o Rodoanel é uma construção nova, que já estão implantando marginais nele. Por que não agir assim na Castelo Branco? Sendo que o entroncamento da Castelo Branco é monstro: de manhã e de tarde aquilo é o inferno. O senhor está lá há muitos anos, e não viu essa possibilidade deste trato ali entre Alphaville, Barueri, Carapicuíba e Osasco, ter uma saída mais rápida? Essa é a minha pergunta.

A segunda: o viário, para Maria Campos, eu estive lá na Artesp; outra pergunta que eu faço para o senhor, já está encaminhado, já está com projeto, já chegou ao Governo do Estado; ou não tem nada nesse seu mandato? A terceira: essa tarifa flexível, ponto a ponto, que o senhor fala, ou flexível dos municípios: por que ela não pode ser implantada onde já existe a praça de pedágio? Um exemplo, Cajamar, em que a população sofre ali, morando ali e pagando alto pedágio. A quarta: os editais, o senhor sabe quantas empresas

já o retirou nesse consórcio Piracicaba-Panorama? E a quinta: agora eu respondo ao Camarinha e ao Xerife, não tira o pedágio, porque tem uma tarifa que você paga, de 14 reais, não é Giovanni?

No Sem Parar; então, você não vai tirar o Sem Parar por causa desse pedágio, o que é útil lá fora, e eles citaram aqui, eu gostaria que o senhor respondesse, podia acabar com essa fila que nós temos no pedágio, e eliminar essa taxa aí que é cobrada direto, um absurdo. O outro é que, eu venho aqui de Piracicaba-Panorama, e eu notei que vocês fizeram estudo rigorosamente, para que não haja fuga do pedágio. Pode ver que a cidade limítrofe da SP está sendo contemplada. Então, vai ser difícil ali não haver pedágio, como a Camarinha perguntou aí. Essas são as minhas perguntas, Sr. Giovanni; eu queria que o senhor respondesse aí, se fosse até em primeiro lugar, pois os outros foram muito invasivos aqui com o senhor.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Obrigado, deputado Cezar. Eu acho que todo mundo está aproveitando a vinda do diretor-geral aqui; que não se resumiu apenas à questão da concessão. Eu também farei a minha arguição, que não é com relação a essa concessão de Piracicaba-Panorama, mas com relação às cobranças eletrônicas que o deputado Xerife do Consumidor, e deputado Cezar, ainda há pouco fizeram esse questionamento. Com a palavra, o diretor-geral, Sr. Giovanni, para a resposta da arguição dos deputados.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Muito obrigado, deputados. Vou seguir na ordem, deputado Cezar, para não causar conflitos com ninguém.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E ficar de bem com todo mundo.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Ficar bem com todo mundo, senão. A gente tem que começar com o pedágio automático, respeitando o presidente.

**O SR. CEZAR - PSDB** - A rapaziada gosta de mim, pode pular.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Então, deputado Roberto Moraes. Tietê é um caso antigo, já falamos bastante sobre isso também; e isso pega, inclusive, o caso

da Esalq, não é? Infelizmente, como bem o deputado comentou, nós estamos hoje com o projeto aprovado e pronto, atendendo às demandas de engenharia, para subida de rampa para caminhões. Mas, recentemente, veio uma posição de um dos participantes, que não faria mais a cessão da área; isso impactou novamente o projeto, vamos ver como a gente consegue equacionar. A Esalq, então a gente está com esse problema de cessão das áreas, e isso impacta para seguir com o projeto. Então os dois casos têm isso, é uma obra não contratual que precisaria, eventualmente, ser incluída.

Com relação aos dispositivos, tanto da 308 e da 104, a preocupação é de segurança viária. Então, os dispositivos existentes e aqueles que vão passar por duplicações vão ser revitalizados, adequados, e essa é uma obrigação do concessionário, atendendo, inclusive, às normas de segurança, e ao modelo internacional. Não sei exatamente o quilômetro, depois a gente pode discutir; mas só para ter uma ideia, hoje, desse trecho pequeno, Piracicaba-Charqueada, Piracicaba-São Pedro, estamos falando em algo de 13 dispositivos em desnível, 13. Não sei exatamente a distância, a quilometragem, isso tem que discutir; mas foram olhados todos os trechos, recebendo as contribuições, para eliminar os dispositivos em nível, e ter os dispositivos novos.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Trinta segundos. Nesse material que o senhor apresentou?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, aí eu precisaria da quilometragem, para passar exatamente para o senhor o que ele passou exatamente, onde ficam, próximo ao quilômetro questionado. O início da concessão, como comentei, a partir das propostas recebidas, e a gente divulgando o resultado do licitante, a ideia é assinar o contrato no começo de 2020, assim que tiver definido do vencedor da licitação, e ele tem de 30 a 60 dias para iniciar a operação. Então, a previsão é março de 2020 o início de operação do novo contrato; assinatura de contrato: começo de 2020, de janeiro de 2020. E, com relação às praças de pedágio; o deputado colocou bem, o deputado Camarinha também comentou, vou falar dos números separados pelas duas regiões; há uma preocupação muito grande de trazer modelagens que a gente consiga garantir a mobilidade, principalmente dos usuários próximos.

O deputado Roberto Moraes sempre combateu o pedágio na região, a gente sabe disso; é importante os investimentos, mas é uma preocupação muito grande de como isso seria para os usuários. E, na região, deputado de Piracicaba, o conceito de usuário

frequente traz alguns benefícios muito interessantes. Para se ter uma ideia, pegando um exemplo, na praça da 308 em Piracicaba, a cada passagem do usuário, pegando a partir do momento da tarifa manual, primeira passagem é o modelo eletrônico, ele já começa com 5% de desconto. Na segunda passagem, ele tem mais 5,38% de desconto; baseado no desconto de 5% anterior. A quarta passagem mais 5,38%, e assim vai indo. No caso dessa praça, as tarifas vão chegar próximas a um real na 30ª passagem.

Então, é um exemplo de como funciona o desconto frequente, por passagem; não importa quantas passagens eles fizeram no dia; na hora em que chegar na 30ª passagem, o número que chegar, a 31ª, 32ª, ou 33ª fica naquele valor limite. No mês seguinte volta a zero, e o processo de desconto começa novamente. E isso é por sentido; então, se ele passar no mesmo dia, em um único sentido, dez vezes, a cada passagem, naquele mesmo dia, ele terá, no exemplo dessa praça, 5,38%. Aí aproveitando, deputado Camarinha, ligando uma a outra praça, a praça de Oriente-Pompeia, o desconto da passagem é de 6,44%. Então, a cada passagem do usuário, um desconto adicional, até a 30ª passagem. E esse é o benefício do desconto dos usuários frequentes.

Na média, se eles fizerem exatamente 30 passagens, não importa se em 30 dias ou menos, a média dessas 30 passagens dá uma tarifa relativa ao trecho percorrido, próximo ao sistema ponto a ponto; a tarefa justa que foi comentada, de não ter mais as cancelas, mas sim os entaves, que daqui a pouco eu vou comentar, legais e operacionais de a gente eliminar completamente a barreira, e implantar os pórticos ao longo da rodovia. Então, essa é a mecânica que a gente traz, então é desconto acima de desconto, e de desconto; chegando na 30ª ele para os descontos, mas ele fica naquela tarifa mínima, que vai até o final do mês. No próximo mês volta, e o processo de desconto começa totalmente, novamente.

Na 30ª depende de cada praça; cada passagem chega, então tem praças, por exemplo, que chegam; algumas praças chegam até 74% de economia no mês, a depender da passagem. Este é um exemplo, depois eu posso citar uma praça mais específica sobre o assunto. Então, para tentar comentar agora, pegar um exemplo de uma praça, por exemplo, de Jaú, que é uma praça que é fácil de ter a noção de quanto chega isso, e quanto a gente vai conseguir trazer de benefício para os usuários. A praça de Jaú é uma fácil de entender, pois é uma praça que está, hoje, que está no atual trecho da Centrovias. Então, hoje, a tarifa dessa praça, é uma praça que ela cobra uma tarifa de 11,40 reais, a praça atual de Jaú. A partir do momento em que vier o novo contrato, a tarifa já vai passar para, praticamente, dez reais.



Já tem o desconto dos 10% inicial. A primeira passagem no modelo do usuário frequente é 9,50 reais e aí começa; na 10ª passagem, o usuário, de 9,50 já está pagando 4,26. Na 20ª passagem, o usuário já está pagando 1,75 real; na 30ª passagem, o usuário está pagando abaixo de um real. O controle é feito por um dispositivo eletrônico pelas empresas homologadas, e aí eu já vou comentar. Diferentemente do comentado, hoje nós já temos planos sem mensalidade; então, o usuário consegue adquirir o TAG sem adesão e sem mensalidade, dentro das cinco operadoras disponíveis. Daqui a pouco eu comento um pouco mais sobre isso, até para seguir a linha dos deputados. Senão eu começo a atropelar, e vão brigar comigo. Mas, só para poder passar do tema de pedágios, só digitando alguns temas dos outros deputados. Então, deputado Roberto, acho que respondi todas as suas questões.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - Até quando serão instaladas as praças?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim, a previsão para as praças. Todo programa, todo o contrato de concessão, nós temos o plano inicial de investimentos e, nesse caso, o plano de adequação de investimentos. Um é realizado no trecho da Centrovias, e outro dentro do trecho do que hoje é, atualmente, operado pelo DER. Então, o concessionário, para começar a operar a praça, só pode ser você a partir do segundo ano, mediante algumas obrigações a serem realizadas. Uma dessas é o atendimento desse plano, a partir do segundo ano. Então, o primeiro ano não tem praça de pedágio, a data de início da operação, do início do contrato. Então, ele começa a operar.

**O SR. ROBERTO MORAIS - PPS** - São dois anos? Ou, acabou o primeiro ano.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Acabou o primeiro ano, se ele atender todos os requisitos do primeiro ano, a partir da virada do ano, na entrada do segundo ano ele pode começar, se ele tiver tudo atendido, e as placas devidamente instaladas, atestadas, e operadas. O que engloba isso? Ele já tem que ter os SAUs implantados provisoriamente; que os 121 veículos disponíveis já têm que estar operando, com atendimento do usuário, logo no primeiro dia do contrato; ele já tem que começar logo no primeiro dia fazendo toda a parte de tapa-buraco, poda, recuperação dos elementos de drenagem em alguns casos, limpeza, troca de elemento de proteção e segurança, adequando às normas; troca de sinalização horizontal ou vertical. Então, de imediato, ele já tem que dar um banho de

loja no trecho por inteiro, antes de falar e entrar com um pedido, além da questão das construções de praças de pedágio, que passam por projetos e demais situações.

Esse é o cronograma, para poder viabilizar os 14 bilhões. E a tarifa de desconto do usuário frequente, com 5% do desconto do pedágio automático, já começa no momento da operação da praça. Então, só recuperar do que eu documentei, a partir do momento em que ele assumir as praças, as cinco praças atualmente operadas pela Centrovias, os usuários com um dispositivo eletrônico pagam cinco, e tem já um desconto de 10%, vão pagar mais 5% de desconto se tiver o automático, e entram nessa modelagem de desconto progressivo, que pode chegar, no caso dessa praça, a até 90% do valor da tarifa de desconto, no início. E, as novas praças, assim que entrarem em operação, também entram com essa mesma lógica, não tem entradas em fases. Respondendo ao Tenente Coimbra; recebemos, inclusive, o senhor lá na agência, conheceu lá o nosso centro de controle, e viu um pouco como a gente opera e fiscaliza as rodovias.

Então, com relação à operação descida, e a possibilidade de redução de tarifas. Importante entender como são aplicadas, e calculadas, as tarifas. Elas não são pelo número de faixas colocadas à disposição, ou pelo fluxo; mas sim pelo sistema como um todo, isso compõe todo o sistema que é colocado à disposição do usuário. E as inversões de faixas são importantes, não só para um tipo de usuário, mas para todo o sistema. O sistema Anchieta-Imigrantes é um sistema crítico, é o mais complexo que a gente tem, hoje, no sistema rodoviário do programa de concessões. Só para se ter uma ideia, nas chamadas de 0800 de todo o programa de 20 concessionárias, quase 50% são dentro do sistema Ecovias, pela complexidade do sistema. Nós temos proibições, nós temos um trecho de serra que foi feito em décadas passadas; que, mesmo com os investimentos importantes que são feitos, traz uma condição de desconforto muito grande perante os usuários, a gente sabe disso; porque é um traçado totalmente diferente.

Mas, a tarifa de pedágio é calculada como um sistema operando como um todo; pelo trecho que é colocado à disposição do usuário. Então, não existe um modelo tarifário para o número de faixas disponibilizadas pela concessão. Da ligação Santos-Guarujá, hoje ela existe, nós estamos estudando a ligação; ainda não tem um projeto finalizado, não tem valor sinalizado; e muito menos, deputado, quanto isso e se vai dar extensão de prazo. Então, a forma de equilibrar o contrato ainda será definida, a partir do momento em que a agência tiver o projeto aprovado, e todas as premissas são avaliadas.

O que já foi colocado pelo vice-governador, Rodrigo Garcia, é que uma das coisas importantes é o atendimento do interesse público. Então, questões de quanto de tráfego

migra de um lugar para o outro, se é o melhor projeto para a Baixada ou não; sei que está uma discussão muito grande essa semana, inclusive, teve a TV Santa Cecília.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Exatamente; foi colocado esse prazo, inclusive, pela própria concessionária Ecovias. Ela falou que, em conversas com a Artesp, colocaram de seis a oito anos, na extensão da concessão, caso seja aprovado o projeto de três bilhões.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Isso na visão da própria concessionária, pois o interesse dela é sempre fazer a extensão de prazos. Então, no cálculo dele pode ser, e ele pode ter colocado a carta; mas não é o cálculo que a agência determinou, até porque eu não tenho o projeto aprovado. Eu só posso falar em como eu vou reequilibrar um contrato, a partir do momento em que eu tenho um projeto aprovado, com o orçamento aprovado; e devidamente balizado por parecer da Procuradoria-geral, que tem que atender ao interesse público. Então, nós temos regras que o Governo do Estado segue, que faz um pouco desses outros investimentos que geraram esse valor de quase 500 milhões, que foram inclusões de obras já entregues em operação. Exemplo dessas obras: o anel viário de Cubatão.

Então, quem chega hoje na Baixada, antes era um dispositivo em pétala, um trevo de quatro folhas, e nós entregamos, se não me falha a memória em 2014, o trevo de Cubatão. Então, quem chega hoje, e era um impacto muito grande para quem descia pela Anchieta, principalmente caminhões, porque esse trevo parava a região; e quando a gente entregou o anel viário, conseguiu desmobilizar todo esse tráfego intenso que era gerado no trecho de serra, e conseguiu fazer uma fluidez maior. A mesma coisa, um investimento importante que está, inclusive, em obra; que é a nova entrada de Santos. Que é o que nós chamamos de binário, a primeira fase, onde está criando e tirando o conflito de faixas, que acontece com os caminhões que saem da direita, tem que ir para esquerda, na Anchieta, para acessar o viaduto e ir para o Porto de Santos.

Então já tem uma obra, e a concessionária tem se empenhado para evitar o máximo possível um impacto para o usuário. Para a gente entregar isso, a previsão é uma obra de 36 meses; e a previsão é de entregar essa obra em 2021, com entregas parciais: o Viaduto Piratininga, Viaduto da Anchieta, para tentar melhorar um pouco a região. Então foram outros aditivos de inclusões de obras, que ou estão executadas, ou estão em fase de

execução, é isso que nós temos hoje. E, no caso da ligação, ainda está em estudo, não tem nada definido, apenas a avaliação de projeto.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Então só para frisar, não tem a possibilidade de redução tarifária no sistema Anchieta-Imigrantes?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - O contrato não prevê a redução tarifária por faixas de rolamento, é sempre o trecho colocado à disposição. O deputado Nogueira saiu, mas ele perguntou dos termos do contrato, pediu para encaminhar. Realmente, nós temos uma disputa nos primeiros contratos da primeira fase, foram 12 contratos que foram aditivos feitos em 2006, que estão em discussão na Justiça. A boa notícia é que nós temos ganhado as ações, inclusive, três ações ganhamos em segunda instância, mais recentemente foi o caso da SPVias; perdemos uma em segunda instância também, o caso da Colinas. Mas o Estado, através da Procuradoria-geral do próprio Estado, tem acompanhado, para que a gente consiga antecipar o prazo de término, e consiga trazer novos benefícios para o usuário, novos modelos de operação e de concessão.

Depois, eu posso encaminhar para o deputado o que está para vencer, mas o vice-governador Rodrigo Garcia já comentou em algumas vezes. Nós temos aí Triângulo do Sol, Renovias e ViaOeste, que já saiu na imprensa como os mais próximos a vencer, além de TEBE e Centrovias, que já estão aqui dentro, debatidos nesse dia. O deputado Camarinha, agora chegando para a gente passar nos pleitos; e aí completar o que eu já estava explanando um pouco. Com relação aos recursos de Estado, nós entendemos, foi uma decisão do Governo caminhar para a concessão, para garantir. A gente conseguiu criar uma concessão que vai levar 14 bilhões de investimentos, que é histórico no Brasil; nenhuma concessão rodoviária chegou a isso, e o edital é global. Então é um único lote, que vai ser assumido por um único concessionário.

Por que um único lote, por que um único concessionário? O próprio Governo do Estado de São Paulo, o próprio Dr. Rodrigo Garcia comentou que a gente fez N estudos. E a decisão, tanto do governador João Doria, quanto do vice-governador Rodrigo Garcia, é que não haja maximização de outorga; o Estado não quer outorga. O que ele quer é investimento, melhorar a vida dos usuários, melhorar o desenvolvimento do Estado, e trazer tarifas cada vez menores. E é o momento que a gente tem para fazer isso, então, todo o potencial que poderia ter sido gerado de outorga, que iria para os cofres do Estado, foi descartado e revertido em trazer benefícios nessa concessão. E por isso que a gente

chegou em um volume tão grande de investimentos numa extensão grande; porque a gente aproveita a receita gerada de um trecho da Centrovias, onde, teoricamente, os investimentos são mais controlados, e potencializa trechos que hoje necessitam de um volume de investimentos maior.

Então, por isso que a gente consegue, por exemplo, fazer a duplicação de uma SP 294, que está praticamente completa. E o que é importante, e que foi comentado aqui, o eventual cronograma de como isso vai se proceder, a priorização dos investimentos é, inclusive, na SP 294, que é o grande símbolo dessa nova concessão, porque é o trecho maior, o grande eixo. Se olhar o principal eixo, é Panorama, passando Marília, chegando a Bauru; depois seguindo Bauru e chegando até Itirapina, é o eixo reto, digamos assim, da concessão. E um lado já tem todo duplicado, que é o trecho atual da Centrovias, e o restante eu preciso melhorar. Então, a partir do segundo ano, já começam as intervenções na SP 294, e as duplicações começam no terceiro ano. Não só lá, mas trechos da SP 304, trechos da SP 284 também vão começar, com duplicações no terceiro ano, e assim caminhando.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - Pela oportunidade, presidente. Na SP 294, essas obras que se iniciarão após os dois anos, as primeiras obras após dois anos, são as marginais ou as obras duplicação pós Parapuã?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eles começam, e vão começar com as duplicações entre Marília e Parapuã, Parapuã-Panorama, e já começando o processo das marginais.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - São multifaixas, não é? Então vamos começar o muro new jersey, que é aquele canteiro central, e os acostamentos.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Exatamente, que é entre Marília e Parapuã. De Parapuã para Panorama já é duplicação 100%. A adequação entre Bauru-Marília já acontece, também, no segundo ou terceiro ano. Que é recuperar onde não tem acostamento, deixar o acostamento padrão.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - As marginais, não estão nesses primeiros dois anos?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Estão nesses primeiros anos, ela começa um pouquinho depois. Então, ela não começa no segundo ou terceiro ano, ela começa, mais ou menos, próximo ao quarto ano. A preocupação, também, de antecipar as obras, tem muito a ver qualquer com a necessidade de projetos; e as questões de desapropriação também, que levam um tempo a mais. As marginais são um pouco mais complexas, como os contornos; mas também há a preocupação de trazer os benefícios mais rápidos para isso. O contorno de Pompeia começa nesse primeiro ciclo, um pouco mais para a frente; pela questão de ser uma área de licenciamento mais difícil, uma área nova, é uma pista totalmente nova; e a gente procurou priorizar isso.

Então, na região de Marília, logo no segundo ou terceiro ano, já temos investimentos significativos começando nesse trecho. Com relação às praças de pedágio, foi o que eu comentei, não é? Essa é a mecânica do desconto, para beneficiar estes usuários próximos; então, o usuário que faz essa viagem frequente, e aí até pegando o pequeno produtor, por isso que o veículo urbano de carga faz parte; o transporte, às vezes, de estudantes, de pequenas empresas que, através de uma van; então, os veículos de passeio serem beneficiados com o desconto do usuário frequente. E a ideia é essa, é a passagem pela praça conforme o sentido em que ele passar, independentemente do número de passagens que ele fizer no mesmo dia. A lógica não é de 30 dias, mas de 30 passagens, dentro de um período de calendário de mês.

A cada passagem um desconto adicional, segunda, terceira, quarta, quinta, o usuário vai pagando cada vez mais barato. Esse processo é feito pelo dispositivo do TAG; então nós temos casos em que as economias mensais superam 100 reais por mês se a pessoa, todos os dias, passar pela praça de pedágio em um único sentido. Se, eventualmente, ela for e voltar, são economias de 200 reais; e aí a mensalidade, se ele eventualmente escolher um plano que possa ter mensalidade, está mais do que um bem amortizado dentro desse processo. A gente consegue trazer o benefício para o usuário, dentro da tarifa de pedágio, que pode ser um desconto muito maior do que, simplesmente, retirar uma mensalidade de uma operadora.

Não que, vou comentar da casa das mensalidades, mas é como o estado de São Paulo vê, para trazer benefícios para o usuário, na modicidade tarifária. E, de novo, começou pela praça, começou o contrato; não é promessa de que um dia vai acontecer, começa: o usuário que tiver o TAG começa com desconto progressivo. Na primeira passagem ele já começa a ter um desconto, na segunda passagem ele vai ter o desconto;

e uma novidade que a gente traz é o desconto justo e correto, não é arredondado. Se a tarifa no automático custa 2,77 reais, ali na fatura dele virá 2,77 reais; porque o modelo é eletrônico. Então, a gente consegue, cada vez mais, buscar a meta do governador João Doria e do vice-governador Rodrigo Garcia, de tarifas justas e mais adequadas; e preços menores, tarifas menores.

Acho que sobre investimentos eu comentei como funcionam esses principais investimentos no começo dos anos; e sobre o pedágio automático free flow, esse é um desejo do Estado, é um desejo do governador João Doria, do vice-governador Rodrigo Garcia, que o Estado tenha rodovias cada vez mais inteligentes. Então a gente está trazendo toda uma tecnologia a mais, wi-fi, câmeras inteligentes e de monitoramento, para que a gente torne as rodovias inteligentes; pesagem em movimento, teremos nas rodovias do estado de São Paulo, pela primeira vez, rodando efetivamente aqui. E, no free flow, a gente já tem quatro modelos implantados dentro do estado de São Paulo; são quatro rodovias de forma experimental, onde o Estado quis buscar implantar, para verificar a melhor alternativa.

Esbarramos, ainda, em alguns problemas legais; que é como coibir aquele usuário que, sem o dispositivo, quer passar na cabine. E hoje, o número de invasões, às vezes acontece com frequência; e uma preocupação muito grande da agência é com segurança. Se acessarem em vídeos da internet, encontram-se nos canais e nas redes sociais, com frequência, os usuários explicando: reduzam a velocidade, e na hora em que o caminhão da pista automática, ou o carro da pista automática passar, mude de faixa, grude na traseira e passe junto, porque você não vai ser detectado. Não façam isso, porque ele vai receber a multa; e se tiver um problema de leitura eletrônica, o que pode acontecer, tem acidentes. Os acidentes que a gente tem, grande parte acaba sendo por imprudência dos usuários.

Se você for à praça, pegar um exemplo muito próximo; o deputado Cezar comentou aqui da Castelo, e vou comentar sobre ela. Na Castelo Branco, se ficar 30 minutos do lado da praça dá medo, pela velocidade com que os caminhões passam na cabine automática, isso porque tem uma placa gigante, avisando que o limite é de 40 por hora; 40 por hora não é porque o sistema não detecta, ou porque ele não vai pagar pedágio, é uma questão de segurança, ele está entrando em um trecho canalizado. Se ele cochilar, se tiver um descuido, deu uma tremida no volante, foi mexer no celular para ver se a rota do Waze está correta, e ele bater na barreira new jersey, o desastre é grande. Ano passado nós tivemos um caso aqui da Autoban, que caiu a marquise.

Em caminhão, é o tipo de descuido que, às vezes, o usuário tem. Não é a maioria, mas acontece, e segurança em primeiro lugar. Então, a gente quer caminhar, a gente deseja, e acho que a Assembleia pode nos ajudar nesse processo com o governo federal, de criar regras. O governador João Doria, o secretário João Octaviano e o vice-governador já começaram um debate com a atual Secretaria Nacional de Transportes, em função de conversas com o Denatran, para que a gente melhore a regulamentação, e possa falar da tarifa por fluxo livre, implantada no Brasil de fato. Criar mecanismos legais, para que a gente consiga colocar isso à disposição do usuário, e também garantir a receita, porque senão é um risco.

A gente faz a concessão, o usuário passa sem pagar, e aí o Estado vai ter que cobrar multa, mas vai ter que pagar tarifa para a concessionária, se não os investimentos não acontecem, aí o sistema não fecha. É uma concessão; e, para que 14 bilhões em investimentos aconteçam, a receita que vem é da praça de pedágio, essa é a realidade de uma concessão, não tem como fugir disso. Se a gente tira, ou gera um risco para o concessionário de não receber a tarifa, os investimentos não acontecem. E a gente vai ter um contrato, onde acontece, infelizmente, no governo federal, de em cinco anos não ter duplicação, praça cobrando, não tem previsão, concessionária querendo devolver trecho, o Governo querendo retomar concessão; e o usuário, que deveria ser beneficiado, não é beneficiado.

Então, isso a gente preza no estado de São Paulo, e o histórico do programa mostra isso, a própria pesquisa CNT mostra isso. E o Governo atual, o governador João Doria e o vice-governador, tem colocado isso como meta: melhoria para o usuário, menor tarifa, investimento; vamos melhorar a vida da população, e trazer um maior desenvolvimento para o estado de São Paulo.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - Desculpa, Sr. Presidente, mas o senhor tem uma estimativa de valores das tarifas?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - De pedágio? As tarifas, elas variam, deputado, de dois reais até oito reais. Uma das metas foi ter tarifas que não ultrapassassem alguns tetos. Das praças novas, elas vão variar de dois a oito reais.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - Dessas praças novas, teremos o pedágio de, no mínimo, dois reais.



**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - E no máximo oito. E, em cima desses valores, a gente vem ainda com os descontos progressivos, com eu comentei. E aí, cada praça vai ter o seu desconto; porque como eu falei, e comentei, a ideia é que o usuário pague próximo ao trecho percorrido.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - E é possível visualizar no edital, quais serão de dois reais e quais não?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim, o edital tem disponível todas as informações, inclusive como vai ser a mecânica de cálculo.

**O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB** - Obrigado.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - De nada. Faltou alguma pergunta, deputado? Acho que passei por todas.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Não, ainda não, mas o Camarinha chega.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Respondendo ao deputado Xerife do Consumidor, prazer em conhecê-lo, é a primeira vez. Sobre a blitz Olho Vivo, e da fiscalização da agência; a agência, desde 2014, vem modernizando todo o critério de fiscalização das concessionárias, todos. Então, nós começamos criando centro de controle de informação, que o deputado Tenente Coimbra teve o prazer de conhecer. Hoje, a gente consegue fiscalizar a parte operacional 24 horas por dia, sete dias por semana, através de câmeras. Todas as concessionárias são conectadas com a sede da agência, através do centro de controle; eu recebo imagens de mais de 1.000 câmeras do atual sistema, as informações de acidentes; então eu consigo monitorar equipamentos.

Depois disso, nós melhoramos a fiscalização através de tablets; então, caminhamos para ter uma fiscalização por elementos eletrônicos. Então, os nossos fiscais vão com tablets, para que a gente possa agilizar o processo de fiscalização; e, mais recentemente, nós instituímos a blitz Olho Vivo, que é tentar pegar uma fiscalização um pouco diferente da fiscalização rotineira. Que é pegar um trecho e, conforme as

reclamações que chegam através da ouvidoria 0800, e mandar uma equipe multidisciplinar que pega esse histórico de fiscalizações, vai um dia, avalia se a concessionária atendeu ou não o contrato. Se não atendeu recebe uma notificação; se foi identificado uma nova não conformidade, já é emitido um alerta para as equipes rotineiras tomarem as medidas.

Isso, na prática, o que a gente tem conseguido? De 2016 para cá, as nossas notificações mais que dobraram; somente no ano passado, nós aplicamos 15 milhões em multas aplicadas nas concessionárias, mais de 1.000 notificações. Então, há uma preocupação da agência em melhorar, cada vez mais, os seus critérios de fiscalização; para que o usuário final seja bem atendido, principalmente no que diz ao conforto com relação às rodovias. Todas as concessionárias, às vezes a gente recebe reclamações, que ela tem um buraco; o buraco vai acontecer, infelizmente a gente não consegue impedir que ele aconteça. O que a gente tem que garantir, e a sociedade é importante quando ela reclama, quando ela entra em contato com o nosso 0800, quando ela utiliza o nosso aplicativo, o Eu Vi, em que ela pode tirar uma foto de um buraco, de uma pichação; e a gente recebe no nosso centro, que trabalha 24 horas por dia, e já aciona a concessionária.

Porque, todo buraco a concessionária tem um tempo para recuperar; então o buraco, por exemplo, em 24 horas tem que ser tampado de forma emergencial e definitiva em 30 dias; e, se voltar o buraco, a cada 24 horas, até dar a solução em 30 dias. Não atendeu o prazo, é notificação e segue o processo de multas. Então, a gente tem reforçado; porque a agência precisa ser mais efetiva, a sociedade faz um papel importante com os deputados, reportando as falhas, para que a gente possa ser mais rápida na identificação; cobrar mais rápido a recuperação, e, se não recuperou, cobrar as devidas multas. Falando do valor do Sem Parar, e um pouco da cancela do pedágio já comentei; mas principalmente agora, com relação ao valor do Sem Parar. Uma das decisões do Estado, em 2011, foi abrir o mercado, foi baseado em estudos que foram feitos; o deputado Ricardo Madalena vem acompanhando isso.

E sei que é bastante crítico nesse modelo que nós utilizamos, mas foi a decisão do Estado, através de uma regulamentação, em abrir o mercado. Hoje, nós temos cinco operadoras, além do Sem Parar, com outras quatro operadoras. Para ser justo com todas, temos agora, mais recentemente, a Green Pass, a Veloe, a ConectCar e a Move Mais. Hoje, o usuário, ele pode buscar dentre essas operadoras, porque tem planos pós-pagos e pré-pagos; planos onde a adesão é zero, planos onde existe adesão. Planos onde existe uma mensalidade de 20 reais, planos onde a mensalidade é 11 reais; e planos, hoje, com

a nova operadora, que recentemente começou a operação, temos operadoras com mensalidade gratuita. Então, hoje, o usuário consegue adquirir um TAG sem adesão e sem mensalidade.

Se ele preferir, ele pode ir para um modelo pré-pago; não tem mensalidade, para aquele usuário que não era tão frequente, ele paga uma taxa, conforme cada recarga de créditos que ele fizer. Não tem adesão, e não tem mensalidade. Qual a escolha do usuário? Como acontece na telefonia: veja qual operadora provê os serviços, e veja aquele serviço que mais lhe agrada. Algumas operadoras têm uma cobertura em shopping, outras têm em aeroportos, outras fazem abastecimento, outra tem programa de fidelidade, outras oferecem algum outro tipo de benefício, ou algum tipo de desconto, uma parceria. O usuário que busca, ou tem, uma abrangência nacional, outra somente estadual; então o usuário, hoje, tem opções, e foi o caminho que o Estado buscou, para melhorar a oferta de serviço, agregar valor, agregar serviços aos usuários, para ele ter uma gama ou uma possibilidade maior.

E, em contrapartida, o que o Estado fez além desse benefício, é trabalhar na tarifa, que é reduzir. Então, a gente trabalha em dois locais: garantir operadores com preços cada vez menores, e uma possibilidade de serviços maior; e, do outro lado, a gente garantir que o usuário tenha uma tarifa menor, independentemente do que a operadora escolher; que ele pague uma tarifa de pedágio menor. Então, esse foi o caminho que o Estado escolheu, as cabines existem. Se a gente monitora as cabines de pedágio, e se não houver um atendimento suficiente, é possível ser penalizado, e a concessionária recebe multas em função disso. Então, a gente tem trabalhado isso constantemente.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Giovanni, uma pergunta que eu faço: a Artesp tem recebido muitas denúncias de cabines vazias, ou não?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, o que a gente recebe, e que é comum, e aí o que a gente faz é um trabalho com as concessionárias. E agora, mais recentemente, a gente tem regulado, desde o ano passado, o semiautomático; que é você ter um cartão de pré-pagamento para facilitar aqueles que não querem migrar para o automático, e também não querem carregar o dinheiro. Os momentos de feriados, isso tem um grande impacto e, dependendo da geometria de algumas praças, às vezes a

sensação que o usuário tem é que tem cabines fechadas, porque nós temos, também, pistas reversíveis.

Isso acontecia muito frequentemente, por exemplo, no sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto. Porque existe lá uma reversão; então, às vezes, o usuário chega, ele vê a cabine com uma série de luzes em verde, e algumas luzes em vermelho. Só que aquelas luzes vermelhas não é que elas estão fechadas, elas estão abertas no outro sentido. E isso a concessionária faz, porque é um trecho de sazonalidade, e ela precisa aumentar ou diminuir a quantidade de praças, de acordo com o fluxo: se é para o interior, ou para a capital. A gente monitora isso, quando detecta a gente penaliza a concessionária, e verifica porque ela não tomou as medidas.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Na blitz Olho Vivo, vocês detectaram irregularidades lá, pontuais.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Pontuais.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - No mês de fevereiro, em 25 de fevereiro. E aí deram a blitz lá.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Em qual praça?

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Inclusive na praça que liga; espera, eu já lhe passo, deixa eu me posicionar. O sistema Ecopista, pelo sistema Ayrton Senna e Carvalho Pinto, entre a Ayrton Senna e a Carvalho Pinto.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Essa foi a blitz especial que a gente tem feito agora. A gente começou mais recentemente, a partir do ano passado. Além da blitz Olho Vivo rotineira, que pega um trecho completo, algumas blitz especiais em feriados. E aí eles pegam esse tipo de situação.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Nessas duas, entre a Ayrton Senna e a Carvalho Pinto, vocês detectaram ali irregularidades, e notificaram?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Toda irregularidade.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Foram autuadas?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Devidamente notificada, e se não for corrigida no prazo, recebe multa, sem exceção.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Que tipo de irregularidade vocês pegaram ali?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Agora, de cabeça, eu não vou lembrar, deputado. Mas assim, todas as irregularidades, o que eu posso citar das irregularidades que a gente costuma pegar da operação? Equipamentos e veículos sem condições de operação, base de atendimento de usuários sem condições de atendimento, praça de pedágio mal conservada, cabine fechada, fila de pedágio, tempo de atendimento, equipamento não funcionando, número de call box, painel de mensagem variável, sinalização, se não estiver atendendo aos limites de retrorrefletância; tudo isso é fiscalizado pela agência. Conserva, os elementos dispositivos, teve um acidente, danificou uma defesa, a concessionária tem que substituir a defesa, e tem um prazo; pichação, tudo é fiscalizado. Se for identificado, de forma inadequada, é aplicada a multa. Recentemente, o diretor de operações aplicou multas que chegam a oito milhões em uma única concessionária, uma única multa de oito milhões.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Perfeito.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - É um exemplo; o diretor de investimentos, no ano passado, neste ano, teve concessionárias que tiveram multas que superaram 100 milhões de reais. Então, o trabalho que a agência faz, dependendo do caso, do tipo da gravidade; mas toda a não conformidade é devidamente registrada, geram-se as devidas notificações, que geram as devidas multas; e o processo segue sansanatório, como rege a legislação.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Em cima do sistema das cancelas físicas, nós temos recebido muitas denúncias de usuários que são obrigados a parar, porque a cancela não funciona. E aí, onde eu coloquei inclusive dentro da pergunta para o colega, no sentido do risco que coloca também para o próprio operador, que tem que depois ir lá e liberar essa cancela. Quais as medidas que a Artesp tem tomado em relação a isso? Tem notificação também?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Hoje, depende do caso; porque em muitos casos, deputado, infelizmente a cancela não abre porque o usuário não tem crédito, ou porque não tem nem o TAG. Mesmo com todos os avisos que são dados, e as campanhas de segurança que nós fazemos. Infelizmente, a gente já começou a ter casos em feriados, de usuários sem ter o TAG, ele vai na cabine automática, para propositadamente e, na hora em que o atendente chega, ele coloca a mãozinha dele para fora com o dinheiro, para o atendente pegar o dinheiro e liberar a passagem. Porque ele acha que lá é mais rápido, ou porque não viu, e ficou desatento. Alguns, às vezes, têm o TAG, mas não estão regulares com a operadora. Não estou dizendo que todos os usuários fazem isso.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Mas tem falhas no sistema também, não tem?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Algumas falhas, se não for fixado corretamente, e se o TAG não está. Então, nós também fiscalizamos a operadora, e quando a gente detecta que o índice de falhas de um determinado usuário, ou de uma determinada operadora, começa a aumentar, nós avisamos a operadora, para verificar o que está acontecendo. Então, a agência trabalha não só com a operadora, mas também com a concessionária. O que a gente queria, o que a agência pretende, é que não tivesse o fiscal de pista, esse seria o melhor dos mundos. A gente entende que não é o ideal, que é um problema de segurança; mas também não podemos deixar o usuário desassistido. Então, a gente tem trabalhado, e procurado buscar algumas tecnologias, para conseguir atender o usuário, e também não levar um risco de segurança nem para a concessionária, para o funcionário da concessionária, e nem para o usuário que para na pista.

Então a gente tem discussões, alguns exemplos: recentemente, há pouco tempo atrás, nós regulamentamos a passagem de motos nas praças de pedágio, aquelas que têm

isenção. Tem um trabalho qualificado, porque as motos, também, iam com muita velocidade. Então há uma preocupação, e a gente coloca isso, que a praça de pedágio é um ambiente de alta segurança. Ela tem que ter, única e exclusivamente, foco na operação e segurança do usuário; retiramos, inclusive, estamos regulamentando até não ter mais panfletagem em praças, que algumas concessionárias faziam. O foco do arrecadador tem que ser arrecadar, o foco do usuário é pagar e seguir a viagem; não é para ninguém ficar parado, batendo papo, em praça de pedágio. Ali é um ponto de segurança; quem está no automático tem que estar regular, e seguir viagem; quem está no manual paga o seu pedágio, e segue a sua viagem com total segurança, conforto e tranquilidade. Esse é o nosso objetivo, e é isso que a gente busca.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Estou satisfeito, presidente.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - O deputado Rodrigo Gambale não está aqui, mas também vou comentar rápido sobre a alça de Suzano. Realmente, é um pleito antigo; rapidamente porque eu sei que o nosso tempo está avançando.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Mas eu vou fazer os meus questionamentos finais.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eu imaginava, deputado e presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Com certeza.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - A alça de Suzano é um debate antigo na região. Na época, os prefeitos pediram que a obra contratual era na SP 66, e foi revertido somente em alças que entram no Rodoanel, não há saída lá em Suzano. Houve pleitos da região para a Estrada dos Fernandes, e ela não avançou por questões ambientais, inclusive. Para que se implemente a alça na Fernandes, precisa melhorar a estrada própria dos Fernandes; isso foi colocado pelo próprio licenciamento ambiental.

Por determinação do vice-governador Rodrigo Garcia, nós estamos retomando um amplo estudo na região, para ver a melhor solução e achar uma solução definitiva. Dentro das SP 66 houve um adensamento muito grande, o projeto original hoje não é mais

possível de ser aplicado, tem que ter uma nova discussão de projeto. E, na Estrada dos Fernandes, a gente tem alguns impasses, que é a própria Estrada dos Fernandes, que precisa ser melhorada, se não ela não tem condições de receber o tráfego de um Rodoanel leste. Ela é uma estrada, hoje, de pista simples, acanhada e com problema; então, imagina jogar caminhões nessa pista, nessa estrada, dessa forma, vai fazer um colapso na região. Então, tem que ter um casamento; e é uma estrada municipal. Então, temos essas duas discussões, e estamos buscando o melhor projeto.

Para o deputado Cezar, não é? Foi objetivo, apesar de estarmos no final, chegamos, deputado. Sobre Cotia e Osasco, a questão das marginais da Padroeira, isso é uma obra contratual. Então é uma obra prevista, originalmente, no contrato do Rodoanel Oeste, e agora está sendo executada na previsão. Diferentemente da Castelo, que é por nível de serviço; então, os contratos preveem, quando chega num determinado nível, passa a ser responsabilidade da concessionária a ampliação. Então, lá, nós já deliberamos para o conselho diretor, houve um atraso nessa deliberação; porque, logicamente, a concessionária estava debatendo que aquilo não seria responsabilidade dela.

Os nossos diretores e nossos técnicos se debruçaram nisso, foi uma meta que eu passei tanto para o diretor de operações, como para o diretor de investimentos, o Dr. Alberto Pedro. Resolvam o caso, coloquem as equipes, se debrucem no assunto para achar a solução: ou é obrigação, ou não é obrigação, para a gente resolver a vida da população. E chegamos, já deliberamos um conselho diretor, já exigimos da concessionária o projeto, ela já começou a discutir, já está entregando. Então, brevemente, teremos finalmente uma solução nesse trecho da Castelo.

E a alça de Osasco também não é uma obrigação contratual, mas estamos debruçados com a Prefeitura, e com a concessionária. Essa obra só é viável em um conjunto de intervenções com a Prefeitura; senão, eu faço uma nova entrada e, se a Maria Campos, dentro do município de Osasco, não passar por intervenções a cargo da Prefeitura, eu só vou mudar o lado em que os carros vão ficar parados dentro da Castelo. Não ficam mais parados na esquerda, vão ficar parado na direita. A conversa com a Prefeitura está indo muito bem; tenho que agradecer aqui ao prefeito pelo apoio, e pela disposição; e a gente está em trâmite bem acelerado.

Foi determinado pelo vice-governador, e pelo governador, que estamos dando prioridade; estamos destravando estes impasses finais de projeto, de Estado e Prefeitura. São dois projetos que têm que ser combinados, para trazer um benefício para a população. A mudança tarifária nos contratos atuais é impossível, por que foi estabelecido no



contrato. Mudou a forma de cobrança, é um contrato de 30 anos, a gente tem que equilibrar o contrato. É a mesma coisa que nós alugarmos uma casa durante 10 anos, com um valor de aluguel; e daí vem o dono do imóvel e fala: “Agora eu quero dobrar, além do contrato”, ou a gente quer uma redução além do contrato.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - A gente sabia, a gente tentou aqui uma resposta ou outra.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Mas é contratual, e isso é muito importante, porque o Estado de São Paulo, o governador João Doria, e o vice-governador Rodrigo presam pela seriedade do Estado de São Paulo, e o compromisso com os contratos.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - E os contratos que estão em vigor?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Temos contratos de longo prazo; se, a cada ano, ou a cada cinco anos, ou a cada dez anos, a gente muda as regras contratuais e tem que rediscutir o contrato com a concessionária, se inviabiliza o programa de concessões.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Mas Giovanni, não há uma saída para Cajamar, não? Um estudo, ou algo parecido?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Fizemos vários estudos, deputado, vários estudos. Já tentamos ponto a ponto e não deu certo. A gente está tentando buscar uma solução lá; vários estudos estão sendo feitos. Dentro da possibilidade, nós estamos estudando o que pode ser feito.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - O.k., obrigado.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Inclusive, o senhor tem uma agenda com a agência amanhã, se não falha a memória. Amanhã ou nos próximos dias.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB -** É amanhã.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO -** Sobre filas de pedágio eu comentei. A gente vem fiscalizando, e das novas praças, realmente, para que a gente consiga viabilizar 14 bilhões de investimentos, as praças são colocadas em pontos que não gerem fugas, senão.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB -** O senhor já explicou antes para o Camarinha. É quase a minha, foi respondida.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO -** Mas aí a preocupação é, também, de trazer outras melhorias para os nossos usuários. Presidente Madalena, acho que eu passei por todas as perguntas. Deputado Xerife, deputado Cezar, se faltou alguma coisa, eu fico à disposição.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Então vamos lá, agora eu vou.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO -** Agora que começa a arguição.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB -** Agora que começou, o presidente aí.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Agora é a minha parte.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB -** O senhor tem três minutos.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Com certeza. Sr. Giovanni, desde que data está trabalhando na Artesp? Foi contratado na Artesp?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO -** Eu entrei na Artesp em 2011.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - 2011?** Então foi justamente na época da resolução 13/2011.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eu compus o grupo de estudo, fui indicado pela então diretora-geral.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sim.**

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - E fui membro de um dos grupos de estudos que concluiu; participaram na época DER, Dersa, Artesp, Secretaria de Logística e Transportes.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor entrou como TI, é isso?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim, eu era assessor, meu objetivo inicial era assessor de Tecnologia da Informação dentro da agência, fui com esse objetivo. E, por ser uma questão de tecnologia, foi por isso que eu participei do grupo.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então o senhor tem conhecimento da resolução, e participou da elaboração da resolução?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eu fui uma das pessoas que contribuiu, sim, além de outros membros da própria agência, e da própria secretaria, DER e Dersa.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - De quantas reuniões o senhor participou, junto com os demais membros, para que essa se efetivasse, essa resolução?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eu não vou lembrar agora de cabeça, deputado. Mas, de grande parte das reuniões eu participei, a grande maioria. Todo o grupo se empenhou muito, não só eu, como outros membros da agência.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor fez visitas externas, quando participou do Gesa?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Fiz, eu fui com a codiretora geral; a gente visitou, inclusive, fora do País, concessionárias.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Onde o senhor visitou fora do País?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Foi o Texas, na época.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Onde mais?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Nós fomos em Dallas também.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Custeado pelos cofres do Estado?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Do Estado, sim, como acontece quando.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Há prestação de contas na Artesp?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Todas com prestação de contas.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Tudo bem. O senhor assinou atas dessas reuniões?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim, como todos os membros do grupo.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Em todas essas reuniões foram assinadas atas?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim, teve atas, teve um relatório gerado. Inclusive, um relatório que, se não me falha a memória, deputado, na época esse relatório foi encaminhado para a Comissão de Transportes. As conclusões do grupo, e fizemos um grande workshop; no final foi aqui na Avenida do Jockey, não lembro o local certo, foi um local de eventos, onde nós convocamos a sociedade, foi feita uma série de apresentações, trouxemos pessoas de Portugal, teve uma apresentação feita de forma on-line com representantes dos Estados Unidos; foi feito todo, e apresentado, todo o resultado e conclusões do grupo.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Só para reafirmar, o senhor disse, ainda há pouco, que assinou todas as atas.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Que eu lembre, eu acho que assinei tudo; agora, 2011 eu não me lembro de cabeça.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor tem ciência de que eu questioneei a Artesp, e não acharam as atas, e não me enviaram as atas?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Aí eu tenho que verificar, deputado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor que assinou, e enviou para mim esse material.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Isso, eu enviei o material que foi localizado; se faltaram as atas eu vou pedir para checar.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k., cheque. Por duas vezes eu fiz a solicitação, e não veio para mim.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sem problema nenhum.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Em 2011, o senhor disse que tinha que incentivar a cobrança semimanual, a cobrança semieletrônica. Por quê? Porque nós tínhamos dois tipos: a manual e a eletrônica. A eletrônica é cobrada

indevidamente, injustamente e irregularmente; e nós tínhamos a manual, em que se parava na cabine e pagava. E a semiautomática: o que foi feito, na gestão do senhor junto a Artesp, para incentivar a semiautomática? Que é aquela que você paga com o cartão, você aproxima alguma coisa magnética, e passa automaticamente. O que foi feito no mandado do senhor?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Um estudo que foi realizado com testes pilotos, e uma portaria lançada pela Artesp no ano passado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Na prática, o que foi feito em oito anos?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Em oito acho que os resultados estão aí, deputado. Nós temos a abertura de mercado, redução de tarifas, modelo ponto a ponto.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Tá, eu vou ser mais específico.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Agora caminhando para o semiautomático, acho que teve alguns avanços importantes.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Eu vou ser mais específico. O grupo de trabalho, em 2011, identificou a necessidade da semiautomática; de 2011 até 2018, o que foi feito, na prática, pelo semiautomático?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Primeiro começamos com o prático, que é o automático, que foi a meta inicial, que foi implantada, inclusive, com a mudança de tecnologia na 915. Eu acho que já estive algumas vezes aqui na Comissão, e nós discutimos isso no Conselho consultivo quando o senhor fazia parte. Fizemos a abertura de mercado; na sequência, começamos a regulamentar o pedágio semiautomático.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E na prática, isso se efetivou? Existe cobrança no pedágio, que você aproxima o cartão, alguém aqui tem conhecimento de pagar o pedágio com cartão?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Isso já está em operação, deputado, nas novas.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Entre 2011 e 2018 isso existiu?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Hoje já está em operação, na ViaPaulista e Entrevias.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pagamento com cartão, aproximando de alguma coisa magnética, hoje já existe?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Desde quando está em operação?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Em 2017 começou a operação, junto com o início de operação da Entrevias.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor traz por escrito, para mim, a data precisa, e a rodovia que está sendo cobrado?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sem problema nenhum.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E de 2011 a 2017, não foi feito nada do semiautomático, concorda?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Estudos foram feitos, para combinar agora, em 2017, com as implantações, deputado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então foram seis anos de estudo, para implantar o semiautomático?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, primeiro foi priorizado o automático, onde nós conseguimos vários avanços; porque o primeiro objetivo, apesar de ser importante também incentivar a cobrança semiautomática, o foco que foi dado pelo Governo, foi: “Vamos resolver primeiro o automático”, que foi o que a gente conseguiu, com resultados expressivos.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Aí vemos que o automático é cobrado, e a pessoa ou vai no manual, ou ficou seis anos pagando o automático. A pessoa foi obrigada a ir no automático, e pagar por mês. Ela não foi incentivada, como declarou o grupo em 2011, para ser feita a cobrança semiautomática, demorou seis anos para isso ocorrer.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor concorda comigo?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Concordo, porque a gente teve que colocar uma tecnologia que não favorecesse nenhuma empresa, e tivesse o melhor serviço para o usuário.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k. Não houve anuência da PGE, com relação à resolução 13 de 2011; tanto está ausente a manifestação da Procuradoria jurídica do DER, que eu não vejo o porquê foi enviado para opinar; e também nem da consultoria jurídica da Artesp, eu tenho aqui uma cópia que diz isso. Por que o senhor tomou a providência de por essa resolução em prática, sendo que não era de conhecimento, e aprovação, da PGE?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Bom, primeiro, deputado, eu vou deixar claro, eu fiz parte do estudo. Em 2011 eu não era responsável nem pela agência, e é uma resolução do secretário. Se não me engano, tem um parecer jurídico da Secretaria.



**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então, teve a anuência do secretário, sem a anuência da Procuradoria jurídica da PGE, concorda?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não sei.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Ou o senhor não tem conhecimento?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não tenho conhecimento, porque foi uma resolução da Secretaria de Logística e Transporte.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor acha correto você fazer uma resolução sem a opinião do departamento jurídico, que entende de leis, e é contratado e pago para isso pelo Estado, para dar anuência e também respaldo jurídico para alguém contestar no futuro?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Deputado, como eu comentei, foi uma a resolução da Secretaria de Logística e Transportes. Eu teria que checar se não teve a emissão de parecer.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Tá, eu vou reiterar; o senhor concorda em não ter um parecer jurídico, para embasar, no futuro, alguma contestação de algum usuário, ou alguém que possa se sentir prejudicado?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Como eu comentei novamente, deputado: é uma resolução do secretário; acho que deve ter tido um parecer, é uma decisão que cabe a cada administrador.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então o senhor acha, pelo jeito que o senhor está dizendo, teria que ter um parecer jurídico?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - A resolução do secretário tem que ficar com a Secretaria.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k., e não houve um parecer jurídico. Eu tenho em mãos aqui.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - O parecer jurídico da agência não, porque é uma resolução da Secretaria de Logística.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então, o senhor não tem conhecimento, então, se houve ou não parecer. Por que o senhor não era o diretor-geral, concorda?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k. então.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - E, também, não era uma resolução da agência.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Houve investimento das OSAs em tecnologia para adequar a determinação da Artesp?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Acredito que sim, tiveram que investir e adequadamente essas tecnologias, porque a gente teve uma mudança de Tecnologia dos TAGs, sim; para um TAG mais barato, que saiu na época de um TAG que tinham mensalidades abusivas, que o Governo do Estado entendeu. E, com isso, a gente conseguiu reduzir as mensalidades, as adesões, e ter uma tecnologia mais barata e que, inclusive, permitiu a abertura de mercado. Hoje o usuário possui opção, ele pode operar com novas opções; e ter planos, inclusive, como eu comentei, sem adesão e sem mensalidade.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Houve investimentos do Estado em tecnologia para adequar a frequência, determinada pela Artesp, ou para a cobrança eletrônica antes da mudança da frequência? O Estado investiu nisso? E depois deu isso de mão beijada às concessionárias, ou não?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - O Estado decidiu por uma tecnologia que foi determinada pelo governo federal; e nós investimos para o conhecimento da tecnologia do sistema ponto a ponto.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Mas foi investido, houve investimento da parte de vocês.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Investimentos para fazer projetos-piloto do ponto a ponto.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Investimento em projeto. Não, eu estou dizendo para que funcionassem os TAGs houve investimento da Artesp?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, teve projetos-piloto, onde a agência comprou TAGs, comprou pórticos, e instalou para, inclusive, entender como funcionaria a tecnologia de fluxo livre.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - A agência comprou o TAG, então?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Mas ela comprou o TAG, e não teve benefício nenhum nisso? E quem tem o benefício são as concessionárias?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Por que ela adquiriu os TAGs?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Aí é só pegar o histórico, deputado. Em 2012, nós encontramos dois projetos-piloto fomentados pelo Estado. Porque no Brasil inteiro não se colocava a tecnologia de fluxo livre; o que a gente escutava das

concessionárias é de que era inviável e impossível. E, para que a gente pudesse dialogar com as concessionárias, e ter conhecimento sobre o assunto, a decisão então foi: “Vamos fazer um projeto-piloto, porque o interesse do Estado é levar, sim, benefício para os usuários”.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Tá, e vocês adquiriram este TAG com recursos do Tesouro do Estado?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Com esse projeto, foi adquirido o TAG para um projeto-piloto, onde nós implantamos, conhecemos a tecnologia, operamos a tecnologia, verificamos a viabilidade, e conseguimos prover para os usuários descontos efetivos, que chegaram até 60% ou mais nas passagens de praças de pedágio.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Tá, só para eu entender, então.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Um exemplo disso é a SP 75, onde nós tivemos o projeto-piloto, implantado em Indaiatuba, onde foi a grande experiência. Lá nós, inclusive, disponibilizamos esse TAG experimental, que era desse projeto-piloto, ponto a ponto, para os usuários, e independentemente das operadoras.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então, independentemente das operadoras, vocês comercializaram TAG, é isso?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não comercializamos.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Não?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Nós distribuímos gratuitamente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Para quem?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Para incentivar. Usuários beneficiados pelo projeto-piloto ponto a ponto; que foi um programa de Governo.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Em que ano foi isso?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Em 2011; 2011 ou 2012. Foram projetos de Governo, que foram anunciados, na época, pelo governador, para um teste-piloto de uma tecnologia inovadora no País, e que hoje se demonstra totalmente viável em quatro projetos implantados; e que é, hoje, o grande debate dos deputados que querem, e a população quer. Sem pórtilco, tirar barreiras, e é o que o Estado procura; e, se o Estado não tivesse feito isso em 2011, debruçado, tido a coragem de colocar um grupo para discutir o assunto, quebrar barreiras de monopólios que existiam na época, a gente estaria escutando até hoje o que se escutou na época, de que isso é impossível, que no Brasil nunca aconteceria ter o pedágio ponto a ponto, ou fluxo livre.

E, hoje, a gente consegue comprovar para o Brasil, e sendo copiado, numa referência que é possível, com quatro projetos implantados. Tanto é que o governo federal, o atual governo federal, veio buscar dentro da agência o conhecimento para ver o que fazer nos novos contratos. E, hoje, a gente consegue falar com orgulho da equipe, de ter um conhecimento único no Brasil; e nenhuma concessionária, e nenhum fabricante de tecnologia consegue enganar os técnicos da agência com relação a esse assunto.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - A mudança de frequência, de 5,8 para 915; quais as razões técnicas para ter ocorrido essa mudança? E houve investimento do Governo do Estado para que isso ocorresse? Ou somente das OSAs?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Novamente: a mudança de tecnologia foi baseada em um padrão do governo federal. A ideia, e é o que a gente esperava, que infelizmente não aconteceu, não é? Essa é a nossa dificuldade de avançar tecnologia, que a gente vem falando com o Denatran, que é o famoso SINIAV, era a tecnologia do SINIA, que é o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos, que esse foi o grande mote. E é o que a gente gostaria que acontecesse; nós mudamos porque era uma tecnologia infinitamente mais barata, e que fomentaria a indústria nacional, inclusive.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E houve gastos dos cofres públicos?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - A mudança de tecnologia foi por uma resolução, e todo o investimento que foi feito nas praças de pedágio foi feito pelas concessionárias e pela OSA. O único investimento feito pelo Estado foi no projeto-piloto, como eu já citei, e o resultado está aí para demonstrar. Hoje, nós temos quatro projetos realmente implantados, quatro projetos com fluxo livre, e mostrando para o Brasil inteiro que sim, é possível, a tecnologia no Brasil é possível.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Existe um relatório do IPT, no qual ele se manifesta; você tem conhecimento desse relatório, com relação à migração do 5,8 para 915?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Na época, aí eu tenho que ver o relatório, deputado. Agora, realmente, não lembro.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Você se recorda do que está nesse relatório?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, esse relatório, assim, pontual, não vou lembrar agora de cabeça.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Mas, você sabe que ele existe? Na época ele opinou, o IPT.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Foi em 2011, todos opinaram.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Inclusive o IPT.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Muitos opinaram.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E eu fiz o questionamento à Artesp, solicitando esse relatório, e não me foi enviado também.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Aí, só reiterar deputado, não há problema nenhum.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k., nós vamos reiterar, então.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eu sei que, recentemente, o senhor também pediu cópia de processos que estão sendo encaminhados, não há problema nenhum.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k. O reajuste de pedágio, em 2013, no qual você já estava na Artesp, a obrigatoriedade de repasse das concessionárias era de 3%; e a Artesp abriu mão de 1,5%. Ou seja, passou a receber 1,5%, apenas. Isso foi uma determinação, um ato isolado, do presidente da Artesp na época, do diretor0geral, da diretoria; ou houve anuência do secretário?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Todo o ato da agência é feito através do conselho diretor, toda decisão da agência é feita pelo conselho diretor.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Sim.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - E é bom reafirmar isso, que é de novo, a agência sempre atuando em prol do usuário. Em 2013 houve uma comoção muito grande da população, e foi decidido pelo não repassasse dos reajustes aos concessionários.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E nisso ocorreu um desequilíbrio nas contas da Artesp?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Isso, o não repasse para os concessionários, ele gerou, à época, a necessidade de mitigar os impactos das concessões. E foi tomada uma decisão pelo conselho diretor, e uma outra decisão do secretário de Logística e Transporte, por duas medidas mitigatórias: uma delas a agência reduziu a sua taxa, de 3% para 1%, porque na época o conselho entendia que isso era viável, e tomou

essa decisão, a deliberação do próprio conselho. E o secretário, na época, decidiu cobrar todos os eixos, como forma de mitigar os impactos do contrato.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - E**, com isso, com essa redução, a Artesp passou a ter auxílio dos cofres públicos da Fazenda?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Em nenhum momento.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Em nenhum momento? Ela é autossuficiente?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Hoje, a agência opera com o dinheiro que ela possui.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Existe algum pleito, por parte das concessionárias, de reequilíbrio, junto à Artesp?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, isso é uma dinâmica do próprio contrato de concessão ter os pleitos de reequilíbrio, e todos os pleitos são devidamente analisados e deliberados, favoravelmente ou não. Depende de cada caso.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Com relação a esse desconto de 1,5%, existem pleitos de reequilíbrio?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Com relação ao desconto?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Sim, vocês deram desconto?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, houve o pleito da concessionária com relação ao reequilíbrio da tarifa, que agora, mais recentemente em 2018, houve uma nova mudança do secretário de Logística e Transportes, uma nova resolução, e voltou-se a cobrar somente os eixos que tocam. O desequilíbrio causado na tarifa da concessionária é o pleito de reequilíbrio, é 1,5%.



**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Existem concessionárias com atrasos na entrega de obras?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Existem atrasos, que são devidamente notificados, penalizados, são executadas reclamações de sinistros com seguradoras, e hoje a gente tem já dois processos de apuração de eventuais inadimplências.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então, se poderia declarar a caduquice dessas empresas, que estão em atraso e não cumprindo?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - A caducidade já está, inclusive, com trâmite nos processos.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - De quais empresas?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Seguindo, estritamente, o que é apontado pela Procuradoria Geral do Estado; porque, para a gente abrir um processo de caducidade, tem que ser configurado inadimplemento. Então, esse processo já foi iniciado, seguindo os pareceres da Procuradoria Geral. Hoje, as empresas mais problemáticas que possuem são ViaRondon e Rodovias do Tietê; e a agência vem atuando com relação a isso. Independentemente desses processos, as notificações com relação a atraso de obras e multas, todas estão sendo devidamente aplicadas.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor tem ciência, após assumir a direção geral da Artesp, de uma ação pública e investigativa do Ministério Público, em 2003, que isso originou, em 2007, um acordo do Ministério Público, entre as 12 empresas concessionárias, um instrumento de transação, para dar um ar de legalidade a uma cobrança indevida e irregular, de anos da cobrança eletrônica?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não, este, agora de memória, eu não lembro, deputado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O senhor não tem ciência?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não me recordo.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então, eu vou ler só alguns trechos do Ministério Público, com relação à cobrança indevida de anos; nós, consumidores, pagamos hoje em torno de 23 reais, aproximadamente quatro milhões de veículos, é isso?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Depende do ano.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Na última vez em que eu recebi um relatório de vocês, aproximadamente quatro milhões de veículos, por 23 reais, são aproximadamente 90 milhões por mês de arrecadação.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Esse relatório é de 2003, deputado?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Não, 2003 não, estou dizendo atualmente a quantidade de veículos que usam o sistema de cobrança eletrônica.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Hoje, nós temos quase 60%, e uma quantidade de veículos próxima aos dez milhões por ano.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Dez milhões de?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Veículos, que passam nas praças de pedágio por ano, e algo, depende muito de cada praça, próximo a 60% em automático.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Automático, em torno de cinco milhões de veículos, então. Vou ler algum trecho aqui.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eu acho que o senhor deve estar se referindo à quantidade de veículos que possuem TAG.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Exato. O senhor falou uma coisa, e eu estava falando outra.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Exatamente. Hoje nós temos, de endereços cadastrados no estado de São Paulo, algo em torno de quatro milhões de pessoas que possuem.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Veículos.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Com, teoricamente, adquirentes de uma operadora.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Exatamente; se fizermos uma conta de padeiro, 23 vezes 4, nós temos 86 milhões por mês de arrecadação. Eu vou ler um trecho da manifestação da promotora de justiça em 2003, sendo que a Artesp foi conivente de 2000 até 2007; quando se fez, vamos dizer assim, um instrumento de transação que, na minha opinião, deixou a desejar. “Ao transferir a sua responsabilidade aos consumidores, acabam, as concessionárias, por auferirem lucro indevido; uma vez que a implantação do sistema e os custos, deveriam ficar por sua conta; mas, de forma ilícita, ousaram transferir isso aos usuários, onerando-os excessivamente, desde novembro de 2000, quando iniciou-se a operação do sistema”.

Outro trecho, lá embaixo: “deste modo, a cobrança de taxa de manutenção não estava prevista no edital de licitação, nem, tampouco, no contrato de concessão, em adição ao valor cobrado pelo pedágio, evidentemente, as reclamadas incidirão em conduta ilícita”, isso era a promotora dizendo, aí o outro trecho diz: “nem mesmo poder-se-ia argumentar que o poder Público, estando ciente das práticas abusivas, e as deixando perdurar desde 2000, estaria legitimando o procedimento; pois, se houve qualquer negligência do mesmo no seu poder fiscalizatório, é fato a ser apurado ao longo do presente – Débora Perrini, segunda promotora de justiça do consumidor”. Então, nós vemos que até o Ministério Público está indo contrário a aquilo que vocês me responderam.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Foi o contrário em 2000, não foi, deputado?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Não entendi.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Foi o contrário em 2000.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Me permite um aparte?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Foi em 2003.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Em 2003, ela já tinha identificado a malversação, que fizeram com o povo de São Paulo. Pois não, Xerife do Consumidor.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Giovanni, na verdade, essa cobrança é abusiva. Na verdade, o artigo 39, inciso 5º do Código de Proteção e Defesa do Consumidor mostra, porque está se cobrando duas vezes pelo serviço. Na verdade, é o mesmo que os bancos; nós tivemos os bancos, inclusive, e teve entendimento em relação aos próprios, quanto à emissão de boletos, quando os bancos cobravam pela emissão de boletos. Agora, o usuário de sistema público, ele ter que pagar, ele ter que ter um TAG, e se pagar por este TAG, e pagar a manutenção deste TAG para ele poder utilizar o serviço, é uma prática abusiva. Na verdade é irregular, não só lá atrás, como agora, e vai continuar sendo.

Por isso que se gera a grande insatisfação, na grande maioria de todos os consumidores do estado de São Paulo; se a Artesp fizer uma pesquisa, ela vai ver que o grau de insatisfação dos consumidores é notório e é claro. Porque, o consumidor já paga pelo IPVA, e paga o pedágio; ele precisa ter a facilidade da mobilidade, ele precisa trafegar com maior agilidade; e, para isso, ele precisa pagar para passar no sistema eletrônico. Então, eu acho que a Artesp poderia, até por ser uma agência reguladora; e o objetivo da agência reguladora, que nós conhecemos, é buscar o equilíbrio nas relações, fazer com que os contratos, e as empresas também, tenham o resultado; porém prezem por um serviço com qualidade para o consumidor.

Nesse sentido, do serviço com qualidade para o consumidor, não é repassando tudo para que o consumidor pague; então, acho que o consumidor, hoje, paga por tudo; o consumidor está pagando pedágio, ele paga o IPVA, tem que pagar o TAG, quer dizer, o colega coloca que tem uma operadora que não cobra, não deu o nome da operadora, a gente queria saber qual é a operadora.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Eu posso dar.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - O.k., mas assim, eu acho que, na verdade, hoje é um convite. E a gente queria só alertar, para que a Artesp, realmente, se posicionasse em favor do consumidor. Nós que somos, inclusive, desta Casa de Leis, que é a maior Assembleia do País, e uma das maiores, a maior da América Latina, eu acho que nós não podemos deixar despercebido. Então veja bem, como o próprio presidente coloca, que existe a PGE, então consulte a PGE; a própria vai dizer o seguinte: “o que diz o código de proteção e Defesa do Consumidor, quando existir a cobrança manifestamente excessiva?”. Estar cobrando é exigir vantagem manifestamente excessiva em cima do consumidor.

E o artigo 22 do Código de Proteção e Defesa do Consumidor é bastante claro; ele diz que os órgãos públicos por si, ou suas empresas permissionárias ou concessionárias, são obrigados a prestar serviços com eficiência e qualidade. Mas vamos prestar o serviço, sim, todos os consumidores que consomem os serviços públicos têm que pagar até pelos serviços, eles querem ver as boas estradas, e eu acho que isso é até um parabéns pela conduta da Artesp, no sentido do colega colocar que tem cobrado, que tem notificado, que tem autuado as concessionárias. Mas, por que não, nesse grupo de estudos, até como eu pude presenciar agora nos questionamentos do presidente desta Comissão, onde a gente percebe que, em oito anos de estudos, nove anos de estudos: e qual o posicionamento positivo para o consumidor?

Eu acho que o nosso Estado, e o nosso País, acho que hoje, com a comunicação à nossa frente, nós não podemos estar tão atrás assim. Acho que oitros anos de estudo são suficientes para que pudesse ter sido implantado o sistema eletrônico, facilitado a vida do consumidor; hoje, eu entendo sim a sua colocação, onde você disse que pode ter um outro, mas é a minoria que pode agir de má-fé. Eu acho que as estradas precisam ter um sistema de monitoramento, para poder identificar essa má-fé. Agora, não pode repassar essa

responsabilidade para o bom consumidor, para o bom cidadão, aquele que cumpre o seu papel, aquele que paga os seus impostos, e que tem direito à presença do Estado.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Deputado, só discordar um pouco, só para eu fechar a minha fala? Eu acho que, quando a gente traz um modelo tarifário, onde o usuário chega a pagar centavos, ou chega a desconto de 90%, é uma preocupação muito grande com o usuário, e é isso que a agência traz.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Eu concordo, mas o senhor coloca.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Que são modelos diferentes.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - O senhor coloca que, quanto mais utilizar, menos vai pagar. Eu concordo.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - A tarifa de pedágio é um serviço, e a prestação que é feita de serviço pelo operador, de meio de pagamento, é um serviço diferente.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Quem tinha que absorver esses valores, só uma colocação. Quem tinha que absorver estes valores não seria o Estado ou seriam as concessionárias. Eu acho que não repassar ao consumidor para ele pagar duplamente, só quem paga esta conta é o consumidor.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Não está pagando duplamente, deputados, é isso que eu quero alertar. São serviços diferentes, e serviços distintos.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Não, o serviço que o senhor coloca.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - O serviço que é colocado à disposição pela empresa.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Não, como todo o respeito, colega. (Vozes sobrepostas.)

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Na verdade, não são serviços diferentes, o consumidor está pagando por um mecanismo para ele poder utilizar o pedágio.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E era obrigação das concessionárias, está bem claro isso nos contratos. (Vozes sobrepostas.)

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Agora, a Artesp tem que regular essa relação, a Artesp precisa se posicionar. Com todo o respeito, Giovanni.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Desculpa, deputado, mas a Artesp se posiciona.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - À sua pessoa, ao compromisso que o colega tem, e a gente conhece a sua história. O que a gente está colocando aqui, é para que você leve, realmente, para um estudo. O que a gente está aqui reivindicando, quando esse deputado fala, quando esse presidente fala, ele está falando em nome de consumidores dos 645 municípios do estado de São Paulo. Eu acho que a Artesp precisar ver de outra forma, a Artesp precisa entender que não dá para só ficar repassando os valores para o consumidor; tem que haver um equilíbrio nessa relação. Porque, inclusive, esse é o objetivo da existência da Artesp: a Artesp precisa regular contratos, regular desde que não tenha o desequilíbrio entre Governo, concessionária e consumidor e usuário. E é o que nós não estamos vendo nesse momento.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Desculpa, só desconsiderar.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Com licença, que eu sou o presidente, e eu que dou a palavra aqui. Só um segundo, por favor. Quero endossar as palavras do Xerife do Consumidor, e dizer mais: as OSAs cobraram indevidamente, com a conivência da Artesp, e não é da sua época, presidente. Cobraram indevidamente,

irregularmente, do povo paulista, usuários das rodovias de São Paulo. Em 1996 e 1997, que são os contratos que estão vencendo agora, por um lapso, acredito eu, não constou nos contratos que isso caberia ao consumidor, e, sim, está escrito lá que isso cabe às concessionárias.

E a Artesp foi conivente com as concessionárias, infelizmente; mas eu estou apurando, nós estamos apurando, e podemos ir mais longe ainda: apurar mais profundamente. Esta Casa tem as prerrogativas para que se apure mais profundamente; e, se nós não formos a contento, nós vamos apurar mais profundamente; porque tem que ter um respaldo do Ministério Público, o que eu vim saber no ano passado. E a minha luta é desde que eu entrei aqui nesta Casa. Tem mais alguma coisa a dizer, Xerife do Consumidor?

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - Sr. Presidente, com toda a clareza, o próprio representante do Ministério Público, com muita sabedoria, e isso não é lá atrás; na verdade o Código de Proteção e Defesa do Consumidor é de 1990. E, eu acho que o que regula as relações de consumo está no Código, e eu acho que é muito atual ainda, considerado um dos melhores do mundo. E o nosso Código é muito claro, no artigo 22: precisa ser regulado o mercado, não dá para se repassar para o consumidor uma obrigação que é do fornecedor.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Com certeza, está escrito lá.

**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - E, nesse caso, o fornecedor é a concessionária. Ela tem, realmente, que facilitar a vida do usuário, e não cobrando do usuário. E, detalhe importante, Sr. Presidente; eu coloquei até para o Giovanni, o Giovanni, poxa vida, a gente está simplesmente fazendo as menções para que ele anote, para que leve para a frente, que eu acho que isso vai ser benéfico. Da forma que nós acreditamos que nosso governador, João Doria, quer a qualidade e a eficiência da máquina pública estadual.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - E cuidar bem do seu povo.



**O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB** - E cuidar bem do povo de São Paulo, é o que nós queremos também, é o que é esta Casa quer. Por isso que nós estamos apontando ao presidente aqui da Artesp, para que leve para novos estudos, mas estudos que não possam demorar mais oito anos. Estudos que tenham a eficácia de dar o resultado que a população, e o povo do estado de São Paulo, precisa.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Para as considerações finais, o Sr. Diretor-geral, Giovanni Pengue Filho.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Bom, Srs. Deputados, agradeço a oportunidade, este debate é sempre acalorado aqui na Assembleia.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Com certeza.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - E sempre me coloco à disposição. Como eu estava comentando, presidente e deputado, as opiniões são diferentes, e isso faz parte da democracia, não há problema nenhum, a gente sempre vai estar aqui para bater e expor. E entendo, no entendimento da agência, que são assuntos diferentes; eu acho que a agência vem trabalhando, e demonstrando, que ela atua em prol do usuário, e tem sido rígida nos contratos. Oito anos, é muito ou pouco? Vamos discutir as evoluções que nós conseguimos a cada ano, acho que são importantes. E é um processo evolutivo, a gente tem dois projetos de ponto a ponto implantados em 2012, mas um terceiro em 2013, e outro em 2014. O primeiro contrato de concessão com isso, abertura de mercado, cinco operadoras, falando de operadora, a Green Pass está com um plano sem mensalidade, e sem adesão. Se você não quiser pagar a mensalidade, todas as operadoras têm um plano com taxas de recarga, em que não há mensalidade nenhuma, usa quantas vezes quiser. Então, mecanismos tem.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Essa que usa sem cobrança nenhuma, pertence a algum banco?

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Tem um banco vinculado com uma parceria, mas ela não pertence a nenhum banco.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Então, para você usar, você tem que pagar a taxa mensal do banco? Com certeza, lá na frente, é tipo Banco do Brasil, Bradesco que cobram lá a manutenção de conta e, opa, agora você tem o privilégio de passar sem pagar. Mas, tem que pagar a manutenção.

**O SR. GIOVANNI PENGUE FILHO** - Deputado, infelizmente é uma preocupação muito grande; a agência, justamente, não tem essa tributação. Hoje, quando a gente usa um cartão de crédito, a quantidade de taxas que são pagas para uma rede absurda de pessoas, que estão dentro do preço da conta é uma loucura. E nisso é penalizado o usuário várias vezes; então é uma preocupação muito grande da agência. Fico à disposição, eu acho que a gente consegue, e é uma referência no estado de São Paulo. Uma referência tão grande, que o governo federal copiou o modelo da agência, por entender que é o correto; outros estados copiaram o modelo da agência por entenderem que é o correto; e a gente conseguiu um avanço muito grande.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Como também o Estado copiou o governo federal nas licitações, que foi feito na Régis Bittencourt na época. Quero agradecer aqui a presença do Sr. Giovanni Pengue Filho. Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

\* \* \*

- É encerrada a reunião.

\* \* \*