

COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (CTC)

18.06.2019

COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (CTC)

18.06.2019

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sob a proteção de Deus, havendo número regimental, declaro aberta a terceira reunião extraordinária da Comissão de Transportes e Comunicações da primeira sessão do primeiro biênio da 19ª Legislatura. Esta reunião foi convocada para apreciar a pauta anexa, a oitava do Sr. Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, Dr. João Octaviano Machado Neto, com a finalidade de apresentar o andamento de sua gestão bem como demonstrar e avaliar o desenvolvimento de ações, programas e metas afetos a sua pasta nos termos do artigo 52A da Constituição Estadual.

Eu faço convite ao engenheiro Dr. João Octaviano a fazer parte aqui da Mesa conosco e solicito ao Sr. Secretário a leitura da Ata da reunião passada.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - A palavra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Com a palavra o deputado Luiz Fernando Teixeira.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Eu queria pedir, nos termos regimentais, que seja dispensada a leitura da Ata da sessão anterior.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - É regimental o pedido de V. Exa. Os deputados que forem favoráveis permaneçam como estão. Aprovado. Nós vamos ouvir agora o Sr. Secretário de Transportes e Logística do Estado de São Paulo, Dr. João Otaviano.

O SR. CAMPOS MACHADO - PTB - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Vou fazer a inversão da pauta para a gente ouvi-lo, e, após o término da oitava do Dr. João Otaviano, nós vamos discutir a pauta do dia. Então eu peço que os senhores deputados permaneçam na

Casa, nesta Comissão, para a gente discutir a Ordem do Dia – os Projetos de lei que serão deliberados em seguida.

O SR. CAMPOS MACHADO - PTB - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, deputado Campos Machado.

O SR. CAMPOS MACHADO - PTB - Sr. Presidente, meu querido amigo Ricardo Madalena, eu fiz questão absoluta de vir hoje aqui – embora apenas na abertura, porque nós temos o Colégio de Líderes anunciado para às 15 horas –, para dizer que eu vim aqui homenagear um guerreiro, um lutador pela vida, que eu aprendi a admirar, a respeitar e a gostar. Por isso, deputado Barba, eu jamais poderia deixar de vir hoje aqui – meus caros amigos Sebastião Ricardo, Ulisses –, porque não é fácil. A vida não é fácil.

Eu sempre digo que na vida nós temos espinhos e flores, e que a beleza das flores é o que nos dá força para aguentar os espinhos. Por isso, meu caro Secretário Dr. João Octaviano, embora de maneira singela e rápida – meu amigo Luiz Fernando –, singela e rápida, eu vim aqui prestar a minha homenagem não como deputado, não como presidente do partido, não como líder da bancada, mas como uma pessoa que sabe reconhecer a garra e a determinação de um homem de valor. Peço, portanto, Sr. Presidente Ricardo Madalena, que deixe registradas aqui as minhas palavras – minha cara deputada Carla Morando.

Estamos diante de um secretário que tem demonstrado duas qualidades inerentes ao caráter de um homem: a coragem e a determinação. Por isso, meu caro secretário João Octaviano, reitero agora expressamente o que acabei de dizer ao momento em que o senhor chegou: conte comigo em tudo, em qualquer circunstância. As amizades de praia não servem para ninguém. Eu sempre digo: quando eu estou na praia, debaixo de uma barraca de sol tomando guaraná gelado, eu não preciso de amigo nenhum. Amigo é preciso, Luiz Fernando, nas dificuldades, nas dores.

Por isso, deputado Ricardo Madalena, peço licença, vou ter que me ausentar. Tenho reunião do Colégio de Líderes, e nós temos uma pauta extensa hoje, e tenho que hoje me deter, deputado Barba. Essa pauta é muito agressiva e merece uma análise mais detida. Portanto, deputado Ricardo Madalena, estou pedindo licença para me retirar em

função do Colégio de Líderes, porque eu vim aqui apenas para prestigiar V. Exa. e o nosso secretário, querido Dr. João Octaviano.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Agradeço as palavras do deputado Campos Machado, faço delas as minhas palavras. Sabemos da dificuldade que o Secretário está passando, com problema de saúde, e está aqui cumprindo o Regimento Interno da Casa. Com a palavra o deputado Vinícius Camarinha.

O SR. VINÍCIUS CAMARINHA - PSB - Sr. Presidente, querido amigo deputado presidente Ricardo Madalena, Srs. Deputados. Queria aqui, como membro desta Comissão, saudar o engenheiro e secretário de Estado de Transporte e Logística, Dr. João Octaviano Machado Neto. Não tive a oportunidade de conhecê-lo pessoalmente anteriormente, mas recebo as informações de colegas e profissionais da área sobre a competência, a responsabilidade e a seriedade do seu trabalho frente a uma secretaria fundamental para o estado de São Paulo – secretaria essa, Sr. Presidente, que outrora, no governo Montoro, me lembro ainda quando criança, foi rasgada interior afora com as vicinais, com as duplicações, com o escoamento da produção agrícola.

O desenvolvimento do estado de São Paulo certamente passou pelas nossas rodovias. E o senhor, Dr. João Octaviano, possui uma missão ímpar de comandar uma área nobre do nosso estado de São Paulo. Portanto, eu queria lhe cumprimentar pelo profissionalismo e cumprimentar pela luta de vida que o senhor tem – o senhor está aqui mesmo com um desafio enorme que tem pela frente, está aqui cumprindo seu dever de ofício. Achava até inoportuno o senhor estar aqui, devido às razões que o senhor tem, pessoais. Mas sei que serão vencidas, não tenho dúvida disso.

E gostaria de, antes que o senhor explicasse, antes que o senhor expusesse aqui – melhor dizendo – o trabalho de V. Exa., dizer que na minha região oeste do estado de São Paulo nós temos lá um programa de concessões que o governador João Dória lançou e que existe uma certa aflição em relação à população da nossa região. São diversos municípios que estão apreensivos para conhecer com detalhes o projeto de concessões, tendo em vista a quantidade de pedágios versus benefícios que a nossa região terá.

Isso, confesso ao senhor, secretário, aflige a nossa população, aflige os trabalhadores, os caminhoneiros, aflige as pessoas que utilizam as rodovias num curto espaço de tempo entre as duas cidades. Eu tenho absoluta certeza e creio que V. Exa., o

Governo do Estado, terá sensibilidade para conduzir com equilíbrio, pensando na população um projeto que seja benéfico para o povo e que nós possamos definitivamente ter a razoabilidade em relação aos pedágios.

Então eu queria aqui fazer essa minha fala, agradecer V. Exa. Eu estou aqui também para homenageá-lo, para ouvi-lo. Infelizmente temos Colégio de Líderes agora às 15 horas, junto com outros líderes que compõem esta Comissão, mas não poderia deixar de vir aqui saudá-lo e expressar a minha preocupação em relação a esse programa de concessões que atinge a região oeste do estado de São Paulo. Muito obrigado, Sr. Secretário. Obrigado, presidente.

(Vozes sobrepostas.)

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem, Teonilio Barba. Antes, eu quero registrar com muito prazer a presença dos nobres deputados Rodrigo Gambale, Luiz Fernando Teixeira, Teonilio Barba, Vinícius Camarinha, Rogério Nogueira e deputado Campos Machado. Em seguida o Rodrigo Gambale, após a fala do deputado Teonilio Barba.

Antes, justificar a presença hoje do secretário, porque nas quartas-feiras, em que normalmente são as nossas reuniões, são os dias em que o secretário está fazendo quimioterapia. Então, devido a nós termos o recesso agora em julho previsto, a única data que nós tínhamos foi essa data, e a gente agradece a presença do secretário. Com a palavra o deputado Teonilio Barba.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Primeiro, agradecer o secretário João Octaviano por cumprir a função constitucional, com base no artigo 52A, e que vem aqui também prestar contas, debater com esta Comissão; e ser solidário a sua questão de saúde, que o senhor está enfrentando. Conte com a solidariedade da bancada do PT. Eu não posso ficar, porque eu tenho que estar no Colégio de Líderes, mas vim aqui para poder dar quórum e a gente poder abrir a Comissão para fazer esse debate.

O deputado Luiz Fernando, do PT, vai continuar por aqui, tem várias perguntas que nós queremos fazer, Ricardo. E eu vim aqui a pedido do Ricardo Madalena – para poder ajudar a dar quórum e também receber o secretário –, e te desejar boa sorte no seu enfrentamento ao problema que você está enfrentando, secretário.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Obrigado, deputado Teonilio Barba, pelas palavras. Quero registrar também a presença do deputado André do Prado e do deputado Marcio da Farmácia. Com a palavra o deputado Rodrigo Gambale.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Obrigado, presidente. Boa tarde a todos hoje presentes aqui nesta Comissão de Transportes, a todos os deputados. E agradecer a presença aqui do secretário, Dr. João Octaviano, que tem sido – mais uma vez endossando as palavras do Campos Machado, nosso deputado –, tem sido um guerreiro, tem estado à frente de uma das mais difíceis pastas do Governo do Estado e tem trabalhado de forma presente.

Presente porque principalmente na região que eu represento, do Alto Tietê, nós temos um problema sério ali no Rodoanel, que é a alça – na verdade seria uma solução a alça de acesso –; também a Estrada do Taboão, em Mogi das Cruzes, para trazer desenvolvimento para a nossa região; a ligação da alça do Rodoanel na SP-66; o retorno em Itaquaquecetuba ou na SP-66 ou na Estrada dos Fernandes. E o secretário, ao saber desses problemas, foi *in loco* conhecê-los.

Então estive lá presente, levou toda a sua equipe técnica, já está fazendo os estudos, e espero que o mais breve possível nós consigamos ter o resultado, um retorno positivo para aquela região que vem tendo um franco e um grande desenvolvimento, mas precisa, sim, das suas estradas. Eu peço que Deus te abençoe cada vez mais, viu, doutor? Que o senhor tenha cada vez mais saúde, disposição e força de vontade para continuar enfrentando e nos ajudando a resolver esses problemas do Estado. Agradeço muito pela sua presença hoje aqui, precisaremos muito da sua Secretaria para o nosso desenvolvimento, e não só dessa região do Alto Tietê como de todo estado de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Obrigado pelas palavras, deputado Rodrigo Gambale. Mais alguém se inscreve aqui para fazer o uso da

palavra? Vamos passar a palavra ao engenheiro secretário de Logística e Transporte do Estado de São Paulo, Dr. João Octaviano.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Deputado Ricardo Madalena, presidente da Comissão.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Só um minutinho, secretário. Queria anunciar aqui a presença do deputado que combate muito, Xerife do Consumidor, nosso deputado de Guarulhos e região. Desculpa. Com a palavra V. Exa.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Muito obrigado por essa oportunidade. Agradeço aos deputados aqui que se manifestaram. Eu só tenho a declarar o meu profundo respeito a esta Casa, à atuação parlamentar. Acredito que é aqui o fórum correto para a gente discutir os projetos do Estado. Vocês são os representantes de toda a população do estado de São Paulo, e nada melhor do que discutir com os deputados os problemas de cada região de maneira que a gente venha, em conjunto, trazer uma boa resposta às populações que demandam os trabalhos da nossa Secretaria.

E reitero aqui o meu grande respeito à Assembleia Legislativa de São Paulo, que sempre na história foi um marco na luta democrática, sempre foi um marco no papel do Legislativo e sempre será um exemplo para as outras casas legislativas do País. Eu acompanho, há 40 anos na vida pública, eu acompanho desde o início do governo Montoro, mas de forma mais próxima, as ações que nós temos no Estado – boa tarde, deputado –, as ações sempre oportunas e objetivas desta Casa. E eu queria iniciar essa apresentação aqui – uma conversa, na verdade, não é? – lembrando até do que foi dito aqui pelo deputado Camarinha.

Eu comecei a minha vida profissional justamente nesse momento que você se referiu do Estado sendo redesenhado com as estradas vicinais. Eu, como engenheiro da Mauá, fui aluno do professor Adriano Branco e trabalhei com o professor Adriano nesse projeto, como um colaborador dele. O Adriano morreu, infelizmente, em novembro do ano passado, mas antes ele até aqui nesta Casa deu um grande prestígio, porque, alguns anos atrás, ele doou todo o acervo pessoal dele para a Biblioteca daqui. Então todo o acervo do professor Adriano, que contempla todo esse desenvolvimento ao longo dos últimos 40 anos, principalmente aqui do ponto de vista rodoviário em São Paulo, está aqui – pelo respeito que o professor também tinha pela Assembleia Legislativa.

E para mim é um orgulho, uma emoção e uma responsabilidade enorme sentarme na cadeira que foi do Adriano. O professor Adriano foi o nosso mentor – eu e um grupo de engenheiros tomamos gosto pela questão do Transporte trabalhando com o Adriano Branco. Então para mim, além da responsabilidade do cargo em si, eu tenho “uma” com ele, porque antes de ele morrer eu conversei com ele, ele estava realmente já numa fase difícil, mas tive a oportunidade de dizer isso a ele. Então para mim este momento profissional da minha vida me traz essa responsabilidade adicional.

E a Secretaria hoje é responsável por uma estrutura muito importante na rediscussão da matriz de logística do estado de São Paulo. Quando você tem aí duas secretarias, uma que cuida de Transportes Metropolitanos – meu colega, ministro Alexandre Baldy, fazendo um grande trabalho por lá –, você tem uma questão voltada ao transporte de passageiros. E tinha um espaço muito grande para trabalhar com a infraestrutura rodoviária no Estado. Infelizmente, esses papéis ficaram um pouco perdidos aí por conta de algumas mudanças: o surgimento da Artesp, a reestruturação do DER, a própria reestruturação da Dersa – quer dizer, o papel da Secretaria.

A Secretaria hoje é formada pela Dersa, pelo DER, pelo Departamento Aeroviário, pelo Departamento Hidroviário e pela administração do Porto de São Sebastião – Companhia Docas de São Sebastião. Então isso traz para nós uma responsabilidade de discutir o papel de logística do Estado – qual é o papel rodoviário do estado de São Paulo, como é que nós podemos traduzir uma nova política de ampliação dessa estrutura? Com a chegada da Artesp, nós tivemos aí cerca de oito ou nove mil quilômetros no total de estradas concedidas em São Paulo, e o projeto é um sucesso inegável. Entre as estatísticas que a gente vê aí, das 20 maiores, das 20 melhores rodovias nacionais, as 20 são de São Paulo – e as 20 são concedidas.

Portanto, esse modelo é um modelo vitorioso. E nós precisamos trazer isso daqui para dentro da estrutura, por exemplo, do DER. O DER ficou com mais de 20 mil quilômetros de estradas não concedidas e tem mais nove mil quilômetros de estradas vicinais que passaram por um processo aí de – desde a época do professor Adriano elas não tiveram um incremento e a manutenção necessários. Então, portanto, hoje elas estão precisando de uma revitalização, que é um dos projetos em que nós estamos trabalhando, mas não isoladamente, e isso, deputado, é que eu acho importante que a gente possa discutir aqui. É uma nova leitura dessa matriz de logística do Estado.

Com a mudança que houve do ponto de vista econômico as áreas produtivas do Estado mudaram – mudaram o seu papel, mudaram o seu tamanho e algumas até

acabaram. Então, o que que nós precisamos ver hoje? Onde está essa estrutura de produção que recebe insumos e devolve um produto acabado ou semiacabado para ele ser processado ou consumido e até chegar ao limite de exportação via o Porto de Santos? Então essa releitura é fundamental. A partir disso é que nós podemos discutir o complemento. Quer dizer, se eu tenho uma região que tem uma característica de produção e o escoamento dessa produção precisa se conectar com uma estrada não concedida ou com uma estrada concedida, essa estrutura precisa estar sob a óptica do DER e ser rediscutida. Isso significa o quê?

Algumas dessas vicinais precisam ser fortemente revitalizadas. Outras, por conta do desenvolvimento dos municípios e essa conurbação natural desse desenvolvimento, passaram a ser vias locais – estradas de rodagem passaram a ser vias locais –, e você precisa rediscutir isso com o Município. Nós estávamos conversando há pouco, muitos municípios estão hoje enfrentando uma situação bastante complexa. Você tem uma rodovia cortando um Município, o plano de manutenção dessa rodovia não está alinhado com as diretrizes do Município, e você tem um problema de gestão.

Eu sempre falo para os nossos colegas técnicos do DER, é uma rodovia, mostra para mim no mundo uma rodovia com semáforo. Então ela deixou de ser uma rodovia e passou a ser uma via local, e essa estrutura de discussão tem a ver com todo esse cenário ao qual eu estou me referindo.

Então nós precisamos entender que esse momento é um momento de reestruturação deste desenho. Então essas vicinais as quais o deputado se referiu, e elas são muito importantes, elas não podem ser tratadas isoladamente, elas têm que ser tratadas dentro do novo contexto onde elas existem. Ela pode ter deixado de ser uma estrada com capacidade de carga para ser simplesmente um elo de ligação entre bairros que surgiram, entre áreas da cidade que se desenvolveram. Então você não pode perder isso de vista. Então, nós estamos trabalhando nesse modelo para, ao fazer desenho, nós vamos definir arranjos logísticos locais.

E como é que essa produção se dá? Como é que essa produção recebe insumos? Com que frequência? Qual é a sazonalidade e qual a rota da chegada dos insumos e a saída da produção? Com isso, a ideia é constituir aí um conceito, construir um conceito do corredor logístico. Então, se eu tenho uma estrutura de produção com sazonalidade conhecida, com um volume conhecido, por exemplo, na época de safra, o que que eu vou fazer? Eu vou oferecer para esse transportador um corredor onde ele vai ter um horário e a segurança para o transporte da carga dele.

Então, ao invés de ele concorrer com o horário normal das rodovias, o que que nós estamos propondo? Nesse novo modelo, numa determinada região, ele vai sair num determinado horário num dia – pode ser uma madrugada, pode ser um dia onde você tenha um menor VDV (Volume Diário de Veículos) – naquela rodovia e nesse trecho ele vai ter uma taxa de pedágio diferenciada para ele justamente ser estimulado a usar a rodovia num momento em que ela está com uma baixa ocupação.

Então, toda essa discussão traz para nós aqui um cenário de revisão da conexão desta rede com os canais de exportação e os canais de alimentação das regiões metropolitanas. E aí surge, deputado, uma questão que eu até queria lançar aqui, uma ideia para ser aprofundada e discutida nesta Casa. Desde os meados dos anos 1990, quando houve uma mudança aí na relação do Estado com a Federação, os estados perderam o protagonismo no transporte ferroviário e na administração dos portos. Hoje nós não estamos em condição nenhuma de fazer uma discussão, até por imposição legal, com ferrovias, e, no entanto, nós temos uma das principais empresas da área ferroviária, que acabou de ganhar a licitação norte-sul, e que tem um investimento de sete bilhões e meio no estado de São Paulo.

O estado de São Paulo não participa dessa discussão. Então nós montamos na Secretaria um conselho gestor, como foi sugerido pelo governador João Dória, e eu convidei os presidentes dessas concessionárias, da Rumo e da MRS, para que a gente pudesse ter uma discussão de como é que a ferrovia se conecta com a malha rodoviária – essa carga chega na ferrovia pela rodovia ou, aqui em São Paulo, pela Hidrovia do Tietê, principalmente no terminal intermodal de Pederneiras. Se nós não participarmos dessa discussão, o que que vai acontecer? Nós vamos ter carga que nós nem saberemos a origem, muito menos o destino – talvez, o destino, até por conta dos terminais intermodais –, mas que vão alimentar plataformas logísticas ferroviárias que vão impor a alguns municípios o recebimento de um volume de caminhões com uma carga elevada para a qual os municípios não estão preparados.

Então, é uma discussão do ponto de vista legislativo. Os estados estão apartados dessa questão. É óbvio que ela tem um nexo federal. Hoje a Ferrovia Norte-Sul conecta o Porto do Maranhão com o Porto de Santos, então é claro que eu preciso ter uma visão federal dessa ferrovia. Mas eu não posso, em hipótese alguma, perder de vista o impacto que ela vai trazer, porque se ela faz uma correção no ramal ferroviário, se ela recoloca em operação uma determinada estação para recebimento de carga, essa estação está

dentro do Município, ela não está em outro lugar. E ela vai precisar ter uma conexão rodoviária – essa carga vai chegar lá ou alguns caminhões vão se abastecer dessa carga.

Então, esta é uma colocação que eu trago aqui para a reflexão desta Casa, de como é que nós podemos retomar esse protagonismo, porque hoje o Estado fica passivo diante disso. Por conta dessas questões todas você não sabe exatamente como é que fica um determinado projeto num determinado Município, e isso impacta inclusive no nosso plano das vicinais. Então felizmente os presidentes dessas empresas têm bom senso, têm sido muito colaborativos. E dentro do nosso conselho de gestão da Secretaria, deputado, nós estamos pautando isso e nós estamos discutindo.

Nós queremos esse investimento dos sete bilhões e meio em São Paulo, ele é fundamental – vai gerar emprego, vai gerar infraestrutura –, mas nós queremos participar dessa discussão. Porque o conceito da última milha da chegada da carga até o ponto de destino será feito, sem dúvida nenhuma, em uma das nossas rodovias – pode ser até que seja municipal. Então essa discussão precisa tomar um outro caráter, assim como a questão dos portos. Nós administramos o Porto de São Sebastião, que é uma concessão federal. O Porto de São Sebastião tem um problema muito sério: não chega ferrovia nele, ele só recebe carga rodoviária. Então, ele tem lá um volume de carga a granel e principalmente carga viva, só que vem pela Tamoios ou pela BR-101 (SP-055) – ela se confunde em alguma medida ali –, e isso é um grande problema para a expansão do porto.

Ele é um porto que tem um grande potencial, ele é um porto que tem uma capacidade operacional melhor do que o Porto de Santos. O Porto de Santos tem um calado limitado na entrada do canal a 15 metros; o Porto de São Sebastião pode chegar a 22 metros, o que significa que a gente pode receber os navios classe 366 – que são os chamados “Panamax” –, com mais de 19 mil contêineres, coisa que o Porto de Santos não pode receber. Então essa é uma discussão bastante importante e volta também na questão da atribuição legal.

Nós somos um gestor de um porto. Nós não temos capacidade hoje, por exemplo, de propor uma ampliação do porto, propor uma nova operação, porque a legislação não nos permite. E, no entanto, está ficando claro, por exemplo, que, pelas limitações dos nossos portos, haveria de se discutir uma nova estrutura com carga em sistema de cabotagem, com navios menores – no que eles chamam de “Ship-to-Ship (STS)” –, fazendo a transferência das cargas maiores para os navios menores.

De novo, o Estado fica apartado dessa discussão por conta de todas as questões de legislação. É claro também, reafirmo isso, que a questão dos portos é uma questão complexa, é uma questão de caráter federativo, mas um Estado como o nosso não pode ficar apartado dessa discussão. Nós não podemos ficar a reboque de uma decisão de Brasília, se vai ou não privatizar o Porto de Santos, se vai ou não retomar o Porto de São Sebastião no processo de privatização.

E a expansão do Porto de Santos, que se pretende, tem um forte impacto nos projetos que nós estamos conduzindo aí no sentido da chegada de carga na Baixada – por exemplo, a ponte entre Santos e Guarujá, que já está em aprovação na Artesp e nos órgãos ambientais, e está enfrentando uma resistência da Companhia Docas do Estado de São Paulo. O Porto acha que essa ponte pode limitar a expansão do porto no estuário, e nós estamos discutindo que não. Hoje mesmo os nossos técnicos estão em Santos numa reunião com o pessoal da Codesp para que haja uma discussão que chegue num ponto em que possa ter uma discussão convergente. Eu não posso impedir o estado de São Paulo de fazer uma ligação entre as margens do estuário, ligando Santos ao Guarujá, porque o Porto de Santos quer fazer uma expansão em um trecho de 200 metros que ficaria sob a ponte.

Então essa é uma discussão que fica amarrada num aspecto legislativo. Nós não temos competência. Se o presidente da Companhia Docas falar “Não vai fazer”, para mudar isso daqui nós precisaríamos falar com o presidente da República, com o ministro – aí já deixa de ser uma discussão técnica. Mas eu acho que vale a reflexão tanto da questão dos portos como na questão das ferrovias – qual é a melhor maneira para que a gente possa criar uma integração com um ente federal de maneira que a gente não perca o protagonismo nessa discussão do nosso Estado.

Se eu criar uma ampliação no Porto de Santos, o volume de caminhões que vai descer a serra aumenta consideravelmente. É isso o que nós queremos? Tem outras tecnologias? O que que a gente pode fazer para melhorar a chegada desses contêineres e a saída desses contêineres do Porto? Então esses aspectos fazem parte da discussão da matriz de logística do Estado e do investimento que tem que ser feito – não é um investimento de qualquer maneira. É um investimento pontual e objetivo para cada região.

Cada região do Estado tem uma característica, e eu preciso respeitar essas características e preciso investir na potencialização dessas características em cada região, e não fazer um projeto genérico para o Estado de simplesmente fazer concessão

de rodovia e pronto, está resolvido. Não, não é isso. E é essa a nova postura que a gente está trazendo para a nossa discussão, na medida em que a gente expressa essa nova matriz que nós vamos em breve – muito obrigado.

De qualquer maneira, esses aspectos são relevantes, assim como a questão da hidrovia. Hoje a Hidrovia Tietê-Paraná tem 2.400 quilômetros, dos quais 800 quilômetros estão em São Paulo. Os 800 quilômetros que nós temos em São Paulo vão de Pederneiras até o rio Paraná, e é o trecho possível de ser utilizado pela hidrovia. O trecho abaixo de Pederneiras até Piracicaba tem alguma capacidade, e de Piracicaba para a Região Metropolitana já não funciona mais como o escoamento de carga. Então, portanto, nós não temos condições de ligar a Região Metropolitana com a região de Piracicaba no mínimo por conta da própria geometria do rio. Os meandros do rio têm lá uma capacidade incompatível com as barcaças.

E a questão da hidrovia, ela se conecta com uma ação federal da administração da Hidrovia do Paraná. Tem uma agência reguladora para isso, que se chama Arana, que administra os 1.600 quilômetros da ferrovia – da hidrovia lá. Se tiver qualquer discussão sobre derivação de carga, e a prioridade de carga vai se dar fundamentalmente pelo regime de vazão do rio, e aí vem a discussão: esse regime de vazão do rio é determinado pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico, porque ele tem a prioridade de geração de energia elétrica. Como a capacidade do Paraná é infinitamente maior do que a capacidade do Tietê, o que que acontece? Em algumas vezes, eles baixam o volume de água no Tietê, inibem o fluxo das barcaças no Tietê e nós paramos a nossa hidrovia.

E é uma gestão federal, você precisa fazer um acordo com o Operador Nacional do Sistema. Me parece que isso é meio complicado – como é que eu vou fazer um acordo? Eu tenho uma prioridade. Ele tem a prioridade dele de gerar energia, mas eu não posso impedir, por exemplo, a Hidrovia do Tietê de funcionar porque a decisão é dele. Tem que ter uma questão mais colegiada para se fazer isso. E essas discussões hoje nós estamos propondo ao ministro Tarcísio, para que ele possa também entrar com a força do Ministério de Infraestrutura nessa discussão, porque, afinal de contas, essas questões todas estão diretamente relacionadas à pasta dele.

Então essa estrutura toda suporta essa discussão que a gente está propondo. E tem aqui na ponta a questão dos aeroportos. O governador João Dória determinou logo de início que os aeroportos fossem privatizados. Hoje o Daesp administra 20 aeroportos – na verdade eram 25, cinco foram concedidos, ganhou um consórcio chamado Voa São Paulo, que administra cinco aeroportos; os outros 20 são de administração direta do

Daesp. E recebemos recentemente, semana passada, dois aeroportos que o governo federal está passando para a gente – Guaratinguetá e São José dos Campos. Então nós teremos 22 aeroportos no processo de privatização e com uma modelagem de uma rede aeroviária no Estado.

Nós estamos propondo – o governador enviou a esta Casa aqui o projeto da redução do ICMS do querosene de aviação, e em contrapartida as empresas têm o compromisso de ampliar o número de pousos e decolagens em São Paulo e o número de cidades no interior atendidas. Isso vai fazer com que a gente possa também trazer uma outra realidade, que é a aviação regional com aeronaves de menor tamanho. Hoje você tem aeronaves na faixa de 80 ou 90 lugares, que é o padrão de uso, e muitas vezes elas não vão para algumas cidades porque hoje você não tem a capacidade de pôr diariamente ou semanalmente 90 pessoas num determinado voo.

Mas pode ser que 10, 20 ou 30, que são essas aeronaves menores – o padrão Sky Courier, os Caravan ou Grand Caravan –, que são utilizados, deputado, na Europa, nos Estados Unidos e no Canadá. E dois estados aqui do Brasil já começaram a fazer esse trabalho – Minas Gerais e Rio Grande do Sul –, que é fortalecer essa aviação regional que garante um deslocamento. Eu vou dar um exemplo: uma família que está em Franca e quer passar um fim de semana no Guarujá vai fazer uma viagem internacional, ela vai gastar o mesmo tempo que você gastaria de São Paulo a Lisboa para sair de lá e chegar até o Guarujá – se não tiver congestionamento na Marginal, que pode ficar pior.

Então, são nove horas para um voo de uma hora e 15, uma hora e meia. E se não tem 90 pessoas que queiram fazer, mas você pode ter 20 – e incentivar esse turismo regional e criar essa rede, inclusive de negócios. Eu posso ir do Aeroporto de Franca para o Aeroporto de Bauru, posso ir do Aeroporto de Dracena para o Aeroporto de Araçatuba, e você tem isso com tarifa menor. E é isso o que o Daesp está fazendo agora, nós estamos trabalhando nisso.

O governador lançou um programa que se chama São Paulo Para Todos, que a ideia é de que você, aumentando o número dos voos maiores, acaba também introduzindo o interesse regional. E com isso nós temos a expectativa de que a empresa que foi contratada agora junto com o Banco Interamericano de Desenvolvimento para modelagem da concessão dos aeroportos possa realmente nos trazer uma nova visão de incentivo privado para este turismo ou para viagens de negócios, usando aeronaves menores. Então o Daesp está envolvido com esse processo todo.

Eu deixei para o final aqui para falar da Dersa, porque a Dersa tem uma parte que está aqui ainda para uma discussão quanto à extinção da Dersa. A Dersa hoje tem três ações: as balsas, o Rodoanel Norte e o contorno da Tamoios, que é aquele eixo de ligação entre São Sebastião e Caraguatatuba quando você desce a serra da Tamoios. Muito bem. Do ponto de vista operacional, hoje a Dersa tem as balsas, e elas são um grande problema. Elas são um grande problema porque têm uma idade parecida com a minha aqui – 60 anos, 50 anos – e são balsas que estão sem manutenção há algum tempo, até porque algumas não conseguem mais ter manutenção – tem uma delas lá que já virou sucata.

São 38 embarcações, uma embarcação nova nós estamos negociando agora com o governo do Rio de Janeiro. Tem uma lancha rápida que eles não vão usar na travessia Rio-Niterói, é uma lancha de dois mil lugares e ela funcionaria muito bem na travessia Vicente de Carvalho-Santos/Santos-Vicente de Carvalho, que é uma travessia que opera 10 mil pessoas por dia mais ou menos ali; e isso nós precisamos dar uma revisada. Então nós estamos negociando. A balsa custa 38 milhões de reais. Essa embarcação, na verdade é uma lancha, custa 38 milhões de reais, então é uma discussão danada. E não tem outra no Brasil. Vale a pena, não vale a pena? Estamos fazendo os estudos técnicos na Dersa para ver como é que nós vamos criar o “funding” dessa operação para, se ela valer a pena, trazer essa balsa para São Paulo.

De qualquer maneira, o que que nós fizemos? Nós mudamos o padrão de manutenção. Foi autorizada uma compra de 40 motores novos, cada balsa tem quatro motores – dois de proa, dois de popa – para ela poder se movimentar, de maneira que 40 motores são dez balsas – um terço do que a gente tem em operação. E é muito limitado. É uma entrega de motores que leva algum tempo até você fazer essa revisão. E aí surgem discussões que são bastante complicadas. Nós estamos enfrentando agora uma discussão com a Câmara do Guarujá, que aprovou uma lei – e nós estamos questionando a constitucionalidade dessa lei – que limita a 20 minutos o tempo de espera na travessia.

Eu até brinquei lá com o pessoal: “Bom, a gente precisa combinar com um monte de gente, não é? Com Netuno, com Zéfiro, com Poseidon”, porque de repente... Ontem, não sei se vocês viram, nós tivemos que parar a operação das balsas por quase uma hora, porque um filhote de baleia entrou no canal, e até retirar o filhote de baleia do canal levou mais de uma hora e as balsas ficaram paradas. O que que aconteceu ontem? O Procon do Guarujá foi lá e “sapecou” uma multa de 800 mil reais na Dersa porque

passou dos 20 minutos, estava dando uma hora e meia. Eu falei: “Então nós precisamos combinar com a baleia, ela veio aqui”.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Combinar com os russos.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Eu até brinquei com algumas pessoas, eu falei: “Você vê que o Guarujá é um lugar tão gostoso que até as baleias vêm tomar banho”.

O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM - (Fala fora do microfone) - Seria mais barato para o meio ambiente se tivesse matado o filhote.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Pois é. Então nós estamos enfrentando algumas discussões locais e é compreensível, ninguém quer ficar duas horas parado numa fila de balsa. Mas tem problemas não só das balsas, como investimento nos atracadouros.

Outro dia teve lá – tem até um vídeo que nós pusemos no site da Dersa –, estava uma chuva, o tempo começou a virar muito rápido, e aí você estava com uma balsa chegando no atracador. Ela acabou de ancorar, deu um degrau de 40 cm, e a maré subiu de tal maneira que aí você não conseguia fazer os carros saírem da balsa e as imagens são de ondas cobrindo os primeiros carros da balsa. Imagina o desespero do cara, está ali, não pode sair, e você vê a balsa numa...

Então são situações que requerem um investimento. Claro que a nossa ideia é de que o modelo de privatização venha resolver em grande medida essa questão. Então, deputado, de uma maneira geral, esses são os grandes aspectos das cinco áreas da Secretaria, e o principal projeto da Secretaria é essa discussão e esse redesenho da matriz de logística do estado de São Paulo. De resto, eu estou à disposição para a gente debater esses temas todos.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Gostaria de cumprimentar o secretário pelos esclarecimentos. E a gente vê que tem um conhecimento vasto na palavra, como se dirigiu aqui hoje. Às vezes a gente recebe pessoas aqui para serem arguidas, mas elas trazem um slide e vão lendo o que está

passando. Eu até perguntei: “Secretário, o senhor vai trazer algum filminho aqui?”. “Não, não. Eu vou falar ao vivo e a cores”. Então está bom. A gente vê que realmente o senhor, como profissional da área, como engenheiro, é muito capacitado para estar onde está.

Queria agradecer a presença e convidá-la para participar aqui da Mesa a deputada Analice Fernandes, que é membro efetivo desta Comissão. Anunciar também a presença, acho que teve que se retirar ainda há pouco, do Delegado Bruno Lima, que também faz parte desta Comissão como membro substituto. E, dando sequência aqui à ordem de inscrição, nós temos aqui Luiz Fernando Teixeira e em seguida Rogério Nogueira, na qual o deputado Luiz Fernando Teixeira cedeu a palavra ao deputado Rogério Nogueira, e, em seguida, ele fará uso dela. Com a palavra o deputado Rogério Nogueira.

A SRA. ANALICE FERNANDES - PSDB - (Fala fora do microfone - Inaudível).

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pois não. Ordem de inscrição? Também. Analice Fernandes é a terceira aqui na ordem de inscrição.

O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM - Presidente, membros desta Comissão, nosso secretário João Octaviano Machado. Estava brincando aqui com o Luiz Fernando, eu falei “Vou fazer algumas perguntas”, e no decorrer aí da explanação do secretário vão acabando as perguntas, porque ele entrou em todos os assuntos – e bem explicada a maioria dos assuntos.

Mas eu quero parabenizá-lo, viu, secretário? Eu que tive a oportunidade de estar com prefeitos lá na Secretaria, e, até brincando, o prefeito de Salto, que sonha com a navegabilidade do rio Tietê e teve uma aula com o secretário, falou: “Olha, de hoje em diante vamos falar de trem, de investimento em duplicações, na parte asfáltica, porque realmente o Brasil caminha para isso”. Mas eu quero parabenizá-lo.

E eu ia fazer uma pergunta a respeito dos aeroportos, mas o senhor explicou muito bem. Só sobrou uma dúvida que, no caso desses aviões maiores, os aeroportos estão preparados para receber essas aeronaves, que chegam a 80, 90 pessoas? E nós tivemos aqui também na Comissão a Azul, a Gol.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - A Latam.

O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM - Representantes explicando aí a respeito dos benefícios que eles vão ter, o ICMS de 25% para 12%. Eu acredito que também vai ser muito bom aí para os investimentos do Governo do Estado. Mas a pergunta que sobrou é mais para saber se essas aeronaves, se os aeroportos estão preparados para receber esses tipos de aeronaves?

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - A dinâmica é responder uma a uma?

O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM - Sim.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Sim, pode, pode. Vamos lá, porque eu acho que flui melhor.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Pronto, pronto. Claro. Na verdade, hoje os aeroportos, tirando alguns – São José do Rio Preto, São José dos Campos, que têm capacidade para aeronaves de 60, 90 toneladas, que são aí os Boeing 737, os Airbus 319 e 320; abaixo disso, abaixo de 60 toneladas, tem os da Embraer aí e tem os ATRs, que trabalham com até 80 passageiros –, a maioria dos aeroportos está preparada para isso.

Falta a implantação na maioria deles de um dispositivo chamado PAPI (Precision Approach Path Indicator – Indicador de Percurso de Aproximação de Precisão), que é o trecho de aproximação final dele, que é o sistema indicador da rota de aproximação – o PAPI. O que que é isso? São aquelas luzes amarelas e vermelhas que a gente vê. Quando ele vai chegando, de acordo com o ângulo de chegada dele no cone de aproximação, ele precisa ver tudo branco lá. Se ele vir branco e vermelho, ele sabe que precisa corrigir o ângulo de chegada. Se ele vir tudo vermelho, é melhor rezar. Mas ele tem que chegar.

E esses equipamentos, que são os PAPIs, a maioria dos aeroportos do interior não tem. Então custa mais ou menos 18 milhões de reais colocar em todos os aeroportos. O Daesp já está tomando essa medida, de maneira que a gente leve ao limite a chegada de aeronaves do padrão ATR, que vão com 80, 90 passageiros.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Dando sequência, com a palavra o deputado Luiz Fernando Teixeira, para as suas considerações.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Boa tarde a todos os deputados, a deputada Analice Fernandes. Quero saudar a todos que acompanham. Saudar o Rillo, sempre atrás... Ontem estava lá no ABC, hoje aqui, amanhã vai estar onde, Rillo? Eu queria saudar o engenheiro João Octaviano Machado Neto, nosso secretário de Logística do Estado e de Transportes do Estado. Quero, antes de fazer as perguntas, me solidarizar ao senhor por esse momento que o senhor está passando, mas tenho certeza que daqui uns dias o senhor já vai vencer mais essa, se Deus quiser.

Secretário, tem algumas questões aqui para fazer ao senhor, e uma das que mais nos preocupa – eu sou da região do ABC, o quarto maior PIB do país, dois milhões e 900 mil habitantes; uma região muito rica, nós temos ali cinco montadoras (GM, Scania, Ford, Volkswagen, Toyota); o maior polo petroquímico do País está na região; uma indústria química muito forte de autopeças, plástico e tintas.

E desde muito aquela região vem brigando para que nós possamos ter um transporte de massa que ligue a região do ABC à capital. E o Governo anterior, depois de muita briga, chegou, com o apoio do governo federal e governos municipais, a Companhia do Metrô chegou a fazer o projeto, os estudos preliminares, contratou projeto básico executivo, licitou e contratou uma empresa para levar o metrô da capital até a região do ABC – passando por São Caetano, Santo André e São Bernardo, com uma previsão futura de chegar a Diadema.

Existe já uma empresa contratada. Cabia ao Governo do Estado de São Paulo bancar as desapropriações, à época avaliadas em aproximadamente 500 milhões de reais. Passou-se o governo do Geraldo Alckmin, não foram realizadas essas licitações, o contrato veio sendo renovado, e nós tivemos uma triste surpresa quando o atual governador disse que as desapropriações custavam muito caro e, portanto, ele pedia para que fossem realizados estudos para se alterar o modal.

Hoje corre muito forte na região do ABC – isso a classe política domina – que já está decidido pelo Governo do Estado que ele não vai levar o metrô e que ele vai oferecer ao ABC um corredor de ônibus, que seria um corredor ligando... Nós já temos um corredor que sai do Jabaquara, passa em Diadema – é o corredor ABD: sai do

Jabaquara, passa em Diadema, Santo André e, perdão, São Bernardo e Santo André –, e que agora se pretende levar mais um corredor de ônibus. E esses estudos estariam sendo feitos na Secretaria de Transportes para decidir se iria levar o Metrô ou se daqui para a frente não vai mais servir o ABC com um transporte de massa, e sim com mais um corredor de ônibus, levando o BRT para lá.

Nós... Ontem nós tivemos o lançamento de uma Frente Parlamentar que discute os municípios do ABC, e ficou muito claro: a ação de vários deputados – à exceção da deputada Carla Morando, que é a líder do Governo, nós não temos visto ela se posicionar –, mas todos demais deputados, os outros cinco deputados já se posicionaram favoráveis ao Metrô, e não a esse retrocesso de levarmos o BRT lá. Isso hoje ainda não foi anunciado, se vai primeiro rescindir esse contrato que a empresa já declarou que gastou, ela só já gastou em torno de 50 milhões de reais nos estudos que teve de realizar. O Metrô mais a prefeitura de São Bernardo já gastaram, se não isso, o dobro disso para fazer estudos de viabilidade, a contratação do projeto básico e o projeto executivo.

A minha pergunta, nobre secretário, é como andam esses estudos, se o senhor pode enviar a esta Casa esses estudos, porque nós gostaríamos de discutir na Comissão de Transportes, na Comissão de Assuntos Metropolitanos e de Infraestrutura essa questão, porque o ABC não quer um transporte que não seja um transporte de massa. O ideal era levar o metrô para lá, subterrâneo. Foi contratado, licitado e contratado, o VLT, e agora pretendem ligar essa região através de ônibus. Então a minha pergunta de fato, nobre secretário, é a quantas andam esses estudos, o que o senhor pensa a respeito desse assunto e se o senhor pode enviar a esta Casa se já estiverem concluídos os estudos. Nós gostaríamos de saber antes de o governador anunciar a conclusão desses estudos.

No mesmo sentido, secretário, queria falar sobre a Linha 2-Verde. Falávamos da Linha 18-Bronze, ligando a capital ao ABC, agora a Linha 2-Verde...

A SRA. ANALICE FERNANDES - PSDB - Ô, deputado Luiz Fernando.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Pois não.

A SRA. ANALICE FERNANDES - PSDB - Com muito respeito a V. Exa. – e eu tenho muito, o senhor sabe disso –, mas nós estamos hoje fazendo uma discussão da

Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo e não da secretaria que responde pelo Metrô. Seria o secretário Baldy para estar respondendo a V. Exa., em que pese aqui todo o seu trabalho. E eu respeito profundamente V. Exa. ter trazido esse debate importante do Metrô – porque eu também luto muito pela Linha 4, que ela chegue o mais rápido possível até a cidade de Taboão da Serra, à região sudoeste de São Paulo –, mas o secretário João Octaviano não poderá responder a V. Exa. Então eu estou aqui poupando um pouquinho a segunda pergunta, porque se trata também do Metrô. Me perdoa.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - É que a primeira pergunta, minha nobre e querida deputada, ela... Segundo o governador Dória, ele pediu à Secretaria de Transportes para que fizesse os estudos. Salvo se a declaração dele estiver equivocada, aí eu estou perguntando para a pessoa errada, realmente. Mas a declaração do governador Dória é de que pediu à Secretaria de Transportes para que fizesse os estudos e a partir daí iria ou encaminhar para Metrô ou EMTU, conforme for o caso. Então, se não for, aí está resolvido; se for...

A SRA. ANALICE FERNANDES - PSDB - É Assuntos Metropolitanos.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Gostaria de sabê-los. Outras questões, se essas não podem ser respondidas ou eu estou perguntando à pessoa errada, eu queria falar sobre o Rodoanel Norte. Ele foi licitado em 2013, à época por 5,6 bilhões, e até então já foram gastos, segundo dados da imprensa e também colhidos nesta Casa, 9,7 bilhões de reais, ou seja, 4,1 bilhões de reais a mais daquilo que foi licitado. O governador Dória denunciou, tão logo assumiu, os contratos dali. As obras estão totalmente paradas.

E a grande questão, secretário, o senhor falava de novos modais e em a gente pensar em melhor escoamento da nossa safra de produção, e nós temos ali uma grande obra que já gastou, já consumiu bilhões e bilhões de reais, e o governo Dória tomou a medida “para!”, mas até agora ele não informou o que que ele vai fazer. A minha pergunta vem no seguinte sentido, secretário: Quais são as providências que estão sendo tomadas em relação à responsabilização das empresas que cancelaram ou pararam seus contratos, se já está sendo providenciada a relicitação disso ou não?

E outra coisa, secretário. Ficou muito claro, sobretudo na Dersa – e o Paulo Preto que o diga – do nível de corrupção que se dava sobretudo nas obras do Rodoanel. Hoje a Secretaria tem cobrado a Dersa a responsabilização daqueles servidores públicos que possam ter ajudado na causa? Porque tudo isso foi atestado e foi pago, parece muita coisa indevidamente e tal. Nós temos um pedido de CPI nesta Casa, mas, numa estratégia do próprio Governo, ainda não foi implantada – creio que até o final do mandato nós a teremos. Então tem essa questão do Rodoanel Norte.

Queria fazer ainda algumas outras questões, nobre secretário.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pela ordem.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Pois não.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Deputado Luiz Fernando Teixeira. Devido ao tempo que nós temos, se possível V. Exa. dar uma...

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Eu tinha mais umas cinco.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Nossa! Escolhe uma então.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Eu vou fazer mais uma só.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Porque tem outros pares que querem fazer uso da palavra, e nosso está limitado devido ao Plenário.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Obrigado.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Bem rápido, então, nobre secretário. Eu queria escolher uma delas aqui. Há um comentário forte, semana passada

nós... a Casa, esta Comissão ouviu o Sr. Sebastião Ricardo de Carvalho, que se faz presente aqui – fazia até pouco tempo, cadê ele?

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Foi ao banheiro.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Creio que deva ter saído. Para que ele viesse a ocupar – hoje deve ser votado o projeto aprovando a nomeação dele para a Diretoria de Procedimentos e Logística. Há um grande comentário, secretário, de que está para ser criada mais de uma agência reguladora na área de transportes e que seria o desmembramento da Diretoria de Procedimentos e Logísticas para que se criasse essa nova agência.

Primeiro, queria saber do senhor se isso procede e, se proceder, qual a sua avaliação nessa construção de uma nova agência, quando a gente tem a avaliação de que a política de logística de transportes deve ser multimodal? – E agora, se a gente for começar separando por agências, nós vamos montar um grande cabide de empregos. É o que eu queria deixar aqui, nobre secretário.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Só para somar às palavras aqui, às perguntas do deputado Luiz Fernando Teixeira, nós sabemos que a Secretaria de Transporte Metropolitano – que cuida da área de Metrô, CPTM, EMTU e Trem Intercidades –, mas, com vosso conhecimento vasto, eu tenho certeza que nas reuniões de secretariado o senhor vai poder colaborar aqui com o deputado Luiz Fernando Teixeira a respeito desses projetos da ampliação do Metrô, que se faz necessária.

Eu parabenizo o deputado Luiz Fernando Teixeira, que é um baluarte, um lutador com relação a trazer transporte público para a nossa população. Mais do que justo – haja vista que nós temos, não me recordo agora o número de veículos na capital de São Paulo, que está se tornando intransitável. E precisamos incentivar, sem sombra de dúvida, o transporte público na nossa capital. Com relação à última pergunta também – perdão, o que que era mesmo, Luiz Fernando?

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - A agência reguladora.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Ah, a agência reguladora, exatamente. Como a Artesp hoje é subordinada à Secretaria de Governo, ela se torna também um pouquinho prejudicada. Mas eu acredito que também o secretário – fora o que cabe a ele, que é o Rodoanel – poderá dar alguns pitacos aí, devido ao vosso conhecimento. Com a palavra o nosso secretário de Transportes de São Paulo, João Octaviano.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Obrigado pelos esclarecimentos. São duas secretarias, uma de Transportes Metropolitanos e a outra de Logística e Transportes. O meu colega Alexandre Baldy cuida da parte da estrutura metropolitana de todas as regiões metropolitanas, mas fundamentalmente transporte de passageiro, e o outro é transporte de carga. Até brinquei com o governador, porque ele também um dia fez uma confusão, e eu falei: “É fácil, o senhor olha para o Baldy – moço, bonito e elegante – é gente, é passageiro; o senhor olha para mim, já estou com 60, estou com mais cara de carga mesmo”. Então a minha parte é carga, e o Baldy fica com passageiros.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Eu vou pedir só um segundinho, secretário. Eu queria anunciar aqui – peço desculpas – a presença do nosso deputado que faz parte como membro efetivo da Comissão, Tenente Coimbra. Com a palavra o Sr. Secretário.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Obrigado. Obrigado, Tenente – deputado. Eu não vou fazer aí uma fala sobre essa área, até porque me parece que o Baldy está vindo aqui no dia 26 de junho para uma audiência. Então...

(Fala fora do microfone.) - Dia 25.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Dia 25.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Dia 25. Eu não vou tirar o brilhantismo da explicação dele, até porque eu não tenho todos esses dados. Mas tenho certeza que o Baldy vai responder a todos esses seus questionamentos – muito bem

feitos, muito bem elaborados – sobre a questão da conexão do transporte de massa com o ABC. Isso é fundamental.

Quanto à questão dessa nova agência, na verdade ainda é uma discussão embrionária, foi colocada no último comitê gestor de parceria público-privada. Portanto, acho que o que deu é que na publicação no “Diário Oficial” da pauta isso apareceu lá ainda como um estudo.

Há um estudo em função de você regular a questão de passageiros e você estabelecer uma coisa que é a logística das rodovias da parte de transporte de passageiro – até porque nós temos aí... Só na cidade de São Paulo, você hoje tem os números aí, se a memória não me trai, são mais ou menos oito milhões de veículos licenciados; nós temos 15 mil ônibus que fazem mais ou menos dez milhões de viagens por dia para um total de seis milhões de passageiros ativos, um número parecido com três milhões de quilômetros percorridos por dia, e mais ou menos um milhão de litros de diesel todos os dias na cidade de São Paulo.

Então essa discussão de transporte passageiros é uma coisa que transcende os municípios e toma um caráter metropolitano. E até me permite uma outra discussão, que eu acho também na linha daquilo que eu falei da regulação das ferrovias e dos portos, é a retomada da discussão da autoridade metropolitana de trânsito, porque hoje você não sabe mais onde termina São Caetano, onde começa São Paulo; onde termina o Taboão, onde começa São Paulo. O fato é que o sujeito pega o ônibus lá e ele vai se deslocar ou por Taboão ou por São Paulo; vai pegar o ônibus e vai passar por São Caetano para ir para São Bernardo – quer dizer, então essas questões todas se revestem de um novo padrão de discussão.

A ideia dessa nova agência é uma ideia embrionária, ela ainda colocada, não há nenhuma definição do Governo. Ela foi pautada pela equipe da Secretaria de Transportes Metropolitanos para uma proposta de reflexão sobre oportunidade de você poder regulamentar melhor a questão do transporte de passageiro e fazer com que haja uma integração entre os modais de passageiros – a questão do Metrô, CPTM, a própria EMTU, os municípios com as suas empresas de ônibus, e agora com a chegada do projeto do Trem Intercidades. Mas eu creio que o Baldy vai ter condição muito melhor do que eu no dia 25, então, para apresentar aos senhores essa questão.

Quanto ao Rodoanel Norte, de fato é um problema. Nós temos aí uma situação aguda, empresas abandonaram a obra – empresas envolvidas na Lava Jato –, e abandonaram dois lotes das obras, o Lote 1 e o Lote 2 – uma era a Mendes Júnior e a

outra era OAS. E na verdade isso traz um grande problema, porque são lotes fundamentais na conexão desde Perus até a chegada na Fernão Dias. Da Fernão Dias até a Dutra, nós temos lá mais os lotes da empresa espanhola chamada Acciona e da Construcap. Como é sabido, o trecho da Construcap teve o problema do túnel que ruiu, a Construcap acionou um seguro para reconstrução de todo o túnel e esse seguro está andando para a conclusão desse processo.

Ao longo disso, houve lá uma série de discussões técnicas – obviamente a gente faz a leitura do que está documentado – sobre mudanças de projeto, ajustes e traçados, e só acabou consumindo quantitativos do lote da Acciona também. E quando nós chegamos agora no mês de abril, final de abril e início de maio, não havia mais condição de prorrogação dos contratos, nem da Construcap nem da Acciona. Os outros dois lotes já estavam – na verdade, são quatro lotes com duas construtoras – eles já estavam rescindidos desde dezembro do ano passado. O que nós fizemos, em função até do que foi noticiado recentemente pela grande mídia? Há um laboratório de um instituto contratado – foi contratado em agosto / setembro do ano passado, de 2018 – para fazer um diagnóstico econômico-financeiro-técnico do Rodoanel.

Quem fez esse relatório foi a FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP. Ela entregou o relatório, a conclusão dela apresenta algumas não conformidades, e isso nos levou a determinar à Dersa a abertura de uma sindicância interna para apurar – eu não vou dizer a veracidade, porque eu creio na capacidade da FIPE –, mas apurar ali a convergência ou não dessas informações; e aí, havendo a existência de responsáveis por algumas dessas não conformidades, aplicar as punições devidas e encaminhar ao Ministério Público – o Ministério Público, na verdade, já está acompanhando esse processo, e a Dersa agora está fazendo uma sindicância para chegar a esse termo.

De outra parte, eu determinei na Secretaria que fosse contratado o IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas – para que a gente pudesse ter um diagnóstico claro da obra no estado em que ela está, para que a gente possa trabalhar com a retomada da obra. Então essa demora a que o deputado se referiu não é nenhuma leniência, não, deputado. É espera de um relatório técnico do IPT para que a gente possa saber exatamente o que nós vamos licitar, porque essas obras ficaram paradas durante algum tempo e têm consequências do ponto de vista estrutural que precisam ser bem avaliadas por um órgão totalmente idôneo, que é o IPT.

Então, eles estão trabalhando. Nós, com as nossas equipes internas, também estamos trabalhando junto com o IPT. O nosso interesse é rapidamente chegar à conclusão do estado da obra, porque em função do estado da obra nós vamos poder saber até que modelo de licitação nós vamos fazer – é uma licitação só de construção do trecho que falta do projeto que foi elaborado? É uma construção com refazimento com algum outro tipo de proteção estrutural que precisa ser feito? Então nós estamos aguardando agora o relatório do IPT, ele deve ficar pronto por volta de setembro, é o prazo que ele tem. É uma obra bastante grande, são cerca de 50 quilômetros, e o IPT está fazendo essa revisão global dos canteiros e todas as estruturas.

(Fala fora do microfone) - Já começou?

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Já, já começou. Já fizemos aí, o IPT já está trabalhando nisso junto com os técnicos da Secretaria e técnicos da Dersa. E a Dersa agora está se dedicando a essa parte interna desse levantamento, para fazer essa sindicância e apurar se de fato essas situações de não conformidade tiveram algum caráter de até improbidade administrativa. Nós vamos saber isso ao fim dessa sindicância. Mas as medidas todas foram tomadas e o governador João Dória está muito focado nisso, ele quer transparência total e absoluto rigor na questão legal e técnica dessa decisão.

É uma decisão muito complexa, você não pode simplesmente chegar lá e falar: “Olha, porque isso aqui está aparentemente acabado, nós vamos liberar”. Precisa ter uma comprovação, essa obra está parada já há muito tempo e ela tem um histórico complicado, como bem colocou, já com ações até no âmbito criminal que produziram condenações. Nós não temos nenhum compromisso com o erro, nós temos compromisso é com o povo de São Paulo, que está pagando essa obra. Tão logo a gente consiga chegar a uma conclusão do estado dela e das condições, nós vamos estudar a melhor maneira de colocar a licitação e a retomada imediata das obras.

O Rodoanel é fundamental. Eu lamento que ele tenha entrado nas páginas erradas da discussão. Como bem colocou o deputado, ele tem um papel fundamental na logística do Brasil, não é só do estado de São Paulo. A carga que vem do interior, do Centro-Oeste do Brasil, ela vai passar por esse Rodoanel para chegar no Porto de Santos ou seguir sentido norte do País, interior do País, nas conexões com a Dutra e a Fernão

Dias. Então, são essas as questões. Nós estamos lá trabalhando com total transparência nesse sentido de buscar a melhor solução para a retomada imediata das obras.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Sr. Presidente.

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

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Só rapidamente. Eu queria pedir licença, eu tenho também uma reunião agora. Queria agradecer ao nobre secretário e reiterar minha solidariedade ao senhor em relação a esse momento que o senhor está passando. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Dando sequência, nós temos agora a deputada Analice Fernandes, para as suas considerações.

A SRA. ANALICE FERNANDES - PSDB - Presidente, é bem rápida aqui a minha pergunta. Quero saudar os membros desta Comissão, o deputado Luiz Fernando, saudar aqui o Rodrigo, o Tenente Coimbra, o Jorge Wilson e V. Exa., viu, presidente? Que tem conduzido a Comissão de Transportes com lisura, com transparência...

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Obrigado.

A SRA. ANALICE FERNANDES - PSDB - E sempre dando o retorno que todos os membros vêm buscando. Quero cumprimentar o secretário João Octaviano, uma pessoa que eu respeito muito, conheço o brilhante trabalho que ele vem desenvolvendo por onde passou, vem com uma trajetória de trabalhos prestados na vida pública – na prefeitura de São Paulo, no Governo do Estado – com maestria. Então quero aqui te dizer, secretário, que fico muito tranquila em vê-lo à frente da Secretaria de Logística e Transportes, você que tem esse conhecimento todo.

Acompanhei bastante atenta a sua explanação, que foi bastante clara em todas as áreas de transporte do Estado. Mas eu represento aqui nesta Casa, secretário, uma região bastante carente, que é a região Noroeste do estado de São Paulo. Tenho absoluta certeza que todos os deputados membros desta Comissão recebem com frequência vereadores e prefeitos em seus gabinetes falando muito sobre essa questão das vicinais.

Embora o senhor tenha feito aqui uma explanação sobre a importância delas na questão da logística, aqui vai a minha pergunta – porque eu preciso dar essa resposta aos prefeitos, que constantemente me cobram sobre o pacote de recuperação das vicinais: se ele vai ser feito pelo Governo do Estado, se esses recursos vão ser repassados para que os municípios tenham condições não só de fazer a recuperação, mas de fazer a manutenção dessas vicinais e se esse pacote vai ser lançado em breve. Não só a recuperação das vicinais, mas também de trevos no interior de São Paulo.

Nós tivemos no governo passado uma grande obra feita pelo DER – aliás, foi a maior obra que o DER executou no governo passado –, que foi a duplicação da Euclides da Cunha. E é basicamente dentro dessa região a minha pergunta: se essas vicinais que se direcionam para esse corredor estão no primeiro pacote de recuperação das vicinais. E agradeço já resposta que o senhor vai nos dar. Parabéns pelo seu trabalho. Conte conosco aqui nesta Comissão.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Muito obrigado, deputada. Como é que está planejado isso? O DER está ultimando esse projeto todo, nós vamos submeter esse projeto à Secretaria de Governo pelas questões orçamentárias. O vice-governador e secretário de Governo, Rodrigo Garcia, está coordenando toda a estrutura orçamentária do Estado, e com isso nós vamos então ter essa resposta do volume de recurso para esse primeiro lote e quais são as prioridades. Essas prioridades hoje estão anotadas pelo DER, mas não serão definitivas.

O que eu determinei à Superintendência do DER é que, tão logo a gente tenha o volume financeiro aprovado, o DER vai se dirigir a cada região, chamar as lideranças locais – os deputados e os prefeitos – e mostrar o projeto que o DER enxerga, porque muitas vezes o projeto que o DER enxerga não necessariamente é o prioritário para a região. Por mais que você tenha 14 regionais do DER, a percepção de cada Município difere.

Então nós preferimos gastar mais um tempinho – depois que isso for definido do ponto de vista orçamentário, nós vamos fazer 14 rodadas no interior para a gente definir, junto com os municípios, quais são as prioridades, quais ficarão com o Estado, quais serão conveniadas e qual o município vai assumir, porque aquelas, como eu me referi, que se transformam em vias locais, nós vamos dar todo apoio para o Município assumir essa via; aquelas que tem lá aquela característica de conexão dentro da matriz de logística, então elas são de nossa responsabilidade.

E pode ter um modelo, como temos aí em Jundiaí agora, que parte é do Estado e parte da Prefeitura – no caso de Jundiaí, as marginais lá 50% serão pagas pela prefeitura, e a parte do viário principal da rodovia será custeada pelo Estado. Mas isso de uma forma bem transparente. É uma mudança de postura do DER que nós estamos incentivando e patrocinando, essa mudança de postura. O DER deixa de ter uma visão impositiva: eu chego lá, executo e informo.

Nós previamente vamos levar esse plano a cada uma das regiões, vai haver, sim, uma discussão. Pode ser que isso reformule muitas questões, mas isso é fundamental para que ele seja efetivo. Não adianta o DER chegar lá com a sua ideia da leitura que ele faz de uma determinada região e impor goela abaixo das prefeituras. Isso acabou, o governador João Dória determinou que isso não seja feito. Que seja feita uma discussão local, e aí sim você constrói, junto com as lideranças, o que é de fato prioritário.

A SRA. ANALICE FERNANDES - PSDB - Perfeito. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Agradecendo as palavras do secretário após o questionamento da deputada Analice Fernandes. Com a palavra o deputado Rodrigo Gambale.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Obrigado, presidente. Primeiramente, cumprimentar aqui o deputado Gileno, que hoje nos agracia aqui com a sua presença; ao superintendente futuro aí da Artesp – já assumiu ou não? Ainda não, não é? –, mas que teve seu nome de forma unânime aprovado na última Comissão de Transportes, o Sebastião Ricardo. E, secretário, eu tenho uma pergunta para fazer e duas colocações, mas de forma bem sucinta.

Primeiramente, o senhor falou aqui – parabéns pela explanação em diversos pontos e áreas do transporte no estado de São Paulo –, mas o senhor falou sobre a privatização e o alto custo que têm as balsas, tanto de Santos quanto também de São Sebastião. E é um problema recorrente que a população tem sofrido muito, como o senhor acompanha de perto e sabe. Existe uma data ou uma previsão para a privatização desses serviços? E duas colocações: sobre a redução do ICMS no querosene – claro que sempre quando fala em redução de imposto é algo positivo –, mas as empresas, até mesmo como o senhor falou para a instalação do PAPI nos aeroportos, do sistema de

aproximação dos aviões que têm um tamanho um pouco maior, demora-se um tempo grande.

E, por exemplo, Sorocaba está tentando há mais de um ano essa aprovação que ainda não acontece; e se a gente aprova essa redução de praticamente metade do valor do ICMS, as empresas já passam a gozar desse desconto, e o Governo deixa de receber, mas ela vai instaurar ou instalar esses voos para o interior de São Paulo muito lá para a frente – talvez até daqui três, quatro ou cinco anos. Eles disseram na explanação que em 120 dias estarão aptos, desde que o aeroporto esteja liberado para fazer a função.

Então, fazer uma colocação sobre isso e mais uma vez pedir para o senhor sobre a alça do Rodoanel ali no Alto Tietê, na qual o senhor já esteve presente, foi ver o problema in loco; porque na Estrada dos Fernandes, que fica bem na divisa entre Ferraz de Vasconcelos e Suzano, tem uma área ali que é a última área em que nós podemos fazer um grande Parque Industrial, com sete milhões de metros quadrados de área, se essa alça sair no local.

Então o desenvolvimento vai chegar para o Alto Tietê, como também a ligação com a Trabalhadores, na Estrada do Taboão, em Mogi das Cruzes, teríamos um distrito com 15 milhões de metros de área quadrada, que o senhor também conhece. E mais uma vez reiterar esse pedido, e eu tenho certeza que o senhor fará o máximo possível para que isso aconteça. Obrigado.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Obrigado, deputado, pela questão. Vou começar por essa última aí, porque ela está mais fresquinha. Nós já estamos estudando junto com a concessionária – e eu vou confidenciar aqui que é uma primeira encomenda para o Sebastião Ricardo na Artesp – do ponto de vista da regulamentação, por conta de ela ser classe zero, ter uma excepcionalidade de fazer um acesso não previsto, que implica até nas condições gerais da concessão. Mas isso está sendo estudado já na Artesp – a SPMar já foi acessada para uma discussão – e aí é uma questão técnica: onde fica a melhor localização dessa alça.

Mas há também a questão dessa área da Estrada dos Fernandes, assim como também aquele outro trecho do Taboão, onde você já tem lá uma ligação pedida com a Ayrton Senna. Isso tudo a Artesp está avaliando, e nós vamos dar a melhor solução para isso. Aquela visita foi muito didática, deu para perceber bem essas limitações, e em breve nós vamos tomar uma decisão a partir de parâmetros técnicos. Mas, da mesma forma como eu respondi à deputada Analice, nós vamos levar a discussão com as

lideranças, com os prefeitos, para que haja um consenso, porque tem que ser uma coisa... Um investimento desse tamanho não pode gerar insatisfação, não é? Nós temos que ter a capacidade de aproveitar uma oportunidade dessa para transformar isso numa questão harmônica entre os municípios e a melhor aplicação do dinheiro público. Então é essa a colocação.

Quanto à outra questão que o senhor colocou, das balsas, de fato nós não temos um prazo ainda para a privatização, porque ela depende agora da empresa – infelizmente tem um gerúndio aí, porque ela está em processo mesmo. Ela está sendo contratada através da Secretaria de Governo, da Coordenadoria de Gestão de Participação Público-privada, e das concessões, de maneira que a gente bateu uma modelagem dessas balsas. Hoje, são oito travessias no estado, são 32 embarcações, três estaleiros e os ancoradouros. Isso é realmente um desafio enorme, e nós estamos trabalhando fortemente com uma melhoria desse padrão. E tem um aplicativo a quem se interessar, que se chama Travessias – está disponível na loja da Apple e na loja do Android; você pode baixar, tem câmeras em todas as travessias, está acompanhando em tempo real cada uma dessas travessias.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Da Dersa.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Da Dersa. Você pode acompanhar todas elas e ver ali que de fato nós estamos trabalhando com uma diminuição do tempo de espera, e hoje está dando uma média no Guarujá, Santos-Guarujá, de 20 minutos – quando não tem baleia no canal ou quando a Capitania dos Portos libera dez navios simultâneos. Então nós estamos trabalhando com isso e essa é a nossa principal questão acerca do que a gente vai objetivamente trazer aí até o final do ano. E no início do ano que vem a gente imagina que já possamos publicizar um calendário da privatização do serviço de travessias.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Certo.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Desculpe, tinha uma outra questão.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - A outra era do ICMS do querosene e do tempo que as empresas...

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Pois é. Esse é um ponto relevante, nós estamos trabalhando exatamente essa preocupação no decreto regulamentador de maneira que você... elas só possam auferir esse benefício à medida que prestarem o serviço, para não ficar uma coisa desconexa. Então tivemos uma reunião nesta semana passada, o vice-governador Rodrigo Garcia coordenou essa reunião junto com a ABEAR – que é a Associação Brasileira das Empresas Aéreas –, de maneira que nós já estamos trabalhando no decreto de regulamentação, onde esses aspectos serão visitados de forma transparente para deixar bem claro.

E outra, a capacidade dos aeroportos já está definida. Nós estamos trabalhando junto com a ANAC, produzindo um almanaque com todas as informações de todos os aeroportos, para que ninguém possa dizer: “Bom, mas aqui não cabe, ali tem problema...”. Cada deles com seus reais problemas, e qual é a capacidade operacional. E no decreto de regulamentação, está lá explicitado que empresas aéreas de maior porte podem contratar empresas de menor porte – que são essas que eu me referi, de aviação nacional de caráter regional – com aeronaves menores. Então isso já está previsto até no decreto, na minuta do decreto de regulamentação, obviamente aguardando a decisão desta Casa sobre a aprovação ou não dessa isenção do QAV.

(Vozes sobrepostas.)

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k. Obrigado.

O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL - Muito obrigado, secretário.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Pelas palavras do Sr. Secretário. Quero cumprimentar o deputado Gileno, que está aqui presente conosco, de Guarulhos. Cumprimentar o engenheiro Sebastião Ricardo, que foi indicado por esta Comissão para a Diretoria de Procedimento e Logística da Artesp – importante órgão no estado de São Paulo. E, dando sequência, nós temos agora o deputado Jorge Wilson Xerife do Consumidor, para as suas considerações.

O SR. JORGE WILSON XERIFE DO CONSUMIDOR - PRB - Sr. Presidente, eu quero cumprimentar os meus pares aqui, a deputada Analice Fernandes, o deputado Tenente Coimbra, o deputado Luiz Fernando Teixeira, o deputado Rodrigo Gambale. E quero cumprimentar aqui o secretário João Octaviano Machado, agradecer de coração a presença nesta Comissão, nesta importante reunião hoje. Quero também saudar o sempre deputado Gileno Gomes, meu amigo, meu parceiro lá de Guarulhos. Cumprimentar o engenheiro e futuro presidente da Artesp também, o Sebastião. E cumprimentar a todos os presentes, a TV Assembleia.

Sr. Secretário, V. Exa. colocou, inclusive com muita propriedade, a questão do Rodoanel – inclusive o projeto Rodoanel Norte. O que muito nos preocupa é a paralisação dessas obras, inclusive os prefeitos e os munícipes, quer dizer, aguardando ansiosamente acontecer as alças. E quando se vê parar as obras, gera um pânico muito grande nas cidades; e a gente está recebendo muitos pleitos de cidadãos cobrando um posicionamento por parte do Governo do Estado.

Estivemos com o governador João Dória e o governador disse que as obras não iriam ser paralisadas, que realmente iriam, como V. Exa. coloca, através do relatório foi elaborado pela FIPE, onde possivelmente tinha detectado irregularidade – e é importante que seja apurada todo tipo de irregularidade; se existe irregularidade, ser apurada. Inclusive também o relatório técnico do IPT, onde no Rodoanel se fala – e está paralisado praticamente para dar andamento em basicamente 50 quilômetros.

A gente espera de V. Exa. realmente celeridade nisso, porque o Rodoanel é uma expectativa, é uma obra de fundamental importância, não só para o estado de São Paulo como também para o País – como V. Exa. acaba de colocar também –, que inclusive vai desafogar e vai ajudar muito no transporte e mobilidade não só no Estado como também no País, como V. Exa. acaba de colocar. A gente precisa realmente de celeridade nessas ações, a gente precisa de celeridade nos contratos, se for necessário emergenciais, para que a população não sofra. A população realmente está sofrendo com essa questão e com essa expectativa de que se vai dar sequência, de que não vai dar sequência no Rodoanel. Guarulhos e região, região do Alto Tietê, têm essa expectativa e precisam muito – não só assim como todo o trecho que ainda aguarda um posicionamento de retomada das obras.

Eu quero também dizer ao senhor, a V. Exa., que, em relação às rodovias vicinais, eu acho que a postura do governador João Dória, acho que a postura é muito assertiva. E V. Exa. conduzir dessa forma, ouvindo as lideranças locais, ouvindo os

prefeitos depois que se tem o planejamento, depois que se tem um orçamento – “O que que nós podemos? O que que nós temos disponível para ajudar nas vicinais, para ajudar nas cidades?” – e sentar com as lideranças, sentar com os prefeitos, porque os prefeitos estão sofrendo demais nessa... Inclusive na região de municípios pequenos, como posso citar aí para vocês, o município de Jujutiba, município de São Lourenço da Serra, município de... Enfim, todo o Vale do Ribeira subindo e como outras cidades também.

O Alto Tietê, os agricultores hoje na verdade sofrendo – eles mesmo se mobilizando para tentar minimizar o problema das estradas, porque eles não estão conseguindo trabalhar, não estou conseguindo transportar. Então, acho que quando V. Exa. e o governador pensam dessa forma, eu acho que o Governo do Estado se governa para todos. Então nós temos 645 municípios aqui, e o governador João Dória – eu acho que de forma muito assertiva, viu, Secretário? Como V. Exa. acaba de colocar nesta Comissão aqui – vai sim ouvir as lideranças. É o que esta Casa espera, é o que a gente, enquanto deputado, espera, porque somente quem é o líder local, o prefeito da cidade, sabe das prioridades e sabe aquilo que é mais emergencial para que se aconteça esse investimento – já que esse lençol está curto, se o lençol está curto, nós temos que adotar prioridades.

Quero desejar a V. Exa., secretário, muita saúde, muita força. Agradecer de coração a sua presença e dizer que pode ter certeza que essa luta estará vencida, trazendo para V. Exa. muita força para continuar aqui trazendo benefícios, trazendo a presença do Estado, a presença do Transporte – da Secretaria de Transportes do Estado –, a presença na vida de todas as pessoas, de todos os cidadãos que pagam seus impostos e que têm direito à contraprestação. Vossa Excelência coloca também a questão da balsa, a questão do Procon, e aí a defesa do consumidor fala muitas vezes mais alto. É muito importante que essa balsa realmente, que o tempo de espera seja de 20 minutos. E acho que se conseguir e atender dessa forma, nós vamos estar não só desafogando como também incentivando o turismo no litoral.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Com a palavra o nosso secretário de Estado, João Octaviano.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Deputado, muito obrigado pelas colocações. De fato, a nossa grande preocupação hoje é a retomada, com segurança, das obras do Rodoanel. Não há a menor possibilidade de a gente tomar

qualquer medida paliativa ali ou transitória. Tem que ser uma medida definitiva. Ninguém aguenta mais essa história de “começa / para”, “começa / para”, obra com problema aqui, obra com problema ali. Então agora nós estamos na fase de levantamento, como eu disse, do IPT, de todas essas questões relativas às obras – o quanto foi executado, como foi executado e o que precisa para complementar.

Então até setembro nós vamos ter uma resposta com segurança, porque seria muito cômodo chegar e liberar um trecho lá qualquer e falar: “Olha, pode usar.” – principalmente aquele trecho de Guarulhos que você tem a Fernão Dias até a Dutra. Nós não temos segurança de como ele está em termos de liberação de veículos, dos túneis inclusive. Então é o que eu digo para o pessoal: só depois de a gente ter absoluta segurança técnica é que nós vamos tomar medidas de liberação. E as balsas, como eu disse, nós estamos trabalhando fortemente nelas para haver uma liberação. Eu até vou ativar aqui o aplicativo para o senhor ver.

Nós hoje estamos aqui – deixa eu ver onde é que ele está aqui, já não enxergo mais aqui –, tem aqui “Travessias”, vamos ver. Em tempo real, hoje agora, nesse exato momento aqui, nós estamos com quatro balsas fazendo Santos-Guarujá, o tempo estimado de Santos são 40 minutos e o tempo do Guarujá é uma hora. São Sebastião-Ihabela são cinco balsas, 30 minutos. Cananea-Continente, também uma balsa, 30 minutos. O aplicativo está disponível aí para todos acompanharem, e tem as câmeras – você consegue em tempo real ver o tamanho das filas, inclusive para se planejar aí de como é que se pode fazer a melhor travessia.

Nós estamos trabalhando com o maior nível de informação possível para que a gente minimize, enquanto a gente não consiga ter aí uma capacidade operacional plena, com mais balsas, balsas que quebrem menos. A gente está trabalhando com um grau de informação que é o melhor possível para todos os usuários.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Agradecemos a palavra do Secretário. Com a palavra, e o último deputado inscrito, deputado Tenente Coimbra. Em seguida, estaremos encerrando esta reunião.

O SR. TENENTE COIMBRA - PSL - Boa tarde, secretário, boa tarde, presidente e demais pares. Vou tentar, de maneira rápida e simples, como coisa de soldado, questionar algumas coisas referentes a algo que a mim é muito caro, que o senhor já colocou, que é a travessia de balsas, secretário. Primeiramente, em relação ao

planejamento, porque eu sou da Baixada Santista e convivo diariamente com esse problema da travessia – inclusive dá para contar nos dedos às vezes que o tempo de espera é de 20 minutos e até mesmo o site quando corresponde ao real tempo de espera.

Hoje, em Vicente de Carvalho, temos três balsas na travessia de passageiros – não de carros –, onde recentemente duas estiveram em fase de recuperação, estavam em manutenção, e a terceira foi paralisada pela Marinha. Então ficamos durante dias na Baixada Santista sem a travessia de balsa. Em Ilhabela para São Sebastião, no começo do ano foi entregue um catamarã na faixa de quatro milhões de reais; o mesmo também ficou parado durante algum tempo.

A primeira pergunta que eu faço é se não teria a possibilidade nessas eventuais falhas – porque a gente sabe que a manutenção é periódica, tem que acontecer, e acabou ocasionando outras coisas que acabam parando –, se não tem como remanejar entre as travessias de São Sebastião e no caso de Vicente Carvalho pela urgência? Porque tivemos informações de que algumas balsas estavam ociosas em São Sebastião quando não tínhamos em Vicente de Carvalho para o Guarujá.

E a segunda referente a Santos-Guarujá: temos oito balsas teoricamente em condições, só que constantemente só duas operam, ou três operam, vindo a passar – discordando do senhor desses 20 minutos –, chegando até a duas horas de fila. Logicamente, eu coloco que não é um problema recente, é um problema de anos e anos. Faço coro com o deputado Gambale, onde espero ansiosamente pela privatização da Dersa, por esse problema ser resolvido, mas é um problema mais a fundo.

E a segunda pergunta, de maneira rápida: em abril, no Aeroporto de Bauru, com a suspensão do Serviço Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio, a Latam decidiu cancelar as operações naquele aeroporto, alegando que sem o tal serviço – que, segundo a norma, não é necessário para que aeroportos com menos de 200 mil pessoas funcione. Eles alegaram que não tem condições de trabalhar lá sem o tal serviço. Foi prorrogado por 60 dias, mas a previsão é que o mesmo seja extinto. Queria saber se tem alguma negociação com a empresa referente a esse sentido. Muito obrigado.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Obrigado, deputado, pelas questões. Vou começar por essa última. Não tem bonzinho nesse mercado, não é? Então o problema aí é o seguinte, é o apetite da empresa para operar esse aeroporto. Vamos pôr o dedo na ferida claramente aí – tem o discurso e tem a prática. Quando ele fala aqui: “Vou aumentar e tal”, a hora que ele faz a conta operacional para ele não interessa,

aí tem a desculpa. Isso é uma grande desculpa. O aeroporto opera com todas as regras da ANAC.

Quando... O que foi suspenso, e isso precisa ficar claro, é o terceiro turno – como é aqui o caso de Congonhas. Não tirou o Bombeiro do aeroporto, nem o serviço de resgate. O terceiro turno foi suspenso – que tinha um voo a cada 15 dias, que ocupava o terceiro turno, que ocorre entre meia-noite e às cinco horas da manhã. E eles estavam operando – desculpe – em conformidade com as normas da ANAC. Então aí é uma questão do discurso da empresa.

Quando nós apertamos a empresa, qual foi a resposta dela? “Ah, não, mas a minha norma interna não permite.” “Espera um pouco, aí é uma outra discussão. Nós estamos operando na norma nacional, quer dizer, todos os aeroportos do Brasil operam nessa norma. Nós estamos operando nessa norma, se você não quer operar, é outra coisa.” Então foi essa a colocação que nós fizemos para eles. Mas essa situação já está sendo superada na medida em que, através da ABEAR, nós estamos negociando, para cada aeroporto, as condições operacionais para o tipo de aeronave que as empresas vão pretender operar lá. Então isso já está bastante equacionado.

A outra questão que o senhor coloca, voltando à questão das balsas. Infelizmente em seis meses de Governo nós estamos conseguindo fazer o impossível – milagre ainda não. Então nós conseguimos colocar o maior número de balsas operando, mas são balsas velhas ou quebradas. Esse que aconteceu em Vicente de Carvalho você viu, foi uma situação absolutamente atípica – o Murphy presente lá – as três com problemas: duas com problema de manutenção e uma parada na Marinha.

Eu até tive uma reunião aqui com o nosso vizinho, o Almirante Mello, que é o comandante do 8º Distrito Naval aqui, para pedir uma celeridade no sentido de que essas vistorias da Marinha sejam feitas com a maior brevidade possível; e pedi a ele licença para a gente operar uma balsa que nós traríamos de São Sebastião para fazer Vicente de Carvalho, e foi proibido – porque a balsa só para pedestre não é permitida e nós não tínhamos... Eu não posso tirar também a barca de São Sebastião, que é uma barca de 350 passageiros, e não resolve o volume de Vicente de Carvalho, que é muito maior que isso.

Então até uma das lanchas, a Pacaraí, que é uma das maiores que nós temos lá, estava com problema – já voltou a operar agora. Por isso que eu até estava comentando aqui que nós estamos em negociação com o Governo do Estado do Rio de Janeiro para adquirir uma lancha de dois mil lugares para fazer a operação Santos-Vicente de

Carvalho no horário de pico. Então é uma situação muito difícil. Eu não gosto de ficar lamuriando aí: “Ah, recebemos nessa condição...”, mas infelizmente é verdade. Nós recebemos essa operação na pior condição possível: com balsas quebradas e sem manutenção. A manutenção não era feita no final de semana, nem à noite. A manutenção era feita durante a semana.

Então nós mudamos todo o modelo de manutenção, ela é feita agora à noite, nos fins de semana, quando precisa. E, com a chegada dos novos motores, nós não estamos fazendo manutenção dos motores mais velhos, nós estamos trocando e colocando os mais velhos como um backup de motores para essa operação, mudando todo o modelo de operação. Para o senhor ter uma ideia, eu determinei que o presidente da Dersa esteja pessoalmente no feriado agora coordenando a operação entre Santos e Guarujá, e o diretor de operações também vai estar em São Sebastião-Ilhabela coordenando em campo a operação, de maneira que a gente tenha a melhor resposta possível.

Infelizmente é um sistema envelhecido, um sistema que está aí com problemas crônicos, tanto da sua operação quanto da manutenção das embarcações e da falta de investimento. Tem uma das balsas, deputado, que é de 1950. Quer dizer, então é um problema. E aí veio uma questão de segurança. Você imaginou o desespero de você estar em uma balsa e ela quebra no meio do canal, e ela vai sendo levada ao sabor da correnteza? Você está com a sua família no carro lá, você está com... Ou como aquela cena – infelizmente eu podia, não o slide, mas um videozinho –, você imagina que você está parado na balsa, está ancorado, ela está parecendo um brinquedo de montanha-russa de parque temático e as ondas lavando seu carro. Quer dizer, você não consegue desembarcar porque não foram feitas as obras das gavetas, de maneira que você pudesse encaixar as balsas adequadamente nos atracadores – coisa que nós estamos fazendo agora no Guarujá e em Santos.

Portanto, nós estamos com esses seis meses de Governo lutando contra essa situação adversa e procurando fazer o máximo possível para minimizar esse problema. Nós não estamos jogando a expectativa toda, “Ah, mas quando privatizar a coisa vai...”, a gente sabe o seguinte: quando privatizar, vai melhorar, com certeza. Mas até lá ela precisa operar, e operar bem. Por isso que nós estamos solicitando aí uma discussão com o Governo do Rio de Janeiro para ver se a gente consegue chegar a um bom termo nessa negociação e trazer essa balsa, essa lancha de dois mil lugares, para fazer Santos-Vicente de Carvalho.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Ok, Agradecemos aqui a presença do engenheiro João Octaviano, secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo. Muito esclarecedor, com conhecimento vasto da matéria – demonstrou isso nesta... Por quase duas horas de arguição. E, mesmo convalescendo, está aqui cumprindo o artigo 52A da Constituição Estadual.

Não havendo mais nada a ser tratado, declaro encerrada esta reunião. Antes, a palavra...

(Vozes sobrepostas.)

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Eu só...

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - A palavra do secretário João Octaviano.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Deputado, só para agradecer mais uma vez essa oportunidade. Mais do que um dever regimental, é uma obrigação do agente público dar satisfação para essa Casa Parlamentar. Quero reafirmar aqui o meu respeito e admiração pelo trabalho legislativo que São Paulo tem, histórico, e que esta Casa honra o povo paulista pelo seu posicionamento.

E queria agradecer pessoalmente a todas as manifestações de apoio e carinho. Eu estou enfrentando um câncer desde fevereiro, estou no meio de um processo de quimioterapia – até vou sair correndo aqui, porque eu vou para o hospital agora. Mas eu não poderia deixar de forma alguma de estar aqui, cumprindo esse papel que é do agente público. E está aberta, a Secretaria é apartidária, ela recebe todos os deputados que nos procurarem. Nós não temos nenhuma discussão do ponto de vista da coloração ideológica – podemos discutir isso de outra forma. Na Secretaria, não. Ela é uma Secretaria do povo de São Paulo. Muito obrigado mais uma vez, deputado.

O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - Nós que agradecemos a vossa presença na data de hoje aqui. E, nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião.

* * *

Verba Editorial Ltda.

- É encerrada a reunião.

* * *