

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

**04.12.2019**

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

**04.12.2019**

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Havendo o número regimental, declaro aberta a 16ª reunião ordinária da Comissão de Transportes e Comunicação, primeira sessão legislativa da 19ª legislatura. Registro com muito prazer a presença dos nobres deputados: deputado Rodrigo Gambale, deputado Tenente Coimbra, deputado José Américo, deputado Luiz Fernando Teixeira, este que vos fala, deputado Ricardo Madalena, deputado Léo Oliveira, deputado Roberto Morais. Solicito à secretária a leitura da Ata da reunião passada.

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

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

**O SR. ROBERTO MORAIS - CIDADANIA** - 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. Eu vou fazer, eu peço aos senhores, nossos pares que aqui estão, que hoje nós temos a grata satisfação de estar recebendo o nosso secretário de Logística e Transportes, o engenheiro João Octaviano, e sua equipe que aqui está. Seja bem-vindo, secretário; e agradecemos, o senhor cumprindo o artigo 5, se não me falha a memória.

E agradecer também a presença dos prefeitos que estão aqui, presidente da Câmara de Conchas e Pereiras, que terão a oportunidade de falar cinco minutos aqui, que é o que eu combinei com o Roberto Morais. E vou pedir aos pares para que tenha a intervenção de dois minutos do Roberto Morais, assim que ele for chamado aqui na frente; isso, vou chegar lá. Prefeito Odirlei Reis, de Conchas; Miguel, presidente da Câmara de Conchas; de Pereiras o prefeito Miguel Tomazela, e o presidente da Câmara, Adir.

Vamos passar agora para ordem do dia, é rapidinho, faço aqui em 15 minutos. Deputado Cezar, agradecer aqui a presença do deputado Cezar; agradecer a presença do

deputado Rogério Nogueira; a Casa hoje está cheia, viu, secretário? A Casa está cheia hoje para ver o senhor, viu? Era bom o senhor vir em todas aqui. Item 1, Projeto de lei.

**O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB -** Pela ordem, presidente.

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

**O SR. LÉO OLIVEIRA - MDB -** Gostaria de pedir vista no item 1.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** É regimental o pedido de V. Exa.; concedido vistas do item 1.

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

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Pela ordem, deputado José Américo.

**O SR. JOSÉ AMÉRICO LULA - PT -** Quero pedir vista no item...

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Conjunto? É o item 2?

**O SR. JOSÉ AMÉRICO LULA - PT -** Não, no item 3, Projeto de lei do item 3.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** É regimental o pedido de V. Exa., concedido o pedido de vista do item 3. Mais alguém? Dando prosseguimento; item 2, Projeto de lei 311/2019; autor: deputado Douglas Garcia. Altera a redação do artigo 25 da lei 13.296, de 23 de dezembro de 2008, que dispõe sobre as consequências do inadimplemento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, ou seja, IPVA, inserindo dispositivo complementar. Relator: deputado Vinícius Camarinha; voto: favorável. Em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão; em votação.

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT** - Sr. Presidente, eu queria pedir votação nominal.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental o pedido de V. Exa., faremos votação nominal do item 2.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Sr. Presidente, questão de ordem.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Questão de ordem, deputado Cezar.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Pedido de vista conjunto com o item 4.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pedido de vista de V. Exa. do item 4; é regimental o pedido de V. Exa., e é concedido vista do item 4. Deputado Luiz Fernando, eu fui questionado se eu tinha conhecimento; pelo visto aqui, somente eu não pedi vista, ainda, desse Projeto. Eu estou solicitando vista desse Projeto, para acabar nos inteirando aqui, para poder, na próxima reunião, a gente dar sequência; O.k.? Então projeto item 5, Projeto de lei 669/2019.

Eu pediria aos senhores silêncio aqui, eu pediria aos senhores que estão participando da reunião que fizessem silêncio, para que os deputados pudessem ouvir aqui. Item 5, Projeto de lei 669/2019, deputado Altair Moraes, autor. Torna obrigatória a exigência, nos contratos de concessões de rodovias estaduais, de colocação de cobertura nas paradas de ônibus.

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT** - Presidente, eu queria pedir vista desse projeto.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental pedido de V. Exa., concedido vistas do item 5; para deliberação.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Pela ordem, Sr. Presidente. Pedir vistas conjuntas no item 5.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - É regimental o pedido de V. Exa., concedido vistas conjuntos do item 5.

Item 6, requerimento de autoria do deputado Roque Barbiere; requer a retirada do Projeto de lei 1.178/2017, de sua autoria, para reexame da matéria. E o item para discussão, ah, perdão; em discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão; em votação, os Srs. Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram; aprovado. O item para ciência eu vou deixar na secretaria desta Comissão, para aqueles que quiserem tomar ciência vai estar lá.

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

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pois não, com a palavra o deputado Luiz Fernando Teixeira.

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT** - Sr. Presidente, nobres pares, eu pedi a palavra para comunicar, Sr. presidente, que dia 13 de dezembro, próxima semana, nós estaremos realizando uma audiência pública na cidade de Santos; promovida por cinco deputados, sendo este deputado que vos fala, o Tenente Coimbra, deputado Caio França, deputado Professor Kenny e o Deputado Paulo Correa.

Na cidade de Santos, para ouvirmos a população da Baixada Santista em relação à proposta de concessão da, neste ato, da concessão da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega; e nós já convidamos o Pedro Brito, que é o diretor da Artesp, que vem fazendo essas audiências, já colocamos pessoalmente para ele o nosso descontentamento quanto à forma com que essas audiências estão sendo realizadas. Seja porque estão realizadas no período da manhã, às dez horas da manhã, sem que a população possa participar; seja por que a palavra também não é franqueada a toda a população.

Por exemplo, em Itanhaém tinha uma proposta de ouvir dois vereadores e dois cidadãos; na audiência pública, você vai para ouvir a população; e eu acho que a Artesp, naquele momento, entendeu errado; quero convidar o deputado Rodrigo Gambale para estar conosco. Não constei o senhor porque, naquele dia em que a gente colocou, o senhor não assinou aquele nosso pedido de constituir como membro; mas eu acho que, até porque essa briga também, a gente pode ampliar isso para Mogi-Bertioga.

Eu acho que a luta é uma só, voltamos a insistir, Sr. Presidente, que a Artesp anule aquelas audiências públicas realizadas; até porque os deputados desta Casa entendem que

não cumpriu a função; se a Artesp não anular, nós vamos ir ao Judiciário pedir a anulação; e aí acho que nós temos que convocar diretores da Artesp, embora estou dizendo isso sabendo que, acho, que não é necessário. Até porque sentei com Pedro Brito para conversar sobre esse assunto, e no entendimento deles eles teriam cumprido, não sabiam desse descontentamento dos diversos deputados desta Comissão.

Então eu queria estender esse convite aos demais deputados membros desta Comissão. Quem sabe, a gente possa conseguir; eu acho que é muito para o nosso caminhãozinho, mas vai que a gente possa levar o presidente da Comissão de Transportes da Casa; eu posso até ver se mando um carro buscá-lo, depois levá-lo até a sua cidade.

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

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT -** Mas assim, seria, quero já externar à V. Exa., presidente, um convite para que o senhor possa estar conosco; acho que essa briga é uma briga de V. Exa. também.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** É justo.

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT -** E que nós precisamos, queremos saber se a população quer essa benfeitoria que, por fim, vai acabar aumentando o custo do Turismo, e o custo como um todo da Baixada Santista. Então fica aqui, desde já consignado, esse convite, para que todos possam estar nos acompanhando lá. (Vozes sobrepostas.)

**O SR. CEZAR - PSDB -** Uma questão de ordem, eu queria retirar o pedido de vista no item 4, por favor.

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT -** Eu acho que não pode, isso já foi, não é, Sr. Presidente?

**O SR. CEZAR - PSDB -** Só mais uma semana está bom, não pode retirar?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** Se nós temos quórum, é regimental o pedido de V. Exa.; foi pedido em conjunto o item 4?

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT** - Não, ele pediu sozinho; só ele que pediu, não pode retirar, não é?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pode retirar, sim.

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT** - Eu quero vista do item 4, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Está bom.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Pela ordem, Sr. Presidente. (Vozes sobrepostas.)

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Só um minutinho. É regimental o pedido de V. Exa.; eu vou deixar a vista do item 4 para o deputado Luiz Fernando Teixeira. Com a palavra, o deputado Tenente Coimbra.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Só colaborando com o deputado Luiz, a importância do tema e dessa audiência pública; estão pedagiando uma das regiões mais carentes do estado de São Paulo, que é o Vale do Ribeira, e todo o seu acesso. Já pagamos, nós moradores da Baixada Santista, o pedágio mais caro do Brasil, que é o pedágio da Imigrantes. Então essas inúmeras, os acréscimos desse pedágio estão acontecendo, e vão prejudicar de fato; então eu queria parabenizar o deputado Luiz, e estaremos juntos nessa audiência pública; não só pela Baixada Santista, mas também por todo o Vale do Ribeira.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k., mais do que justas as ações propostas, e terá o apoio do presidente desta Comissão, sem dúvida nenhuma. Com a palavra, deputado Cezar.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Presidente, é regimental eu pedir vista em conjunto com o Fernando? Para acelerar? Não, porque.

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT** - Se o senhor for pedir, eu retiro o meu pedido de vista.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Você vai, você volta.  
(Vozes sobrepostas.)

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Deputado Cezar, é regimental o pedido de Vossa Excelência.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Está o.k., obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Estou concedendo vista em conjunto com o deputado Luiz Fernando; mas, por favor, não “faz que vai” e acaba voltando mais não. (Vozes sobrepostas.)

**O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT** - Posto que o deputado Cezar pediu vista, eu retiro o meu pedido de vista.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Vocês estão de brincadeira? O secretário está aqui para ser ouvido.

**O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL** - É uma briga de São Bernardo aí.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Pessoal, vamos lá; dando continuidade, eu gostaria de chamar aqui na frente o prefeito Odirlei, e o prefeito Miguel; prefeito Odirlei, de Conchas; e prefeito Miguel de Pereiras, para as suas considerações em cinco minutos, e dois minutos de réplica do deputado da região, que é o deputado. Sem cercear aos demais, mas por uma necessidade, para nós; acho que tem duas cadeiras aí para eles se sentarem já; e, com dois minutos de réplica, do deputado Roberto Moraes. Gostaria aqui de passar a palavra para as considerações do prefeito Odirlei, que tem cinco minutos para a sua explanação.

**O SR. ODIRLEI REIS** - Boa tarde a todos, eu queria desde já agradecer ao presidente, deputado Ricardo Madalena; em seu nome, e em nome do deputado Roberto Moraes, agradecer a oportunidade de estar aqui falando nesses cinco minutos que são muito importantes para o município de Conchas, e para o município de Pereiras.



Oportunamente, a gente está aqui na presença do secretário, que vai poder ouvir a situação que Conchas e Pereiras passam. Secretário João Octaviano.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Oportunidade ímpar, viu, prefeito?

**O SR. ODIRLEI REIS** - Ímpar, que está sendo nos dada aqui.

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

**O SR. ODIRLEI REIS** - E nós queremos aproveitar esse tempo, para fazer um apelo com relação à concessão da Rodovia Marechal Rondon, que cruza, que corta as cidades de Conchas a Pereiras. Nós estamos lá com dez anos de concessão, diversos prazos contratuais não cumpridos pela concessionária; a manutenção, que é o mínimo que a gente espera da concessionária, não está sendo feita.

Nós sabemos que tem diversos apontamentos da Artesp com relação à atuação da concessionária; e recentemente nós ouvimos, na mídia da região, a possibilidade de rescisão do contrato com a concessionária, isso foi anunciado, segundo o prefeito de Botucatu, que é o Mário Pardini, isso foi anunciado pelo vice-governador.

Então, nós queremos aproveitar esta oportunidade, que não especificamente pela situação que se encontra a concessionária que entrou com um pedido de recuperação judicial; e talvez por essa questão possa estar havendo a possibilidade de rescisão. Infelizmente não é uma situação que agrada a gente também; mas que, infelizmente, vem colaborar com a nossa situação. Então, se for realmente rescindido esse contrato, nós estamos aqui pedindo, e apresentando um manifesto, em nome de toda a população.

Com a assinatura de todas as autoridades, e da grande maioria da população dos dois municípios; pedindo que, na próxima análise para concessão, ou uma prorrogação até desse prazo de concessão, que possa ser estudado alguma forma de minimizar os impactos que esse pedágio causou aos dois municípios. Nós temos inúmeros municípios que são isentados com as placas dos municípios em que estão localizados os pedágios em concessões anteriores; e nessa concessão, e em algumas outras, a gente sabe que não tem.

Então vem aqui o apelo da população de Conchas, e da população de Pereiras, para que a gente possa, junto com vocês, pleitear à Artesp, que já não fez a sua parte, já não cobrou da concessionária o que está contratualmente exigido. E, nesse momento, em

que há a possibilidade de rescisão de contrato, então nós vimos reforçar e pedir à Comissão que acompanhe com carinho essa situação; e que nos trate com a atenção que a gente precisa.

No momento anterior nós não éramos os prefeitos das cidades, e não pudemos acompanhar o processo de concessão; e, infelizmente, nós não temos argumento para passar à população. O argumento que a gente pode passar de uma concessão é que as melhorias são feitas, que os investimentos vão ser retornados para o usuário; e em especial na concessão do trecho da Marechal Rondon, com a Concessionária Rodovias do Tietê, essa contrapartida não existe.

Então todos os argumentos do poder público municipal, em defesa à concessão do Estado ela é perdida; então fica aqui o nosso apelo a todas as autoridades; mais uma vez agradecendo a todos os deputados da Comissão, deputado Roberto Moraes por nos abrir essa porta, e ao secretário por nos ouvir.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Nós é que agradecemos a presença de V. Senhoria aqui conosco hoje, eu vou passar; o prefeito de Pereiras, Miguel, ratifica o que foi dito aqui?

**O SR. MIGUEL TOMAZELA** - Sim, eu concordo, Pereiras e Conchas sofreram com esse pedágio, tendo em vista que a população de Pereiras e de Conchas trabalha tanto em Pereiras quanto em Conchas; e a gente usa apenas quatro quilômetros dessa Rodovia, e a gente paga pedágio de ida e volta, inviabilizando até o salário que ganha.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k. Com a palavra, deputado Roberto Moraes, por dois minutos.

**O SR. ROBERTO MORAIS - CIDADANIA** - Querido amigo, deputado Ricardo Madalena, presidente da Comissão, muito obrigado. Em seu nome, todos os deputados que atenderam ao nosso pedido na semana passada, para que o Odirlei, ex-prefeito de Conchas, e o Miguel Tomazela, prefeito de Pereiras; também está aqui o nosso Miguel Charule, que é o presidente da Câmara dos Vereadores; e o Adair Tristão, que é o presidente da, o Miguel lá de Conchas, e o Odirlei de Pereiras.

Presidente, nós tivemos inúmeras reuniões na rodovia do Tietê, que fica ali na rodovia do açúcar na cidade de Salto; na época, levamos lá o Odirlei, levamos lá

vereadores e lideranças, e o pleito antigo. Na verdade, nessa concessionária que é a pior, secretário; nada a ver com o senhor, mas é a pior concessionária que, desgraçadamente, passa dentro da minha cidade de Piracicaba. Ela construiu lá no nosso entorno de nove quilômetros, que foi na época concedido pelo governador José Serra, na época já era o prefeito Barjas; nós conseguimos aqueles nove quilômetros, que acabaram proporcionando a ida da Hyundai à Piracicaba.

Mas, tivemos infelizmente aquele fatídico acidente, a queda da ponte que passa sobre o Rio Piracicaba; ficou dois anos parada pelo Ministério Público do Trabalho, e cinco trabalhadores, infelizmente, morreram. Mas a obra foi concluída, a obra está feita; mas eles não fazem recape na Rodovia do Açúcar, que sai de Piracicaba, passando por Rio das Pedras, Capivari, Salto, chegando até a Castelo Branco; e além do problema dos pedágios. São quatro quilômetros, as duas cidades são praticamente cortadas ao meio pela rodovia, e não há uma sensibilidade nesse pleito que é antigo.

Odirlei foi eleito prefeito, pelo brilhante trabalho que ele faz; você está no segundo mandato também, Miguel? Agora você está no primeiro, não é? Tomara que você se reeleja; então, nós estivemos inúmeras vezes conversando com o presidente da rodovia. Agora, parece que tem uma questão judicial, a briga dos portugueses com os italianos, infelizmente estão brigando, não se entendem; e nós temos lá problemas sérios. Daqui a pouco eu vou falar de novo dessa concessionária, do secretário que estava, eu vou abordar o tema da estrada vicinal, a estrada do Ceasa, em Piracicaba, que quatro quilômetros pertencem a essa concessionária, e quatro quilômetros pertencem à prefeitura de Piracicaba.

Então, quando o Odirlei me ligou, ele é amigo e irmão, eu tenho prazer de ter essa amizade com ele e com a família dele; o Odirlei me ligou, e eu falei: “Odirlei, tenho certeza, a sensibilidade do deputado Ricardo Madalena, de todos os deputados que compõem essa Comissão, mesmo com a vinda do secretário”; peço até ao secretário a sua atenção, e também liberando alguns momentos aqui, já que hoje seria exclusivo para o seu depoimento. Mas o senhor, sensível como é, como secretário de umas das principais secretarias de Estado, escolhido pelo governador João Doria, ouvindo o pleito dos dois prefeitos aqui; a Artesp, por enquanto, está sem o seu diretor geral; será nomeado um novo diretor.

Mas contem com os deputados desta Casa, contem com os deputados que aqui estão, aqui não é situação, é oposição; aqui é em defesa do povo de Conchas, em defesa do povo da cidade de Pereiras. Mais uma vez, muito obrigado, deputado Ricardo

Madalena, e os deputados, por cederem esse precioso espaço aos nossos dois prefeitos, e aos nossos dois presidentes da Câmara que nos visitam com muito carinho. É importante recebê-los aqui na Comissão de Transportes.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Nós que agradecemos as palavras do deputado Roberto Morais, e só para retificar aqui, nós vamos fazer um requerimento ao vice-governador Rodrigo Garcia, que a Artesp é subordinada à Secretaria do nosso vice-governador, e não à Secretaria de Transportes e Logística, mas foi fundamental esse parecer aqui, para que enriqueça o nosso ofício, o nosso requerimento, junto a quem há de direito responder por isso, tá? Muito obrigado, prefeito. Gostaria de chamar aqui, agora, para a gente ouvir, de acordo com o artigo 52-A da Constituição Estadual, o secretário de Estado, Logística e Transportes; o senhor engenheiro João Octaviano Machado Neto.

Favor, sentar ao nosso lado aqui, para as considerações deste semestre; e nós sabemos da importância desta Secretaria para o estado de São Paulo, e também temos conhecimento da competência e maestria que o senhor vem fazendo frente a esta Secretaria tão importante para o nosso estado, secretário João Octaviano. Com a palavra, o secretário João Octaviano; e depois, nós vamos abrir aos senhores deputados.

Aqueles que quiserem fazer alguma colocação, alguma pergunta, eu peço que se inscrevam; olha aqui, dá um toque, e nós vamos inscrevendo. Nós já temos aqui inscritos, primeiro, deputado Tenente Coimbra; segundo, deputado Rodrigo Gambale. Com a palavra, secretário João Octaviano.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Deputado Ricardo Madalena, boa tarde; em seu nome eu quero cumprimentar todos os deputados presentes. Agradecer aí a oportunidade, inclusive, de a gente poder discutir as questões ligadas à Secretaria de Logística e Transporte do Estado. Muito obrigado pela qualificação da Secretaria, temos uma grande equipe lá, que tem procurado fazer um bom trabalho relativo a toda essa questão logística e de transporte.

Como o deputado colocou, a Artesp está subordinada à Secretaria de Governo; mas o secretário, Rodrigo Garcia, vice-governador, tem sempre trabalhado em conjunto com a Secretaria de Logística e Transporte, para que a gente faça uma ação conjunta.

No sentido de responder as questões técnicas aqui, e ouvi com atenção o pleito dos dois prefeitos; ouvi com atenção também o deputado falando sobre a questão da nova

audiência lá na Baixada, para falar do lote do litoral. Eu queria fazer duas considerações rápidas: de fato, a questão da Rodovia do Tietê é um problema; ela está em recuperação judicial, a Artesp iniciou um processo de discussão com eles dos passivos; há uma série de questões que não foram, de fato, observadas; e isso, agora, será objeto de uma ação direta na concessionária.

Quando eu digo uma ação direta, eles estão sendo chamados tanto judicialmente quanto administrativamente, junto à Artesp, para resolver essas questões que estão pendentes. Sobre a questão do pedágio, é importante dizer o seguinte: se vocês observarem, nós vamos falar um pouco aqui, mas só para a gente pontuar isso em relação ao que foi dito; tem toda a razão, os prefeitos, quando falam na questão do pedágio como, no formato que ele tem hoje, como algo punitivo para quem mora na cidade, onde você precisa passar pelo pedágio uma ou duas vezes durante o dia.

O governador João Doria determinou, e já na primeira concessão que agora, da Piracicaba-Panorama Pipa, não é? Que foi liberada lá pelo Tribunal de Contas na semana passada, já há a figura do usuário frequente; de maneira que você, para não punir as pessoas que precisam se deslocar e passam pelo pedágio, você vai ter lá a contabilidade dessa pessoa, com uma redução que pode chegar até a 80% da tarifa do pedágio para o usuário frequente. Então, isso já é um ponto diferente aí que vai surgir, porque realmente essa questão do pedágio precisa ser bem discutida, e bem colocada; e é necessário para que você tenha a sustentação da concessão, principalmente no que diz respeito a transporte de cargas.

Mas é uma situação que precisa, de fato, ser discutida para que o pedágio não gere uma situação, pela sua localização, uma restrição aos moradores; e, por outro lado, ele tenha uma tarifa justa. Então essa primeira inovação do pedágio, do usuário frequente, ela de fato vai trazer uma melhoria nessa discussão; indo rapidamente para a apresentação, deputado, eu queria trazer a vocês aqui um relatório, que é quase como um balanço deste primeiro ano de Governo. Onde nós começamos a trabalhar aí num desenho de uma nova matriz de Logística no Estado; o estado de São Paulo tem as melhores rodovias do País, as 20 melhores rodovias do País estão concedidas aqui em São Paulo.

E você tem os principais corredores logísticos do País passando por São Paulo: o acesso ao porto de Santos, cargas de passagem entre o norte e o sul do País; buscando o porto, por exemplo, de Paranaguá; e agora um grande investimento ferroviário que vai ser feito; e aqui eu quero, deputado Madalena, registrar o esforço do governador João Doria junto ao Tribunal de Contas da União, para que fosse liberada a renovação da

ferrovia Rumo, as duas maiores, então haverá agora a renovação, e isso foi aprovado por unanimidade no TCU.

E isso vai representar um investimento de mais de sete bilhões de reais no estado de São Paulo; só que traz uma nova questão, que se conecta com o que nós estamos falando aqui: nós precisamos entender que o impacto dessa ferrovia vai fazer, inclusive, com a reestruturação da malha paulista, você tenha novas conexões ferroviárias; e essas conexões vão implicar melhoria, no sentido da malha rodoviária se conectar da melhor forma com os terminais e com as plataformas logísticas que vão surgir. Principalmente na região de Bauru, o deputado esteve lá, quando da visita do ministro Augusto Nardes, que era o relator disso no TCU.

E nós pudemos discutir in loco o que vai significar para Bauru e região, a passagem desse ramo ferroviário, e que deve trazer aí um aumento expressivo de toneladas pelo modal ferroviário no estado de São Paulo. Só nesse trecho, há uma perspectiva de sair de 35 milhões de toneladas ao ano, para alguma coisa parecida com 80 milhões de toneladas; isso traz um desenvolvimento extraordinário, e que vai fazer com que a gente possa ter também um investimento nas rodovias que vão chegar ao entorno da ferrovia.

Passando rapidamente então, eu peço que a Lígia, vai nos ajudar aqui para os slides aqui, para a gente poder dar um fundamento para essa discussão. Então o primeiro ponto é esse desafio da construção de uma nova matriz de logística no Estado; de retomar as discussões de todos os elementos que compõem essa matriz de logística; desde as vicinais, as hidrovias, os aeroportos, as rodovias concedidas, as SPs; então, alguns números para a gente ter em mente do que nós estamos falando. Já me referi as 20 melhores ligações rodoviárias do Brasil, temos o porto de São Sebastião e o porto de Santos; sendo que o porto de São Sebastião é administrado pelo estado de São Paulo.

Nós temos 21 aeroportos, hoje administrados por São Paulo; estamos recebendo o 22º, que é o aeroporto de Guaratinguetá; temos a hidrovia do Tietê-Paraná, ela tem 2.400 quilômetros, dos quais 800 quilômetros no estado de São Paulo. E a malha ferroviária, que hoje se recompõe no estado de São Paulo; o que nós vamos fazer? Nós precisamos fazer com que essa cadeia logística converse. Não tem cabimento, e aqui, deputado, fica uma reflexão; desde que houve a mudança da titularidade da Fepasa, quando houve o pagamento da dívida do Estado entre os ativos que foram colocados, foi a Fepasa, o Governo do Estado; e aí podemos entender os governos estaduais, não tem nenhum protagonismo, nenhuma participação na discussão de investimento ferroviário.

E muito embora, o investimento ferroviário ele crie situações onde você passe por de cidades, há a necessidade de você discutir anéis de contorno em algumas cidades; e hoje os estados não participam dessa discussão. Assim como não participam da discussão dos portos; nós temos dois portos aqui, um é administrado por São Paulo, e o porto de Santos é uma administração federal, companhia Docas do estado de São Paulo. O que acontece? Quando o porto de Santos fala: “Olha, nós vamos duplicar a capacidade do porto”. Hoje, o porto opera com 135 milhões de toneladas ao ano, vamos dizer que ele chegue a 250 milhões de toneladas, não precisa nem dobrar.

A pergunta é: de onde vem? Eu tenho uma rodovia de acesso de containers ao porto, que é a pista de descida da Rodovia Anchieta; e tenho dois ramais ferroviários, um da MRS, e o outro da Rumo; um chegando na margem direita e outro chegando na margem esquerda; que levam fundamentalmente granel. E o que acontece? Eu não tenho capacidade rodoviária de aumentar o porto; então uma discussão do crescimento do porto de Santos, ela não pode acontecer fora do espaço de discussão com o Governo do Estado de São Paulo; então fica uma reflexão aqui, deputado, do ponto de vista legal, que há a necessidade de, junto ao governo federal, se criar uma instância onde os estados possam participar dessas discussões.

Nós tivemos agora esse investimento da Rumo aqui em São Paulo na malha paulista, de sete bilhões de reais; nós só estamos conseguindo dialogar com a Rumo porque a Secretaria tem, por determinação do governador, um conselho gestor pro bono; e, nesse conselho gestor, nós convidamos o presidente da MRS, o presidente da Rumo, e o presidente da ABCR, Associação Brasileira das Concessões Rodoviárias; para que, nesse fórum, a gente pudesse discutir.

Então, fica aqui uma reflexão e um pedido para que haja uma pauta específica, para se discutir a participação dos estados, tanto na questão portuária, quando na questão ferroviária. Indo adiante, vocês vão ver no próximo slide que nós temos aí uma situação muito interessante: o primeiro lote de concessões, que vocês vêm aí praticamente de amarelo no nosso mapa, todas elas são praticamente radiais. Elas saem da Região Metropolitana, ou passam pela Região Metropolitana, com o objetivo de atingir o porto de Santos, principalmente; e elas vão longitudinalmente no Estado; então, isso criou um determinado conceito de uso dessas rodovias, essas rodovias concedidas cortam o Estado.

Só que isso daqui é um modelo de 20 anos atrás; 20 anos depois do primeiro lote de concessões, o que nós vamos ter? Um novo desenho do Estado; por isso nós estamos perseguindo essa nova matriz de logística; se vocês perceberem, nós não temos

transversalmente no Estado rodovias concedidas, temos pequenos trechos. Só que, ao longo desses 20 anos, o Estado cresceu em todas as direções; houve uma modificação da planta produtiva do Estado, deslocamentos de investimentos ao longo do interior.

Portanto, é fundamental que, agora, ao se estudar o novo lote de concessões, a gente venha a entender que há uma necessidade de você ter rodovias que cortam o Estado transversalmente, de oeste ao leste do Estado; tem conexões importantes no norte do Paraná; conexões importantes com o sul de Minas; e tem aí a capacidade, também, de trazer uma carga para os modais de ferrovia e hidrovia. Porque, se vocês pegarem e localizaram aí no meio o Rio Tietê, você tem a hidrovia do Rio Tietê; do lado de cima do Rio Tietê, que você vai entrar lá, vou pegar de Estrela D'Oeste até Itirapina, vai entrar a ferrovia norte-sul; vai ligar o Porto de Santos ao Porto de Itaqui no Maranhão.

E, para a parte oeste do Rio Tietê, do lado aqui de Bauru, você vai ter o outro tramo paulista, da malha paulista, o tramo da Rumo. O que acontece? Você vai precisar aqui entender que terá a carga transversal chegando num formato intermodal, na ferrovia e na hidrovia; e cargas que podem acessar o norte do Paraná por esses trechos. Então, essa nova matriz, ela precisa estar presente, e ela tem que ser discutida; e aí, sim, entender qual é o papel das cidades que vão estar no traçado dessas rodovias, qual é o impacto?

A rodovia não pode trazer uma cicatriz urbana; uma rodovia que, há 20 anos atrás, estava distante do centro urbano quatro ou cinco quilômetros, seguramente, ao longo desses 20 anos, ela foi engolida pela cidade, que cresceu dos dois lados da rodovia. E hoje, você não tem como cruzar os dois lados da rodovia, e aí surge aquela confusão; põe lá a cidade cresce, vem a rua perpendicular à rodovia, é um risco de acidente, aí precisa colocar um dispositivo, uma rotatória, um viaduto, e isso não está previsto no contrato.

Vem o tal do equilíbrio do contrato, a concessionária não quer fazer; se for rodovia do DR não tem orçamento para fazer, e a cidade fica com uma cicatriz. Por isso, nós precisamos rediscutir o modelo ao longo de concessões de 20 a 30 anos, o que isso vai significar no impacto nas cidades; de maneira que a cidade cresça, e a rodovia seja algo positivo. Porque não adianta chegar depois e falar: “Ah, eu preciso de marginal, eu preciso de viaduto”; se não houver condições contratuais com as concessionárias para fazer isso, isso vai se estender, aí fica aquela coisa de vai na renegociação, reequilíbrio leva um ano, o projeto está parado, e a cidade não está preocupada por isso, porque ela está crescendo.

As pessoas vão morar lá, tivemos um problema recentemente em Bauru, onde havia um crescimento de um bairro com mais de 10 mil pessoas dos dois lados de uma rodovia; e o que a população fez? Nós não fizemos nada, o Estado não fez nada para



resolver; a população resolveu, foi lá, e cruzou a rodovia do jeito que queria cruzar. Gerou acidente, gerou problemas; e agora então, depois de uma série de discussões e conflitos, o DER está fazendo os projetos de intersecção entre os dois lados da rodovia.

Aqui no litoral, vocês estavam falando da SP-055, a Rio-Santos; tem um problema muito sério, por exemplo, na região de Bertioga. Depois de Bertioga, entre Bertioga e Boraceia, você tem um crescimento enorme ali dos bairros lindeiros à rodovia, e você não tem uma passagem em desnível para a população cruzar para ir para o centro de Bertioga, ou até para chegar às praias. E houve um crescimento desse lado da rodovia, do lado da serra, e isso gera uma série de situações de conflito; e até de acidentes fatais.

Outra coisa, os ônibus urbanos, eles circulam por essas rodovias; você tem ônibus metropolitanos, então tem ponto de ônibus na rodovia. Então o acostamento, que é uma área de segurança da rodovia, virou embarque de ônibus; então o ônibus não tem pista de desaceleração e nem de aceleração, ele simplesmente sai da rodovia, para no acostamento, e volta para a rodovia. Aí começam os conflitos: você tem que fazer um processo de proteção, o que você vai fazer? Por radar e por lombada; resultado disso: congestionamento.

Ela se transforma, quase, que em uma via urbana, daqui a pouco vai ter semáforo na via; então é isso que nós precisamos discutir, deputado; quer dizer, as novas concessões, que vão passar transversalmente no Estado, vão passar por municípios que tem uma lógica que vai ser alterada. E nós precisamos discutir isso, sim, e acho muito oportuna a colocação que foi feita aqui, de que as audiências públicas têm que ser públicas; a gente não tem que ter medo de levar um projeto A uma audiência pública.

E se a gente tiver medo de levar um projeto para uma audiência pública, é porque o projeto não é bom; se o projeto for bom eu posso discutir pedágio, eu posso discutir investimento, porque eu tenho convicção do que eu estou fazendo; se eu não tenho convicção, então é melhor eu não fazer. Então uma orientação deste Governo é para que essas audiências se tornem audiências públicas de verdade; paciência: vai quebrar o pau, vai ter discussão, vai ter posicionamento contrário; dentro do respeito, dentro de uma manifestação democrática isso tem que acontecer.

Nós não estamos encastelados no Governo para dizer: “Não, eu sei o que é bom, e vou dizer para vocês o que é bom”; isso já acabou. Esse diálogo saudável com os municípios, o Governo é municipalista, tem que incluir os prefeitos; ninguém melhor do que o prefeito para dizer o que acontece na cidade; traz o prefeito ou o deputado. O deputado da região vem aqui, traz a discussão não de uma cidade, mas de um projeto

regional; e que implica em ações, muitas vezes, em alguns municípios; e isso precisa ser revisto.

Então, a orientação do Governo é que a gente, de fato, tenha não um enfrentamento, mas uma exposição sem medo da discussão; não tem problema, podemos passar a tarde inteira discutindo, desde que seja uma coisa razoável, desde que seja uma coisa com o nexos; não uma agressão ideológica que não faz sentido, a rodovia não tem ideologia nenhuma; tem carga, tem gente, e ela tem que ter responsabilidade no seu projeto.

Adiante, também nós vimos aí já essa questão das rodovias, vou passar um pouquinho adiante, podemos pular essas tabelinhas?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** É até bom, viu secretário? Porque às 16:30 nós temos o início do Plenário, e aí encerram as comissões; e eu quero dar pelo menos uns 15 minutos aí para as perguntas dos deputados, então o senhor tem mais 15 minutos aí para a explanação do senhor. Desculpa, mas é a regra da Alesp.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO -** Mas é uma tentação chegar até as 4 horas e 29 aqui.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** A culpa aqui é do Roberto Morais; mas teve a anuência de todos nós aqui, e realmente foi de fundamental importância para os municípios.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO -** Então, rapidamente, vamos passar lá para mais um slide, vamos para o slide lá da concessão; essa é a principal concessão que nós temos hoje, de Piracicaba até Panorama; 1273 quilômetros, 600 quilômetros de duplicação. Nós vamos ter aí cerca de 52 municípios por onde elas vão passar, e ela já traz aí esse primeiro projeto com o pedágio do usuário frequente. Adiante aí, vocês vão ver que nós já temos esses 600 quilômetros de duplicação em novas pistas; e aí, o outro lote que está em questão, que é esse lote do litoral sul, Mogi-Bertioga.

O outro tem um investimento de 14 bilhões em 30 anos; e esse daqui tem um investimento de três bilhões, são 240 quilômetros de rodovia; a grande questão é a duplicação da Mogi-Bertioga; já deu uma confusão danada para a discussão do pedágio

em Mogi das Cruzes, nós estamos avaliando isso. Eu, pessoalmente, vou a uma reunião lá em Mogi das Cruzes para a gente discutir isso; não tem problema discutir a questão, nós vamos ouvir e ver qual é a argumentação.

Se a gente quer, de fato, essa benfeitoria, nós temos lá que colocá-la de pé, do ponto de vista financeiro; adiante um pouco, nós temos aí também o que eu falei, olha, essa inovação tarifária: o desconto progressivo para o usuário frequente. Depois, nós vamos ter um outro projeto aqui, que é o sistema Ponto a Ponto; e nós estamos discutindo com as concessionárias uma tarifa variável durante a noite para carga, para os veículos de carga poderem trafegar fora do horário de pico, e você evitar o conflito do caminhão com o automóvel.

É importante dizer que este ano, na estrutura total entre DER e Artesp, foram entregues mais de 1.000 quilômetros de melhorias em 130 obras, mais ou menos; investimento superior a um bilhão de reais; 73 quilômetros de duplicação, e mais de 1.000 quilômetros de recuperação de pista. E aí vocês têm outros números, que eu acho que são bastante significativos: nós temos mais de seis bilhões de reais em obras em andamento, entre DER e Artesp.

Sábado passado, nós estivemos lá em Santos entregando um viaduto e uma passarela, que fazem parte de um complexo de chegada ao porto de Santos; temos aí obras que o vice-governador já esteve na região na SP-291, informando da autorização e licitação para a duplicação e modernização da rodovia. São mais de 100 milhões de investimentos nessa rodovia; e aí vem um ponto que é muito caro a todos vocês, os deputados têm sido bastante contundentes nessa discussão, exigentes nesse formato.

O que foi feito? O DER fez um amplo estudo no Estado, os prefeitos foram consultados em todas as regiões, para que fossem indicadas as suas prioridades; essas prioridades foram classificadas em quatro tipos de prioridades. Prioridades que são a ligação do setor produtivo a uma rodovia; o setor produtivo a um Município, o Município e Município; e depois vicinais que estão dentro dos municípios. Foram mapeados quase 12 mil quilômetros de vicinais, nós conseguimos identificar um lote inicial que tem alguma coisa parecida com 2.600 quilômetros; o vice-governador pessoalmente, o Rodrigo Garcia, teve um empenho fortíssimo junto ao banco sul-americano de desenvolvimento, CAF; e conseguiu uma linha de financiamento de 500 milhões de dólares.

E esses 500 milhões de dólares, então, estão agora sendo submetidos ao Conselho Federal de Investimentos Externos, o Cofix; uma vez aprovado, vem aqui na Assembleia

Legislativa para a autorização legislativa. E nós vamos iniciar um projeto de 500 milhões de dólares; a conversão vai ser feita no instante da aprovação. Se o governo federal continuar falando algumas coisas, é capaz de ter mais dinheiro, se acertar o passo nós vamos ter menos dinheiro, porque o câmbio, o dólar já está em quatro ponto alguma coisa aí, o que deve dar mais de dois bilhões de reais para o investimento nessas rodovias vicinais.

Isso se começa a partir do ano que vem; a aprovação do Cofix esperamos que seja agora em Brasília, no dia 12 de dezembro. O governador lançou o programa Vale do Futuro; esse programa vai ter um impacto em 12 municípios, esses municípios terão um investimento da ordem de 200 milhões de reais em rodovias, em melhoria de rodovias; aqui não se confunde com o programa das vicinais, esse é um projeto específico para o Vale do Ribeira. Esse programa que eu me referi, dos 500 milhões de dólares, é um programa para o Estado inteiro; e nós vamos trabalhar, inclusive com vicinais, lá no Vale do Ribeira. Mas aqui são 200 milhões de reais, que vão ser investidos em 200 quilômetros de rodovia no projeto do Vale do Ribeira.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Secretário, pode desacelerar, que levantou a sessão, só vai ter às 19 horas; o senhor vai falar até as 18 horas e 59.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Muito obrigado, viu?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Fique à vontade agora; é o regimento da Casa. Quero agradecer aqui ao deputado Luiz Américo, que está partindo, e tem um compromisso. Obrigado pela presença.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - No projeto Rodovia Mais Segura, o que acontece? Nós vamos ter aí novos equipamentos, o pessoal fala muito mal do radar, não é? O radar salva vidas, é isso que precisa ficar claro; o radar não cria, não inventa uma multa, a multa é aplicada quando há a infração. “Ah, mas o camarada está escondido com o radar, o policial está atrás da placa”; o que acontece? Com os radares fixos, as pessoas já sabem onde eles estão na rodovia; o sujeito vai lá, reduz na frente do radar, passou o radar e ele acelera até o próximo radar.

Então o que você precisa ter? Você precisa ter controle, e a Polícia Rodoviária faz esse controle; junto com isso, nós estamos implantando novos equipamentos, que são esses equipamentos de leitura óptica, que eles podem identificar as placas. Essas informações serão passadas em tempo real para a polícia, e os veículos que estiverem lá trafegando, e a placa tiver associada a alguma situação de risco, ou o veículo está envolvido em um furto; ou o veículo está envolvido em algum tipo de crime, a polícia vai lá e vai tirar o veículo da rodovia.

Então, esses OCRs estão sendo implantados; nós vamos implementar isso de forma ainda maior no Estado; fizemos recentemente um convênio, no próximo slide vocês vão ver um convênio com a Polícia Rodoviária. Entregamos tablets para a Polícia Rodoviária; foram 1.300 tablets, para que você pudesse dar maior agilidade para o policial aplicar a autuação, e ele ter a impressora já conectada com isso; e esse tablet dá uma tremenda agilidade para eles.

Eu vou invadir aqui a área do meu colega, o nosso querido general Campos, que é o secretário de Segurança, para trazer a vocês alguns números do que significou essa ação até o dia 3 de dezembro. Na rodovia mais segura, em que há essa ação ostensiva da polícia, nós tivemos mais de 5.900 prisões efetuadas, 3.200 presos procurados e fugitivos capturados; 500 armas apreendidas; quase dois mil veículos roubados foram recuperados; e um número, deputado, que é impressionante: 4,6 toneladas de drogas apreendidas, praticamente.

Quer dizer, se há quase cinco toneladas de drogas sendo apreendidas, significa que tem mercado para consumir cinco toneladas de drogas, o que requer uma atenção muito grande das políticas públicas, para que isso seja combatido; por que cinco milhões só nas estradas, cinco toneladas só nas estradas, é um número assustador. Esses números refletem aí que, de fato, as rodovias estão mais seguras; a polícia está atuando junto com o DER, junto com a Polícia Rodoviária Federal; junto com os órgãos de controle, Detran; e a Secretaria da Fazenda, para buscar essas irregularidades.

Nós iniciamos nesse ano o uso dos drones para monitoramento; o drone não multa, ele não aplica multa, está só ajudando no monitoramento; ele vai lá e passa informação para a central, e a central sabe calcular veículos, sabe calcular o que está acontecendo. E até investigar a razão de um congestionamento, que pode ser um acidente não reportado, e a gente consegue fazer aí uma ação imediata, como foram feitas nessas operações especiais aí; junto com a rodoviária estadual, que foram operações extremamente bem-sucedidas.

Adiante disso, nós estamos trabalhando aí com a concessão das marginais do Pinheiros e do Tietê; a Marginal do Tietê ainda sofre com a ausência do Rodoanel Norte; há uma grande concentração de caminhões na estrutura da Marginal do Tietê, e agora houve um chamamento para que empresas do setor privado, possam lhes apresentar projetos para as duas marginais. Fizemos uma inovação aí, do aplicativo do DER online, onde você pode acompanhar o seu status de multas, seu status de recurso junto ao DER; o serviço é bastante ágil.

E nós vamos para outro ponto bastante interessante, que é o Rodoanel Mário Covas. Nós já temos o tramo oeste de 32 quilômetros funcionando, o tramo sul, mais 57 quilômetros; e agora vamos entrar firme aqui no Rodoanel Norte, 44 quilômetros. Nós contratamos o IPT para que desse um laudo do estágio em que as obras se encontram, para que nós pudéssemos, então, fazer um processo de contratação adequado relativo a aquilo que já existe no Rodoanel. Estamos fazendo aí uma análise, também, bastante grande; vocês sabem que tem um projeto, também, de muita importância no litoral norte, um projeto que é chamado de Contorno da Tamoios.

Ele é uma Rodovia paralela a Rio-Santos, na altura lá de Caraguatatuba; você sai descendo a serra à esquerda para “Caraguá”, contorna Caraguatatuba, e do lado direito você vai para o porto de São Sebastião, levando carga; e as pessoas que saem também para aquelas praias ao sul de São Sebastião. Então estamos negociando bastante isso daqui com a coessionária, e também, no primeiro trimestre do ano que vem, deveremos anunciar aí qual é o modelo de recontração do Rodoanel, e o modelo de recontração aqui da Tamoios.

A questão das balsas, aqui é uma discussão extremamente difícil, são oito travessias ao longo do litoral do estado de São Paulo; nós temos desde São Sebastião e Ilhabela, Bertioga e Guarujá, Santos e Guarujá; depois as travessias lá em Cananeia: Cananeia e Ilha Comprida, Iguape e Jureia, Cananeia até o continente, e Cananeia à Ariri, que é uma barca por dia para fazer essa travessia. Essas travessias, então, nós colocamos aí um aplicativo, e esse aplicativo vai ajudar as pessoas; ele é um aplicativo gratuito, que você baixa na sua loja do celular, e você acompanha, inclusive, com câmeras as filas e os tempos embarques.

Nós estamos procurando fazer isso com a maior acuidade possível; foram colocados 30 novos motores nas embarcações, temos um sistema, hoje, de manutenção 24 horas; colocamos 30 novos pontos de mensagem variável, para que as pessoas possam se orientar, no sentido de saber quanto tempo de fila falta, informações gerais da travessia.

Esse ano nós conseguimos reformar, deputado, oito embarcações; quatro estão agora terminando as suas reformas; e nós vamos fazer, deixa eu ver se está aqui no slide, não está; então eu vou anunciar aqui, já, uma novidade: nós vamos ter uma segunda lancha fazendo a travessia de pedestre entre São Sebastião e Ilhabela, agora no verão.

E nós vamos operar com a capacidade máxima em Santos e Guarujá; foram feitas reformas no atracadouro do Guarujá; aqueles flutuantes na balsa lá, nas balsas mistas, pedestre e veículos, elas também foram reformados. Cananeia até o continente vai operar com duas bolsas neste verão; e a Cananeia e Ilha Comprida vai operar 24 horas; antes ela operava só das seis da manhã até a meia-noite; iniciou-se o seu processo de privatização, fechou agora, em dezembro, a contratação da faculdade, do Instituto Getúlio Vargas, para que possa fazer a modelagem dessas travessias.

E a ideia é que até o final do próximo ano a gente tenha isso concluído. Aqui tem um projeto da maior importância, e ele acabou acendendo uma polêmica importante na Baixada Santista, é o projeto da ligação seca entre Santos e Guarujá; havia um outro projeto além da ponte, o projeto de um túnel; tecnicamente não há nenhuma restrição ao túnel, assim como não há nenhuma restrição à ponte. O problema do túnel é o seguinte: não tem uma equação financeira que suporte esse investimento; o túnel consome alguma coisa aí, dependendo do projeto que foi apresentado, entre 2,5 e 3,5 bilhões de reais.

E com um investimento da ordem de um bilhão de reais nas perimetragem do porto; quer dizer, o túnel é uma necessidade, ninguém tem dúvida disso, ele é uma obra de mobilidade urbana da maior importância. Só que a estrutura financeira, hoje, e econômica, não permite um investimento desse; por que a ponte é um investimento que foi acolhido quando nos foi apresentado? A ponte é um investimento, deputado, que vem na extensão da concessão, hoje, da Ecovias; ele não implica em recursos públicos colocados nessa concessão, ela é uma extensão de prazo dessa concessão.

A ponte foi simulada em todas as condições técnicas, dentro do tanque de provas numérico da Escola de Engenharia Naval da Escola Politécnica de São Paulo; nenhuma situação impediu a colocação da ponte, ela não impede o crescimento do porto, ela não gera impacto à navegabilidade; foram estudadas todas as características técnicas do canal de navegação do Porto, e ela está colocada. Na semana retrasada estivemos em Brasília junto com o governador, com o vice-governador, falando com o ministro Tarcísio da Infraestrutura, para que a gente possa ter a liberação que falta agora, a companhia das Docas do Estado de São Paulo, aprovar.

A companhia Docas está com uma restrição, na verdade tinha uma restrição que era esse vão central, esse vão central passou para 400 metros, ele vai ter uma capacidade de navegação quase que 50% maior do que existe hoje no canal. Ela não gera nenhum problema de atracação nos berços que existem hoje, nem a montante, nem a jusante da ponte; é um investimento de 2,9 bilhões de reais, dos quais 500 milhões são para a correção do viário do porto, tanto em Santos quanto no Guarujá; ela é uma ponte, como vocês vão ver aí, que ela tem uma conexão dentro da área de Santos aqui, junto com essas obras que estão sendo feitas da nova entrada de Santos.

Ela se conecta ali, através da Alemoa, no sentido Guarujá; então vocês vão ver aí que a grande discussão do porto, essa área ali em cima, onde termina essa simulação da ponte ali, vocês vão ver a Avenida Perimetral, vocês vão ver ali uma área de mangue que é a foz do Rio Saboó, e essa área em que o porto acha que ele pode crescer ali. E eu disse ao presidente do porto: “Se esse é todo o crescimento do porto de Santos, nós estamos mal arrumados”. Porque o porto não pode ter só isso de crescimento, e o projeto foi feito de tal forma que há uma amplitude maior no espaço entre os pilares; de forma que ele possa continuar, que ele possa passar, na verdade, a operar com uma área de suporte à movimentação de contêineres.

A hidrovia de Tietê-Paraná, como eu disse aí, ela tem 800 quilômetros no estado de São Paulo, 26 terminais privados; e hoje nós já reformamos seis embarcações nossas para fazer a manutenção e controle do rio. Nós temos aí oito eclusas de transposição; e qual que é o grande problema da hidrovia? Nós temos uma questão do operador nacional do sistema elétrico, que define a vazão, de forma que você tem sempre o privilégio para a geração de energia. Quando o rio está cheio, o rio está numa situação de navegabilidade acima do mínimo, isso não tem problema; quando você tem a seca começa a confusão, e aí começam algumas discussões.

Foram feitas, neste ano, algumas obras aí, que vocês vão ver no próximo slide aqui, para que você possa dar melhor capacidade à hidrovia; a implantação desse canal a montante da eclusa de Ibitinga é uma obra de quase dez milhões de reais, e fundamental para que você garanta essa navegação, e acesso, aos dos comboios à eclusa, não é? Houve uma mudança no traçado da ponte em Anhembi, a ponte da SP-147, de maneira que você vai ter ali o maior vão livre em rios na América Latina; depois no município de Barbosa, a ampliação, também, do vão da Ponte SP-425, na Assis Chateaubriand.

E temos um grande projeto, que acabou sendo paralisado no ano passado, e nós já retomamos agora com o DNIT, para que ele seja licitado no ano, que é o derrocamento



em Nova Avanhandava, para você aumentar a capacidade do canal. Depois nós temos aqueles 21 aeroportos, já temos aí uma empresa contratada, uma empresa que pode fazer aí, vai nos entregar a modelagem de concessão de aeroportos; a boa notícia que nós temos, deputado, é que nesta segunda-feira decolou de Araçatuba o primeiro voo de um Boeing da região vindo para São Paulo, pousando em Guarulhos, com 138 passageiros a bordo.

Araçatuba passa, agora, a ter três companhias operando voos semanais regulares; a Azul, Passaredo e Gol; e agora nós estamos ultimando as obras em Araraquara; Franca, Ribeirão e Barretos também estão com obras para receber esses aviões. E nós temos aí já aeronaves menores, aeronave de capacidade de até 20 passageiros, entre 20 e 30 passageiros, fazendo voos regulares entre cidades; e estamos aí, agora, para fazer um teste de um voo regular, desde de Franca; Franca e Ribeirão com essas aeronaves menores, para o litoral, agora, no verão.

Para o aeroporto do Guarujá, aeroporto de Ubatuba e aeroporto de Itanhaém; por quê? Porque a gente sempre vê o seguinte: uma família em Franca, que queira passar um fim de semana na praia, vai gastar mais tempo do que se que pegar um avião em São Paulo e for para Lisboa. Então nós fizemos aí uma análise, e essas rotas serão colocadas agora em teste, no verão; para que você tenha dessas regiões, inclusive Presidente Prudente, desculpe, eu estava esquecendo aqui, voos para os três aeroportos do litoral.

O aeroporto de Ubatuba é operado pela concessão Voa São Paulo, que já é a primeira concessão, cinco aeroportos; depois do aeroporto do Guarujá, o prefeito ainda não conseguiu lá terminar o seu modelo de concessão, mas não importa, o aeroporto tem capacidade operacional. E o melhor aeroporto do litoral, que é o aeroporto de Itanhaém, que era operado pela Petrobras, operado para a Petrobras; aeroporto com capacidade até de aeronaves maiores; e com a saída da Petrobras esse aeroporto está com um uso muito baixo.

Então nós queremos colocar agora essas aeronaves de menor capacidade, depois pode até crescer; esses aeroportos têm capacidade para as aeronaves padrão ATR, que são aquelas aeronaves com asa acima, com bimotor; e ele tem capacidade para até 70 passageiros. Então vai depender dessa demanda, está tudo dentro do nosso plano de privatização para uma atratividade maior da iniciativa privada; por fim, foi criado um canal de denúncias na Dersa, para que as pessoas possam se encontrar em situações que gerem qualquer apreensão, de forma anônima fazer essa denúncia, para que a gente possa investigar o que há.

A Dersa, como vocês sabem, está naquele processo de extinção; nós estamos trabalhando com isso, mas é importante dizer que não haverá, em hipótese alguma, qualquer descontinuidade do serviço de travessias neste verão. Nós estamos preparados para que, neste verão, haja capacidade total de operação na Dersa; por fim então, o porto de São Sebastião é um porto que, hoje, tem uma pequena capacidade. Ele tem só três berços, é um porto que poderia ser muito melhor operado; mas ele tem uma grande restrição: o porto de São Sebastião só recebe carga rodoviária. Ele não tem nenhuma ferrovia, portanto, as cargas de maior capacidade. Deputado Barros Munhoz, boa tarde, prazer em vê-lo.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** – Bem-vindo deputado Barros, faz parte da Mesa, por favor.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Ele não tem, como eu dizia, uma ferrovia; portanto a capacidade dele se restringe a rodovia, e você tem a descida ali pela Tamoios, e depois você entra numa rodovia de capacidade pequena, que é a SP-55, a BR-101, que é a Rio-Santos; e ela não tem uma capacidade maior para carga rodoviária. Portanto, uma pena, e aí está um grande desafio, que nós temos conversado com grupos de investimento americanos e chineses, tem um grupo inglês também, na discussão da possibilidade de você criar um ramal ferroviário.

Desde o planalto, aqui na altura de Taubaté, para que ele chegue entre Taubaté e São José dos Campos, para que ele chegue até o porto de São Sebastião. Se houver isso, este porto se torna um dos principais portos do País; ele tem uma capacidade de operação muito grande, e ele tem uma capacidade de ampliação para fora do porto, que se chama aí as plataformas “offshore”, para fazer o que hoje, modernamente, se chama de transferência de navio para navio, ship para ship.

E ele terá toda a estrutura para suportar a navegação de cabotagem de carga na costa brasileira; ele pode se tornar o principal porto do Brasil; porque Santos tem uma restrição, ele é um porto com um canal que leva até um estuário. A área de manobra já está exaurida, os navios de 400 metros de comprimento não terão condições de operar com facilidade no porto de Santos, nós simulamos isso para a ponte, simulamos isso para os navios chamados aí os Panamax de 366 metros, e esse é o limite.

No porto de São Sebastião não tem limites: navios de 400 metros entrariam sem nenhum problema no porto, com 20 mil contêineres por rede atracada. Bom, enfim, no

final nós temos aí algumas ações de bastante importância de educação para o trânsito; o DER fez uma campanha mostrando com um óculos de simulação de embriaguez. O que significa? A pessoa coloca esse óculos aqui, que é uma máscara, ele tem uma calibragem; e aí aquele desafio: “Não, eu tomei só uma cervejinha”, pega o menor e tenta pegar um lápis: você não vai conseguir.

E mostra que, mesmo com uma pequena quantidade de álcool, a sua capacidade de reação, a sua prontidão, fica comprometida; essa é uma ação junto às escolas, junto à população em geral, de maneira que a gente tenha uma maior abrangência para a formação dessa questão de cidadania nas estradas, e no trânsito de uma forma geral. Assim, deputado, de uma forma bastante sintética, procurei cobrir todas as nossas informações aqui; estou à disposição, esse é o slide mais esperado da apresentação, que aquele em que todo mundo tem aquela sensação bíblica de dizer: “Graças a Deus” – não é?

É aqui, então, eu agradeço a todos vocês aqui; e estou à disposição para que a gente possa discutir aspectos necessários aqui, sobre a política e a logística no estado de São Paulo. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Nós que agradecemos, secretário, pela explanação do senhor aqui, e agora eu vou franquear a palavra aqui aos nossos pares, aos deputados inscritos. Nós temos aqui o deputado Tenente Coimbra, é o primeiro que estará fazendo o uso da palavra.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Obrigado, Sr. Presidente, Sr. Secretário, demais pares e a todos presentes. Sou deputado, sou da Baixada Santista, de que metade da explanação dos slides trata-se da Baixada, o que mostra a grande necessidade de um olhar clínico relacionado a toda a parte de logística, e de transporte. Eu vou por sequência de prioridade, até porque de urgência, pois tenho diversas perguntas, tentarei ser, como um bom militar, o máximo sucinto aqui possível.

Primeiro, referente à Ponte dos Barreiros, para quem não sabe, a Ponte dos Barreiros, que liga a parte insular à parte seca de São Vicente, foi condenada na semana passada, inviabilizando qualquer tipo de transporte. Os moradores da área continental de São Vicente, eles tem que fazer, hoje, uma volta gigantesca; passando por depois de Praia Grande, para poder retornar. Isso a gente está falando da população mais carente da Baixada Santista, uma das mais carentes da Baixada Santista; uma outra alternativa é passar pela SP-055 onde, no quilômetro 280, tem uma zona pedagiada de 7,60 reais.

Então, é algo que tem afligido a todos da Baixada Santista, as cenas são até feias de ser ver, pois a distância da ponte é de 600 metros; quem utiliza essa ponte é por necessidade, é para ir trabalhar, é para levar crianças na escola. E, para não fazer esse trajeto que, em média demora 30 minutos, mas pós-expediente demora mais de hora, congestionando as cidades vizinhas também; as crianças e os idosos têm feito esse trajeto a pé, de 600 e 700 metros.

Sai de uma cabeceira da ponte, caminha, e pega uma outra lotação do outro lado; sei que a parte de ônibus não é da Secretaria do senhor, mas a primeira pergunta é o que poderia ser feito nesse sentido? Uma isenção, possível isenção, do pedágio que é da Ecovias; e a gente está tratando da nova concessão com a ponte; então um possível acordo nesse sentido; de repente a disponibilização de uma lancha para fazer essa travessia, via Dersa, então essa é a minha primeira pergunta. Presidente, quer que eu faça todas as perguntas?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Eu gostaria, mas você já excedeu o seu tempo, viu? Vou lhe dar mais um minuto e meio para as considerações finais.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Perfeito, as outras eu vou deixar aqui para o nobre deputado Rodrigo Gambale, que vai falar sobre a Padre Manoel da Nóbrega; mas, tratando especificamente, foi falado sobre a ferrovia, e vai ter a ligação Santos-São Paulo. Se tem alguma previsão referente a transporte de passageiros, data, e o custo nesse sentido; e por fim, referente à pergunta do desconto progressivo, se esse desconto progressivo vai ser apenas utilizado para quem tiver a “tag” Sem Parar, quase numa venda casada, e inclusive esse desconto de 5% também, se vai ter só com quem tiver a “tag”. Eu teria diversas outras perguntas, presidente, porque a Baixada Santista.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Os demais.

**O SR. TENENTE COIMBRA - PSL** - Não concordo, a Baixada Santista ela carece de atenção, principalmente por parte dessa Secretaria específica.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Deputado, bem colocado. A Secretaria está dando muita atenção à Baixada, tanto que talvez seja o lugar em que eu

mais tenha ido aí; tanto a Santos, Guarujá e Cubatão; hoje eu fui até a encosta, não consegui passar, teve uma reunião de manhã. Nós conseguimos passar com o helicóptero Águia, que eu ia lá na Ponte do Barreiro; eu falei com o prefeito do Guarujá, desculpe, de São Vicente; amanhã eu estarei lá às 8 horas e 30 da manhã.

A minha equipe estava lá hoje, amanhã nós vamos estar lá; a ponte, a despeito da discussão da titularidade dela, se ela é do Município ou não é do Município, ela é usada pela EMTU, pelos ônibus, e pelos ônibus municipais. O governador me pediu, a despeito de não ser da minha pasta a EMTU, nem a ponte ser de titularidade do Estado; mas o governador pediu que nós tomássemos uma decisão aí, para resolver isso. Hoje eu tive uma longa reunião com o vice-governador Rodrigo Garcia, para que a gente fosse lá, até São Vicente, para resolver o problema.

Então amanhã eu vou lá encontrar o prefeito, encontrar a equipe dele, levamos a nossa equipe, os técnicos de IPT que fizeram o laudo da ponte, o prefeito contratou uma empresa privada para fazer um laudo, a Falcão Bauer; os técnicos estarão lá amanhã também. Eu vou fazer uma visita in loco, tem um catamarã do IPT, que vai me mostrar ali o estado da área subaquática, são 632 pilares sob a ponte; e amanhã, às 8 horas e 30 da manhã, eu estarei lá para fazer essa vistoria in loco.

Qual é a orientação do Governo? Nós não vamos entrar na discussão da titularidade da ponte, nós vamos entrar apoiando a prefeitura de São Vicente, porque foi uma determinação judicial; o promotor lá está definindo, e se manifestou ainda hoje pela manutenção do bloqueio da ponte. O juiz deferiu isso, é uma ação em que nós não figuramos na ação, mas independentemente disso; a orientação é: entre e apoie a prefeitura de São Vicente para resolver; amanhã eu vou lá, tem três cenários: o cenário número um, os laudos nos permitem fazer uma liberação parcial para veículos leves.

O laudo pode nos dar, e é isso que os times estão lá hoje trabalhando com isso, com algum escoramento da ponte, uma liberação para veículos leves, e uma liberação para os ônibus passarem com parada programada; não vamos ter comboio de ônibus sobre a ponte. E a terceira situação, que é a mais crítica, é que caso não haja nenhuma condição técnica disso, a interdição total da ponte, com a criação de um novo projeto; e aí tem um problema muito sério, que é essa questão dessa travessia.

Nós estamos avaliando a questão de uma das lanchas que nós temos no estaleiro do Guarujá, que a Dersa está reformando, se ela tem capacidade para fazer esse trajeto, precisaria fazer atracadouros ali. Então isso tudo está no radar, e eu estou indo lá amanhã, para que a gente tenha condição de tomar essa decisão; a orientação do Governo foi esta:

não vamos entrar no mérito de quem é o titular da ponte, é um problema para as pessoas; há pessoas que estão sendo penalizadas, e o Governo vai lá para resolver isso.

Foi pedido também à Artesp que fizesse o estudo do que significa essa isenção de pedágio, porque é uma coisa complicada; você vai isentar para quem? Vai isentar para todo mundo, isso vai acabar implicando num eventual pedido da concessionária de um reequilíbrio. Então, para que a gente possa ter isso, eu solicitei à diretora substituta da Artesp, Renata Dantas, que a Artesp me apresente um relatório do que significa essa isenção de pedágio. Então, todos os cenários estão na mesa, e amanhã, às 8 horas e 30 estarei lá; não consegui chegar hoje, porque nós tentamos passar com o Águia lá, e não conseguimos passar pela Imigrantes; entrou na Praia Grande e também não conseguiu.

Tentamos em Bertioga, também não conseguimos. Voltei para o Palácio dos Bandeirantes, liguei para o prefeito, e fiz uma reunião virtual com ele lá, pelo Facetime, que estava reunido com a equipe. Conversei com ele lá, e garanti que amanhã de manhã estaremos lá, se Deus quiser, para encaminhar essa discussão; então a Ponte dos Barreiros está colocando isso. Há, sim, um projeto de trem de passageiros Santos-São Paulo, o secretário Alexandre Baldi, já fez um primeiro teste, há uma análise disso.

Ele está avaliando agora como é que isso se conecta com outro projeto do trem intercidades, que ele é o primeiro projeto, São Paulo-Campinas, e esse projeto está colocado, sim, nós estamos estudando. Mais do que isso, há uma outra possibilidade, um tramo ferroviário, que vai de Cajati a Peruíbe, e depois pelo litoral até São Vicente, ele vai ser devolvido para o governo federal. E nós já iniciamos uma conversa com o Ministério da Infraestrutura, para, se possível, e por falta de interesse de investimento privados, ele pudesse ser repassado ao Estado.

O Estado tem interesse em estadualizar esse trecho, e fazer um trem parador, que vai de Cajati até São Vicente, conectando ali com o VLT; então, são estudos ali que estão colocados. A questão do desconto progressivo, sim, ela depende de tecnologia; a ideia não é fazer venda casada, a ideia é que você crie mecanismos para que você possa dar esse desconto ao usuário frequente; há um estudo na Artesp para ver como é que você qualifica esse usuário frequente, como é que você o identifica, e você possa fazer uma contabilidade para ele.

Para que, em função desse uso frequente da rodovia, ele pague menos tarifa, como eu disse, chegando até 80%; mas quero reafirmar, deputado: há um interesse total na Baixada, estive na semana passada com o prefeito de Bertioga. Lancei a ele lá uma provocação que o governador fez: por que ao invés de a gente ficar discutindo a balsa

Guarujá-Bertioga, não aplicamos ali um projeto de uma ponte daquelas levadiças, como existem em vários lugares do mundo?

O governador deu até o exemplo das pontes do sul da Flórida; e eu falei isso para o prefeito num evento de secretário de Transportes; e já estive diversas vezes conversando com o prefeito de Santos, com o prefeito do Guarujá; fomos ver a questão do aeroporto. Então a Secretaria está, sim, ativa em relação à Baixada, por tudo o que ela representa, tenha certeza de que não é discurso, não; o meu time e eu não somos de ficar fazendo conversa mole, não; a gente vai in loco, e vamos ver essas coisas todas; tanto que eu estou indo lá amanhã cedo para a gente resolver. Então, em breve nós vamos ter aí uma resposta objetiva sobre a Ponte dos Barreiros.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Seguindo a ordem, agradecemos ao secretário, seguindo a ordem de inscrição, vou passar a palavra ao deputado Rodrigo Gambale; antes, se possível, deputado Rodrigo Gambale, dois minutos para suas considerações e perguntas; e, no máximo, se possível, Sr. Secretário, cinco minutos para a resposta. Porque nós temos cinco pessoas, cinco deputados inscritos, e já recebi a ligação que estão descendo mais dois; então o senhor vai sair uma meia-noite daqui, se se deixar à vontade os deputados. Me desculpem, eu vou até o banheiro e vou passar a Presidência ao meu vice, deputado Rogério Nogueira. Gambale, com a palavra.

\* \* \*

- Assume a Presidência o Sr. Rogério Nogueira.

\* \* \*

**O SR. RODRIGO GAMBALE - PSL** - Boa tarde, presidente, boa tarde aos pares e deputados, secretário João Octaviano, obrigado pela presença nesta Comissão; começar elogiando, primeiramente, o trabalho que estará sendo feito nas novas vicinais, porque a gente sabe que as vicinais do estado de São Paulo, muitas delas, estão praticamente intransitáveis. Então isso era mais do que necessário acontecer; esse estudo e trabalho baseado em novas ferrovias, nós, aqui em São Paulo, no Brasil, tivemos um problema muito grande quando vimos a greve dos caminhoneiros.

E que o Brasil tem sido um país muito dependente das rodovias; e isso vai na contramão dos países mais desenvolvidos do mundo. E fico muito feliz em saber sobre os estudos dos aeroportos, os aeroportos menores onde já estão começando a receber esses voos iniciais, facilitando a vida do usuário, daquele que quer fazer a sua viagem; tudo isso baseado numa aprovação de lei, da redução pela metade do preço do valor do ICMS aqui nesta Casa; então isso já nos deixa feliz.

Bom, eu queria tratar de dois assuntos aqui, secretário: primeiramente, a gente tem lutado muito contra o pedágio na Mogi-Dutra, principalmente na Mogi-Dutra, além também da Mogi-Bertioga, e a ligação que leva para o litoral, e para o Vale do Ribeira, litoral sul. Por quê? Um pedágio que será colocado ali, pelo menos tem um indício de ser colocado no quilômetro, se eu não me engano, 48 da Mogi-Dutra, em Mogi das Cruzes, não tem a menor justificativa; porque, nesse trecho em que ele é instalado, essa rodovia faz ligação com Ayrton Senna, e com a rodovia Dutra.

E, nesse trecho onde ele vai ser instalado, é apenas para pedaggiar os moradores de Suzano, de Mogi das Cruzes, dos condomínios, por quê? Porque esse trecho da Mogi-Dutra, ele já foi completamente duplicado pelo próprio Governo do Estado; então ali não tem nem uma proposta de investimento. E o ex-superintendente da Artesp, o Sr. Giovanni, ele disse que para dar desconto aos usuários daquela rodovia, não seria em horário de pico; então, independentemente se fosse em horário com desconto progressivo, os que utilizariam no horário de pico acabariam não sendo beneficiados com esse desconto.

E o trabalhador, ele utiliza a rodovia em horário de pico, que é o horário de saída e retorno para o seu trabalho; então isso nos deixou muito confusos, sobre esse desconto; e afetará diretamente dois milhões de pessoas. Eu queria saber sobre a alça do Rodoanel, que já é uma expectativa muito grande ali na Estrada dos Fernandes, ou na SP-66; essa alça foi feita só a alça de entrada na SP-66 em Poá, o senhor esteve lá presente, já visitou os dois locais de acesso.

E, principalmente, se acontecer na Estrada dos Fernandes, é a última grande área de Ferraz de Vasconcelos e Suzano que tem sete milhões de metros quadrados para investimento de novas empresas; então isso traria um benefício muito grande regional e, principalmente, para essas duas cidades. E saber também sobre a estrada de ligação Santa Isabel-Itaquaquecetuba, que receberia um investimento para a duplicação, porque ali o trânsito, em diversos horários do dia, é completamente caótico. São investimentos como esse que beneficiariam, diretamente, mais de dois milhões de pessoas. Obrigado, secretário.



**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Excelente, deputado. Nós estivemos lá, vou começar ali pela questão da alça do Rodoanel; na verdade são dois grandes pedidos na região: essa alça do Rodoanel, ali na Estrada dos Fernandes, eu vi que passou aqui agora pouco o deputado Estevam Galvão, que esteve lá conosco também discutindo esse projeto. É fundamental que isso seja resolvido, ela é importante, nós estivemos vendo ali, tem lá algumas questões do ponto de vista de engenharia; mas ele é um projeto a ser discutido com a SPMAR, ela tem que ser colocada, é uma necessidade.

Qual é a grande discussão que tem aí, que é algo que nós vamos precisar visitar aí de uma forma bem objetiva? As rodovias classe Zero; a classificação das rodovias, o Rodoanel é uma rodovia classe zero, portanto ela só tem os acessos projetados inicialmente, ela não tem uma previsão de novos acessos. E isso é um problema, porque, como eu disse, as cidades crescem, elas têm uma nova dinâmica, e você acaba tendo uma cicatriz no Rodoanel; e o Rodoanel, como classe zero, não permite novos acessos.

Recentemente houve uma discussão, e o governador colocou, de forma bem objetiva, a necessidade de se rever isso, quando nós estávamos discutindo a questão de novas possibilidades de locais para o Ceagesp, com o fechamento do Ceagesp aqui na Vila Leopoldina. E a Secretaria fez um estudo, e foi publicado num decreto, em que há lá a possibilidade, sim, de, em situações específicas, você abrir as rodovias classe zero; você não pode abrir de qualquer jeito para não descaracterizar.

Então essa discussão, ela vai entrar no bojo dessa nova leitura sobre as rodovias classe zero, sem que isso represente uma descaracterização completa dela; em Mogi também há um pedido de um distrito do Taboão, um distrito industrial, há uma possibilidade bastante real ali, já é um acesso na Ayrton Senna. A gente também tem um trecho classe zero, e nós estamos discutindo esses aspectos todos à luz aí da nova questão da Artesp; a questão mais nervosa que o senhor colocou aí é a questão do pedágio da Mogi-Dutra.

Todo modelo de concessão do lote do litoral, ele se baseia em alguns pedágios, e esse é um pedágio importante; houve uma discussão dentro da Artesp, ela não veio aqui até a Secretaria; e eu, conversando com o vice-governador Rodrigo Garcia, que é quem subordina a Artesp, ele, muito sensível ao tema, já determinou um reestudo dessa questão desse pedágio. Esse pedágio, colocado lá no quilômetro 48 lá da Mogi-Dutra; e de fato o deputado tem razão, é um pedágio que entra num trecho onde não haverá novos

investimentos, porque eles já existiram, e ele vai financiar, foi colocado lá, pode financiar até Peruíbe, por exemplo, e isso pode gerar um desconforto.

Teve uma discussão que não foi bem em Itanhaém, essa concessão passou lá por um apuro na discussão em Itanhaém; ela voltou para a prancheta, e as considerações anteriores aí da Artesp, elas não vão nortear essa nova discussão. A Artesp, em breve, terá um novo diretor-geral; haverá uma rediscussão de alguns aspectos, entre eles essa questão. Então já há uma determinação do reestudo do pedágio na Mogi-Dutra, quer dizer, ele é necessário para você fazer o investimento, o posicionamento dele é que precisa ser revisto; o senhor tinha um terceiro ponto?

Ah, Itaquá-Santa Isabel; ela faz parte de um estudo do DER agora, nós estamos aí com um investimento na ordem de um bilhão de reais do BID já aprovado; e entre as rodovias que nós estamos avaliando se cabe nesse primeiro, está esse trecho de Santa Isabel até Itaquá. O DER está estudando isso, eu imagino que aí em, pelo menos, mais um mês, terá uma boa conclusão sobre a possibilidade de esse investimento fazer parte dessa primeira “trancha” do BID, agora, de um bilhão e cem milhões de reais.

\* \* \*

- Assume a Presidência o Sr. Ricardo Madalena.

\* \* \*

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Dando sequência, com a palavra, por ordem de inscrição, deputado Roberto Moraes.

**O SR. ROBERTO MORAIS - CIDADANIA** - Obrigado, presidente, saldar aqui o secretário João Octaviano, abraço para o querido Ricardo Volpi que está aqui, que é da Dersa, um grande amigo. Secretário, são duas questões, três questões pontuais: já que o senhor falou de vicinal, o prefeito Odirlei, de Conchas, ainda está aqui; há uma vicinal que liga Conchas à Piracicaba, entrando pelo bairro de Anhumas, aproximaria hoje Conchas em torno de 20 quilômetros de Piracicaba.

Economicamente, hoje, Conchas é muito mais de Piracicaba do que de Sorocaba; então tem essa vicinal, os prefeitos já fizeram esses pleitos. Um outro ponto: hoje, infelizmente, secretário, caiu lá a cabeceira da ponte do Ribeirão Giocondo, que fica no

município de São Pedro; a 191 é uma rodovia que sai de Araras até Rio Claro, ela está concedida. Rio Claro passando por Ipeúna, Charqueada, que é o município onde eu nasci, São Pedro, Santa Maria da Serra e terminando em São Manuel; está nesse lote de concessões de Piracicaba-Panorama.

Mas, na semana passada, não sei exatamente se foi o Tribunal de Contas, ou se não apareceu ninguém interessado, não houve abertura de envelopes, ficou para o mês de janeiro; essa ponte que caiu, eu falei com o Davi Ludezão hoje, nosso competente diretor do DER-13. Ele disse que, na sexta-feira, os técnicos estarão lá; eu queria pedir a sua compreensão, secretário, que já mandasse amanhã cedo; porque é uma rodovia muito importante, muitos caminhões de lenha, agora acabou a safra da cana-de-açúcar, mas tínhamos também muitos treminhões.

Ela não é duplicada, ela é muito perigosa essa rodovia, como são todas as não duplicadas; então que fosse feito um reparo, parece-me que, em torno, de 300 ou 400 mil reais, a princípio, o reparo da cabeceira da ponte do Rio Giocondo. E para finalizar, a estrada do Ceasa é uma vicinal que liga a Rodovia do Açúcar a Cornélio Pires; os quatro quilômetros da Rodovia do Açúcar, até a Cornélio Pires, no último plano de concessões foi do governador Serra, pertence a Rodovias do Tietê.

Eles não têm feito a manutenção devida, já denunciei isso; nos outros quatro quilômetros do Ceasa até a Cornélio Pires, que liga Piracicaba a Tietê, esse trecho pertence à Prefeitura. Estava totalmente esburacada, estava podre essa estrada; nós estivemos no ano passado com o prefeito do PSDB, que é o Barjas Negri, junto ao governador da época, que era o Márcio França; ele autorizou quatro milhões de reais, a Prefeitura licitou a obra.

A empresa deu alguma coisa, DPN, lá de Tietê, começou a execução da obra, falta a última camada de asfalto e a pintura desse solo; e essa vicinal fica próxima ao BAEP, que está na Rodovia do Açúcar, que será inaugurado no dia 19 pelo governador João Doria. Quando ele esteve aqui, eu fiz essa reivindicação, e o Estado ainda deve em torno de três milhões de reais à Prefeitura, e a empresa acabou saindo da obra. Então são essas três colocações que eu faço, e agradeço mais uma vez a sua presença aqui.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Deputado, muito obrigado. Eu estava vendo aqui no celular, eu recebi, do DER, a foto da cabeceira da ponte lá em Charqueada, SP-191, onde teve um, ela teve um fundamento com uma erosão. Eu já falei com o superintendente do DER, já determinei a ele que fosse feita uma contratação

emergencial, o DER já está autorizado para isso; amanhã as equipes do DER já vão, in loco, para ver as condições da contratação de emergência; e nós vamos fazer isso antes do período de chuva.

De maneira que a gente tenha uma resposta rápida para isso; não me parece que seja algo de grande dificuldade, mas é da maior relevância, porque ela impede ali o trânsito na região; então isso já foi determinado ao DER.

**O SR. ROBERTO MORAIS - CIDADANIA** - Obrigado.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Quanto à questão das estradas vicinais, bem coloca o deputado, elas ficaram por muito tempo aí sem manutenção, e hoje elas estão num estado em que o investimento para que ela tenha uma capacidade, uma recuperação da sua capacidade, é grande; como eu disse, o DER falou com todos os prefeitos, eles apresentaram as suas prioridades, e elas foram classificadas.

O que nós estamos fazendo agora, deputado? Como eu disse também, nós estamos com a aprovação do Cofix agora, que vai nos dar condições de fazer esse investimento, tão logo seja aprovado no Cofix, em função do câmbio, do valor final a ser convertido. Após a aprovação legislativa, nós vamos voltar a todos os prefeitos do primeiro lote, e já discutir com ele se valem aquelas prioridades para revalidá-las, para que a gente possa, então, ter um investimento correto desse recurso.

É um recurso muito difícil de se conseguir, e a gente não pode errar na aplicação dele; então essas questões todas vão ser colocadas, e aí tem uma outra coisa que o deputado coloca, que é importante: em alguns casos, há uma interação entre a vicinal estadual e estradas municipais, em que elas se confundem; então você não tem um limite da estrada municipal de forma muito clara, nem da estrada vicinal. O que nós estamos falando?

Nós estamos falando com alguns prefeitos, onde acontece de forma mais objetiva, para que a gente possa ter uma discussão sobre a titularidade do investimento; através de um convênio, através de uma ação. Para que você não tenha depois o investimento em uma vicinal, e ela pare numa estrada municipal que não vai ter o investimento por conta do orçamento do Município. Então nós estamos discutindo isso, há uma questão bastante objetiva para que os prefeitos nos tragam essas demandas; e a gente, através de convênios específicos, possa intervir na estrada municipal, e fazer com que você tenha uma ação completa entre a vicinal e a estrada municipal.

**O SR. ROBERTO MORAIS - CIDADANIA** - Com relação à estrada do Ceasa, falta o pagamento de três milhões de reais, nós pedimos ao governador João Doria, há 20 dias em que ele esteve aqui.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Ela está colocada dentro desse lote das vicinais.

**O SR. ROBERTO MORAIS - CIDADANIA** - Não, ela já foi licitada pela Prefeitura, o dinheiro liberado pelo Estado, só que falta o pagamento, ainda em torno de três milhões, a empresa saiu da obra, abandonou.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - O DER, de fato, desculpe, é uma obra em que a empresa abandonou a obra, o DER está tomando as providências agora, para que a gente possa ter; não pôde chamar a segunda, eu não me lembro exatamente por que razão, agora, não pôde ser chamada a segunda. Então é uma medida para que você tenha, talvez, um novo processo licitatório; porque não houve condições de você chamar a segunda colocada. O DER está trabalhando nisso, tem quatro licitações dessas no Estado, essa é uma delas; o DER está trabalhando nisso. Depois até vou pedir para a minha assessoria aqui, o coronel Dutra depois, me traz o status para o deputado, exatamente dessa estrada do Ceasa, lá em Piracicaba. O DER está trabalhando nisso, o Paulo Talamini tinha falado comigo, e eles estavam tomando medidas. Então, por favor, depois se atualize o deputado exatamente do estágio em que estão essas negociações.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** – O.k., com a palavra, pela ordem de inscrição, deputado Rogério Nogueira; dois minutos para as suas considerações, cinco minutos para a resposta do secretário João Octaviano.

**O SR. ROGÉRIO NOGUEIRA - DEM** - Presidente, demais deputados, eu quero cumprimentar aqui o nosso secretário, que eu defendo sempre que dá uma aula na Secretaria de Transportes; dentre de todos os secretários que por lá passaram, um secretário competente. E com um Governo novo, que está olhando com outros olhos não só os transportes, mas todo o estado de São Paulo, que a gente vai acompanhando o governador João Doria; e eu quero dar um testemunho aqui, secretário, até porque o

governo João Doria, junto com o senhor, vocês vão investir na proposta de caminhões passarem na madrugada, ou mais à noite terem um desconto maior.

Também os carros que utilizarão, as pessoas que utilizarão por maior parte as estradas têm desconto no pedágio; e o sistema ponto a ponto; que eu faço testemunho, porque em Indaiatuba foi uma das primeiras cidades a serem implantadas, e isso é um sucesso. Porque nós temos lá os moradores de Indaiatuba e de Salto que trabalham no aeroporto de Viracopos, são mais de duas mil pessoas que, se fossem pagar o pedágio hoje, no preço normal, seriam 13,80; e com o sistema Ponto a Ponto, eles pagam 3,60.

Então é um desconto muito grande, esse modo de Ponto a Ponto, para que as pessoas paguem menos; e o indaiatubano, que iria até Campinas, que aí são dois pontos, por ser uma distância maior, ao invés de 13,80 paga 5,60. Então é um desconto muito bom; e se isso avançasse no estado de São Paulo em várias rodovias, até não precisaria ficar brigando com o pedágio, com concessões, enfim; seria um desconto automático entre Estado e concessionárias, que podiam se entender e fazer com que quem utiliza as estradas pague menos.

Então, secretário, parabéns pelo seu trabalho; e espero que, dentro de pouco tempo, nós podemos ter mais Ponto a Ponto aqui no Estado de São Paulo.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Seguindo a ordem de inscrição, com a palavra o deputado Cezar.

**O SR. CEZAR - PSDB** – Sr. Presidente, obrigado; Sr. Secretário, prazer está aqui, viu? Quem olha o senhor nem imagina o potencial, não é? Ficou olhando assim, e falo: “Mas esse secretário aí”, parabéns. Eu ouvi lá, vi, acompanhei São Paulo inteiro o senhor está com os olhos em São Paulo, mais para Santos, fiquei olhando as eclusas; eu pensava que o rio Tietê não tinha tantas eclusas, porque nós temos uma ali em Iguazu de Tietê; e descendo até o Paranapanema, ele tem mais eclusas, são dez?

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Oito.

**O SR. CEZAR - PSDB** - E chegaria até que cidades?

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Na verdade, a última lá é Pereira Barreto, onde você tem um canal, e onde você tem a chegada ao Rio Paraná. Então essa é a porque ela é a entrada do Paraná para São Paulo, e você tem ali Três Irmãos; depois você tem toda a estrutura de passagem pelo canal. Então, a principal fica lá; e aqui estava a mais crítica, que é a de Ibitinga, onde nós estamos com um problema lá no canal, na ponte; e também com problema grave de plantas aquáticas, principalmente aguapés.

Que estão, praticamente, ilhando a eclusa, e fazem com que você tenha uma restrição de navegação; e gerando até um problema nas pás, porque elas entram e elas chegam a entortar as pás. E o DH, agora, vai fazer um trabalho para a retirada dessas plantas aquáticas, principalmente em Ibitinga.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Agora, ali na Rio-Santos, em que vai haver a concessão lá, Sr. Secretário. O espaço menor do mar é Bertioga-Guarujá, não dava para incluir o viaduto ali, o anel viário, nessa outorga com a nova concessionária? Porque o mais curto que tem é ali, Guarujá-Bertioga, seria mais fácil uma ponte.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Nós estamos, justamente, discutindo essa ponte agora; dependendo do valor dela, ela pode entrar agora dentro do investimento do Estado, e depois nós nos ressarcimos quando houver a concessão. Ela entra dentro da outorga, e a gente vai cobrar o que a gente investir; vai depender tudo desse estudo que está sendo feito, da viabilidade e do custo. E se ela for viável a curto prazo, e a gente tiver um orçamento para isso; uma vez feita a concessão, no cálculo da outorga, nós vamos colocar o investimento sendo feito.

Se ela for mais demorada, se ela for um investimento maior, o que nós vamos fazer? Nós vamos jogar isso dentro da concessão; como a concessão ainda está numa fase de audiências, vai ter essa rediscussão, como eu estava dizendo ao deputado, sobre a questão do pedágio da Mogi-Dutra, nós vamos ter aí algumas discussões que podem retardar um pouco. Então, nós estamos apartando isso, para que, se houver uma solução imediata, nós vamos fazer.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Eu entrei nesse assunto só por um detalhe: quando o senhor apresentou a lei São Paulo, eu notei todos os investimentos, e vi que, na região oeste, por isso que eu entrei na outorga, a CCR vai entrar agora no novo contrato de

concessão. E eu queria ver se o senhor falasse do Viário Maria Campos, ali em Osasco. Está incluído.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Deputado Cezar, já, poderia responder somente essa?

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Claro, ali no quilômetro 17 da entrada de Osasco, você tem uma situação crítica que é uma entrada aí esquerda na Castelo Branco; e ela gera todo um impacto, inclusive na Marginal Tietê e na Marginal Pinheiros. Então já foi negociado, isso já está autorizado, já foi negociado com o prefeito de Osasco; ele tem um investimento da ordem de oito milhões, se eu não me engano, que é a correção do viário urbano para fazer a conexão com o dispositivo que vai ser projetado.

É uma alça de viaduto à direita, ela cruza as duas pistas da Castelo Branco, cruza o trecho da Tietê, e entra no viário de Osasco; já está aprovada, já está autorizada, o projeto já está na Artesp; agora o prefeito já, me parece, que havia feito a licitação. E agora nós vamos, então, na parte da execução, e isso já no contrato atual da CCE, não precisamos esperar o futuro.

**O SR. CEZAR - PSDB** - Só uma pergunta, Sr. Presidente, só a última. Na concessão nova, nós vamos ter desconto progressivo ou não? Se fosse os contratos antigo não pode, mas os contratos novos vão ter?

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Todas as concessões novas vão ter o desconto progressivo pelo usuário frequente, o Ponto a Ponto, que depende de uma tecnologia chamada “free-flow”, e nós vamos ter também, fundamentalmente, esses dois por trecho percorrido; quer dizer, são questões objetivas que, nas próximas concessões, já estarão presentes.

**O SR. CEZAR - PSDB** - É porque beneficia muito a população ali de Alphaville; Sr. Presidente, gratidão, obrigado por me tolerar mais um pouco aqui.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Eu que agradeço a colaboração de V. Exa., vou passar a palavra ao deputado Caio França, para dois minutos



de suas considerações, cinco minutos para as respostas, cedendo a minha vez aqui na ordem de inscrição; e farei a arguição final. Com a palavra, deputado Caio França.

**O SR. CAIO FRANÇA - PSB** - Obrigado, presidente, quero cumprimentar todos os deputados aqui, e agradecer pela gentileza em me dar a oportunidade de falar; cumprimentar o secretário, ele sabe da nossa angústia lá em São Vicente. Eu, hoje de manhã, estive na Ponte dos Barreiros, você sabe disso; nós nos falamos pelo telefone, e eu sei que o senhor teve problemas, inclusive, de teto para conseguir descer. Alguns técnicos da Secretaria estiveram, alguns engenheiros, nós conversamos; mas eu queria muito, secretário, que o senhor pudesse entender o drama e a aflição daqueles moradores; são mais de 150 mil moradores que estão dependendo, hoje, de um transbordo em relação à ponte.

Portanto, eles param na cabeceira da ponte, e depois andam a pé até o outro lado da ponte; e os ônibus levam para o centro urbano da cidade, e para outras cidades, em especial para Santos também; ou então dá a volta para Praia Grande, ou para Cubatão. Em Cubatão tem a questão do pedágio, que já foi colocado aqui, inclusive pelo deputado que antecedeu; nem sei se a solução será tão rápida assim em relação ao pedágio, mas eu queria, especialmente, secretário, dizer ao senhor primeiro: da minha angústia em conseguir resolver isso.

E acho que nós temos dois tipos de resolução: uma de curto prazo, para já, para a gente tentar reavaliar essa interdição que é judicial; nesse caso, ela foi respaldada também pelo laudo do IPT, que deu o laudo na quinta-feira, e no sábado nós tínhamos um teste de cargas, que o senhor sabe também porque eu lhe falei, que eu achei que, inclusive, poderiam ter tido uma conversa melhor entre os dois; para ver se a gente conseguiria fazer isso ao mesmo tempo.

A Prefeitura já protocolou na segunda-feira o laudo que foi dado pela empresa Falcão Bauer, atestando as condições da ponte; foram 125 toneladas que nós colocamos caminhões para poder atestar as condições das pontes, as estacas, os pilares, eles foram instrumentalizados; portanto, para avaliar se o concreto tem movimentação ou não. Então nós conseguimos, e aí nós temos, além dessa decisão de conseguir uma resolução momentânea, para conseguir agora a voltar à normalidade da ponte, nós temos também uma medida a médio prazo.

Que é inserir no orçamento do Estado uma emenda de 40 milhões de reais, que é o que deve dar, mais ou menos, a revitalização da Ponte dos Barreiros. Por isso, eu

gostaria muito, eu sei que o senhor vai estar amanhã lá, eu estarei lhe acompanhando novamente junto com algumas autoridades locais, mas eu vou lhe passar; já passei para o Rodrigo Garcia, algumas fotos de como é desumano você ter crianças de colo, idosos e cadeirantes tendo que atravessar a ponte de 700 metros, que foi construída pelo Estado, e que depois foi dado o nome pelo Estado.

E acho que nem é a tarefa nossa discutir competência, mas até pela envergadura, pela condição de fazer obra, não tem condição de a Prefeitura fazer uma obra dessas; eu já disse ao Rodrigo: se a solução for que os deputados têm que fazer as emendas individuais do Orçamento que têm direito, para conseguir resolver a ponte, já disse isso e reforço: eu abro mão de todas as minhas emendas deste ano, e dos anos seguintes, para conseguir ter uma resolução de agora para esse assunto.

Por isso eu queria muito que o senhor pudesse olhar com carinho essa situação, eu sei que é judicial, eu sei que não cabe somente à Secretaria; mas eu sei que a Secretaria pode ser um grande aliado nosso na resolução, momentânea, para voltar à normalidade da ponte; e também, óbvio, na solução em definitivo, para incluir no Orçamento do estado de São Paulo essa rubrica específica da reforma da Ponte dos Barreiros.

Obrigado mais uma vez, eu quero agradecer a sua gentileza de ter me ligado hoje, de ter falado, de ter enviado os técnicos lá; e eu estarei lá lhe aguardando amanhã, para poder, com os seus próprios olhos, olhar essa situação de calamidade que eu tenho falado aqui.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Deputado, como nós temos conversado, está correto, há uma situação absolutamente ruim para os usuários, mas, sobretudo de desrespeito até; as pessoas, não tem cabimento de fazer isso. E tem duas questões, eu até comentei com o seu colega na outra resposta, e esqueci de falar; eu já falei com o Coronel Nyakas, chefe da Casa Militar, e pedi ao Coronel Nyakas que, junto a um comando de policiamento da área, colocasse, na parte da noite principalmente, policiais na ponte para evitar que houvesse qualquer situação ainda mais grave para os usuários, que estão transformando em uma ponte de pedestre.

As imagens são muito fortes: pessoas atravessando a ponte em um trecho de 600 metros, é uma área, realmente, que a gente precisa ter o investimento; como nós já colocamos, eu vou repetir, amanhã nós vamos estar lá juntos, o prefeito vai estar lá, os nossos técnicos estarão lá, os técnicos do IPT. Hoje, infelizmente, teve esse problema;

mas eu acabei fazendo uma reunião virtual, uma videochamada com o prefeito, com uma equipe lá; o que nós vamos fazer?

Reafirmando: tem os laudos, tem os laudos do IPT, o laudo da Falcão Bauer; há uma, não vou dizer que há uma controvérsia, mas há algo que precisa ser esclarecido sobre a capacidade que a Falcão Bauer encontrou, e os efeitos do monitoramento dessa capacidade dos caminhões de 120 toneladas que passaram por lá. O IPT tem um laudo sobre, principalmente, a parte subaquática com o comprometimento; são questões objetivas.

Havendo uma convergência dessas questões técnicas, nós vamos ter de mediato uma solução: ou pode liberar integralmente a ponte, ou ela pode ser liberada parcialmente sem um trabalho de escora, ou parcialmente com o trabalho de escora. E a partir daí, a solução de médio para longo prazo, que é essa solução que o deputado coloca, que é a questão de uma mudança na questão orçamentária; porque você tem um espaço para colocar o investimento nessa ponte.

Do ponto de vista técnico, o que nós vamos fazer? Amanhã nós vamos ter essa discussão; havendo concordância, nós vamos então apoiar a Prefeitura, até eventualmente na figura do “amicus curiae”, na disputa judicial, lá na pendência judicial, levando a condição do Estado. E a determinação, como eu já lhe disse e reafirmo aqui, do governador, é que o Estado tem que entrar para resolver, a despeito da titularidade da ponte; isso depois nós vamos discutir, agora tem que resolver o problema das pessoas que estão sendo afetadas por isso.

Então a ideia amanhã é que a gente tenha uma reunião técnica; tendo essa decisão, nós já vamos ver junto à Prefeitura como é que ela vai acessar o Judiciário, com que tipo de informação e laudo. E aí, a Secretaria vai se responsabilizar, junto aos órgãos técnicos, para enviar essa informação em apoio a ação da Prefeitura. Então, eu tenho uma boa expectativa, de que amanhã a gente já consiga uma solução de curtíssimo prazo, sem prejuízo da solução definitiva que é uma ponte complexa, com uma ponte ferroviária anexa a ela.

É uma ponte que tem lá uma certa complexidade; foi colocada também a possibilidade de a gente avaliar, caso haja interdição total da ponte, a possibilidade de uma lancha da Dersa fazer a travessia. O problema do atacadouro é mais complicado, mas todas essas questões estão colocadas na mesa, para que a gente pratique todas elas, e possa ter uma boa solução.

**O SR. CAIO FRANÇA - PSB** - Presidente Madalena, eu não vou me alongar, mas assim, para concluir da minha parte.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Trinta segundos, deputado Caio.

**O SR. CAIO FRANÇA - PSB** - A pior opção é a ponte fechada sem uma luz no fim do túnel, uma solução; se a ponte fechar para fazer a obra, eu sei que, mesmo muito chateados e “p da vida”, os moradores vão compreender. O problema é fechar e não dar nenhuma solução, então agradeço.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Deputado Caio.

**O SR. BARROS MUNHOZ - PSB** - Presidente, posso falar por meio minuto?

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Quero anunciar aqui a presença do deputado Barros Munhoz, e do deputado Milton Leite, segundo secretário desta Casa; 30 segundos, deputado Barros Munhoz.

**O SR. BARROS MUNHOZ - PSB** - Apenas para dizer ao secretário da minha alegria em recebê-lo aqui junto aos colegas, e parabenizá-lo pelo extraordinário trabalho que vem desenvolvendo; é um dos expoentes de uma excelente equipe do governador João Doria. E agradecer toda a atenção que tem dispensado aos nossos pleitos. Parabéns secretário, saúde, sucesso, e conte sempre com o nosso apoio.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Obrigado, deputado.

**O SR. BARROS MUNHOZ - PSB** - Parabéns ao presidente, pelo excelente trabalho à frente desta Comissão também, presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - Obrigado, deputado Barros Munhoz, por participar aqui conosco na data de hoje; senhor secretário, são poucas perguntas aqui, mas nós sabemos da sua competência, do seu dinamismo, do seu trabalho sério que o senhor está fazendo frente à secretaria de Transportes e Logística do Estado

de São Paulo. Eu gostaria de saber, nós todos que somos da área na parte de engenharia somos sabedores que as rodovias de chegada em São Paulo, ou seja, Castelo Branco, Anhanguera, Dutra, Imigrantes, Anchieta.

Daqui cinco, no máximo dez anos, estão todas saturadas. Eu gostaria de saber qual a providência, e se existe alguma providência por conta do Governo do Estado, para amenizar um pouco esta situação que deve ocorrer dentro em breve no futuro.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Excelente colocação, deputado, característica sua, e questões técnicas da maior relevância. Eu acredito que a primeira, e a mais importante, atividade ou ação que nós vamos ter é a conclusão do Rodoanel Norte; na medida em que você conclui o trecho do Rodoanel Norte, você vai criar toda essa possibilidade de desviar já essas cargas na entrada, antes da entrada da cidade de São Paulo, e já dar um destino para as cargas que vão buscar o eixo norte lá, através da Dutra e da Fernão Dias.

Ou através da própria BR-116, para o sul; e que são as cargas de passagem, que são as que mais preocupam a cidade de São Paulo, e a nós; o segundo ponto é um estudo que está sendo feito, de potencializar já um binário ao Rodoanel Norte, que é a Dom Pedro; você fazendo a ligação lá desde Campinas, até aqui, a região próxima da Dutra, ali já na região de Arujá, um pouco mais adiante. E temos uma outra situação que é importante, e que precisa ser discutida com a cidade de São Paulo, que é a Avenida Jacu Pêssego; que ela está funcionando quase com uma fuga de carga do Rodoanel Leste, e ela acaba gerando um conflito na chegada de veículos pesados já na Ayrton Senna.

Então essas duas questões, do lado norte e do lado leste da cidade, são importantes; para o lado sul, o que nós temos aí? Sudoeste na verdade, uma grande discussão da chegada da Raposo Tavares em São Paulo; a chegada da Raposo Tavares, hoje, em São Paulo, ela é um problema. Ela chega em um semáforo, ali na altura da Caxingui, depois do Jardim Peri Peri ela vem, entra em um semáforo; e aí ela já entra na malha urbana do Butantã sem capacidade de escoamento; então esses veículos não têm acesso às marginais, e eles acabam escolhendo por dentro do Butantã, o que é um grande problema.

Tem a Avenida Eliseu de Almeida, que é uma paralela a Raposo Tavares, desde do Peri Peri até a Cidade Universitária, e ela também já tem uma saturação. Ela vai ter ali agora, com o metrô, a estação da Vila Sônia, e a estação São Paulo-Morumbi ali; é uma estação que vai ter uma capacidade, ali na Francisco Morato, para receber passageiros; portanto também vai haver uma realocação das linhas de ônibus. Então a Raposo

Tavares, nessa chegada, também é um problema. O que vai acontecer no médio prazo, deputado?

No meio do prazo, nós vamos precisar rever a distribuição de cargas na cidade de São Paulo, usando a carga Ferroviária com a criação dos retroportos alfandegários, quer dizer, aquela questão do porto seco no Planalto. Porque aí você vai criar um anel onde essa carga fica nesse retroporto, ela vai sair ou por carga ferroviária, ou já com a carga unitária, indo em direção ao porto, com embarque programado; mas isso vai depender de uma nova estrutura, com esses retroportos alfandegados na região do Planalto.

Hoje, há um estudo aqui na região de Paranapiacaba, para que você tenha um desses retroportos; o melhor exemplo é lá na região de Bauru, o retroporto da Brado, porto seco que já opera uma conexão rodoviária e ferroviária; e a ideia é que você tenha agora, no investimento das plataformas logísticas tanto da Rumo quanto da MRS aqui em São Paulo, que a gente consiga reorganizar. A MRS tem uma plataforma em Engenheiro Manoel Feio, ali em Itaquaquecetuba, e a Rumo tem duas plataformas previstas: uma na Lapa, e outra provavelmente na Mooca, de maneira que nós vamos ter, também, um reestudo disso.

Mas, sem dúvida nenhuma, como bem coloca o deputado, essa discussão de estruturas logísticas no planalto, para que você discipline a chegada no porto, ela vai ser fundamental para que a gente não tenha uma saturação dessas rodovias de acesso à cidade de São Paulo.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL** - O.k., secretário; qual a política do Governo do Estado para travessias de balsa, embarcações, que não estão regulamentadas no interior de São Paulo? Que eu mesmo presenciei isso em Arealva a Itaju, sem regulamentação nenhuma a balsa que está hoje trabalhando lá, e transportando os usuários das nossas rodovias.

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO** - Pois é, essa é uma situação, não é só lá em Arealva, nós temos outras situações, situações até agudas aqui; próprio em Santos ali, Vicente de Carvalho, as catraias são situações aí que também nos preocupam. Eu solicitei ao departamento hidroviário que fizesse esse levantamento de todas essas travessias, e fizesse uma reunião com a Antaq, que a autoridade nacional de Transporte Aquático, para que a gente possa estabelecer essa regulamentação.

Desde as catraias, aqui em Vicente de Carvalho no Guarujá, que é uma situação aguda; nós temos ali a travessia total, considerando as duas lanchas da Dersa, cerca de nove mil passageiros por dia; e algumas situações no interior que têm um grande problema. Tem áreas que estão sendo objeto dessas travessias, essas não são regulamentadas, portanto, tem um risco do tipo de embarcação, fiscalização na embarcação; e por outras não é? Você tem até os riscos, assim, do ponto de vista de segurança pública, da utilização para essas embarcações por fuga de rodovias, de maneira que você saia do nível de controle da polícia rodoviária, quer dizer, tem uma discussão ampla.

Eu solicitei o diretor do DH que tivesse uma reunião com a Antaq, para ver como é que nós vamos conseguir fazer essa regulamentação, e como é que nós vamos por isso em termos, assim, até legais; para que você possa ter o uso dessas travessias.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL - O.k.** A última pergunta, secretário: qual o papel do estado de São Paulo nas concessões ferroviárias do governo federal?

**O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - É** aquilo que eu comentei no início, deputado, hoje é zero, quer dizer, do ponto de vista formal é zero, e na verdade teve 100% de participação, na medida em que o governador João Doria chamou para si o protagonismo da discussão junto ao Tribunal de Contas da União, para mostrar a importância do investimento ferroviário no estado de São Paulo. A ferrovia é um modal fundamental, como bem coloca o deputado, e sabe bem da região lá de Bauru, o investimento está sendo feito em Lençóis Paulistas pela Bracell; quase sete bilhões de reais numa planta de celulose líquida.

Esse escoamento dessa produção depende, fundamentalmente, da ferrovia; se não houver a ferrovia, você terá, teria na verdade, um grande problema para escoar essa produção; então o que é necessário, e aí é uma questão realmente de regulamentação legislativa, é que haja um órgão, em caráter nacional, onde os estados possam discutir a questão dos ramais do investimento ferroviário. Eu dou um exemplo aqui nesse trecho da norte-sul aqui em São Paulo, ela vai passar aí por diversos municípios, em que você vai precisar fazer um contorno; você tem Rio Preto, você tem Araraquara, você tem Catanduva, onde você vai precisar fazer um contorno ferroviário.

E tem Americana, Americana um grande hub ferroviário hoje, onde você tem uma conexão das concessões da VLI e da MRS, e a chegada da Rumo; e não está previsto o contorno de Americana, vai ser um transtorno para a cidade. Então há que se ter uma discussão, assim como essa questão do lado de Bauru, onde você vai ter esse tramo; e ela vai passar por 32 cidades, e a ferrovia fez um projeto de 162 intervenções de obras de artes, para que você tenha viadutos, tenha passagens em desnível, para que você possa estabelecer a conexão da cidade.

E aí ver uma coisa: eles fizeram isso sem conversar com os prefeitos, eles fizeram isso na prancheta; e aí vai dar problema, porque você vai chegar, e vai colocar um viaduto, muito provavelmente num trecho de uma cidade onde o prefeito não vai querer; não é lá o vetor de crescimento da cidade. Então, falta hoje no Brasil um órgão de caráter nacional, onde os estados possam discutir não só o papel das ferrovias, mas como eu disse também, a questão dos portos, o crescimento do porto implica o aumento de carga rodoviária; as rodovias estão saturadas, e como é que você vai fazer esse aumento?

Você vai licitar a área portuária para novos terminais, sem ter a capacidade rodoviária adequada; hoje o porto de Santos, que é o maior porto do Brasil, e de exportação na América Latina, passa por aqui. O caminhão desce a Avenida Anchieta, que é praticamente um comboio de caminhões descendo a Anchieta; só a pista de descida da Anchieta para levar contêiner para o porto de Santos; então essa discussão, eu acredito, deputado, que deva ser encaminhada do ponto de vista legislativo.

Para a criação de uma entidade de caráter nacional, que possa, sim, ter o protagonismo dos estados na discussão desse investimento ferroviário; e também portuário, nos seus respectivos estados.

**O SR. PRESIDENTE - RICARDO MADALENA - PL -** O.k., secretário, queremos agradecer aqui a presença dos deputados Barros Munhoz, deputado Cezar, deputado Milton Leite, deputado Rogério Nogueira, que é vice-presidente desta Comissão, deputado Caio França e deputado Roberto Moraes, que está presente aqui conosco; e os deputados que aqui passaram: José Américo, Tenente Coimbra, Rodrigo Gambale, Luiz Fernando Teixeira.

Quero agradecer aqui, secretário, a sua presença, de livre e espontânea vontade respeitando o artigo 52-A da nossa Constituição Estadual; agradecer a sua equipe que aqui está, que tem uma boa relação conosco sempre que solicitado. Agradecer aqui também o engenheiro que foi superintendente do DER, Ricardo Volpi, que está aqui



Verba Editorial Ltda.

presente na data de hoje, e nós ficamos felizes com a recuperação do senhor; que nós presenciamos na última oitava que o senhor esteve aqui, e mudou da água para o vinho, graças a Deus. Nada mais havendo, declaro encerrada a presente reunião.

\* \* \*

- É encerrada a reunião.

\* \* \*