

**COMISSÃO DE ASSUNTOS METROPOLITANOS
E MUNICIPAIS (CMM)**

25.06.2019

**COMISSÃO DE ASSUNTOS METROPOLITANOS
E MUNICIPAIS (CAMM)
25.06.2019**

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Declaro aberta a primeira reunião extraordinária. Havendo o número regimental declarado aberta, então, a primeira reunião extraordinária da Comissão de Assuntos Metropolitanos e Municipais da Primeira Sessão Legislativa da 19ª Legislatura.

Registro, com muito prazer, a presença dos nobres deputados: Coronel Nishikawa; Dr. Jorge do Carmo; Dr. Luiz Fernando; deputada Maria Lúcia Amary; deputado Estevam Galvão; deputado Thiago Auricchio; deputado Ricardo Mellão; deputado Aprígio; deputado Ricardo Madalena presente também; deputada Carla Morando; deputado José Américo aqui presente; deputada Analice Fernandes; deputado André do Prado.

Quero, então, convidar nosso secretário para que tome assento. O objeto desta reunião... Solicito ao secretário a leitura da Ata da reunião anterior.

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

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Pela ordem, deputado Luiz Fernando.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Eu queria pedir a dispensa da Ata da reunião anterior.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - É regimental o pedido de V. Exa. Está concedida a dispensa e considerada aprovada a Ata da reunião anterior.

A presente reunião foi convocada com a finalidade de ouvir o secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, o Sr. Alexandre Baldy de Santanna Braga, para os seguintes fins: item 1) prestar contas do andamento da gestão, bem como demonstrar e avaliar o desenvolvimento de ações, programas e metas da Secretaria em

cumprimento ao disposto no artigo 52-A caput da Constituição do Estado de São Paulo; item 2) tratar de outros assuntos de interesse desta Comissão e das comissões de Infraestrutura e de Transportes e Comunicação. Lembrando que o presidente da Comissão de Infraestrutura, junto conosco, aqui, deputado Luiz Fernando, e o de Transporte e Comunicação, deputado Ricardo Madalena, também presente aqui na Comissão. Então, agradecer a presença de todos.

Convido o deputado Barba – obrigado pela presença. Deputado Wellington Moura. Agradecer aqui a presença dos vereadores de Campinas: vereador Pastor Elias, vereador Filipe Marchesi – obrigado pela participação –, e outros vereadores.

Solicito, então, o secretário Alexandre Baldy. Secretário, obrigado pela presença, mais uma vez, pela oportunidade. Eu fiz a leitura aqui de que a finalidade desta reunião é que V. Exa. possa, aqui, prestar conta dos andamentos da gestão, bem como demonstrar e avaliar o desenvolvimento de programas e metas da Secretaria em cumprimento ao disposto no artigo 52-A da Constituição do Estado de São Paulo. Nós encaminhamos, também, secretário, alguns requerimentos que, embora não tinham sido todos aprovados na Comissão, mas nós encaminhamos para sua assessoria.

Vossa Excelência fique à vontade para fazer uso da palavra, a exposição da Secretaria, todo trabalho. Aliás, se me permitem os outros deputados, parabenizar V. Exa. pelo trabalho, pela forma como vem conduzindo a Secretaria – uma Secretaria de grande importância não só aqui para a Região Metropolitana de São Paulo, mas para todo estado de São Paulo. Nós temos outras regiões metropolitanas, outros aglomerados, então, parabenizar V. Exa. pelo trabalho que vem desenvolvendo junto ao nosso governador. Obrigado.

Pois não. Solicito um microfone sem fio. Pela ordem, deputado Estevam Galvão.

O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM - Sr. Presidente e nobres deputados presentes; senhores presentes. Eu não vou poder ficar participando desta reunião em que o secretário Baldy vai fazer a prestação de contas, de acordo com a Constituição, deste semestre. Eu tenho certeza absoluta que ele vai ter muita coisa para informar a esta Casa.

Mas, como eu tenho Comissão de Finanças às 15h – portanto daqui a cinco ou dez minutos –, nós já fizemos uma reunião de manhã, encerramos a discussão e agora pretendemos votar a LDO para depois, então, votarmos em plenário. Mas eu não poderia, em nenhuma hipótese, deixar de vir aqui nessa tarde não para prestigiar, é

muito mais para abraçar o nosso secretário Alexandre Baldy, que eu já o conhecia de quando ainda era ministro. Mas, eu devo dizer, Analice, que esse jovem senhor... Já ouviu falar no The Flash? Ele é The Flash. O homem é de uma rapidez e de uma competência imensurável.

Tem uma luta na minha região que era o problema... Ali em Guaianazes, que eu fui subprefeito lá. Então, ali havia o desembarque do Expresso Leste e causava um dano terrível para os estudantes e muito mais para os trabalhadores. Era uma coisa angustiante. Eu, como deputado, como cidadão, como gente, como pessoa, vinha lutando, havia muitos anos, para acabar com esse desembarque, para que o Expresso Leste fosse direto de São Paulo até Mogi das Cruzes.

Pasmem os senhores: em três meses, o secretário Alexandre Baldy – viu, Luiz Fernando? – resolveu o problema. Não existe mais o desembarque. Então, o agradecimento e não é apenas meu, é da minha cidade, de Mogi das Cruzes, Poá, Ferraz, enfim: de todo o Alto Tietê.

E mais, só para concluir: tem um trabalho meu, também, secretário, V. Exa. concluiu – Suzano tem uma estação que, eu acho, é a estação mais moderna do estado de São Paulo, você tem que ir lá conhecer, Analice, maravilhosa! Só que nós não temos... Nós temos o terminal rodoviário do lado norte, que foi feito há muito tempo, quando eu ainda era prefeito. Eu comecei as tratativas para fazer o Terminal Rodoviário do lado sul. Já tem o estudo na EMTU. Eu trouxe um ofício – eu vou entregar nas mãos do Hiro – e gostaria que você desse toda atenção, como sempre fez – não apenas com este deputado, mas com toda esta Casa.

Parabéns e muito obrigado por esse momento que nós todos estamos vivendo aqui. Parabéns, Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado Estevam Galvão.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Pela ordem, Sr. Deputado Barba? Deputado Ricardo Mellão.

O SR. RICARDO MELLÃO - NOVO - Primeiro cumprimentar o secretário Baldy, que eu já tinha tido oportunidade de conhecê-lo pessoalmente. Dizer que muito nos honra a sua presença aqui.

Infelizmente, pelos mesmos motivos apontados pelo deputado Estevam, não vou poder ficar. Temos uma sessão da CFOP agora às 15h que discute a LDO, então peço licença e desejar toda a sorte e o apoio que for necessário para que os trabalhos ocorram da melhor forma possível aqui hoje.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado Ricardo Mellão. Registrando aqui a presença, também, do deputado Cezar, membro da Comissão, e do deputado Rogério Nogueira. Lembrando que, conforme os outros deputados disseram, nós temos ainda a presença do secretário Rossieli, que está na Comissão de Educação, e do Gustavo Junqueira, da Comissão de Agricultura; e mais a Comissão de Finanças, que está discutindo a LDO.

Deputado Barba.

O SR. TEONILIO BARBA LULA - PT - Obrigado, Sr. Presidente. Saudar todas as deputadas e deputados presentes aqui. Saudar o secretário e desejar boa apresentação. Também gostaria de poder acompanhar, mas eu tenho que passar na Finanças e depois no Colégio de Líderes para a gente continuar discutindo o que que faz com a LDO.

Mas, aproveitar, secretário, para deixar aqui uma cobrança. Como eu sou do ABC, nós temos aquele debate da Linha 18-Bronze do ABC que gostaríamos de vê-la realizada. Sei que não vou poder ouvir sua resposta, mas vão ficar aqui deputados do meu partido – Luiz Fernando, deputado José Américo –, e a gente quer deixar aqui essa cobrança e aproveitar... Tem o deputado Auricchio, também da região, Carla Morando, Luiz Fernando... O Marcio da Farmácia não está por aqui? Então são seis deputados da região do ABC.

Mas, o importante é que, quando a economia está boa, dá mais de 200 bilhões de PIB toda a economia do ABC. São 2,8 bilhões de habitantes e uma boa parte circula pelo estado de São Paulo, aqui na capital. Então, essa questão da Linha Bronze é um debate que nós estamos fazendo lá com a sociedade civil organizada, com o movimento social, com o movimento sindical, com a SIS, os empresários da região, a sociedade

civil organizada e nós temos uma defesa muito firme nessa questão da Linha Bronze, de ter o VLT na nossa região.

Então, queria deixar aqui ratificado esse pedido. Depois o Luiz tem umas perguntas. Está bem? Muito obrigado e boa sorte na sua carreira.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado Barba.

Então, eu solicito ao secretário que faça uso da palavra, a sua explanação.

O SR. ALEXANDRE BALDY - Boa tarde, senhoras e senhores. Queria primeiramente agradecer a Casa do Povo do Estado de São Paulo, a Assembleia Legislativa do Estado. Queria cumprimentar e agradecer aqui pela possibilidade que me permitem hoje estar aqui. Ao deputado Rafa Zimbaldi, que preside a Comissão de Assuntos Metropolitanos; queria cumprimentar o deputado Luiz Fernando, que preside a Comissão de Infraestrutura; o deputado Ricardo Madalena, que preside a Comissão de Transportes. Em nome dos senhores queria cumprimentar todos os deputados e deputadas que estão aqui, do Estado. A nossa líder, deputada Carla Morando, agradecer em nome dos senhores e senhoras. Agradecer a cada um dos parlamentares que me permitem estar aqui, Sr. Presidente, para poder explanar, para poder apresentar, para poder prestar contas do que o Governo do Estado de São Paulo, sobre a gestão do governador João Doria, vem realizando e projeta realizar sobre a Secretaria de Transportes Metropolitanos.

Quero agradecer aos demais presentes, senhoras e senhores. Quero agradecer as palavras do deputado Estevam Galvão e agradecer as palavras do deputado que saiu agora há pouco, o deputado Mellão. Agradecer ao deputado Barba, que também teve que sair. É importante votar a LDO; para nós é fundamental que estejam votando porque, de algumas diretrizes aqui que estaremos apresentando, a LDO é parte estratégica desse planejamento.

Mas eu quero agradecer a todos e a todas e começar aqui, Sr. Presidente, com a sua permissão – cumprimentando e agradecendo a todos, mais uma vez – com uma breve apresentação do que nós realizamos neste período e do que temos de planejamento para realizar pelos próximos três anos e seis meses sobre a gestão do nosso governador João Doria.

Quero aqui – pode passar, por favor – apresentar àqueles que não conhecem, àqueles que não são familiarizados. A Secretaria de Transportes Metropolitanos tem uma área de operação de atribuição entre cinco regiões metropolitanas – uma sexta foi criada, mas ainda não implementada, não foram criados seus instrumentos para que ela pudesse estar dentro das obrigações legais. Então, são 134 municípios abrangidos; um PIB muito substancial: mais de R\$ 1,5 bilhão de PIB somente dentro dessas cinco regiões; 31 milhões de habitantes, quase 42 quilômetros quadrados fazem parte de toda essa região; 75% do PIB do estado de São Paulo está presente nessas cinco regiões metropolitanas – pode passar por favor.

Aqui é o organograma da atribuição que o secretário de Transporte Metropolitano possui. Sobre a nossa atribuição, companhias como a CPTM, Metrô e a Estrada de Ferro Campos do Jordão. Pode passar, por favor.

Vou ser bem objetivo aqui para que a gente possa fazer um diálogo mais objetivo.

Sobre o projeto, são 17.877 colaboradores divididos entre essas empresas como um todo. Pode passar.

Aqui é a rede metropolitana de transporte que opera na Região Metropolitana aqui de São Paulo. Pode passar.

Aqui é um pouco da malha que, hoje, essa estrutura detém. São três linhas, sendo sete da CPTM e seis do Metrô – logo adiante nós estaremos vendo. São 165 estações, 362,3 quilômetros de trilho, 113 quilômetros de corredores de ônibus, com 11,2 quilômetros de VLT, e 134 municípios que vêm sendo atendidos. Pode passar.

Aqui são os passageiros, são os passageiros transportados no mês de maio, Sr. Presidente, senhoras e senhores. Tivemos 2,9 milhões de passageiros transportados pela CPTM; foram aproximadamente 5,2 milhões de passageiros transportados pelo Metrô; e 24 milhões de passageiros transportados pela EMTU. Pode passar.

São 10,5 milhões de passageiros transportados, somente no mês de maio, por essas empresas que estão sob atribuição da Secretaria.

Aqui, já dividida para que as senhoras e os senhores possam compreender de uma forma mais objetiva. A CPTM, dentro da sua estrutura, estação e volume de passageiros transportados, diariamente; temos duas concessões que operam o Metrô diariamente; mais de 31 quilômetros das vias metroviárias sendo concedidas – entre a Via 4, que opera a Linha 4-Amarela, e a Via Mobilidade, que opera a Linha 5-Lilás.

Hoje, a Linha 5, que é uma linha mais recente – a última estação entregamos há pouco – já transporta diariamente quase 600 mil passageiros. Pode passar.

Aqui temos a região metropolitana do estado que é dividida. No aspecto “sobre pneus”, temos a EMTU que opera 930 linhas, com 113 quilômetros somente de corredores, 20 terminais, 134 municípios atendidos, 2,4 milhões de passageiros.

Eu vi, Sr. Presidente, como o senhor tem um Projeto de lei a respeito da questão de bilhete, hoje, já é algo recorrente o cartão BOM. Ele é operado na plataforma sobre pneus, da EMTU, opera também como bônus trilhos na plataforma sobre trilhos, e são aproximadamente 6.730.000 cartões ativos. Quer dizer que usualmente estão dentro dessas estruturas fazendo a utilização dessa plataforma e, dentro daquilo que V. Exa. deseja, nós já iniciamos, em fevereiro, um estudo para poder aprimorar – pode passar mais um –, que eu vou chegar... Eu acreditava que estava ali... Que o cartão BOM e a plataforma de cobrança de bilhetes é uma plataforma que, sobre pneus, ela é divertida sobre a quilometragem. Aquele passageiro que é transportado por um percurso menor, obviamente ele paga uma tarifa menor. Aquele que é transportado pelo percurso maior, ele paga pela quilometragem adicional ao qual ele é transportado.

Então, essa integração das operações é fundamental, especialmente se nós tivéssemos a oportunidade de criar uma autoridade metropolitana dentre todas essas regiões para podermos reorganizar ou estruturarmos as plataformas entre Estado e municípios, mas que pudéssemos fazer de uma forma que nós não penalizássemos aquele que mora mais perto – quer dizer: que é transportado por uma área menor sobre pneus, do que aquele que é transportado a uma região mais longa sobre pneus. Pode passar, por favor. Foi só para a gente fazer um parêntesis porque, como eu percebi que V. Exa. já tem um Projeto de lei e uma pauta relevante sobre o tema, eu fiz esse ponto para poder explicar que nós já estudamos hoje e é um desafio enorme, não só de São Paulo, como de todas as regiões metropolitanas da envergadura da Região Metropolitana de São Paulo, de Campinas de Sorocaba, da Baixada Santista, do Vale do Paraíba e Litoral Norte, enfim, de todas as regiões do Estado.

As frotas que hoje a Secretaria possui dentro das empresas são 27 operações do monotrilho – a Linha 15 que opera –; na CPTM, são 216 composições e, no Metrô, são 205 unidades. Pode passar.

Aqui é a frota de ônibus e de VLT. No VLT são 22 unidades. Temos o Ligado, que é aquela operação que transporta crianças e adolescentes portadores de necessidades especiais – são 4.700 unidades do Ligado que todos os dias fazem um trabalho que,

diga-se de passagem, é exemplar no Brasil; ele é extremamente elogiado por todos os cantos do País e é referência para esse tipo de transporte de portadores de necessidades especiais em todos os cantos do Brasil. E são 25.500 ônibus de transporte sobre pneus, ou seja, sob atribuição da EMTU. Pode passar.

Aqui fizemos um balanço do primeiro semestre de 2019 das nossas atribuições. Pode passar, por favor.

Aqui é a nossa missão, que é realmente proporcional ao passageiro um transporte cada vez mais confiável, mais seguro e mais confortável. Quer dizer: nós precisamos entender a plataforma e separá-la em dois aspectos, os aspectos de obra, que é nós acabarmos com as obras que estejam paralisadas, estejam em baixo ritmo de execução; e o aspecto de serviço para melhorar a realidade daquilo que já é existente, seja na melhoria da plataforma da tecnologia da estação ou, como disse o deputado Estevam, de uma baldeação inexistente... Enfim: do aspecto de serviço.

Separar em duas diferentes posições entre aquilo que é obra, que é necessário para ampliação; obviamente acabar com as obras, especialmente as que estejam paralisadas, e ainda buscar novas obras para a ampliação de uma malha metroferroviária aqui no estado de São Paulo e, é claro, entregarmos um serviço melhor ao cidadão aqui de São Paulo. Pode passar.

Aqui é um pouco do que realizamos. Fizemos a continuidade – porque é um projeto que já estava em andamento –, então fizemos a conclusão dele. O ápice foi a concessão da Linha 15-Prata em março de 2019, numa operação que foi concessionada a um grupo privado e que resultou numa outorga de 160 milhões de reais para o Estado. Pode passar.

Aqui também fizemos a concessão do Parque Capivari porque... Eu até tenho um pouco de posicionamento de que nós somos transportadores de pessoas, de cidadãos. Nós não somos operadores de parque, nós não somos operadoras de shopping centers; então, nós temos que focar naquilo que nós fazemos e temos que fazer bem feito. Então, a ideia, desde nosso início, era que nós pudéssemos conceder todos os objetos que não fazem parte do nosso “core business”, que não fazem parte daquilo que é a nossa atribuição de transportar pessoas todos os dias.

O Parque Capivari realmente foi um sucesso que pertence à Estrada de Ferro Campos do Jordão e fizemos a concessão para que pudesse resultar em um investimento de quase 60 milhões de reais na cidade de Campos do Jordão. Enfim, é um objeto conseguido que poderá proporcionar sobre o investidor privado e um empreendimento

que vai ser muito mais realçado, que vai ter muita mais visibilidade e, claro, muito mais conforto e atrações para a sociedade. Pode passar. E é claro que não tem custo para o Estado; a gente deixa de investir, deixa de despender o custeio naquele objeto que não é nossa atribuição, e passa ele ao privado, que vai ter aquele objeto como atribuição, vai investir para obter o resultado. E nós vamos investir, é claro, aquele recurso naquilo que é nossa missão. Pode passar.

Fizemos a regulamentação também no transporte EMTU, Metrô e CPTM dos animais domésticos – pets de até dez quilos –, é claro que na sua condição que a lei exige, para que organização nos horários de vale para que não prejudique os passageiros, os cidadãos que todos os dias vêm e vão, especialmente no horário de pico, que é um horário realmente muito disputado. Então, fizemos essa regulamentação que foi algo muito bem visto e muito bem aceito pela sociedade. Pode passar.

Aqui no âmbito da CPTM fizemos uma obra de acessibilidade na estação Mogi; uma obra de pouco mais de 600 mil reais para podermos adequar a acessibilidade, especialmente, que é um dos nossos maiores desafios: realizarmos as obras de acessibilidade para as pessoas que possuem necessidades especiais, com todo respeito que devemos, para que seja feito de uma forma urgente, aqui fizemos e entregamos.

Fizemos a primeira concessão – a primeira na história do estado de São Paulo –, construção de estação sobre concessão da iniciativa privada. Quer dizer: buscamos aquele que era interessado em construir uma estação e ele, Sr. Presidente, apresentou a sua manifestação dentro de toda a lei, da legalidade, da absoluta condição legal, para que ele construa a Estação João Dias. Nós temos ali o período mais longo da CPTM, da Linha 9 entre, duas estações, em que havia oportunidade, e o privado apresentou a proposta, apresentou investimento e, dentro dessa estação, o investimento na estação será realizado, absolutamente e integralmente, pelo investidor privado. Quer dizer, a gente fomenta a atividade empreendedora ao redor da estação, recebemos uma estação sem custo nenhum para o Estado, sem nenhuma contrapartida do Estado. O Estado, obviamente, faz as adequações na infraestrutura nos trilhos, que são necessários para que haja a parada na estação... Enfim, toda adequação na infraestrutura explicitamente para que a gente possa receber a Estação João Dias que já está em fase de licenciamento e de regulamentação para que possa iniciar sua construção. Uma obra em que o investimento será acima de 60 milhões de reais. Pode passar.

Isso é um empreendimento já existente. Quer dizer: o Estado contribui para a viabilização de atividades empreendedoras com recursos eminentemente do setor

privado e, é claro, nós absorvemos os usuários – os passageiros, os cidadãos – no transporte público, o que contribui para nossa operação e para o conforto da população. Pode passar.

Aqui fizemos também a ampliação das viagens, que é o Connect. Operação entre o Brás e o aeroporto de Guarulhos na Linha 13-Jade da CPTM. É uma atenção que tivemos muito forte para que a gente consiga melhorar o serviço com acesso ao Aeroporto de Guarulhos para que possa ser reduzido o prazo. Nós estamos dedicados a ampliar ainda mais, seja para a Estação Brás, seja para a Estação da Luz, para que haja menos baldeação – troca do trem – para que a gente provoque um maior conforto e até uma maior utilização por parte da população. Pode passar.

Aqui é o Expresso 10+, que também foi motivo de ampliação, para que nós pudéssemos fazer esse investimento e fazer essa ampliação. Pode passar.

Aqui o Expresso Leste-Mogi – o deputado Estevam fez aqui a explanação –, que era um objeto de desejo por parte da sociedade da região do Alto Tietê. Quando eu entrei, presidente, recebi as demandas e percebemos, com a direção da CPTM, o presidente Pedro Moro, que eram investimentos relativos e proporcionais pequenos dentro de todo o benefício que nós poderíamos levar àqueles que, todos os dias, vêm e vão de casa ao trabalho. Então, acabamos com a famosa troca de trens – a baldeação – na Estação de Guaianazes. Para quem entrava na Estação Guaianazes, ficou realmente chateado porque ele entrava no trem vazio e sentava com todo o conforto. Mas aqueles mais de 220 mil passageiros que vinham de Poá, Suzano, Ferraz, Mogi... Enfim, eles se sentiram extremamente privilegiados no ponto de vista de que têm o transporte que vai até a Estação da Luz sem precisar trocar de trem e, dependendo do horário, a gente tem uma redução de até 40 minutos nessa troca de trens. Quer dizer: isso é qualidade de vida para as pessoas. Pode passar.

Fizemos a entrega de trens, também, na Linha 7-Rubi. Hoje, toda a frota de trens que liga a Estação da Luz até Francisco Morato é de trens absolutamente novos, modernos, para que a gente tenha operação na Linha 7, que é a linha mais longeva em atuação atualmente. Pode passar.

Estamos fazendo, especialmente, uma obra em que eu tive oportunidade, no ano passado, enquanto o secretário de Transportes Metropolitanos Clodoaldo nos procurou, trabalhar e dedicar sem saber que eu acabaria trabalhando aqui no Governo do Estado de São Paulo.

Então, enquanto estava ministro das Cidades, ajudei o Governo de São Paulo a retomar uma obra paralisada, uma obra que estava lá havia quatro anos, naquele momento, paralisada, que é a ligação de Grajaú e Varginha. São um pouco mais de 4,5 quilômetros de operação de trem. Nós levaremos a operação da Linha 9-Esmeralda da CPTM até o um bairro populoso, carente e necessário, mais ao sul da cidade de São Paulo, e que, com certeza, uma obra paralisada é um desafio, uma vergonha para o setor público, seja aqui no Estado, seja nacional. Eu tive a oportunidade de poder ajudar a Secretaria naquele momento, e hoje de tocar essa obra para que ela possa ter uma boa evolução, para que a gente consiga entregar aí pelos próximos 24 meses, se Deus quiser, para que a gente consiga ajudar a acrescentar, diariamente, mais 110 mil passageiros à Linha 9-Esmeralda da CPTM.

São investimentos de quase 1 bilhão de reais. Quer dizer: o Ministério das Cidades, hoje Ministério do Desenvolvimento Regional, tem 50% de aporte, e o Governo do Estado de São Paulo com 50% de aporte em todo o investimento, em toda a infraestrutura.

Ainda fizemos uma readequação, porque fizemos uma licitação senhores e senhoras, menor do que era previsto no orçamento. Tivemos essa felicidade de quase 100 milhões de reais nessa readequação. Aproveitamos esse orçamento para poder construir um futuro terminal de ônibus de Varginha, porque muitos passageiros que vêm, por exemplo, de Parelheiros, vêm de ônibus até o terminal de Varginha, e eles eventualmente não trocam, não saem do ônibus para ir ao trem. Ele já está ali no terminal de ônibus, já entra no ônibus e segue a sua viagem. Então, nós conseguimos ter o recurso necessário, dentro desse mesmo orçamento, para fazer o terminal de ônibus anexo, contíguo à futura estação de Varginha da Linha 9 da CPTM. Pode passar.

Fizemos também o embarque do primeiro trem que vai operar na Linha 13-Jade da CPTM, que é o trem em que é possível carregar malas, enfim, que é adequado para essa operação, para aqueles que viajam, que utilizam o Aeroporto de Guarulhos. Pode passar.

Aqui no âmbito da EMTU, realizamos a licitação do segundo trecho, que é o compromisso com o consórcio e com a população da Baixada Santista, que liga Conselheiro Nébias a Valongo. A solicitação está em andamento, e nós acreditamos que vamos colocar essa obra em início até o final deste ano de 2019. Como não recebemos o orçamento para esta obra em si, mas nós estamos estudando e analisando quais são as possibilidades. Se nós precisarmos desta Casa, com certeza assim o faremos para que a

gente consiga, após o processo licitatório de contratação, o efetivo início dessa obra que dará maior funcionalidade ao VLT que tem uma capacidade de transporte bem acima do que é, hoje, transportado, mas essa interligação é importante para dar maior funcionalidade para operação. Pode passar.

A entrega de 25 novos ônibus para a região oeste. Pode passar. Fizemos também a entrega de 30 ônibus para a região sudoeste, corredores, enfim... Pode passar. Fizemos 50 ônibus na região de Campinas, presidente. O senhor esteve lá conosco, presente junto com outros parlamentares, junto com aquela ponte estaiada com a Prefeitura de Hortolândia, uma obra que foi viabilizada com o apoio do Governo do Estado e realizada pela Prefeitura. Pode passar.

Aqui, no âmbito do Metrô, a Linha 15-Prata. Quando da nossa assunção, nós tínhamos a Linha 15-Prata funcionando em parte do dia; ela não operava no horário de pico pela manhã e até o final da noite. Nos nossos 12 primeiros dias, determinamos ao Metrô que ela pudesse entrar em operação total. Então, ela passou a operar em todos os horários e isso, é claro, resultou em várias situações de manutenção, de problemas, porque era e sempre faz parte do início dessa operação, mas foi importante porque saímos de 11 a 12 mil passageiros diariamente que eram transportados até o dia 11 de janeiro, para hoje algo em torno de 75 mil pessoas, 76 mil pessoas que foram transportadas ontem, por exemplo. Está aqui a realidade que nós ajudamos, e muito, a região carente na cidade de São Paulo, a Zona Leste da cidade de São Paulo. Pode passar.

Fizemos ainda a retomada das obras das estações que são a continuidade da operação da Linha 15-Prata: estações Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta, São Mateus, Jardim Colonial. Nós retomamos todas essas estações para que ela possa, aproximadamente, dobrar o seu tamanho, a sua extensão, chegando também até uma região extremamente carente da cidade e, enfim, retomar as obras paralisadas com nosso compromisso de entregar Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e São Mateus até o final deste ano, e Jardim Colonial em 24 meses porque é uma que foi iniciada do zero praticamente. Pode passar.

Fizemos aqui, com a aprovação desta Casa, da Assembleia Legislativa – quero agradecer os senhores e senhoras – o que nos foi permitido pelo Metrô de criarmos subsidiárias. Nesse ponto, eu até estive em Londres, na Inglaterra, em fevereiro ou março, salvo engano, para adquirir experiência, adquirir know-how, enfim: para entender o que eles fazem lá. Aí, em determinado momento da conversa, o diretor de

estratégia e planejamento sentou-se na mesa e falou assim: “Secretário, pois bem, nós aqui falamos, mas daqui para a frente a gente cobra por hora”. Eu disse: “Mas, como assim? Vocês são o poder público, o transporte de Londres”. Eles: “Perfeitamente, mas a gente cobra por hora. Se você quiser continuar a conversa, daqui por diante, o senhor realmente veja como é a forma de contratação para a gente poder continuar lhe ajudando onde o senhor desejar: bilhete, obra, serviço expansão... Enfim, a gente cobra por hora e assim nós podemos continuar respondendo as suas perguntas”. E não responderam quase nenhuma pergunta. Eu até me senti, ali, totalmente desconfortável, porque eu já havia conversado por três horas de muitas preliminares que nos deixou muito convencido de que podia ser evoluído. Aí me levaram para conhecer tudo: “Agora você vai voltar e vai nos contratar!”. Quando voltei, pedi autorização a esta Casa para que tivéssemos essa possibilidade.

O Metrô ajuda, hoje, com todo o seu know-how, sua experiência, sua expertise, todo seu corpo técnico de mais 50 anos, ao Metrô de Fortaleza, ao Metrô do Rio de Janeiro, ao Metrô de Brasília, ao Metrô da Bahia. Enfim: as operações não só no Brasil, como na América do Sul; e nós não fazíamos essa oportunidade. Então, quer dizer, estamos agregando valor ao próprio Metrô. Eu vejo com toda a legalidade, toda a legitimidade, ex-colaboradores de Metrô que saem e montam suas consultorias. Agora, o Metrô tem que montar sua consultoria e vai cobrar. Por que o de Londres cobra e nós não cobramos? Quer ajuda nossa em Fortaleza? O.k., mas a nossa prioridade é o estado de São Paulo. Se formos para Fortaleza, que a gente cobre. Com ajuda dos senhores e das senhoras nós conseguimos implementar o Metrô Consulte. Pode passar.

Aqui, fizemos a concessão de 13 terminais de ônibus. Eu, quando cheguei à função na Secretaria, havia essa concessão já realizada e os estudos nos demonstraram que era importante fazer uma revisão, uma nova licitação. A equipe técnica reduziu de 40 para 30 anos a concessão; não houve outorga na anterior e nessa outorga, salve engano, foi de 11 milhões de reais, e nós deixamos, também, de custear, de desembolsar, aproximadamente 22 milhões, 23 milhões de reais anualmente. Então, quer dizer: eu não transporto passageiro municipal; eu transporto passageiro no Metrô. O transporte, aqui, que ele fique com a Prefeitura de São Paulo que, se assim não o desejar, oferecemos ao setor privado, que o desejou, que o recebeu o que vemos a outorga como diferente da anterior – que não havia –; um prazo e uma operação que nos vai dar condição de, por 30 anos, não ter esse custo anual de 22 milhões, 23 milhões de

reais. Isso permite alocar esse recurso em outra operação que seja da nossa atribuição. Pode passar.

Entregamos a estação Campo Belo da Linha 5-Lilás, que foi a última estação, completando a entrega da Linha 5. Pode passar. Alguns registros. O túnel paulista: nós autorizamos ao Metrô a elaboração do projeto executivo para a construção do túnel que liga entre a estação Paulista e Consolação. É uma demanda muito expressiva e a nossa busca hoje é para que esse túnel possa ser construído com recurso da iniciativa privada. Também iremos tentar, é o desejo que nós temos de buscar esse recurso de 90 milhões de reais em função de toda a capacidade de exploração daquele ambiente onde passam em torno de – poderão passar, haja vista o túnel já existente – 300 a 400 mil pessoas diariamente. O projeto executivo já está em elaboração. Pode passar.

Fizemos também a licitação de portas de plataforma. Eu vi que já tem muitos comentários pela imprensa do trabalho que o Metrô vem fazendo, que é a empresa que ganhou. Nós não nos interessamos por ganhadores; para nós, interessa que ganhe aquele que consiga realizar a obra e o serviço. Esse era o orçamento: salvo engano, 580 milhões de reais – eu não consigo ler porque a letra ali é muito pequena – 528 milhões, desculpem-me; e que a licitação, ao se concluir, ela foi assinada em 342 milhões de reais. Recursos estes que também foram uma readequação de um financiamento remanescente aproveitado de um orçamento que poderia ser perdido. Novamente eu agradeço a cada deputado e a cada deputada aqui da Assembleia Legislativa que nos autorizaram a suplementar esse recurso para que nós assinássemos as portas de plataforma.

E o que será? São 88 faces que nos permitiram ter as portas de plataforma em, aproximadamente, todas as estações. As estações da Linha 1, Linha 2 e Linha 3. Eu me recordo que, no fim do ano passado, uma criança, num triste episódio – não vou nem repetir o nome –, chegou a uma morte fatal, infelizmente, porque a porta se fechou os pais deixaram que a criança “escapulisse”, vamos dizer assim. Se, naquela estação, houvesse a porta de plataforma, aquela tragédia não teria acontecido. Ela evita acidente, evita fatalidades e também ela melhora a operação, porque, com a porta de plataforma, os sistemas tecnológicos avançados de sinalização e de melhora, com os quais a gente diminui o espaçamento entre os trens, o red way – aquele tempo que fica entre a distância de uma composição e outra – também pode ser diminuído. Então, faz parte de um projeto de modernização das linhas que nós operamos. Pode passar.

Aqui são alguns investimentos projetados. Aqui já é o nosso desejo pelos próximos 42 meses e 5 dias que ainda temos pela frente. A PPP da Linha 6-Laranja: é maior obra pública hoje paralisada no País. A gente dorme, acorda, hoje, Sr. Presidente, pensando nessa obra e em uma solução jurídica, primeiramente, que é necessária – há um imbróglio jurídico porque ela é, ainda, um objeto de uma empresa privada, o Consórcio Mor de São Paulo, então nós não temos como atropelar. Nós estamos atuando dentro da legalidade para que a gente consiga, em várias frentes, estudar e analisar para conseguir retomar, dentro da lei, dentro da legalidade, essa obra ainda este ano. É o desejo. É um desafio enorme: é a maior obra do País, de infraestrutura, hoje paralisada; e é a maior PPP do mundo em vigor. Então, para nós, uma grande prioridade. Tem a capacidade de gerar mais de seis mil empregos diretos e uma enormidade de indiretos, e liga ali o bairro de Brasilândia, na região noroeste da cidade de São Paulo, até a Estação São Joaquim, com a possibilidade de ser estendida. Mas, esse é o trajeto contratado inicialmente dentro dessa PPP. Pode passar.

A PPP da Linha 7 e o trem intercidades. Aqui também o Sr. Presidente esteve conosco, e outros parlamentares, porque é um desejo, um sonho. E eu lhe digo não só como paulista, não só como um brasileiro do estado de São Paulo, com diz o nosso governador João Doria, mas o brasileiro. Retomar a operação ferroviária entre cidades do Brasil, que era o nosso maior meio de transporte entre as cidades e até entre os estados no nosso País. Este é um projeto, também, ao qual damos dedicação absoluta – como a todos os outros, enfim –, mas esse é um grande projeto ferroviário que nós temos, que é a PPP da Linha 7. Integramos a Linha 7-Rubi ao projeto do trem intercidades para viabilizá-lo, definitivamente, sem qualquer tipo de preocupação, porque precisamos viabilizar.

É um investimento de, aproximadamente, sete bilhões de reais e que, nesse momento, estamos definindo a modelagem com o Ministério da Infraestrutura, com o ministro Tarcísio, com o General Megid, que é o secretário de Transporte Terrestre, a Secretaria e, é claro, o Banco Mundial e o BID para modelar da forma adequada e correta. Se o Governo Federal nos ajudar com alguma outorga, esse valor de investimento, em tese, seria diminuído; se não nos ajudar, a previsão é que esse seja o investimento. Nosso objetivo é que, até o fim do ano, nós coloquemos ao conhecimento da iniciativa privada, do setor privado, que deseja investir no trem intercidades, que ligaria a cidade de São Paulo, a estação Barra Funda, até a cidade de Americana no seu trecho completo, que é a região metropolitana de Campinas. Obviamente Campinas com

maior a densidade, a maior necessidade. É um desafio enorme: Jundiaí-Campinas, Campinas-Americana dentro de todas as discussões com as concessões, que hoje são federais, para que a gente construa uma modelagem em que seja possível resolver o trecho Jundiaí-Campinas e resolver o trecho entre Campinas e Americana de forma amigável, inteligente e que viabilize o transporte de passageiros com todo conforto e segurança, e com a capacidade de um trem de média velocidade, real, para que a gente entregue à população.

E que também viabilize o transporte de cargas de uma forma eficiente, que não prejudique a região metropolitana de São Paulo, mas também que viabilize ou que reduza o custo – o famoso custo Brasil – para ter acesso ao Porto de Santos. É um projeto que, até o final deste ano, até o mês de dezembro – e do qual dependemos fortemente do Governo Federal, senhoras e senhores, porque eles detêm a concessão federal desse trecho entre Jundiaí e Campinas e Campinas a Americana – para que consiga realmente colocar ao conhecimento do setor privado para buscar esse investimento nessa PPP.

É uma modelagem que ainda está em andamento – há possibilidade de ser alterado –, mas ela caminha muito bem entre essas instituições: Banco Mundial, BID, Governo Federal e Governo do Estado de São Paulo. Pode passar.

Temos também os estudos ainda preliminares para possível concessão das linhas 8 e 9 da CPTM, que são duas linhas muito importantes que ligam a região oeste e a região sul da Região Metropolitana aqui da cidade de São Paulo, e que nos possibilitaria, também, um investimento por parte do investidor privado e mais de três bilhões de reais. São duas linhas que têm uma atratividade muito substancial por parte dos investidores que discutem, mas é uma modelagem que também, nos próximos meses, o nosso objetivo é colocar em discussão, audiência pública, agora no segundo semestre, para que a gente possa encontrar a melhor modelagem possível, para que seja melhor para o estado de São Paulo, melhor para o cidadão do estado de São Paulo e, é claro, que viabilize ao investidor para que esteja realizando os investimentos necessários. Pode passar.

Aqui, a Linha 2-Verde. Há poucos dias o governador João Doria autorizou que o Metrô realizasse autorização de início de obra, como é assim chamado, do projeto executivo do trecho entre Vila Prudente e Penha, que possibilita uma retomada de contratos que foram paralisados. Não há obra paralisada desse trecho da Linha 2-Verde; foram desapropriados terrenos porque, sem a desapropriação, Sr. Presidente, não é

possível fazer o projeto executivo. Nós não entraremos na residência de um casal, de um senhor, de uma família, para fazer uma perfuração de 10, 20, 30, 50 metros para dizer: “Olha, não, não é aqui que será utilizado”.

Então, é assim em qualquer parte do mundo e é necessário realizar a desapropriação. Foi realizada no passado e por nossa – vou dizer até “sorte” – ela está pronta, para quem tiver autorização, para realizar o projeto executivo. O que é nosso desejo? Não realizar obra sem projeto executivo, para que a gente tenha o máximo de assertividade possível, seja para executar a obra daquele cronograma que foi apresentado à sociedade – apresentado e estabelecido na modelagem, no edital a que for realizar – e que sejam, também, os custos, assertivos, para que não haja essa disparidade de custos entre a uma obra que iniciou e uma obra que vai se encerrar.

Eu tenho muita alegria de trabalhar com o governador João Doria e com o vice-governador, Rodrigo Garcia, porque eles têm a paciência; porque o tempo político não é o mesmo do tempo administrativo. Eu, com venho do setor privado – sou industrial, continuo e tal – e vim para o setor público, mas eu discuto muito com o governador e vice. Eu digo: “Olha, nós não temos como, em uma obra metroviária e, possivelmente, em uma obra ferroviária, fazer o timing político do timing administrativo”. Nós temos que fazer os projetos executivos, como essa extensão da Linha 2, para não iniciar a obra sem ter esse projeto nas mãos da equipe do Metrô. É uma obra que o governador autorizou a se fazer com o orçamento do Estado.

Nós enviaremos a esta Casa os recursos necessários para 2020-2021, enfim, para que possa ser entregue pelos próximos anos, até 2025, como é o nosso desejo. É possível que essa obra seja iniciada no primeiro trimestre de 2020, aí decorre do bom andamento dos projetos executivos, 99%, mais, aproximadamente, 100% das áreas foram desapropriadas e, claro, teremos mais de 6,3 bilhões de reais em investimentos na extensão. O que possibilita, ali na estação Penha, para aqueles cidadãos que vêm da Zona Leste pela Linha 3-Vermelha, poderem integrar a Linha 2-Verde e fazer uma replanejamento da sua viagem diária de casa ou trabalho de uma forma qualitativa. E, é claro, dando a opção, a todos os bairros que serão beneficiados pelas estações de embarque e desembarque dessa operação, a condição de possuir o melhor e mais desejado meio de transporte do mundo: o Metrô. Pode passar.

Tem o trecho, que também foi muito discutido, entre a estação Penha e Dutra. Muito se perguntou, especialmente na cidade de Guarulhos, que é o destino final dessa extensão da Linha 2: é o mesmo projeto; é a mesma extensão; só que, entre a estação

Penha e a estação Dutra, o metrô detinha menos de 20% das áreas necessárias desapropriadas. Então, não é possível dar ordem de serviço ou iniciar o projeto executivo sem que haja os terrenos, as áreas desapropriadas. Então, nós também enviaremos, com todo respeito, a esta Casa Legislativa, a solicitação, a reivindicação dos recursos necessários para procedermos à desapropriação das áreas necessárias da extensão entre a estação Penha e a futura estação Dutra, com essas estações que chegará, sim, o Metrô até a cidade de Guarulhos. Não é uma obra que foi deixada, extinta, não: ela é a mesma obra, a mesma extensão que vai ser realizada. Tem um cronograma distinto pelo fato de as desapropriações estarem em momentos também distintos. Pode passar.

Aqui a Linha 17-Ouro. Para nós, é uma obra emblemática pelo fato de que ela é uma obra de superfície, é o monotrilho que todo brasileiro – de São Paulo e do Brasil – que mora, que visita, que passa aqui pela capital de São Paulo, percebe visualmente. Desde o início a direção do Metrô, o Presidente Silvani, toda a equipe do Metrô e nós nos dedicamos muito a buscar uma solução que fosse possível e amigável com o consórcio que procedia a obra na sua no seu eixo da via. Ali, houve uma situação de que o consórcio, que é, salvo engano, o Semi, um deles partícipes desse consórcio, ele faliu – era uma empresa da Malásia que forneceria e produziria o material rodante: os equipamentos de via, os trens, enfim... Ela faliu e não observamos solução.

O que nós fizemos? Tomamos a decisão de rescindir o contrato da construção da via em material rodante. Nas estações, as obras continuam, assim como no pátio, porque eram contratos e licitações diferentes e nós estamos com a licitação, hoje, em andamento para concluí-la, também nos próximos dias, e retomar essa obra ainda nesse segundo semestre com um cronograma assertivo para que a gente possa, efetivamente, entregar a Linha 17-Ouro à população do estado de São Paulo na integração que ela fará no Aeroporto de Congonhas com a Linha 5, a Linha 4, a Linha 9, com todo aquele objeto que hoje está ali para quem quiser ver. Então, esse é o histórico da Linha 17. Pode passar.

Aqui, temos também uma solução que era esperada por muitos, especialmente por aqueles que frequentam o Aeroporto de Guarulhos, hoje, um dos maiores aeroportos da América Latina – se não o maior – e que, infelizmente, não por culpa do Governo do Estado, mas sim por culpa e responsabilidade do consórcio que detém o aeroporto (o GRU Airport), e que não realizou essa interligação entre a estação da Linha 13 da CPTM (Jade) e os terminais de passageiros 1, 2 e 3 do Aeroporto de Guarulhos. O

aeroporto não realizou esse investimento ali por meados de 2013-14, por todas as situações econômicas, financeiras e policiais que se passaram pelo Brasil – e se passam – e nós, já um pouco com essa nossa experiência em Brasília, nós idealizamos com o Governo Federal, com o ministro Tarcísio, a diretriz do governador João Doria, para que ele pudesse abrir uma da parte da outorga que o governo federal recebe anualmente. Então, o governo federal permitirá que o consórcio que opera o Aeroporto de Guarulhos, a concessão federal, licite, contrate e realize essa obra. Portanto, uma obra absolutamente privada entre a estação da CPTM da Linha 13 e o terminal 1, que são, aproximadamente, 470 metros de comprimento; o terminal 2, com 2.400 metros; e o terminal 3. Todos os terminais para os quais a CPTM que apresentou os estudos técnicos.

Hoje, em uma estimativa, tudo é estudo preliminar; tudo é indicativo para que nós, quando recebemos do aeroporto, do consórcio que fez, anos atrás, a estimativa dos estudos era de 380 milhões de reais desse investimento. Hoje, pela equipe técnica da CPTM, foi um investimento em Capex, quer dizer: na implementação da obra específica com investimento em 200 milhões de reais a menos. É uma situação que resolveria, absolutamente, essa interligação que ajuda a cidade, o aeroporto e, claro, a vida de todos aqueles que vêm e vão todos os dias. Será feita por uma concessão; quer dizer: o governo federal abrirá mão deste valor que for chegado ao fim desse modelo da licitação que o aeroporto irá apresentar ao Tribunal de Contas da União, e o governo federal, o Ministério de Infraestrutura, abrirá mão dessa parcela da outorga que o aeroporto paga anualmente, para que ele invista e entregue, segundo compromisso do próprio aeroporto, até maio de 2021. Pode passar.

Aqui são investimentos em infraestrutura; em serviços, como eu disse inicialmente. A aquisição, que nós colocaremos nos próximos dias, de 34 novos trens para a CPTM para que a gente modernize integralmente a frota da CPTM pelos próximos anos. Então, é o nosso desejo, com um investimento de aproximadamente 1,5 bilhão de reais para que a gente tenha todas as linhas, toda a frota, modernizada.

E no Metrô, são 4.944 novos trens; 44 novas composições para que a gente também implemente essa modernização em aproximadamente 22% a 24% da frota do Metrô. Pode passar.

Aqui tem a modernização da CPTM. É investimento que nós não conseguimos enxergar, mas são investimentos essenciais, senhores e senhoras. Investimentos na estrutura ferroviária do centro, que é extremamente demandada para que a gente possa

ampliar o serviço da Linha 13, que sai lá da proximidade do Aeroporto de Guarulhos até a Estação da Luz; que a gente possa ampliar a operação que vem da linha 11-Coral, que é, hoje, das mais demandadas; para que a gente possa melhorar a operação da Linha 10; que a gente consiga fazer um planejamento melhor no centro. Que a linha 10 possa chegar à Barra Funda; que a Linha 11 também chegue, enfim: que a gente consiga – que a Linha 7 chegue até o Brás – para que gente possa dar, ali, um planejamento melhorado.

Então, é a capacidade da infraestrutura ferroviária e de sinalização. A sinalização, da mesma forma que o Metrô: ela permitirá a redução do intervalo entre os trens de quatro para três, para dois minutos, e, claro, permitirá um maior volume de pessoas e passageiros a serem transportados na mesma infraestrutura, na mesma operação, mas, é claro, com maior tecnologia. Pode passar.

Igualmente, no Metrô, modernização das linhas 1, 2 e 3 que complementa o investimento das portas de plataforma; sistema de sinalização, CBTC, ATC, tudo o que é necessário de ACT para CTBC, desculpem-me; investimentos que serão necessários para que essa modernização seja realizada nas três linhas que o Metrô opera, mais a do monotrilho, que já é a mais moderna utilizada atualmente, e que permite uma diminuição também do red way, do tempo de intervalo entre os trens. Por exemplo: a Linha 1-Azul e a Linha 3-Vermelha, senhores e senhoras, são umas das mais utilizadas, demandadas, de todo o mundo. Então, nós teremos condições também de aumentar a capacidade de transporte nessas linhas, mesmo nessas mais demandadas, com a mesma infraestrutura, mas com maior tecnologia. Este é o nosso desejo: que a gente consiga, em 24 meses, modernizar a infraestrutura, tanto do Metrô quanto da CPTM, para aumentar a capacidade de transporte, especialmente nos horários de pico, e melhorar a eficiência, o conforto, para o cidadão. Pode passar.

Aqui, a deputada Analice até me questionou no início, porque era também fruto dos nossos projetos, por determinação do governador João Doria, para extensão da Linha 4-Amarela possa ligar até... Hoje, nós estamos em fase de conclusão da estação Vila Sônia, e nosso objetivo é concluir até o fim de 2020, dezembro de 2020, no máximo, a estação Vila Sônia e, até lá, nós procedermos também projeto executivo, enfim, com uma modelagem que nos permita, deputada Analice – a senhora que me perguntou inicialmente – de estendermos a operação da Linha 4-Amarela até a cidade de Taboão da Serra, permitindo-nos ali mais ou menos 3,4 quilômetros de extensão

metroviária com investimentos que são estimados – é absolutamente superficial, são estudos muito iniciais – de 2,9 bilhões de reais.

É porque a extensão não se faz somente na estação; daí a necessidade de um adicional para que haja o pátio, o estacionamento de manobra; enfim: das condições técnicas. São estimativas, são estudos absolutamente iniciais nos quais nós estamos dedicados a nos aprofundar para que a gente consiga, também, viabilizar sua extensão e dar maior operação, maior funcionalidade à Linha 4-Amarela. Pode passar.

Da mesma forma, a linha 5-Lilás. A extensão com a possibilidade de, eventualmente, construirmos, senhores e senhoras, mais três estações entre o Capão e o Jardim Ângela, atendendo uma região que também – assim como a Linha 4-Amarela – tem uma demanda muito expressiva, com investimentos estimados, bem superficiais. Da mesma forma como a Linha 4-Amarela, são estudos que estão agora sobre a dedicação da equipe técnica do Metrô para sermos capazes de modelar, ainda este ano, para realizar o projeto executivo, realizar a modelagem dessa extensão para a construção dessa ligação entre Capão Redondo e Jardim Ângela, o que daria uma grande funcionalidade, atenderia uma parcela expressiva da população.

É uma estimativa razoável de 120 mil passageiros, 114 mil passageiros diariamente, mas com a capacidade de absorver, no estacionamento possível, na estação Jardim Ângela, outros cidadãos que venham de outra região, de um pouco mais longe, para poder ingressar na Linha 5-Lilás. Investimentos também estimados, como disse, de 2,5 bilhões de reais; bem superficial. Pode passar.

Aqui, a Linha 18-Bronze. Deputado Barba me perguntou inicialmente, Sr. Presidente, assim como outros parlamentares que são da região. É, realmente, um desafio muito grande porque temos problemas de desapropriação. Parte dessa área, hoje, não está desapropriada porque o decreto de utilidade pública expirou em novembro do ano passado e não foi renovado. Então, temos problemas do ponto de vista legal e do ponto de vista, absolutamente, de orçamento, pelo fato de que, o orçamento realizado em 2014, nós estamos tentando atualizá-lo para 2019. A estimativa de 2014 era de um investimento de 4,3 bilhões de reais, deputada Carla, para que nós executássemos a Linha 18 como um todo. Agora, é possível realizar essa obra com esse investimento? Estamos debruçados para apresentar ao governador um estudo bem embasado para buscar essa assertividade.

Eu, como gestor público, e acredito que como todos, como cidadão, não acredito que seja mais aceitável, no Brasil, iniciarmos uma obra com a previsão de investimento

de 2,3 e, daqui a seis meses, o orçamento chegar a 6,5 bilhões, sete bilhões de reais. Então, quer dizer, onde você pode ter dificuldade; seja daquele que vá investir pelo lado privado e pela PPP, o lado do Estado, não deixaram absolutamente nada de orçamento nesse período. Então, são desafios enormes e eu não tenho, como nunca tive, problema de apresentá-los. São desafios reconhecidos pela trajetória desses cinco anos que chega a Linha 18-Bronze, e que o governador João Doria terá esse estudo, até o final dessa semana, bem embasado dessa capacidade orçamentária, dessa busca por essa atualização orçamentária para que a gente consiga, realmente, ser o mais possível assertivo dentro de uma estimativa de custos que deverá ser atualizada dentro desses cinco anos. Pode passar.

O governador João Doria apresentará à sociedade, conforme ele mesmo tem se pronunciado, a respeito desses estudos que embasarão a decisão por parte do Governo do Estado. Estudo técnico. Eu, particularmente, não sou político daqui de São Paulo, e não tenho visão política nenhuma, não recebi em momento algum, por parte do Governo, nenhuma visão, deputada Carla Morando – que participa das reuniões com nossa equipe de secretários, governador e vice –, qualquer tipo de incitação política por fazer ou não fazer a obra do monotrilho.

Como o deputado Barba falou muito bem, é o VLT; uma obra de monotrilho, que não é uma obra de Metrô, e que nós tenhamos, absolutamente, técnicas embasadas em todos esses aspectos regulatórios, legais e orçamentários, enfim: para que a gente consiga apresentar. Não é a classe política, e sim a sociedade; para que nós tenhamos daqui a três, quatro, cinco anos a condição de chegar a uma obra que seja exequível, que seja conclusiva e que nenhum de nós deseja, na sua trajetória... Eu fui o maior gestor que retomou obras do Minha Casa, Minha Vida; eu não acho isso uma trajetória positiva porque era uma tristeza.

Quando eu cheguei ao Ministério das Cidades, nós tínhamos 150 mil unidades habitacionais em obras paralisadas em todo o Brasil; quando eu saí, eu deixei 26 mil obras paralisadas. Enfim: esse não é o número indicador positivo, mas é uma busca incessante por parte do gestor porque a gente tem, primeiro, de forma que seja exequível, concluir as obras paralisadas e, é claro, os contratos e tudo dentro da maneira que a gente consiga iniciar e concluir com cronograma, com orçamento, de acordo com aquilo que foi apresentado à sociedade.

Para concluir, Sr. Presidente, eu queria pedir autorização de V. Exa. para poder apresentar um vídeo de alguns resultados que a Secretaria dos Transportes

Metropolitanos, sob a gestão do nosso governador, sob a diretriz do nosso governador João Doria... A deputada Carla esteve...

Eu acho importante assistir esse vídeo na reunião. Seria oportuno para outros estados serem convidados levados para poder participar, para podemos observar. Realmente é único; eu que participei como – sou da iniciativa privada, sou industrial e continuo; fui do Governo do Estado de Goiás, fui parlamentar e deputado federal; fui presidente de comissão; fui líder de bancada; fui considerado dos três mais formuladores do Congresso Nacional, entre deputados e senadores, em 2017; e fui do Governo Federal enquanto ministro de Estado das Cidades.

Mas, eu nunca vi uma forma de gestão transparente na qual se coloca os secretários e deputados federais e estaduais, aqueles que desejarem, participando e conhecendo os problemas. Porque, se eu tenho um problema regulatório com o meio ambiente, está lá o secretário Marcos Penido, a presidente Patrícia Iglesias, enfim... Se tem problema de qualquer ordem, na reunião o governador fala: “Coloque. Coloque os seus problemas, os seus desafios, para que aqui nós consigamos resolver da forma mais objetiva e séria o possível”.

Quando o deputado Estevam falar que a gente gosta de ser acelerada, é porque o governador é acelerado; começa às 5:50 da manhã mandando mensagem: “Ah, mas o metrô, a CPTM, o que é que está acontecendo?”. Todos os dias. Hoje o governador me liga – era pouco mais de cinco horas – já sabendo do problema da Linha 5-Lilás, que é uma operação privada em que infelizmente, iniciamos o dia com um incidente na manutenção, mas o próprio governador João Doria me questionando qual era o problema, qual era a solução, se a gente conseguiria voltar a operar no horário de pico para atender a população. Então, realmente, é um modelo de gestão que, para nós que viemos da iniciativa privada, é bastante produtivo, bastante permissivo do ponto de vista de acelerar as resoluções.

Queria agradecer; pedir a permissão para passar esse vídeo e me colocar à disposição para as perguntas que se fizerem necessárias. Muito obrigado.

* * *

- É exibido o vídeo.

* * *

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Agradeço a exposição do secretário. Obrigado pela oportunidade.

Quero registrar, ainda, a presença dos deputados Rodrigo Gambale; Alberto Freitas; Jorge Wilson; deputado Professor Kenny; deputado Delegado Olim; deputado Enio Tatto; deputado Conte Lopes; deputado Coronel Telhada.

Antes de passar a palavra aos presidentes, com a permissão do deputado Luiz Fernando e o deputado Madalena. Secretário, eu queria – eu acho que eu sou o único caipira aqui da Comissão, da Região Metropolitana de Campinas – perguntar em que pé que está o trem intercidades.

Esse projeto é um projeto de grande importância lá para nossa Região Metropolitana de Campinas, visto que, hoje, o trânsito é praticamente insuportável, principalmente no horário de pico, entre os municípios que compõem a região metropolitana: Americana, Sumaré, Nova Odessa, Hortolândia, Monte Mor... Toda a região, hoje, a Rodovia Anhanguera virou praticamente uma avenida intransitável; na Dom Pedro também nós temos uma dificuldade muito grande – na rodovia de Monte Mor a Campinas –, e que o trem intercidades seria um projeto, é uma nova modalidade de transporte lá na região, e que isso ajudaria muito a região. Então, queria saber qual é a programação do Governo do Estado referente ao trem intercidades porque muitos governos já vêm levantando essa pauta. O projeto existe, mas não existe uma expectativa de que esse projeto saia do papel.

Nós temos acompanhado a tua trajetória, as entrevistas do governador João Doria referente ao trem intercidades, então, nós sabemos da vontade, mas nós queremos saber qual a expectativa de que esse projeto comece a ser colocado em prática.

E uma outra pergunta: quando o senhor falou do nosso projeto BOM, que é o bilhete único metropolitano, nós precisamos de uma integração entre a EMTU e os ônibus municipais, porque muita gente usa o transporte intermunicipal e, quando chega ao Município, precisa pagar uma nova passagem. Então, ver a possibilidade e se existe algum estudo da Secretaria referente a essa integração entre o ônibus intercidades e os ônibus municipais, entre os municípios da região metropolitana.

Então, são essas duas colocações que eu gostaria de fazer.

O SR. ALEXANDRE BALDY - Muito bem, Sr. Presidente Deputado Rafael Zimbaldi. Queria agradecer pelas duas perguntas.

O trem intercidades é uma prioridade do governo João Doria. Nós trabalhamos neste momento sobre o aspecto da modelagem e é essencial a participação do governo federal, haja vista que o trecho entre Jundiaí e Campinas e entre Campinas e Americana pertence a concessões federais. As tratativas têm sido as melhores possíveis. Há a participação do Banco Mundial e do BID, duas instituições, dois organismos respeitados no Brasil e mundialmente, para que nós consigamos, realmente, tirar do papel o trem intercidades que ligará a cidade de São Paulo até a Região Metropolitana de Campinas ainda este ano.

É um desafio enorme, mas não depende exclusivamente do Governo do Estado de São Paulo, por isso eu não posso fazer esta afirmação, deputado Rafa Zimbaldi, mas eu lhe digo que tem nossa dedicação, absolutamente dedicação total. Tenho ido quase que semanalmente a Brasília conversar com o General Megid, conversar com o ministro Tarcísio, conversar até no Tribunal de Contas da União para dialogar a respeito dessas concessões federais para que a gente consiga obter o apoio do governo federal, fazer a modelagem e conceder, definitivamente, o trem intercidades, como é o compromisso do governador João Doria para com a sociedade de São Paulo e da Região Metropolitana de Campinas. Então, o senhor tenha a convicção de que a nossa dedicação é absoluta para retirar esse projeto do papel.

Sobre o bilhete, a integração do bilhete, esse é um projeto desafiador. Realmente nós iniciamos os estudos para que nós tenhamos as experiências que foram realizadas. Está em implementação agora em Nova York, por exemplo, o sistema de bilhetagem, assim como aquilo que foi realizado em Paris, aquele que foi realizado em Tóquio, em Pequim, em Xangai, em regiões metropolitanas da envergadura de São Paulo. São 23 milhões de habitantes aqui e mais outros tantos, o que chega, aproximadamente, a 32/33 milhões de habitantes nessas 133 cidades das cinco regiões metropolitanas, e que são desafios porque a gestão do transporte público urbano é da Prefeitura, do Município; a concessão é do Município e o objeto do bilhete, boa parte é feito pela gestão municipal, outra parte é feita pela operação concessionada... Enfim: cada um tem um modelo distinto.

Então, esse estudo nós estamos realizando para que a gente possa apresentá-lo mais embasado aqui na Assembleia Legislativa, realizarmos audiências públicas para entendermos se é possível a integração, seja física e seja tarifária. Dar uma condição de que o passageiro que chegue, que saia de uma região mais próxima ao seu trabalho e chegue em casa, não pague injustamente, de uma forma inadequada, comparado àquele

que vem uma região mais longeva. É realmente um debate, muito importante seja pela tecnologia existente no mundo afora, a integração física e virtual do sistema de bilhete – que nós podemos proporcionar ao cidadão, à população do estado de São Paulo –, mas especialmente nessa integração que nós desejaremos. Inclusive, estudar aqui com a Assembleia Legislativa, a criação da Agência Reguladora do Transporte Terrestre, porque eu creio que é um bom objeto no âmbito federal e eu creio, também, que seria um bom objeto aqui no estado de São Paulo para que para que essa agência possa – com esse estudo caminhando em paralelo (nós já formamos o grupo trabalho para criação dessa agência) – que a gente venha aqui na Casa Legislativa do povo de São Paulo, apresentar e buscar, realmente, se é a melhor solução, se é o melhor embasamento para que a gente tenha o transporte público bem regulado, justo e justificado e, claro, com os serviços cada vez mais eficientes para a sociedade.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Deputado Luiz Fernando.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Queria saudar a nobre deputada Analice Fernandes e, em nome dela, saudar a todos os demais deputados aqui presentes. Saudar o presidente Rafa Zimbaldi e o presidente Ricardo Madalena. Saudar o nobre secretário, Alexandre Baldy. E saudar a todos que nos acompanham aqui.

Secretário, eu sou do ABC, uma região de quase três milhões de habitantes; o quarto maior PIB do País – nós temos ali cinco montadoras, um dos maiores polos petroquímicos. O ABC elegeu para esta Casa seis deputados estaduais e o atual governador, quando em campanha, em visita ao ABC, prometeu que iria tirar o Metrô do papel e ia levar o Metrô até São Bernardo. Esse é um sonho de todos no ABC. O Metrô sairia de São Paulo e passaria por São Caetano, Santo André, São Bernardo, com a possibilidade de chegar, inclusive, a Diadema. Essa contratação já envolveu muitos milhões de reais, seja nos estudos iniciais e, depois, na contratação de um projeto básico. Essa licitação foi levada a cabo e foi esse efetivamente contratado, através de uma PPP, esse Metrô – que seria através de um modal VLT (veículo leve sobre trilhos). É isso que o ABC busca desde muito tempo.

Assim como o Rafa dizia da Anhanguera, que virou uma avenida, hoje, nós temos duas avenidas que ligam o ABC e a Baixada Santista à capital, que são a rodovia Anchieta e a rodovia Imigrantes, que nos horários de pico, param, literalmente, porque o fluxo é muito grande entre o ABC e a capital. Esse sonho, o Governo anterior chegou a

licitar, a contratar. Existem políticos que se construíram em cima do projeto: “Ah, eu trouxe o Metrô para o ABC, trouxe o Metrô...”, e se elegeram – e elegeram outras pessoas – porque eram autores desse projeto. Mas, é fato que, tão logo terminou, assume o governador e ele diz que houve o erro de projeto, que estaria estudando e é muito forte hoje a lógica... Existem conversas lá – e nós temos imprensa da região aqui presente –, muito fortes as notícias de que já está decidido por um BRT, que não é o modal de transporte em massa. Nós já temos um corredor de ônibus que liga São Paulo ao ABC (é o corredor ABD), e o que nós, o que o ABC vem lutando desde sempre é, efetivamente, pelo Metrô.

O Metrô, você tem dois modais hoje do Metrô, que é o metrô subterrâneo e o metrô sobre trilhos (veículo leve sobre trilhos). A bancada do ABC vem se organizando e dizendo o seguinte: “Nós não queremos ônibus; nós precisamos de um Metrô”. Nós temos muito medo, secretário Baldy, de que o governo Doria deixe uma linha de ônibus, um corredor de ônibus, o BRT, em detrimento da importância dessa região para o desenvolvimento de São Paulo. É uma necessidade do ABC; não é uma necessidade desse deputado ou daqueles. A classe política do ABC briga por esse Metrô.

Então, a primeira questão que eu queria dizer para o senhor: essa promessa do governador Doria foi só para iludir os eleitores e ganhar eleição, ou, de fato, nós vamos levar o Metrô? Porque mesmo que nós não façamos esse ano – até quando o senhor foi ministro das Cidades, o governo do Geraldo Alckmin esteve com o senhor, enquanto ministro, discutindo a possibilidade dessa desapropriação através de verba federal.

É fato, secretário, que, hoje, é muito forte na nossa região essa lógica de um BRT. Eu sou daquelas pessoas que dizem o seguinte: para levar um BRT, espera um pouco mais e leva o Metrô. Essa é a necessidade. Nós temos essa necessidade. Um BRT não é transporte de massa e nós precisamos de um transporte de massa; é a única forma de a gente tentar desafogar, respeitar a classe trabalhadora e profissionais liberais que diariamente saem de São Paulo e vão para o ABC, ou que saem do ABC para São Paulo.

Então, eu queria deixar primeiro esse registro, Sr. Secretário, pelo seguinte: nós não queremos ônibus; nós não queremos BRT; BRT não resolve os nossos problemas.

Agora, se houve um erro, secretário, nós precisamos ver porque milhões foram gastos; a empresa que venceu a licitação deu uma declaração na imprensa há poucos dias de que ela já gastou por volta de 50 milhões de reais nos estudos para executar a obra. E essa é uma grande preocupação. Estamos aqui vários deputados que vão falar

com o senhor. Eu já vi alguns políticos da ABC falando: “Se vier o BRT, está bom”, e, infelizmente, são políticos influentes no atual Governo.

Nós queríamos deixar claro ao senhor, Sr. Secretário, que nós queremos Metrô. O ABC precisa de metrô. O ABC merece o metrô. E queremos pedir, já que não saiu ainda esse estudo, ainda não foi finalizado, que nós pudéssemos verificar... Assim, a lógica de levar um BRT para lá, o quanto isso vai dificultar depois para a gente levar o Metrô.

O governador Doria tem dito que ele não é candidato à reeleição, que ele é candidato à presidência, e aí deixa o prejuízo que você não consegue resgatar. Você que vem da iniciativa privada, sabe muito bem disso. Infelizmente, hoje, na política – o senhor mostrou uma série de obras paradas; porque foram mal planejadas. Essa lógica, o governador fez uma acusação séria: houve erro – ele falou isso, está na imprensa –, houve erro. Por isso que nós vamos reestudar. Ora, se houve erro, nós precisamos ver quem errou e penalizar, se existe essa lógica de mudar o modal, nós vamos para cima. Nós vamos para cima do Ministério Público, para cima dos agentes públicos que eventualmente brincaram com o dinheiro público. Foram muitos gastos para se fazer o projeto básico, para se fazer os estudos preliminares e também, já a posteriori, dessa contratação.

Então, Sr. Secretário, não é pergunta; o senhor já disse: estamos estudando. Nós queríamos pedir ao senhor muito cuidado nos seus estudos, muita atenção; pedir a vossa atenção especial. Ali era uma lógica que os prefeitos deveriam estar agindo, mas eu ouvi de um prefeito, por esses dias, que dizia: “Olha, nós estamos vendo. Se vier BRT, está tudo bem. Se vier Metrô, está tudo bem”. Fica claro que não é uma preocupação do prefeito. Não vou citar nomes por questão de ética, porém, nós queremos pedir, Sr. Secretário, muita atenção a nossa região. É uma região muito importante, é uma região muito rica, e é uma região que tem ajudado São Paulo a ser o que é. O ABC quer Metrô, o ABC não quer BRT.

Segundo, Sr. Secretário: o governador Doria, também na cidade de Guarulhos, na campanha dele, prometeu levar a Linha Verde até Guarulhos. Foi promessa. Eu sei que o senhor ainda não era... O senhor ainda estava ministro, mas, são promessas e nós precisamos ver o seguinte: o governador vai rasgar todas as promessas? Ele prometeu levar o Metrô, agora quer levar o BRT; ele prometeu levar a Linha 2-Verde até Guarulhos, até Cidade Dutra, se não me engano, e agora para na Penha. Não existe uma lógica de se levar lá. Podemos dizer que o governador mente para ganhar a eleição?

Porque, assim, eu estou lhe dando dois fatos: ele prometeu essas duas linhas. Prometeu em São Bernardo – o “Diário do Grande ABC” está aqui presente e se lembra dessa promessa – e prometeu em Guarulhos levar até lá. Agora, discute-se a possibilidade... Só para você ter uma ideia, Rafa, Metrô quem cuida é o Metrô; BRT, é a CPTM. Então, não quer levar Metrô, é levar ônibus mesmo.

Então, essa é uma grande preocupação: Linha Verde de Guarulhos e Linha 18 – efetivamente do ABC, Linha Bronze.

Eu queria aproveitar o ensejo, secretário. Eu estou tentando marcar uma audiência com V. Exa. há muito tempo e a gente não conseguiu. Já foi objeto de discussão na Casa essa dificuldade de V. Exa. receber os deputados. Nós somos fiscalizadores, somos mandatários e o senhor como ex-deputado sabe a importância. Então eu queria, como presidente da Comissão de Infraestrutura, eu tenho certeza que não é o senhor que está barrando, mas a sua assessoria está dificultando deputados dessa Casa, mandatários, em falar com V. Exa.

Então, como não sei se vou conseguir, secretário, essa audiência ainda este ano, eu queria aproveitar o ensejo e passar as suas mãos um abaixo-assinado de funcionários da EMTU que estão, há dois anos, sem nenhum aumento. Hoje, existe uma demanda judicial e, como é conhecido por todos, existe a possibilidade de uma solução conciliatória. O que eles pedem não é que a EMTU dê aumento; o que eles estão pedindo é que, se o Tribunal Regional do Trabalho, o TRT 2, julgar positivamente, pró-servidores, que efetivamente a EMTU não recorra ao processo. Da mesma forma, estão pedindo ao Sindifisco que, se o resultado for pró-EMTU, que o Sindifisco também não recorra. Então, essa é uma ideia. Se me permitir, queria passar as vossas mãos e pedir também carinho especial.

E por último, Sr. Presidente – o deputado Ricardo Madalena falou que ele queria pergunta primeiro porque eu teria 20 questões a fazer; são só quatro. A última é a Linha 6-Laranja. O senhor bem disse que hoje tem sido o calcanhar de aquiles para a vossa Secretaria essa Linha 6 que liga o centro, através da estação, se não me engano, São Joaquim, até o bairro da Brasilândia. Nós temos um movimento, ali na região, muito forte em prol dessa linha, e a grande questão é o seguinte: já foi rescindido esse contrato, ainda não? O que está impedindo a rescisão desse contrato?

Segundo, secretário: estamos cobrando a responsabilização dos agentes que eventualmente possam ter dado causa a essa questão? Se for a empresa, a lógica de irmos para cima da empresa para que a gente possa... O senhor mesmo disse: é uma

obra importantíssima; é uma obra que vocês querem levar para a frente e é uma obra que a população, aqui representada pelo Enio, que é do movimento do Metrô Linha 6-Laranja, tem lutado por muito tempo.

Por último, agradecer a sua vinda aqui à Comissão. Eu só acho que houve um erro da liderança do Governo porque poderia ter sido feito com as três comissões, e ela foi feita através de uma só, o que vai lhe fazer voltar outras vezes. Mas, pela sua simpatia, vai ser um prazer recebê-lo aqui na Casa outras vezes. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado Luiz Fernando. Pois não, deputada Carla Morando.

A SRA. CARLA MORANDO - PSDB - Boa tarde a todos. Boa tarde, Secretário Baldy, muito obrigada por estar aqui presente. Eu gostaria de fazer um aparte, mais uma vez, em questão da do deputado Luiz Fernando do PT. Ele não se cansa de nos atacar: atacar o Orlando, atacar a Carla. O problema do senhor é recalque, eu já entendi. Agora, o que eu quero dizer sobre a questão da Linha 18 do Metrô, que o senhor fala que nós demos declarações e que nós falamos isso ou aquilo... Um minuto, eu estou no aparte. Eu estou com a palavra. O senhor pode respeitar? O senhor não respeita nem o Regimento?

E gostaria de dizer que nós estamos aguardando... Só um minutinho. É que eu tenho que ir para o Colégio de Líderes. Só um minutinho, por favor.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Aqui tem ordem, Sra. Deputada.

A SRA. CARLA MORANDO - PSDB - O senhor aguarda só um minutinho que eu estou com a palavra.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Aqui tem ordem.

A SRA. CARLA MORANDO - PSDB - Então, eu quero só aqui dizer... É que eu preciso ir para o Colégio de Líderes; só um minutinho.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Eu compreendo, mas nós temos...

A SRA. CARLA MORANDO - PSBD - Eu pedi uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Então, qual é a questão de ordem?

A SRA. CARLA MORANDO - PSDB - Eu estou tentando, mas é que o senhor não deixou...

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Mas tem que ser questão de ordem regimental, deputada.

A SRA. CARLA MORANDO - PSDB - Sim, exatamente. Então eu só quero dizer, a partir do momento que a pessoa fala sobre você, você pode se defender. Então, eu gostaria de dizer que eu não me posicionei, ainda, quanto à linha do Metrô. Agora, estou aguardando os estudos e acho que nós, do ABC, sim merecemos o Metrô. Precisamos realmente ver o estudo e eu tenho certeza que o secretário está fazendo o melhor possível e levar a melhor condição para nós do ABC. Só isso, muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Eu solicito ao deputado Ricardo Madalena que possa fazer o questionamento. E aí, depois, eu passo a palavra ao secretário para que faça as ponderações.

O SR. RICARDO MADALENA - PL - Boa tarde a todos, Em nome do Luiz Fernando Teixeira, em nome do Rafael Zimbaldi, presidente junto comigo da Comissão de Transportes e Comunicação, cumprimentar todos os pares; dar as boas-vindas ao secretário Alexandre Baldy e a sua equipe – o Danilo, o Fernando Rilo, que nos atendem muito bem, não tenho nenhuma reclamação a fazer da sua equipe.

Parabenizá-lo por estar implantando conhecimento que V. Exa. teve na iniciativa privada e em Brasília. Nós vemos a situação atual que está a Secretaria, que está sendo muito bem servida ao povo, à população de São Paulo.

Comunicá-lo, secretário, que nós... Eu estou à frente da Frente Parlamentar Metroferroviária aqui da Assembleia, do deputado João Caraméz, que no passado fundou essa Frente Parlamentar, e tenho certeza de que ela poderá colaborar, muito, com a Secretaria, com as ações que nós estamos instituindo. Hoje foi a primeira reunião da Frente, estamos constituindo uma equipe para poder colaborar com o Governo com pessoas competentes, engenheiros na sua maioria, muitos já aposentados, que têm um vasto conhecimento da situação de São Paulo na questão do transporte urbano, metroviário, ferroviário, enfim. Eu acho que essa comissão que nós estamos constituindo vai colaborar muito com V. Exa. no mandato de secretário.

A única pergunta que eu lhe faço, secretário, é com relação ao trem entre cidades. Se já existe a permissão de uso da faixa de domínio para que este trem que já está mais avançado, que é de Americana-Campinas, Campinas a São Paulo, se a concessão já tem a permissão de uso para transporte de passageiro. Porque nós sabemos que a prioridade das concessões é o transporte de carga.

Seria somente essa pergunta que eu lhe faço, que é um problema que nós vamos ter no futuro com relação a Sorocaba-São Paulo, São José dos Campos a São Paulo, devido a concessão estar em mãos do transporte de carga. Muito obrigado, secretário.

O SR. JOSÉ AMÉRICO LULA - PT - Zimbaldi.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Pois não, deputado. Então V. Exa. seria o próximo.

O SR. JOSÉ AMÉRICO LULA - PT - Por isso que eu estava falando. Acho que vai aqui. Às seis horas eu volto; eu vou ter que sair e às seis eu volto.

Então, é o seguinte – minhas perguntas são bem objetivas: em primeiro lugar, o promotor Dr. Marcelo Milani encaminhou para o Sr. Secretário um pedido para que o senhor suspendesse a homologação da licitação de concessão da Linha 5 do Metrô. O senhor se lembra desse ofício, naturalmente, e se lembra da razão disso: o promotor levanta um fato que todos nós conhecemos. Em primeiro lugar, nós temos um cartel ganhando essas concessões; esse cartel é sempre – apesar do nome diferente, as empresas são as mesmas: é a CCR, que é liderada pela Andrade Gutierrez, e é a RuasInvest.

O promotor Milani levanta esse problema no seguinte sentido: a RuasInvest é ligada ao grupo Ruas aqui em São Paulo – os donos são os mesmos – e a RuasInvest deve 2,2 bilhões para a Previdência. Ela não poderia ter participado da licitação – eu sei que o senhor chegou depois, estou falando para o senhor como autoridade do Transporte. Ela não deveria ter participado da licitação, e muito menos ganhado a licitação, e muito menos homologada a licitação. Esses dois grupos com nomes diferentes então também na Via Quatro: exatamente o CCR e a RuasInvest.

A Ruas é um grupo que está dando balão na Previdência, está enganando a Previdência, e eles tocam o Transporte aqui de São Paulo. Trabalham sempre com cartel, com monopólio ou cartel. No caso, a Rodovias paulistas também estão juntas com a CCR e, no caso do Metrô, tem a Via Quatro, que está há dez anos, se não me engano, e agora o Metrô número 5.

Eu acho que o promotor tem razão e acho que o senhor deveria, o governador e o senhor, evidentemente, apesar de não ter sido feito na sua gestão e nem na gestão João Doria, deveriam suspender e abrir uma nova licitação. Essa é a primeira pergunta.

A segunda pergunta é a seguinte: é sobre a Linha 6 que está parada. Bom, vocês vão reabrir a licitação à medida que resolverem os problemas jurídicos que vocês têm com a licitação passada. Mas vai reabrir a licitação para fazer uma nova parceria público-privada? Minha pergunta é essa. E, vou dar uma resposta do porquê eu acho que isso é inviável. Eu acho que devia reestatizar a linha, como o João Doria disse no começo do governo dele, porque a iniciativa privada brasileira é uma iniciativa privada, com exceção, evidentemente de alguns – de você, inclusive, que é empresário – ela é muito predadora; então ela não está disposta a colocar dinheiro, por exemplo, para construir uma linha de metrô. Colocar cinco bilhões de reais – naquela época, se falava isso, todo mundo achava inverossímil; e depois nós vimos que a Odebrecht caiu fora, não fez isso. Então, eu acho pouco viável se vai tentar uma nova parceria público-privada para construir a linha.

Só para dar uma explicação anterior – do meu questionamento anterior, quando eu falei da CCR – eu falei da RuasInvest e esqueci da CCR. A CCR é liderada pela Andrade Gutierrez que abandonou a obra da Linha 17 do monotrilho; portanto, deveria ter sido, estar sendo considerada inidônea. Duas empresas inidôneas vão tocar a concessão do Metrô 5. A Andrade Gutierrez, deputado, abandonou, criou um problema para o Estado, um problema para o monotrilho e para o Metrô, então ela devia estar sendo considerada uma empresa inidônea.

Então, é isso: é sobre a questão da RuasInvest e da CCR, porque que o pedido do promotor de revogar essa linha, e eu acho importante revogar essa licitação e abrir outra, e com relação à Linha 6, se vocês vão manter a ideia da parceria privada, em que a empresa privada vem e entra com 50%, como foi o caso do recurso para construir o metrô.

Só para lembrar todo mundo, a partição, nesse caso, era assim: cinco bilhões para o Estado e cinco bilhões para a Odebrecht.

Ah, desculpe: secretário, muito obrigado por você ter vindo aqui nesta comissão e queria também reiterar as palavras do Luiz Fernando de também pedir uma audiência com você para tratar desses assuntos quando o senhor chegar lá na sua Secretaria, dá uma olhada que o senhor vai ver os pedidos. Acho que é importante receber os deputados. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado Zé Américo. Quero registrar e agradecer a presença do nosso sempre deputado Vaz de Lima, presidente desta Casa. Obrigado pela presença.

Bom, secretário, eu passo então ao senhor para que faça as respostas. Lembrando o seguinte: que nós temos depois inscritos o Dr. Jorge, deputado Thiago Auricchio, Nishikawa, Aprígio, Rodrigo Gambale, Carla Morando, Cezar, Adalberto Freitas e Analice Fernandes. A previsão de retomada da sessão é às 17 horas, a não ser que seja suspensa lá.

Então, eu passo a palavra ao secretário.

O SR. ALEXANDRE BALDY - Prometo que vou ser bem objetivo para contribuir para que a gente tenha o maior número de parlamentares questionando, porque – até já para poder responder as duas perguntas, do deputado Luiz Fernando e do deputado José Américo – é assim: com todo o respeito ao Parlamento, eu fui parlamentar e eu sei, estive ministro, eu atendi a 70 audiências nas terças e 70 audiências nas quartas-feiras, todas as semanas. Eu recebia todos os parlamentares de todos os partidos, seja da Câmara Federal, seja do Senado Federal, sejam vereadores, seja prefeito, enfim. Eu realmente fechei basicamente a agenda para que eu pudesse reconhecer todos os desafios da Secretaria dos Transportes Metropolitanos este primeiro semestre para que quando Vs. Exas. vierem a nos visitar – não é culpa do Hiro, que é muito competente, nem do Danilo da equipe da Secretaria, é realmente responsabilidade

minha – para que eu possa ter segurança daquilo que eu tenha a tratar com Vs. Exas. e com a sociedade do estado de São Paulo; para que eu possa ter reconhecido todos os problemas, os desafios e os próprios projetos que foram comprometidos pelo governador João Doria para com o cidadão do estado de São Paulo.

Realmente, essa foi a minha predisposição e quero pedir desculpa a V. Exas., de fato, que realmente eu resumi e reduzi. O deputado Rafa Zimbaldi foi motivador dessa mesma reclamação quando eu o encontrei aqui na Assembleia, eu visitei o gabinete, e eu expliquei a ele: “Se eu não tiver condições de me preparar, de planejar, não teremos condições de poder realizar o que nós precisamos pelos próximos meses e anos”. Então, realmente eu quero aqui responder a pergunta do deputado Luiz Fernando e do deputado José Américo.

Para iniciar, deputado Luiz Fernando, presidente, a questão da Linha 18, eu repito que será eminentemente técnica. Nós temos que ter preservada toda a realidade da sociedade, seja do ABCD, seja da sociedade do estado de São Paulo. É necessário que nós tenhamos esse estudo conclusivo e o mais acessível possível porque o prejuízo pode ser de cinco milhões, de 50 milhões ou de dois bilhões de reais e, como disse e repito, eu como gestor público.

A título de exemplo, estive lá com a deputada Carla Morando e prefeito Orlando Morando, retomando uma obra do piscinão de São Bernardo do Campo enquanto ministro de Estado das Cidades. Uma obra complicadíssima, Lava-Jato e todas as situações delicadas que eram envolvidas, policiais e judiciais, naquela obra. Quando nós conseguimos dialogar com o Ministério Público Federal, com a Justiça Federal e com todos os entes envolvidos para retomar a obra porque nós tivemos coragem de enfrentar, dentro do ambiente da legalidade da lei, estivemos lá com a deputada Carla e com o prefeito Orlando para retomar uma obra, porque sabemos que é melhor eu colocar um recurso com o que eu consiga concluir aquela obra do que nós deixarmos uma obra inacabada ou iniciar uma obra que não seja exequível a ponto de ser concluída. Então quer dizer: minha trajetória é de responsabilidade absoluta com o dinheiro público. Nós não questionamos em momento algum se é importante ou não; é evidente que é importante, é evidente; seja o modal que for adequado.

Estudos técnicos. Como que foram, até hoje, idealizadas as linhas de Metrô aqui realizadas na Região Metropolitana de São Paulo? Como foram realizados os estudos da CPTM da linha ferroviária? A gente tem a mobilidade urbana preservada para que construa a melhor solução para cada cidadão trabalhador que precisa do poder público

de maneira técnica. A decisão da Linha 18 é o que nós levaremos ao governador João Doria e que foi, sim, fruto de erros passados – eu já disse aqui: decreto de utilidade pública que não foi renovado, orçamentos que não foram atualizados. E que esse prejuízo pode ser de 50 milhões de reais, como o senhor disse, ou pode ser de dois bilhões ou três bilhões de reais. E quem responderá por esse prejuízo eventual daqui a três, quatro anos? O senhor? A mim? Ao governador? Ou a sociedade?

Evidentemente, quem paga a conta é a população do estado de São Paulo, porque é uma PPP, deputado José Américo. A Linha 18 é fruto de uma PPP, deputado Luiz Fernando, entre 50% de investimento do Estado e 50% de investimento do setor privado. Então aquilo que se defende para podermos continuar é uma PPP que tenha um investimento do Estado, que tenha responsabilidade para que a gente consiga começar e, é claro, consiga terminar dentro de um orçamento que seja planejado. Então, essa é uma preocupação absoluta, evidente: responsabilidade com o dinheiro da sociedade do estado de São Paulo.

E, é claro, dentro dessas prioridades absolutas, deputado, só para concluir...

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Em cima do erro, o erro técnico seria só em relação a não renovação da DUP.

O SR. ALEXANDRE BALDY - Deputado, eu direi, com toda a tranquilidade: quando nós concluirmos, ao decorrer desta semana, e apresentarmos ao governador, nós apresentaremos, sim. Nós não nos furtamos de buscar a responsabilização. Fiz isso quando reincidentimos do Metrô o contrato daquelas máquinas vending machines, frutos de um investimento de 23 milhões de reais, que estavam nas estações e não eram utilizadas. Com o presidente do Metrô, determinamos a rescisão e que buscasse na justiça a devolução do dinheiro da sociedade. De fato, não podemos prevaricar; nós não podemos, evidentemente, deixar de buscar aquilo que é da sociedade. Aquele que errou, ele vai pagar e vai ser penalizado de acordo com a Justiça pelos seus erros em todos os atos públicos. Não tenha dúvida disso. Apresentarei ao governador e, claro, a V. Exa. todos esses embasamentos mais tarde, com responsabilidade, absolutamente, técnica sobre a decisão que o Estado haverá de tomar.

A Linha 2. Como eu disse aqui a Vs. Exas., a extensão dela, deputado Luiz Fernando, como apresentei, ela é sim uma linha de extensão única que se inicia agora em Vila Prudente e que, pelo fato das desapropriações terem sido realizadas até a

estação Penha – em torno de, hoje, 100%, pode-se dizer –, que é possível começar o projeto executivo, mas haverá, sim, de ser solicitado o orçamento para que a gente possa desapropriar os mais de 80% de áreas e lotes necessários para a extensão entre Penha e Dutra, com duas estações na cidade de Guarulhos. O Metrô, pela primeira vez, juntamente com as outras obras que podem evidentemente sair da cidade de São Paulo.

São projetos responsáveis e haverá, sim, o Metrô que vai poder chegar, a sua extensão, de Vila Prudente, Penha – com o projeto executivo agora iniciado – e Dutra. Os atos necessários para as desapropriações e, conseqüentemente, projeto executivo e os atos licitatórios, obras, enfim, modelagem que possam ser realizados para que se chegue, sim, até a Estação Dutra. Não é, não foi e não será nenhum descumprimento do governador João Doria; é uma só extensão: Vila Prudente até Dutra da Linha 2-Verde. Vai beneficiar mais de 1,1 milhão de pessoas diariamente.

Quero também colocar aqui, deputado Ricardo Madalena, agradecer pelas palavras de todos os senhores. Nós faremos, sim, a utilização e o diálogo com a Frente Parlamentar Metroferroviária para que a gente possa, nesse diálogo, engrandecer os nossos planos, projetos, planejamento e, claro, o conhecimento de Vs. Exas. junto com toda a sociedade civil organizada. Estamos à disposição. Peço aqui também escusa a V. Exa. por não ter feito mais audiências neste primeiro semestre pelo fato de que eu precisava, de fato, mergulhar para reconhecer os desafios, os problemas e os projetos que existem e os planos que existirão para a Secretaria dos Transportes Metropolitanos conforme as diretrizes do governador João Doria.

Quero aqui, também, reiterar que a concessão da faixa de domínio do trem intercidades, São Paulo à Região Metropolitana de Campinas, ainda não foi concedida. É esse o motivo de nós dialogarmos semanalmente com o General Megid, o ministro Tarcísio e o governo federal. Inclusive, já assinamos um memorando de entendimento para que possa, no contrato de renovação da via perante a concessão federal com o Tribunal de Contas da União, já ser objeto de menção essa concessão de faixa do domínio de acordo com o que o governo federal decidir, para que se viabilize, de fato, a construção do trem intercidades entre São Paulo e Região Metropolitana de Campinas; especialmente, Jundiaí-Campinas, Campinas-Americana, que é objeto dessa preocupação.

Então, o senhor esteja tranquilizado. Estamos à disposição para poder esclarecer qualquer evolução que haja. Reitero: nossa dedicação é para que essa modelagem seja feita e o objeto seja colocado ao conhecimento da sociedade e do investidor privado até

o fim deste ano, dependendo exclusivamente do governo federal: Ministério da Infraestrutura, Agência Nacional de Transportes Terrestres. E, é claro, sendo possível, este ano; não sendo possível, faremos todo o trabalho, toda a pressão para que se faça no início do ano que vem. Dependemos muito, absolutamente, deles.

Quero aqui, para concluir, deputado José Américo, falar sobre a Linha 6-Laranja. Nós não temos ainda a conclusão do modelo. Ela é o objeto, ainda, de posse do Consórcio Move. Todos os atos e passos foram feitos em cima de uma PPP, assim como é a Linha 18, que foi feita no passado, idealizado. O Estado hoje, brasileiro e São Paulo, não é diferente; não tem condições financeiras e fiscais de realizar os investimentos necessários na Educação, na Saúde, na Segurança e no Transporte público, então nós precisamos. E esse foi o discurso do governador João Doria: trazer a iniciativa privada para investir de forma transparente, de forma clara, de forma lícita, de forma honesta, para que ela possa contribuir no investimento dos serviços públicos.

Na Linha 6, nós não temos esse modelo ainda definido porque, como comentei e repito, é um problema jurídico, é ainda um decreto em caducidade que foi executado pelo ex-governador Márcio França, que não foi tornando totalmente efetivado; o seu êxito pleno se dará somente em 13 de agosto, então esse período é transitório para que o Metrô possa ir reconhecendo em que estágio estão as obras, os canteiros e toda a sua possibilidade de reassumir esses canteiros para a decisão do Estado em qual modelagem será feita, enquanto ou após esse período. Então, somente após o decreto de caducidade, que foi feito pelo ex-governador, tomar êxito pleno (em 13 de agosto) que nós temos condições de procedermos a uma solução, um modelo que será, obviamente, apresentado a V. Exa. e a toda a sociedade de São Paulo.

Sobre o questionamento do promotor da Linha 5. Meu pai é egresso do Ministério Público, procurador, também, então, tenho uma relação de respeito e de carinho de dentro da minha casa com o Ministério Público. E, claro que recebi essa recomendação do promotor para que pudesse proceder a suspensão da concessão da Linha 5. Não foi realizada por nós, então não posso questioná-la ou discuti-la. E também a Procuradoria Geral do Estado, que é o ente, que é a instituição que faz a defesa jurídica, seja da Secretaria, seja do Governo do Estado, sobre todos os bens, patrimônios e, obviamente, os assuntos que são jurídicos do Estado, e a Procuradoria foi contrária à posição de fazer a suspensão ou rescisão dessa concessão.

Então, deputado José Américo, com todo o respeito, eu luto pelo Ministério Público, mas hoje eu estou gestor público do Estado à frente da Secretaria dos

Transportes Metropolitanos e respeito aquele que defende o interesse do Estado, do Governo do Estado de São Paulo, a Procuradoria Geral do Estado, que fez a diretriz de não proceder pela suspensão ou pela rescisão da concessão da Linha 5.

Para poder só complementar a V. Exa., a Linha 17 não foi abandonada, nós rescindimos. Foi protelada, foi adiada, mas nós chamamos ao diálogo, ao debate, transparentemente. Na minha sala – o senhor terá a liberdade de visitar –, todos visitam, é toda aberta para que todos participem da discussão; para que não tenha nenhuma dúvida ou questionamento. A empresa vai continuar? Nesse ritmo, nós não aceitamos. Então, dentro da legalidade foi rescindida a Linha 17. A licitação está, hoje, em processo de conclusão para que a gente possa retomar essa obra que, como eu disse, é uma obra que é visível e que é, para o setor público brasileiro, objeto de grande tristeza.

O SR. JOSÉ AMÉRICO LULA - PT - Eu questioneei o seguinte: a empresa Andrade Gutierrez, que foi uma empresa que dificultou, criou o problema, o Estado corretamente suspendeu, corretamente, de acordo, e eu digo assim, como que essa empresa continua ganhando licitações etc.?

O SR. ALEXANDRE BALDY - Eu vou dizer a V. Exa. Quando nós decidimos pela rescisão da Linha 17, nós ainda fomos ameaçados de que estaríamos impedindo acordo de colaborações premiadas por aí fora perante a Justiça. A gente disse claramente, como todos os gestores que participam do processo: nós não temos nenhum problema com a polícia e nem com a Justiça, e os nossos atos são legais e são corretos, com a responsabilidade com o povo do estado de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, secretário. Vamos tentar aqui mais três deputados. Dr. Jorge do Carmo.

O SR. DR. JORGE LULA DO CARMO - PT - Obrigado, Sr. Presidente. Boa tarde a todos em seu nome, que é o presidente desta Comissão que eu sou membro, de Assuntos Metropolitanos; em nome do nosso presidente da Comissão de Infraestrutura, deputado Luiz Fernando, e do nosso presidente da Comissão de Transportes, deputado Ricardo Madalena, quero cumprimentar a todas as deputadas e deputados.

Secretário, obrigado por ter vindo aqui a esta Casa; é sempre uma honra recebê-lo, e com essa quantidade de informações que o senhor trouxe aqui para nós deputados.

Dentre as apresentações, quero falar de três assuntos que o senhor mencionou, mas, salvo melhor juízo, ficou algum complemento necessário ao meu entender.

Quero falar da Linha 1, da Linha 11-Coral, lá na estação de Guaianazes. O senhor falou que a Estação Guaianazes, agora, tem uma ligação direta evitando aqui e ali a parada. Mas, tem também, Sr. Secretário, um problema grave ali, que é importante ressaltar para que o senhor possa se debruçar sobre esse assunto. A gente percebe, lá em Guaianazes, que a acessibilidade – a falta dela, melhor dizendo – é muito grave problema lá na estação da CPTM da Linha 11-Coral. Ou seja: eu tenho presenciado que as pessoas, para se locomoverem lá, especialmente as pessoas com dificuldades na mobilidade, não têm ou senão tem que dar uma volta pelo mundo para chegar até a catraca.

É importante que o senhor possa ir... E aí eu vejo outras estações que são modernas, que são bens revitalizados e com acessibilidade... É importante dar uma estudada nessa questão e ver a possibilidade de resolver esse problema e, quase todos os dias, os telejornais estão lá falando sobre esse grande problema na cidade.

Ainda na estação 11-Coral, nós temos dois problemas: de um lado é gradil – do lado da Salvador Gianetti é gradil – e do outro lado, é muro. Fica estritamente dividindo os dois distritos. Parece-me que é o Ocidente e o Oriente. Então, é preciso que dê uma pensada nisso aí.

Também na Linha 12-Safira, Sr. Secretário, é preciso olhar com carinho para aquelas estações. A superlotação do Itaim; a Estação Aracaré; a Manoel Feio; naquela região até Calmon Viana, parece que nós estamos em outro mundo diferente de outras estações. A estação de Suzano, que é totalmente modernizada, a de Ferraz de Vasconcelos, muito bem elaborada. Então, é preciso que a gente também tenha um olhar para essas questões.

Para concluir, Sr. Presidente, eu quero falar também sobre a Linha 15-Prata. O fura-fila antigo Fura-Fila, o Paulistão, o Expresso Tiradentes e, hoje, monotrilho, a nossa proposta inicial era que o povo da Cidade Tiradentes, do Iguatemi e de São Mateus também tivesse direito ao Metrô. No entanto, foi feito o monotrilho e, agora, há a expectativa de que não chegue – pelo menos é a informação que nós temos –, que não chegará até a Cidade Tiradentes, ou pelo menos não tem uma previsão definida. Então, pergunto para o senhor, para concluir mesmo agora: existe a expectativa deste monotrilho que ainda não seja o modal que aquele povo, certamente, quer lá para aquela

região, chegue até a Cidade Tiradentes, ou não? Ou a gente não tem expectativa de que conclua do Iguatemi até a Cidade Tiradentes?

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado Jorge do Carmo. Solicito ao deputado Thiago Auricchio, depois Nishikawa para que sejamos bem objetivos por conta do tempo.

O SR. THIAGO AURICCHIO - PL - Boa tarde a todos; boa tarde. Saudar a todos os deputados na figura do presidente Rafa Zimbaldi. Agradecer a visita do secretário Alexandre Baldy aqui na Casa; é uma honra tê-lo aqui.

Quero já, rapidamente, parabenizar pelo trabalho realizado nesses três meses. Queria dizer que, semana passada, na segunda-feira, lançamos a Frente Parlamentar em Defesa dos Municípios do Grande ABC. Tivemos a presença de quase 50 vereadores, quatro prefeitos da região, deputado Luiz Fernando e deputado Barba estiveram presentes, deputado federal, seu antigo colega, Alex Manente também esteve conosco, e a preocupação do ABC sempre vem sendo a questão da Linha 18-Bronze do Metrô. Eu queria dizer, secretário, que tenho total confiança no Governo do Estado, nesse grupo técnico que está realizando os estudos e vai saber escolher o melhor modal para nossa região, mas acredito que a preocupação, não só minha, mas como de todos os deputados, é se esse modal que a gente vai trazer agora, se, daqui cinco anos, pode ser repensado que ele não seja o suficiente para o grande ABC.

Eu queria só um entendimento de quando foi o momento em que o Governo do Estado entendeu que era necessário a troca de modal, seria possível a troca desse modal, e qual foi o motivo dela.

Em relação ao – o senhor comentou aqui sobre a modernização de algumas estações da CPTM –; na região do Grande ABC a gente também tem a Linha 10-Turquesa, com muitas estações sem a questão da acessibilidade, como o deputado Jorge do Carmo comentou, e se nesse programa de revitalização das estações, a Linha 10-Turquesa está nesse pacote? Qual seria o prazo que a gente poderia ter para essa modernização das estações?

Obrigado, viu, secretário. Espero ter sido muito breve.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado Thiago Auricchio. Deputado Coronel Nishikawa.

O SR. CORONEL NISHIKAWA - PSL - Boa tarde a todos na pessoa do nosso presidente, saúdo a todos aqui deputados presentes.

Primeiro, parabenizar a presença do secretário e o trabalho que vem sendo desenvolvido em pouco tempo. Nós estamos aqui também há coisa de três meses e pouco.

Só quer dizer o seguinte: eu trabalhei no sistema Imigrantes-Anchieta na Polícia Rodoviária e, quando acontece algum tipo de acidente, nós ficamos prisioneiros do ABC porque não tem outra forma de a gente sair de lá. Hoje tem uma alternativa, o Rodoanel, que eu não sei se trouxe mais benefícios do que malefícios para nós. Além do que o ABC ainda conta com a Avenida do Estado e a Almirante Delamare onde as pessoas que circulam por lá; nós temos que estudar um meio de que as pessoas não sejam apedrejadas, que os carros não sejam assaltados quando atravessam a Almirante Delamare, que, hoje, não é mais nem alternativa. As pessoas fogem daquele corredor lá porque existem assaltos efetivos; tanto é que existe uma viatura que está estacionada 24 horas lá hoje. Precisa ser estudada uma forma de se corrigir aquele sistema de transporte.

Agora, quanto ao BRT – desculpa, o VLT –, a única coisa que eu quero reforçar é que nós queremos um VLT, não BRT. Por quê? Sabedores de que o BRT pode ocupar mais espaço de trânsito do que liberar, eu sei que vocês falam de forma técnica. Agora, eu pergunto: a capacidade orçamentária vai ser técnica? Ou a técnica efetiva de implantação do VLT? Essa é a pergunta que eu faço.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Secretário.

O SR. ALEXANDRE BALDY - Queria agradecer novamente a todas as perguntas. Começar com o deputado Jorge do Carmo que nos questionou a respeito da Estação Guaianazes.

Nós apresentamos aqui no nosso PowerPoint as estações em que hoje, da CPTM, é necessário realizar investimento para, minimamente, alcançar acessibilidade e o conforto ao cidadão. A Estação Guaianazes tem acessibilidade, hoje, então ela não é uma das 32 ou 34 estações em que é necessária a construção para acessibilidade, portadores de necessidades especiais, mas nós sabemos, deputado Jorge, que a CPTM é uma empresa que merece muito mais atenção, e nós estamos nos dedicando muito

fortemente para que a CPTM possa assim ter um bom plano, bom planejamento, para que ela consiga melhorar o seu serviço e, como se comprometeu o governador João Doria, tenha o mesmo padrão do Metrô.

A Linha 12, ali que nós temos problemas, seja de via com sobressalto, problema de infraestrutura, onde há necessidade de elevar um pouco o eixo da via por conta de, quando há chuva, alagamentos ocorrem, paralisações ou diminuições de velocidade, especialmente ali na região do Itaim Paulista, como V. Exa. mencionou. Nós temos a ciência de que é necessário, estamos fazendo essa análise para saber o que vai ser investido, porque vai ter investido na Linha 12.

A Linha 11, como V. Exa. comentou, todo investimento está sendo feito. Ela iniciou, como disse aqui o deputado Estevam, com o fim da baldeação em Guaianazes. É claro que, quem partir de Guaianazes, hoje, recebe já a composição, o trem da Linha 11 já com a presença dos passageiros que vieram de todas as linhas que antevem, então é, realmente, um volume de mais de 200 mil pessoas que são atendidas com esse fim da troca do trem, que era algo desejado e esperado, conforme foi mencionado ali, há 18 anos, lá em Ferraz – estivemos lá junto. Então, realmente nós estamos investindo na Linha 11 hoje. É a linha mais carente, no meu ponto de vista, é a nossa visão técnica, juntamente com a Linha 3, porque, melhorando a qualidade da Linha 11-Coral, como nós estamos investindo, reduzindo o espaço entre os trens, melhorando a sinalização, aumentando as composições na via, nós conseguiremos, também, melhorar a Linha 3-Vermelha.

Então quer dizer, a população da Zona Leste, a região mais populosa da Região Metropolitana, terá o transporte público de massa mais eficiente. Quero dar essa garantia a V. Exa.

E essa questão de acessibilidade e segurança, do mundo com a cerca, eu não tenho... Vou fazer essa verificação com a equipe de operação para que a gente possa lhe responder adequadamente. Nós temos uma realidade: estações foram ou estão sendo construídas dentro de projetos que foram iniciados e que realmente – também na minha opinião, essa é minha opinião particular – poderiam ser projetos menores. A gente poderia ter aproveitado algumas obras que foram feitas para fazer muito mais obras. Várias estações que se fazem necessárias, seja na Linha 10, como o deputado Thiago perguntou, seja na Linha 11, na Linha 7, em todas as linhas hoje. Nós estamos estudando cada estação para verificar em que nós podemos investir. O que a gente tem

para poder atrair o capital privado para também nos ajudar, como foi o exemplo que dei da Linha 9 na estação João Dias.

Quero aqui responder, deputado Thiago Auricchio, e agradecê-lo pela intervenção, que, no caso da Linha 18, deputado, estaremos também apresentando uma análise estritamente técnica para que nós não tenhamos também uma perda eventual; que nós não tenhamos uma obra que se inicie e que não se conclua; que nós não tenhamos qualquer tipo de prejuízo ao Estado. Mas, dentro de uma análise estritamente técnica para que a gente possa atender a população de toda a região do ABCD; que possa atender, é claro, com o melhor modal.

Eu disse e repito: o estudo de mobilidade – qual o impacto de mobilidade que é mais positivo para atender toda aquela população? E não só aquela, como todas as outras. Como disse o deputado Jorge do Carmo, ele perguntou a respeito da extensão da Linha 15-Prata até a Cidade Tiradentes. Quer dizer, aquele é o modal que já existe; nós não temos como desconstruir ou temos como poder alterar. Ele está lá. Então nós temos, sim – eu não apresentei aqui –, mas nosso objetivo é acabar, até o fim do ano, as quatro estações, até o Jardim Planalto, e até Fazenda da Juta e São Mateus e, depois, Jardim Planalto, nos próximos 24 meses, e também, em paralelo, estamos estudando a possibilidade de nós estendermos até o pátio e ir até a Cidade Tiradentes.

Ali, várias complexidades foram levantadas; a Prefeitura anteriormente exigia obras e projetos. Enfim, nós estamos fazendo tudo para que seja viável a extensão, dentro deste Governo, do monotrilho, Linha 15-Prata, até a Cidade Tiradentes. Deputado Thiago, só para poder concluir a V. Exa., a Linha 18, nós teremos toda essa visão estritamente técnica, com a visão, primeiramente, em cuidar do cidadão, do trabalhador que precisa ir e vir, todo os dias, de casa ao trabalho, e também do compromisso do governador João Doria fez de fazer a melhor solução para cuidar do cidadão para que a gente tenha, é claro, o melhor produto, o melhor efeito, a melhor solução para o transporte público.

Aquele que foi pensado no passado, como disse e repito, tem que ser avaliado hoje, no presente, para que a Linha 18 não possa ser para daqui a três, quatro anos. Eu vou repetir: uma nova Linha 17, e que fique aí com o orçamento defasado. Porque como disse o deputado... Não sei se foi deputado Nishikawa que me fez a pergunta... Que a gente estabeleça um orçamento público contratado e que depois nós não podemos suplementá-lo, nós não podemos acrescê-lo. A obra foi assinada e, se for autorizado o seu início, ela tem lá um orçamento de 2014. Se assim for o estudo, a apresentação e a

definição, nós não podemos aumentar o orçamento do Estado em função de qualquer acréscimo que haja no objeto. Foi uma licitação em que todos os que participaram, evidentemente, participaram sobre aqueles objetivos. Então, ele não podendo ser aumentado, nós temos toda essa cautela para que a gente possa apresentar a melhor solução que seja exequível para que ela possa ser concluída.

As estações da Linha 10, deputado Thiago Auricchio, também estão sob essa análise, sob esses estudos para que a gente possa reformular, durante esses nossos 48 meses de gestão de João Doria, todas as estações da CPTM. E não só as estações: também como a infraestrutura, a linha, a sinalização e o material rodante. Eu acredito que a gente consiga ter um material rodante (trens) mais atualizado para a Linha 10 num curto prazo, para que possa melhorar a Linha 10 que, eu reconheço, que é a linha, hoje, com uma carência maior de investimento e de cuidado para que a gente possa ter a Linha 10-Turquesa melhor atendida e melhor assistida e com uma capacidade maior de transportar os cidadãos da região como um todo.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Pois não, deputado Luiz Fernando.

O SR. LUIZ FERNANDO LULA DA SILVA - PT - De forma bem rápida – até porque estourou o tempo e o líder do Governo veio aqui convocar – eu queria ver com o senhor, secretário, a possibilidade de o senhor remeter a nossa Comissão – as nossas comissões, são três comissões aqui que estão presentes – essa exposição que o senhor expôs porque muitas respostas às perguntas que nós tínhamos a fazer já estão respondidas ali. Uma série de encaminhamentos. O senhor acha possível isso?

O SR. ALEXANDRE BALDY - Perfeito. Pode deixar aí. Eu disse aos Srs. Deputados e Deputadas, pode ficar com a cópia eletrônica para que a Casa, os servidores, com toda a gentileza, executem as cópias que os seus gabinetes desejarem.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, Sr. Secretário. Pois não?

O SR. DR. JORGE LULA DO CARMO - PT - É um minuto, Sr. Presidente. Sr. Secretário, é lógico que o senhor respondeu às minhas perguntas, mas só fiquei com um pouco de dúvida e eu quero reiterar o pedido de a gente marcar uma audiência com V. Exa., que possa receber a gente, especialmente para discutir a acessibilidade da estação de Guaianazes. Porque esse é um problema sério lá.

O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB - Obrigado, deputado. Fica então prejudicada a fala do deputado Aprígio, do Rodrigo Gambale, Carla Morando, Cezar, Alberto Freitas e Analice Fernandes. Agradeço a presença do secretário.

* * *

- É encerrada a reunião.

* * *