

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

**16.10.2019**

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

**16.10.2019**

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Bom dia a todos. Havendo número regimental, declaro aberta a sétima Reunião Ordinária da Comissão de Assuntos Metropolitanos e Municipais da primeira sessão legislativa da 19ª Legislatura.

Registro com muito prazer os nobres deputado Aprigio; deputado Rodrigo Gambale; deputado Ricardo Mellão; deputado Coronel Nishikawa; deputado Estevam Galvão, coronel também, nosso coronel Estevam Galvão e a deputada Maria Lúcia Amary.

Eu solicito à secretária a leitura da Ata da reunião anterior.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Pela ordem, deputado Estevam Galvão.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Pedir a desistência da leitura.

**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.

Presente reunião foi convocada com a finalidade de ouvir o secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, o Sr. Alexandre Baldy de Sant'Anna Braga para o fim de dar cumprimento ao requerimento aprovado no âmbito desta Comissão.

Em contato... o secretário Alexandre Baldy fez contato conosco e ele está em um agenda com o governador no Palácio e está atrasado para a reunião. Então, conforme o artigo 45 do Regimento Interno, parágrafo 3º, que diz que as reuniões extraordinárias serão sempre anunciadas no Diário Oficial da Assembleia com 24 horas de antecedência, no mínimo, e com a designação do local, hora e objeto, salvo as convocações em reunião

que independem de anúncio, mas serão comunicadas aos membros que estão ausentes, ou seja, nós podemos convocar uma reunião extraordinária da Comissão...

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM -** Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB -** Pela ordem...

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM -** Deveriam pedir a suspensão dos trabalhos, por exemplo, por 15 minutos ou 20 minutos.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB -** Deputado Estevam, é que não tem uma previsão que ele chegue dentro desse período.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM -** Eu tive uma informação, não sei se é oficial ou não, mas a gente pode verificar, até porque existe assessoria aqui, parece que ele já saiu do Palácio, poderia informar com alguma assessoria? Se fosse o caso, suspenderia os trabalhos...

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB -** Deputado, ele ainda não saiu.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM -** Não saiu?

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB -** Não saiu ainda do Palácio. Então eu sugiro aqui de nós marcarmos 12:45, porque ele tem... ele está em reunião e depois entrará em uma entrevista ao vivo na Globo News, é isso?

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM -** Mas então não poderia suspender a sessão por uma hora?

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB -** Podemos suspender.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM -** Seria o caminho mais curto, não é?

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Pode ser. Uma hora e meia?  
Todos os deputados concordam? Suspensão por uma hora e meia?

**O SR. CORONEL NISHIKAWA - PSL** - Eu também concordo.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Vamos marcar então... está bom, uma hora e meia ou senão estava pensando em marcar...

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Então até 12:45, que era minha sugestão da extraordinária.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Está bom.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Então fica suspensa a reunião até as 12:45 e aí nos nós retomamos com a presença do secretário.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - O.k.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - O.k.?

**O SR. RICARDO MELLÃO - NOVO** - Perfeito.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Combinado, presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Obrigado.

\* \* \*

- Suspensa, a reunião é reaberta sob a Presidência do Sr. Rafa Zimbaldi.

\* \* \*

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Boa tarde a todos. Então é reaberta a Reunião Ordinária, a sétima Reunião Ordinária. Agradecer mais uma vez a

presença aqui dos deputados, deputado Aprigio; deputada Maria Lúcia Amary; deputado Estevam Galvão; deputado Coronel Nishikawa. Agradecer aqui de forma especial o nosso secretário Alexandre Baldy, secretário de Transportes Metropolitanos, que está aqui presente, veio a convite desta Comissão para que ele pudesse responder dois requerimentos aprovados desta Comissão, embora foi encaminhado para o secretário os outros requerimentos dos deputados que estavam na pauta, mas requerimento número 9/2009: requeiro nos termos do disposto no artigo 31, 5 da Consolidação do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo que esta Comissão convide o diretor-presidente do Metrô, metropolitano de São Paulo, o Sr. Silvani Alves Pereira para prestar esclarecimentos acerca do andamento do projeto da extensão da Linha 2-verde do Metrô, prevista para ir de Vila Prudente, zona leste, até a cidade de Guarulhos, Grande São Paulo.

E o outro requerimento também aprovado, o número 3, também de autoria do deputado Luiz Fernando Ferreira, 3 de 2019, requeiro nos termos do artigo, do disposto no artigo 31 do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo que esta Comissão convide o diretor-presidente da EMTU, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, o Sr. Marco Antonio Assalve para prestar esclarecimentos acerca da atuação da pasta com balanço de ações consolidadas, bem como ações e planejamentos para esta gestão, além de projetos que almeja adimplir, inclusive com panorama sobre privatizações visadas. Entende-se que o convite se faz necessário em razão do novo corpo legislativo da presente Casa, que conta com a renovação de mais da metade dos seus membros, fazendo a importância da completa elucidação dos parlamentares.

Então esses dois requerimentos, secretário, foram aprovados. Então agradecer mais uma vez a oportunidade. Agradecer aqui a presença do Ricardo Mellão, deputado Ricardo Mellão.

O secretário fez uma apresentação, mas o secretário sugeriu aqui de nós abriremos a palavra aos deputados, eu vou deixar para que o secretário faça um cumprimento e aí depois nós abriremos a palavra aos deputados e depois em cima das perguntas, dos questionamentos dos deputados o secretário possa fazer aí a apresentação.

Então, secretário, mais uma vez obrigado pela oportunidade, seja bem-vindo mais uma vez nesta Comissão.

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Boa tarde, deputado Rafa Zimbaldi, presidente da Comissão de Assuntos Metropolitanos e Municipais. Quero cumprimentar V. Exa. em nome da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, esta Casa que representa a população deste Estado, cumprimentar os deputados estaduais que estão aqui presentes, deputado Estevam Galvão; deputado Coronel Nishikawa; deputado Ricardo Mellão; deputado Aprigio. Todos que estão aqui conosco presentes, deputada Maria Lúcia Amary, que está aqui conosco presente, me perdoe, Maria Lúcia. Agradecê-los pela oportunidade de abrir aqui a Assembleia Legislativa para que o Governo do Estado possa se posicionar, se colocar, se apresentar sobre os projetos, sobre os andamentos dos trabalhos da Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo e, fundamentalmente, presidente, deputado Rafa Zimbaldi, para que nós possamos fazer uma reunião, no meu ponto de vista, producente abrir a palavra, franquear a palavra aos senhores e senhoras deputados e deputadas para que a gente possa escutar o anseio, escutar as demandas, as preocupações, os posicionamentos e aí se assim Vs. Exas. concordarem, eu responderei e colocaria a nossa apresentação ao conhecimento dos senhores e das senhoras.

**O SR. APRIGIO - PODE** - Questão de ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Pela ordem, deputado Aprigio.

**O SR. APRIGIO - PODE** - Eu pedi também para que fizesse um convite para secretário para a gente falar sobre a Linha 4 do Metrô, que vai para Taboão da Serra, será que não está por aí?

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Eu acho que... é que, provavelmente, deputado, que os outros... que o requerimento de V. Exa. talvez esteja com vista, ainda não foi aprovado, mas tenho certeza que o secretário poderá descrever, falar um pouco sobre o assunto, se V. Exa. quiser já pessoalmente já... o requerimento de V. Exa. está com pedido de vista da Maria Lúcia Amary, mas se V. Exa. já aproveita a vinda do secretário aqui, já pode colocar. O senhor quer que eu faça a leitura do requerimento ou V. Exa. faz o questionamento? Fica à vontade.

**O SR. APRIGIO - PODE** - Eu faço.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Pois não. Então, já está aberto. Vossa Excelência é o primeiro inscrito.

**O SR. APRIGIO - PODE** - A questão lá, secretário, é que há muito tempo ainda, eu estou indo como João Doria, estou falando PSDB novo, porque ainda no PSDB velho foi muito, muito prometido essa estação de Metrô para Taboão da Serra e hoje ela está parando no Vila Sônia e para Taboão da Serra a gente não tem informações se vai ou não esse Metrô para Taboão da Serra. Então, eu gostaria de ter um esclarecimento para que pudesse também informar a população da região.

Uma outra coisa seria o PDUI, que era PDUI. Lá que estava previsto também essa de Taboão da Serra para Barueri. Isso já em linha férrea, o arco Sul que estava previsto e também não tenho informação como é que está, eu gostaria de saber também.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Deputado Ricardo Mellão.

**O SR. RICARDO MELLÃO - NOVO** - Ah, sim. Primeiro, boa tarde secretário Baldy. Agradeço muito sua presença aqui nesta Comissão. A minha questão, na verdade, secretário Baldy, é em relação eu vi que recentemente o Tribunal de Contas do Estado disponibilizou uma ferramenta que nos permite ver quais obras estão atrasadas tanto nos estados quanto nos municípios. Você tem aí mais de 1.600 obras colocadas ali que representam cerca de 49 bilhões de investimentos. Qual que é a minha preocupação nesse sentido? 83% dessas obras nos municípios e o restante é de responsabilidade do Estado. Minha preocupação é especificamente com a concessão da Linha 6-laranja. O que acontece? Ela é um contrato de cerca de 23 bilhões de reais, um contato bastante expressivo e recentemente nós vimos que a concessionária responsável, a Move São Paulo, não conseguiu obter a contratação de empréstimo via o BNDES e aí a gente sabe que atrasos representam grandes riscos fiscais, inclusive a concessão da Linha 6 foi apontada na LDO que nós votamos aqui este ano como um risco fiscal.

Queria saber quais seriam as providências, como isso está no radar da Secretaria para resolver esse problema da Linha 6 especificamente?

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Obrigado, deputado Ricardo Mellão. Deputado Coronel Nishikawa.

**O SR. CORONEL NISHIKAWA - PSL** - Boa tarde, Sr. Secretário. Já conversamos aqui em particular, agradecer a presença de V. Exa. aqui na nossa Casa, apenas ainda concluindo o que nós conversamos dizendo que nós esperamos realmente que aconteça o BRT, já que foi definido como BRT para a nossa região lá do ABC e que também parabênzo pelo trabalho até agora desenvolvido. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Deputado Estevam Galvão

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Só para cumprimentar o nosso secretário Alexandre Baldy. Agradecer a presença dele aqui nesta Comissão e fazer um agradecimento que uma luta muito antiga ali no Alto Tietê, é Linha 11 ali, não é, secretário? Linha 11. O Expresso Leste tinha um desembarque em Guaianases que causava um transtorno, uma angústia, eu diria até, muito grande para os trabalhadores e eu vinha lutando há muitos anos para que acabasse com esses desembarques e o nosso secretário em 90 dias resolveu, não existe mais o desembarque, então acertou bem, arrumou bem, facilitou muito a vida dos trabalhadores e dos estudantes, então eu quero render as minhas homenagens ao trabalho do nosso secretário de Transportes Metropolitanos Alexandre Baldy.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Obrigado, deputado Estevam. Deputada Maria Lúcia Amary.

**A SRA. MARIA LÚCIA AMARY - PSDB** - Boa tarde. Só queria cumprimentar o secretário, agradeço a sua presença. Gostaria muito que estivessem todos os membros da Comissão que pediram insistentemente a presença do secretário. Mas vamos aguardar a fala do secretário com todas as posições e as propostas que o Governo tem para este ano.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Perfeito. Muito bem colocado, deputada. Secretário, antes de o senhor se manifestar, eu vou fazer a leitura aqui dos requerimentos que estão com pedido de vista aqui na Comissão, para que o



secretário possa fazer a explanação também já visto que embora esteja aqui com pedido de vista, mas eu acho que aí o secretário já pode aproveitar a vinda do secretário para que ele possa responder. Então do deputado Aprígio, que já foi colocado que pedindo as informações sobre a linha 4-amarela do Metrô até o município de Taboão da Serra. Requerimento de autoria do deputado Barba, requerendo as informações, pedindo o debate sobre a Linha 18-bronze do Metrô. De autoria também do deputado Luiz Fernando, pedindo ao diretor do Metrô para prestar esclarecimentos acerca da atuação da Paz com balanço, essa eu já li... sobre a Linha 18-ABC e a 6-Brasilândia e este aqui de autoria do deputado Dr. Jorge do Carmo, solicitando o debate sobre a Linha 15-prata do Metrô.

Então, secretário. E se o senhor puder também falar um pouquinho em que pé que está o trem intercidades na região metropolitana de Campinas, agradeço. Então palavra está com o senhor.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Só para acrescentar, presidente e secretário.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Pois não?

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Gostaria que o secretário, embora eu tenha conversado já com os assessores dele, mas eu gostaria, para conhecimento de todos, que o secretário falasse um pouco também do projeto do BRT, BRT, não é, secretário? Por favor.

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Obrigado, Sr. Presidente, servidores aqui da Comissão de Assuntos Metropolitanos. Quero primeiramente agradecer a pergunta do deputado Aprígio. Estaremos colocando também na apresentação que fizemos, deputado, e que será encaminhada ao gabinete de V. Exa. a respeito do que o Governo do Estado de São Paulo sob a diretriz do governador João Doria vem fazendo sobre as obras da Linha 4 e as suas perspectivas de extensão. Desculpe.

A obra do terminal de embarque e desembarque e também da estação da Vila Sônia é uma obra que vem sendo a cada dia mais bem evoluída, certo? A nossa perspectiva é que ela seja entregue até dezembro de 2020, eu estive lá acompanhando o andamento dessa há duas ou três semanas. Porque temos procurado acompanhar as obras

muito de próximo para verificar se o andamento, a evolução e a pressão realmente como tem feito o governador, deputado Aprigio, tem se feito necessária para o bom andamento das mesmas e, ao paralelo, o Governo do Estado iniciou esse tema, essa tratativa para a eventual extensão, digo eventual, deputado Aprigio, porque o nosso foco prioritário neste momento é concluir a obra da estação Vila Sônia e, portanto, entregar os lotes e os trechos da Linha 4-amarela até então comprometida com a população do estado de São Paulo, e, é claro, mas em paralelo discutir a sua extensão onde seriam construídas mais duas estações de embarque e desembarque que ligariam até o município de Taboão da Serra, que é uma extensão necessária, é uma extensão viável.

Mas que os temas pretéritos acerca do contrato que são discutidos hoje em arbitragens, que é como um meio não judicial, mas em questionamentos entre o consórcio que opera e o Governo do Estado, que é o poder concedente, também são essenciais serem dirimidos para que possamos sim dar a possibilidade desta extensão, então nós queremos concluir essas discussões até dezembro deste ano. Não são discussões simples, são discussões, como comentei à V. Exa. em termos de problemas pretéritos, atrasos, enfim, todos os desafios que são notórios, são públicos e todos nós sabemos dessa realidade para que a gente possa sim iniciar os projetos mais aprofundados, temos já discutido os aspectos bem iniciais a respeito dessas extensão, certo? Para que nós pudéssemos efetivamente fazê-la durante este Governo, como é o nosso objetivo, uma obra que hoje, como o túnel de Vila Sônia, é uma obra que ali seriam necessário, aproximadamente, mais 2,5 quilômetros para chegarmos até Taboão. Isso são estudos bem iniciais, não é nada afirmativo. Estou compartilhando aqui em respeito à V. Exa. a essa necessidade de dar aí a todo cidadão e cidadã que acompanha o seu trabalho essa satisfação e ao respeito para com eles.

Portanto, o governador tem nos cobrado, mas o objetivo que a gente tente fazer essas soluções como um todo, dos assuntos que hoje são discutidos e debatidos diante de arbitragem para que a gente possa, sim, fazer essa extensão até Taboão, iniciada no prazo mais célere possível. É uma obra que dá ainda mais dinamismo, dá ainda mais conforto ao transporte do cidadão, essencialmente que vem de toda a região, certo? Porque ainda vamos contribuindo, diminuindo o acesso à utilização dos ônibus, até porque nós temos feito ainda mais proximamente a relação entre as empresas, hoje eu estou aqui respondendo convites que foram feitos aos presidentes das empresas, mas uma gestão muito próxima, porque sem dúvida alguma hoje o cidadão que vem de Taboão ou que vem de toda a região para que possa acessar ao Metrô através da Linha 4, que futuramente

será pela Vila Sônia, mas que hoje acessa pela estação Morumbi, eles possam, é claro, fazer de uma forma mais inteligente e menos morosa. Então nós estamos dinamizando as linhas metropolitanas para que consiga sim fazer o acesso cada vez mais célere para o cidadão que vem das outras regiões e principalmente a integração dos bilhetes. Houve uma redução no bilhete de quem vem de Taboão, uma redução na ordem de 0,65 centavos do ônibus metropolitano para a integração com o sistema metroviário, para que nós consigamos só cuidar da simplificação, do conforto, da eficiência para o transporte público. Quando esse projeto esteja já a ponto de ser anunciado, sem dúvida alguma V. Exa. terá o prazer de compartilhar conosco, com o governador João Doria deste anúncio das fórmulas, das condições que este projeto, que estas obras poderão serem realizados com muita responsabilidade, com muita transparência para com Assembleia Legislativa, e, é claro, para com a população do estado de São Paulo.

Acerca do PDUI, eu falei com o presidente aqui Rafa Zimbaldi para que o secretário, eu ia falar deputado, Marco Vinholi, que é o responsável pelos assuntos das regiões metropolitanas, possa encaminhar à V. Exa. toda a evolução desse tema, as nossas responsabilidades, nós termos participado e cumprido aquilo que é necessário.

Então, a gente deseja fazer um balanço do que foi estabelecido até 2020 e fazendo um planejamento para que possa ser ainda melhor avaliado, apreciado e estabelecido para as metas vindouras, para as metas futuras. A gente faça um balanço, um reconhecimento do que foi, do que está sendo concretizado até o próximo ano, entender aquilo que foi desafiador, aquilo que foram os erros, mitigar esses problemas, mitigar os eventuais erros que tenham ocorrido ou as metas que não tenham sido atingidas para que a gente possa estabelecer objetivos factíveis, objetivos realizáveis e essencialmente viáveis, do ponto de vista do orçamento público, do ponto de vista da melhor solução de mobilidade urbana e do ponto de vista, é claro, da eficiência, do gasto, do orçamento, da responsabilidade com o dinheiro público e da entrega no prazo mais exíguo possível.

Então, darei aqui à nossa equipe para que possa dar ao senhor todas as informações do PDUI acerca da mobilidade do transporte metropolitano, mas assim também no aspecto mais amplo. Então, quero agradecê-lo, verificar se as respostas que foram dadas atendem aí o questionamento de Vossa Excelência.

**O SR. APRIGIO - PODE** - Obrigado, secretário, eu fico até contente com as suas respostas. Eu só gostaria de saber, assim, se vocês têm já algum projeto se não executivo, arquitetônico para a gente ver as previsões no futuro onde vai ser a estação do Metrô em

Taboão da Serra, para saber se já houve algum projeto de desapropriação, porque até agora eu percebo que você está falando a verdade, o novo PSDB eu acho que está falando a verdade, porque o velho PSDB vem prometendo há 20 anos esse metrô e toda época de eleição dos candidatos do PSDB lá eles falam “o metrô está chegando agora em Taboão, daqui seis meses está em Taboão”, aí passou a eleição não se fala mais em metrô. Outra eleição para Município ou para o Estado, a mesma conversa.

E eu acho que você não está dizendo hoje, pelo que eu entendi, que há um projeto para iniciar obra assim em tão pouco tempo, pelo que eu estou vendo vai fazer análise em algumas coisas, não vai ser tão rápido, ou seja, hoje pelo que eu vejo, você não tem como dizer “vai começar o ano que vem, vai começar daqui dois anos, daqui três anos já está programado para início dessa obra ou pelo menos foi feito licitação”, eu acho que ainda nada disso acontece.

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT’ANNA BRAGA** - Bem, deputado Aprigio, como eu disse à V. Exa., são temas pretéritos que precisam ser dirimidos, precisam ser concretizados para que nós possamos anunciar inclusive a solução. Essa é uma linha operada por um consórcio privado, é a primeira PPP de mobilidade urbana do Brasil, vários acertos foram ocorridos, vários problemas foram conhecidos, portanto, nós estamos procurando mitigar e encontrar a melhor solução. Se é uma obra que será realizada após essa solução pelo Governo do Estado ou se é uma obra que pode ser realizada pelo atual consórcio. Essas são as possibilidades muito claras, muito transparentes e que, dentro dessas possibilidades, estarão também a realização dos projetos sejam básicos, sejam os executivos, e as escolhas das estações, da diretriz para a execução de uma obra como essa se dará no contexto da execução de um projeto.

Então, aqui eu compartilho com V. Exa.: o projeto e a obra sendo feito pelo Governo existem, sim, todas as etapas legais que precisam ser respeitadas e serão. Então, é complexo dar um prazo. O projeto, podendo ser realizado pelo consórcio operador atual, até porque será continuamente operado por ele, não há como ser uma operação estação da Luz-Vila Sônia, dezembro de 2020, feita por um consórcio e depois o Governo realiza uma obra e que essa extensão em mais duas estações será realizada por outro operador. Não. Tem que ser entregue ao mesmo operador, portanto, nós estamos procurando uma possibilidade legal, moral e transparente para que possa, assim, dirimidas essas arbitragens e esses problemas pretéritos fazer com que o consórcio consiga investir nessa extensão e essa obra possa eventualmente ser iniciada ainda no ano de 2020.

É uma perspectiva, nós não estamos aqui colocando nada de forma afirmativa, porque, como diz, temos muita responsabilidade com as nossas posições e muita transparência quanto às nossas ações.

**O SR. APRIGIO - PODE** - Tranquilo. E até 2020 você acha que a obra está sendo iniciada lá, não é?

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Até 2020 nós estaremos nos posicionando oficialmente de qual e como será a condução dessa extensão. O governador tem em mente realizar essa extensão da Linha 4-amarela até Taboão, então nós daremos, sim, a formatação de qual ela será realizada.

**O SR. APRIGIO - PODE** - Obrigado. Satisfeito.

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Obrigado, deputado Aprigio. Deputado Ricardo Mellão. Quero aqui agradecer a pergunta de Vossa Excelência. Eu estive ontem pessoalmente com o presidente do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, conselheiro Roque Citadini. Como sempre tenho feito no compartilhamento e na discussão com os conselheiros do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, para que nós possamos dar ciência aos senhores conselheiros, para quais ações e procedimentos que temos tomado à frente das atribuições da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, discutido quais são também as possibilidades que temos com as obras paralisadas. Sem dúvida alguma a Linha 6-laranja é o maior projeto de infraestrutura do estado de São Paulo, maior projeto de infraestrutura do país hoje em vigor que se encontra, infelizmente, paralisado.

O Governo do Estado, no dia 11 de agosto, definiu uma prorrogação do decreto de caducidade, haja vista que o consórcio que hoje é o detentor daquele objeto colocou um novo comprador sobre a sua participação. Aquele é um projeto de uma parceria público-privada, me desculpe, a maior PPP hoje existente no mundo, certo? Então dessa forma acolhendo essa manifestação do consórcio, o Governo prorrogou em 90 dias o êxito do decreto de caducidade para que o consórcio consiga apresentar as documentações exigidas no edital, exigidas na lei para que a secretaria dos Transportes, para que a Procuradoria Geral do Estado, a Secretaria da Fazenda façam as apreciações, para quê?

Para que o consórcio vendendo o Estado é o anuente como poder concedente, mas é, sem dúvida alguma, essencial que se prove a capacidade financeira de que um potencial investidor, que até o momento não são os que participam destas tratativas brasileiros, com a capacidade financeira de comprar o objeto, a Linha 6-laranja, do atual consórcio, que são os 50% de participação nas cotas do consórcio privado, tenha condições financeiras de comprar e de retomar a obra. São investimentos na ordem de 11 bilhões e meio de reais, o contrato como um todo prevê investimentos na ordem de 23 bilhões, mas pelas eventuais extensões que seriam possíveis dentro deste contrato, certo? A obra que hoje foi dada a ordem de serviço, que foi paralisada em 2016 pela razão de que o consórcio MoveSão Paulo não conseguiu o empréstimo necessário junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social para que ele pudesse dar continuidade naquela obra. O Estado realizou as desapropriações necessárias, investiu mais de 900 milhões de reais, é um canteiro de obra que está formado, o Estado não é o responsável, não pode entrar no canteiro de obras, o Metrô não é o responsável, o Metrô não pode entrar no canteiro de obras, aqui eles são objetos exclusivamente de uma empresa privada, sequer para fazer uma poda de um jardim acerca das proximidades das estações que são objetos privados, o Estado não pode entrar.

Então nós temos essa tratativa que vence dia 11 de novembro de 2019 e a nossa expectativa é que a melhor solução possa ser dada, sempre acolhendo esta anuência, uma decisão que é essencial da Procuradoria Geral do Estado, que é quem defende os interesses do Governo do Estado de São Paulo, do Estado de São Paulo como um todo, para que possa, sim, caso haja esse potencial investidor com capacidade de comprar o consórcio, caso haja esse potencial investidor com capacidade de retomar a obra e concluir e operar uma linha de metrô que ligaria a Vila Brasilândia até a estação São Joaquim no centro, aí sim o Estado daria essa eventual anuência e essa obra poderia ser retomada, gerando empregos, promovendo uma retomada econômica e, é claro, entregando um belíssimo equipamento de mobilidade urbana.

**O SR. RICARDO MELLÃO - NOVO** - Existe, secretário?... Primeiro, agradecer aí, o senhor sempre solícito às informações que a gente tem solicitado, pedido. Essa foi uma obra que tinha previsão de início das obras em 2010, foi adiado para iniciar, acabou iniciando em 2015, se eu não me engano, e a previsão dela era de entrega inicial 2013 e a última previsão que eu tinha conhecimento é que essa obra, enfim, a linha em si seria entregue em 2021, esse prazo está mantido?

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Bem, deputado, essa é uma obra, uma licitação que foi realizada entre os anos 2012 e 2013, portanto, esse contrato previa seis anos de execução para desapropriação, a formação de canteiros e a execução da obra em si, certo? Iniciando no ano de 2014. Então ela ainda não se venceu o prazo de execução da obra, certo? Para que pudesse ser entregue a operação de mobilidade urbana, portanto, com a paralisação, houve desrespeito a cláusulas contratuais, então essa é uma discussão que vem sendo tratada entre o consórcio atual e o Governo do Estado com a Procuradoria Geral do Estado, a secretaria dos Transportes Metropolitanos desde então que essa obra foi paralisada e todo e qualquer ato que possa ser executado daqui por diante visa absoluta e integralmente o interesse público, portanto, ela ainda não está em atraso, ainda, mas com a sua evolução, como disse e repito, nem o Metrô nem o Governo do Estado podem acessar os canteiros de obras que são privados, portanto, nós não temos como atestar até o presente momento, sendo esse um objeto privado, a evolução de cada etapa dessa obra.

Há um esclarecimento de que foi evoluída em até 15% esse objeto como um todo da Linha 6-laranja, mas quando assim for dirimido, seja pela sua concretização de venda acionária para um novo investidor, ou seja, pela plenitude da caducidade, o Estado assim dará ao Metrô, que já licitou todos os serviços que eventualmente serão executados, como retomada de canteiro, vigilância de ativos e de todos os objetos existentes naquela obra para que nós possamos, sim, esclarecer qual é a evolução dessa obra em específico e possamos então dar, assim, um novo cronograma.

Então, é ainda um assunto que depende de qual solução será encaminhada para que nós possamos compartilhar com V. Exa., com o povo do Estado de São Paulo no prazo que seria possível, viável, de forma clara, transparente e realizável e exequível para a retomada do canteiro, a retomada da obra em si e a conclusão da mesma para a execução da Vila Brasilândia até a estação São Joaquim, que são investimentos previstos na ordem de 11 bilhões e meio de reais.

**O SR. RICARDO MELLÃO - NOVO** - O.k. Muito obrigado.

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Obrigado, deputado Ricardo Mellão. Quero passar aqui à pergunta do deputado Coronel Nishikawa. Agradecê-lo pela pergunta, coronel, o Governo do Estado de São Paulo, através do comitê

gestor de PPP, através da Procuradoria Geral do Estado definiu por então não continuidade à Linha 18, certo? Não é uma decisão e não foi uma decisão da secretaria dos Transportes Metropolitanos. Coube, então, a atribuições, instâncias superiores do ponto de vista da defesa do Estado de São Paulo e nesse sentido o governador João Doria, entendendo que há uma demanda por uma solução de transporte que seja viável, autorizou que fosse iniciado um estudo para a execução do BRT entre a cidade de São Bernardo e a região ali da zona leste de São Paulo, ou seja, ao Terminal Tamanduateí e seja Sacomã, enfim, há estudos que estão sendo realizados, portanto, não é uma substituição ao modal.

Ele é, sim, uma nova solução dada a inexecutabilidade do projeto que foi pelo comitê gestor e pela Procuradoria Geral do Estado delineado como inexequível e o governador tem sido muito claro, transparente para quê, deputado Estavam? Nós daremos, sim, início, daremos continuidade às obras que são possíveis de serem iniciadas serem concluídas. Nosso foco absolutamente prioritário é retomar obras que estejam paralisadas. Então, nesse sentido, esse projeto do BRT que está sendo denominado inicialmente de ABC, estão sendo realizados projetos básicos e executivos para que a gente consiga entender os investimentos, as desapropriações e fazer até o mês de dezembro deste ano com a EMTU, com a secretaria dos Transportes Metropolitanos, com a Secretaria de Governo a colocação ao setor privado, a iniciativa privada do conhecimento do edital, da licitação, enfim, de todas as decorrências que se darão para a execução desse BRT.

É uma obra prioritária, o governador anunciou este projeto como um novo modal que ligará a região do ABC, especificamente partindo da cidade de São Bernardo, e ligando até a região da zona leste da cidade de São Paulo, integrando seja com a Linha 10, seja com a Linha 2 do Metrô, seja 10 da CPTM, seja com a Linha 2 do Metrô, enfim, dada aí qual seria a origem e destino que vai ser essencialmente definida nesse projeto, dando a melhor solução de mobilidade para os passageiros, para os cidadãos, portanto, eu quero crer também que até dezembro nós teremos essa definição e colocaremos ao conhecimento de V. Exa., assim como também o deputado Estevam, que nos questionou, e como toda a população de São Bernardo do Campo, da cidade de São Paulo, do Estado de São Paulo acerca do projeto da construção desse novo modal, que é o BRT que liga a região à cidade de São Paulo.

Quero perguntar à V. Exa. se tem alguma dúvida.



**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Microfone virado... Ô, deputados.

**O SR. CORONEL NISHIKAWA - PSL** - A diferença entre um VLT e um BRT?

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Bem, deputado Nishikawa. As diferenças dos modais são muito nítidas, eu estive Ministro das Cidades por pouco mais de um ano e reconheci várias obras de BRT, VLT, metrô em diversos estados do Brasil e confesso à V. Exa. que poucas obras de BRT existem no Brasil. Aqui na cidade de São Paulo, nós temos pouquíssimos BRTs exclusivos, porque o BRT basicamente foi criado em Curitiba, foi levado para fora do Brasil e assim foi, quando instituído e implementado, voltou como uma criação brasileira, mas como nascituro de país estrangeiro, infelizmente, mas que ele tem todas as suas características e peculiaridades asseguradas para que ele seja, sim, um projeto BRT.

A diferença é a capacidade de transporte de passageiros. O BRT tem uma capacidade de transporte de passageiros que ele é modular, partindo de um mínimo até um máximo, onde pode transportar de 20, 30, 40, 50 mil passageiros diariamente até um limite que pode ser assegurado em torno de 350 mil passageiros diariamente. Isso não é diferente de São Paulo, como assim fizemos em Teresina, em Aracaju, em diversas cidades, em diversas partes e estados do Brasil e o VLT é um projeto que tem um custo por quilômetro mais elevado e que tem uma capacidade de transporte um pouco mais elevada, mas dadas as condições principalmente de desapropriação, as condições de solo, assim como é o que também varia do monotrilho, o trem e o metrô e basicamente naquele projeto, quando se discute alternativas de modais, discutimos essa capacidade de transporte.

Aquilo que foi nos apresentado em termos de pesquisa de origem e destino, hoje estaria em torno de 175 mil passageiros diariamente entre a origem e o destino, fazendo viável o projeto do BRT, fazendo viável. Agora, confesso à V. Exa. que existem ainda diversas partes do Brasil, e até mesmo São Paulo, que corredores exclusivos são construídos ou um semi-BRT, que não pode ter o nome de BRT, seja construído dado ao custo elevado por quilômetro também do BRT, porque o BRT, como diz, tem suas particularidades, a exigência do piso rígido durante toda a sua extensão, dada a sua longevidade, dada também a sua forte capacidade de transporte de passageiros diariamente, portanto, são, sim, modais modernos. O senhor veja que Curitiba até hoje

tem BRTs tem ampliado, estive lá o ano passado autorizando ampliações do BRT da cidade de Curitiba, sendo que é uma cidade modelo ainda para o Brasil, até para a América do Sul em termos de mobilidade urbana.

Portanto, não é nenhum ponto de ser mérito ou demérito uma escolha ou outra de modal, mas basicamente ser viável, certo? Ser viável do ponto de vista de origem e destino, para que possa ser transporte seguro, transporte eficiente, transporte eficaz e principalmente para que o Estado consiga fazer o início e o fim dessa obra de uma forma muito transparente para com a sociedade.

**O SR. CORONEL NISHIKAWA - PSL** - Agradeço à V. Exa. pela resposta, satisfeito.

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Obrigado. Quero agradecer a colocação do deputado Estevam Galvão acerca da Linha 11-coral quando estivermos juntos lá no final do mês de março para anunciar o fim da baldeação em Guaianases, eu tenho ciência que os cidadãos de Guaianases não ficaram muito satisfeitos, porque partiam com um trem daquela estação vazio, então podiam sentar-se com toda tranquilidade, mas que sem dúvida alguma nós conseguimos dar conforto para mais de 200 mil pessoas diariamente que partem de Mogi, Suzano, enfim, de diversas cidades e estações ao longo da Linha 11 anterior à estação Guaianases. Era um compromisso que V. Exa. cobrava, deputado Estevam Galvão, há muitos anos e que nós conseguimos, de uma maneira eficiente, focada na infraestrutura necessária para que a CPTM, que é uma equipe hoje muito técnica, muito eficiente, muito qualitativa, pudesse chegar a essa solução, o investimento necessário para quem tivesse essa infraestrutura necessária e ainda continuamos com essa infraestrutura recebendo investimentos.

Nós teremos nos próximos dias inaugurações, inaugurações do ponto de vista de infraestrutura de melhorias de sistemas energéticos, de sistemas de sinalização porque a Linha 11 é ali para nós um grande desafio, porque é uma região metropolitana da cidade de São Paulo que abrange todas essas cidades, uma região que transporta, que mobiliza, que locomove um número expressivo de cidadãos diariamente, então nós estamos procurando conseguir ser eficientes com os objetos que existem. Portanto, otimizar, melhorar, qualificar cada vez mais a Linha 11, cada vez mais a Linha 3-vermelha do metrô para que a gente consiga de modo eficiente, de modo seguro, de modo confortável transportar melhor e mais o número de passageiros, portanto, eu queria agradecer V. Exa.,

agradecer a sua preocupação e a sua sempre posição de defesa do transporte público para os cidadãos de Suzano, do estado de São Paulo, junto com os nossos servidores, junto a nós na Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

Quero agradecer a presença aqui da deputada Carla Brandão, perdão, deputada Carla Morando, me perdoe, Carla. Agradecer a presença de V. Exa. que tem lutado, deputado Nishikawa, para que nós desde que iniciamos essas tratativas para que não ficassem dúvidas acerca dos projetos iniciais, dos projetos básicos que são necessários para a realização da Linha 20 da linha do metrô, para que nós pudéssemos iniciar esse projeto da Linha rosa no ano de 2020, eu expliquei para a deputada Carla Morando em uma reunião de secretários junto ao governador João Doria que ocorre todas as sextas-feiras entre oito da manhã e meio-dia que a luta dela para que possam ser incluídos recursos adicionais para a realização desse projeto é fundamental, ela desde então tem lutado bastante, mas que nós, de toda forma, serão assegurados os recursos para o estabelecimento desses projetos no ano de 2020. A Linha 20, a Linha rosa parte para ser a próxima linha de execução do sistema metroviário aqui do estado de São Paulo, dada que foi iniciada, são os projetos básicos, os projetos funcionais, que são essenciais para que possa se modelar uma forma da sua construção, seja com recursos provenientes do orçamento público, ou seja, pela busca também da iniciativa privada para que se consiga levantar recursos para a sua execução.

Portanto, quero agradecer a deputada Carla Morando pela sua presença e pela sua contribuição muito expressiva para que nós, não só da Linha 20, mas como todo o orçamento da atribuição do transporte metropolitano, mas especificamente da Linha 20-rosa, que ligará a região do ABC até a cidade de São Paulo, até a estação Lapa, no centro da cidade de São Paulo, que é uma das linhas que contribuirão de uma maneira muito expressiva para a solução da origem e destino, porque, deputado Nishikawa, não é só uma preocupação de obra, essa, e como todos os outros projetos tem que ser soluções de mobilidade urbana, nós temos que pensar na origem e no destino dos trabalhadores, de onde eles partem e para onde eles vão trabalhar todos os dias, para que nós tenhamos pesquisas que sejam efetivas, que sejam exitosas, que sejam sólidas, mas que a gente tenha também a concretização não de um projeto que vai do ideal de um governante, porque um projeto de um sistema metroviário, deputado Estevam, não é um projeto de decisão de Governo, é um projeto de decisão de Estado, porque é um projeto perene que leva-se anos para sua execução, anos para a sua edificação, para a sua construção e a sua

entrega e que, é claro, que beneficia milhares, milhões de pessoas ao término, na sua conclusão.

Então, eu quero aqui agradecer-los, colocar aqui a deputada Maria Lúcia Amary à nossa disposição para eventuais questionamentos, responder aqui, deputado Rafa Zimbaldi, com a sua anuência, os questionamentos que estão colocados, seja as empresas do Governo do Estado, seja a secretaria dos Transportes Metropolitanos. Aqui o requerimento do deputado Luiz Fernando Ferreira sobre a extensão da Linha 2-verde do metrô, prevista para ir de Vila Prudente até a cidade de Guarulhos, portanto, presidente deputado Rafa Zimbaldi, o Governo do Estado, o governador João Doria anunciou entre junho e julho a retomada do projeto da extensão da Linha 2-verde como um todo, essa retomada prevê a sua execução entre a estação Vila Prudente e a estação Penha, futura estação Penha na cidade de Guarulhos, mas que as desapropriações necessárias para a execução dessa extensão estavam basicamente concluídas até a estação Penha.

Dessa forma, é de difícil compreensão, mas o Metrô, através dessa autorização do Estado, e como prevê, inclusive, a LDO que Vs. Exas. aqui aprovaram para o ano de 2020, para execução de projetos e provável início dessas obras, esse primeiro trecho entre Vila Prudente e Penha e que, ao paralelo, as desapropriações necessárias, que não chegavam a 20% do total necessário para a execução da obra entre a estação Penha existente e a futura estação Dutra, na cidade de Guarulhos, para que essas desapropriações possam ser realizadas porque, deputado Nishikawa, uma obra do metrô com projeto executivo é um desafio e dado o tempo administrativo e o tempo político são completamente distintos, mas com o início da obra, com o projeto executivo, a possibilidade de se acertar é muito maior velocidade e a possibilidade de ocorrer e mitigar menos erros também é muito maior.

Então, quer dizer, nós estamos buscando errar menos ou não errar, para que nós consigamos começar as obras de maneira mais eficiente e nesse sentido, a desapropriação se faz necessária para fazermos o projeto executivo, porque são necessárias perfurações, são necessários exames de testes geológicos, porque é uma obra subterrânea, para que possa se ocorrer também maior taxa de assertividade e o menor número de problemas possíveis em uma obra como essa, portanto, creio que deixo aqui esclarecido o ponto da extensão da Linha 2-verde do metrô, que já está autorizada, inclusive prevista na LDO, no Orçamento do ano que vem para a execução do projeto executivo e para, caso haja essa execução a tempo hábil, em 2020, essa obra será autorizada, dada a sua condição legal perante os contratados que foram realizados através de procedimento licitatório no

ano de 2014, para que esta possa ser retomada efetivamente como obra, e, em paralelo, as desapropriações que são necessárias para o trecho entre a estação Penha e a cidade de Guarulhos.

Quero aqui esclarecer também o requerimento do deputado Luiz Fernando Ferreira, que questiona aqui o presidente da EMTU sobre esclarecimentos na atuação da pasta com balanço de ações consolidadas, como planejamento para essa gestão, além de projetos que almeja adimplir, inclusive, com um panorama sobre as privatizações visadas.

A EMTU é uma empresa gerenciadora de concessões sobre pneus, então a EMTU não opera, ela não detém um único ônibus, ela não detém uma única operação, portanto, ela, como gerenciadora, ela tem dessa gestão reconhecido as concessões, reconhecido as permissões e formulado, ao longo deste ano, os projetos necessários, os procedimentos necessários, deputado Ricardo Mellão, para que nós consigamos licitar todas as áreas que são necessárias, especificamente, deputada Carla Morando sabe a área, as áreas aqui da região metropolitana são essenciais, existem áreas que não há ainda concessão, porque as licitações anteriores não foram possíveis de serem concretizados, portanto, é nosso objetivo, assim como o objetivo da EMTU, temos feito toda a pressão para que possa ser mais celeremente a conclusão desses procedimentos para que a gente possa realizar, então, a licitação das áreas da região metropolitana da cidade de São Paulo, assim como as das demais áreas que se fazem necessárias. Todas as linhas que são hoje, portanto, todas elas são privadas, não tem uma única operação que é pública da EMTU. Ela é uma gerenciadora dessas concessões que são realizadas pelo setor privado.

Quero aqui também responder ao requerimento do deputado Luiz Fernando Ferreira ao presidente do Metrô, que basicamente coloca aqui questões sobre a Linha 6-laranja e a Linha 18, que respondi ao deputado Ricardo Mellão, ao deputado Coronel Nishikawa, ao deputado Estevam Galvão, acerca desses projetos, especificamente, certo? Como o Governo do Estado tratou e tem tratado a respeito desses temas, então acredito que tenha se tornado esclarecido, caso não, também fico aqui à disposição de Vossas Excelências.

Aqui também... coloco aqui a resposta sobre o requerimento do deputado Teonilio Barba sobre a Linha 18-bronze que ligaria a região do ABC até a estação Tamanduateí. Também coloquei aqui as respostas, quando da pergunta do deputado Coronel Nishikawa, deputado Estevam Galvão, creio que tenhamos respondido acerca dessa posição. A decisão é para o não prosseguimento da Linha 18-bronze. Foi uma decisão do comitê gestor de PPP do Governo do Estado de São Paulo, não foi uma decisão da Secretaria dos

Transportes Metropolitanos, que foi corroborada pela Procuradoria Geral do Estado, até aqui o deputado Barba colocar alguns questionamentos que são muito pertinentes, dada a data base de que essa licitação foi realizada no mês de julho de 2014, inclusive que contaria com repasses do orçamento Geral da União, só a título de conhecimento, no valor de 400 milhões de reais. Para senhora ter ciência, deputada Carla Morando, o orçamento Geral da União para mobilidade urbana em todo o Brasil neste ano de 2019, que eu ainda estava lá como deputado federal parlamentar, é de 450 milhões de reais, para tocar todos os projetos de mobilidade urbana nas 5.570 cidades do Brasil, portanto, aqui é um ponto que é também absolutamente questionável, não sei o que se pensaram quando da realização dessa licitação ou da elaboração desse projeto, mas quando da possibilidade dos recursos do orçamento Geral da União para execução de qualquer projeto de mobilidade urbana nós temos hoje dificuldade, inclusive, para dar prosseguimento nos projetos que estão em andamento, nas obras que estão em andamento, que a União é uma aliada, que o governo federal é um aliado como parte do investimento quando é do orçamento Geral da União.

Aqui também coloco deputado presidente Rafa Zimbaldi, o requerimento do deputado Jorge do Carmo, que questiona aqui ao Governo do Estado sobre a possibilidade da minha convocação para a realização de amplo debate sobre a Linha 15-prata do metrô. Temos aqui na apresentação esse projeto da Linha 15-prata do metrô, que é o monotrilho que liga a estação Vila Prudente até então à estação Jardim Planalto, essa estação Jardim Planalto nós retomamos a obra que estava paralisada no mês de abril de 2019, entregamos essa estação Jardim Planalto no mês de agosto, antecipadamente em dois meses, porque a previsão inicial era no mês de outubro, então conseguimos concretizar a obra, concluir e entregar a estação Jardim Planalto no mês de agosto, fazendo com que mais de 20 mil pessoas diariamente tenham acesso à Linha 15-prata do monotrilho, que hoje está sob a gestão do Metrô.

Temos também aqui conforme prevê o questionamento do deputado a extensão das edificações, das construções das estações Fazenda da Juta, Sapopemba e São Mateus e Jardim Colonial, essas também foram retomadas em abril deste ano, todas essas estações eram obras que estavam paralisadas, as estações Fazenda da Juta, Sapopemba e São Mateus a nossa previsão é que nós consigamos concluir as obras até dezembro, 31 de dezembro de 2019, fazendo com que nós possamos também entregar à população da zona leste da cidade de São Paulo o monotrilho da Linha prata até a estação São Mateus ainda em janeiro de 2020 operando.

Quando nós entregamos a estação Jardim Planalto, presidente deputado Rafa Zimbaldi, foi a primeira vez que o Metrô conseguiu entregar uma estação e deixá-la operacional no ato da sua inauguração, portanto, é realmente um fato histórico antecipar uma obra que estava prevista em dois meses e entregar operacional, fazendo com que os cidadãos de uma região extremamente populosa, extremamente carente possa ali ter o benefício do acesso ao transporte sobre trilhos e efetivamente também retomar uma obra paralisada, demonstrando que temos tido toda a responsabilidade com o dinheiro público do cidadão do estado de São Paulo e, obviamente, aqui com a Casa Legislativa que representa o povo, portanto, quando nós assumimos a gestão da secretaria dos Transportes Metropolitanos em janeiro, presidente, Srs. e Sras. Deputados, a Linha 15-prata transportava em torno de 32 mil passageiros diariamente. Nós, em sete dias, procuramos entender qual era o desafio de fazer com que essa extensão que operava, essa operação que estava em funcionamento entre 10 e 20 horas para todos os seus horários, entre 4:40 e meia-noite, e assim o fizemos.

Então, quer dizer, determinamos ao Metrô que fizesse a operação em tempo integral e conseguimos entregar uma nova estação. Atualmente, nós já estamos transportando na Linha 15-prata aproximadamente 100 mil passageiros diariamente e com a entrega das três estações Fazenda da Juta, Sapopemba e São Mateus, a nossa perspectiva que nós possamos no primeiro trimestre de 2020 transportar 300 mil passageiros diariamente na Linha 15-prata do metrô, e a estação Jardim Colonial, que é a última estação prevista nesse contrato que também foi retomada por nós no mês de maio deste ano, tem a previsão de ser entregue no primeiro semestre de 2021, fazendo com que a gente consiga chegar em uma região mais longeva da zona leste da cidade de São Paulo e que aí sim nós conseguiríamos aumentar a capacidade de transporte e diminuir. Foi relatado há poucos dias pelos veículos de imprensa por uma cidadã trabalhadora que estava embarcando nessa estação que inauguramos em agosto, perguntada ela foi sobre o que ela teve de melhoria no acesso a esse modal, ela respondeu que diminuiu em 40 minutos no seu tempo de trajeto entre a sua casa e o seu trabalho. Então, quer dizer, 80 minutos a menos diariamente para um cidadão fazer o seu trajeto casa-trabalho até voltar a sua casa.

Portanto, estamos também empenhados para que a Linha 15, presidente Rafa Zimbaldi, possa ser estudada e analisada na sua extensão, seja pós-Vila Prudente até a estação do Ipiranga, dando aí mais condições de mobilidade, assim também como a sua extensão, seja até a Ragueb Chohfi, seja até a Cidade Tiradentes, verificando a sua

capacidade, viabilidade e exequibilidade por parte seja do Metrô e, obviamente, seja do modal para transportar com qualidade, eficiência e segurança os cidadãos.

Aqui o último requerimento que eu tenho em mãos é do deputado Aprigio, creio eu que tenha respondido à V. Exa. sobre a extensão da Linha 4 do metrô, a Linha amarela, colocando aqui esse questionamento. E a última pergunta do presidente deputado Rafa Zimbaldi a respeito do trem intercity.

Hoje até um trecho de um veículo de imprensa, um jornal impresso coloca sobre a nossa posição de que estamos empenhados nas concessões de três linhas ferroviárias da CPTM, as linhas 8 e 9, deputado Ricardo Mellão, e a Linha 7, integrando o trem intercity. O desejo do governador João Doria é que nós consigamos atrair a iniciativa privada para realizar investimentos necessários, qual a razão, deputado Estevam? Orçamento público cada vez mais comprimido. Não é só o estado de São Paulo que tem o orçamento cada vez mais comprimido, diminuído, dada a crise econômica, dada a situação de não recuperação econômica do Brasil, o que permite um maior consumo e, conseqüentemente, maior arrecadação tributária, mas é assim como todo o Brasil. Os senhores imaginem quando a gente cita que uma única obra tomaria 100% do orçamento de mobilidade urbana do Brasil. Agora, o senhor imagina, presidente Rafa Zimbaldi, quando a gente fala que o orçamento da mobilidade urbana de todo o país é cinco vezes menor do que o orçamento da secretaria de Transportes Metropolitanos para o Estado de São Paulo em investimentos em 2020, então é de preocupação, deputado Aprigio.

A retomada econômica é vital para o Brasil e é claro que os ajustes nas contas públicas também são vitais, porque o Estado precisa investir na mobilidade, no transporte público, na segurança, na saúde, educação, enfim, todas as áreas necessárias, mas nós, dada essa necessidade premente da melhoria do transporte público, temos que procurar a alternativa que é viável e qual é? A iniciativa privada. Portanto, deputado Rafa Zimbaldi, o trem intercity integra com a concessão da Linha 7 da CPTM, que transporta atualmente meio milhão de passageiros entre a estação da Luz e a estação de Jundiaí, passando por diversas cidades, nós estamos em diálogo com o governo federal, absolutamente produtivo, porque o governo federal também vem retomando as renovações das concessões ferroviárias para transporte de cargas e aquele trecho é também motivo dessa discussão, portanto, um diálogo compartilhado, uma solução compartilhada, onde o Governo do Estado, o governo federal, temos dialogado com o ministro Tarcisio, com a sua equipe, o general Megid, para que nós possamos dar uma solução em conjunto, seja para o transporte de carga, seja para o transporte de passageiro,



e o investimento necessário do trem intercity da Linha 7 seria todo realizado, desculpem, pelo Governo do Estado através dessa concessão ou PPP.

A modelagem vem sendo feita com o BID, o Banco Interamericano de Desenvolvimento, vem sendo dialogada para entendermos qual é a possibilidade mais viável, deputado Rafa Zimbaldi, de se executar o trem intercity, então, quer dizer, viável, qual é a possibilidade que nós conseguimos? Diminuir o orçamento público do estado de São Paulo para a execução desse projeto, seja nesse compartilhamento, seja nessa segregação de vias entre cargas e passageiros, seja nesse discurso e diálogo que a gente tem feito com o governo federal, muito exitoso, diga-se de passagem, para que a gente possa, definitivamente, tirar esse projeto do papel.

É um projeto que é um símbolo, é uma diretriz prioritária para o governador João Doria, mas também é um símbolo prioritário para o Brasil, porque seria a maior retomada do transporte de passageiros sobre trilhos no nosso país entre duas cidades, duas regiões extremamente populosas, dando ao mundo a diretriz clara que o Brasil retomaria os projetos ferroviários para o transporte de passageiro entre cidades, simbolicamente é um projeto trem intercity e nada melhor que enquanto os Estados Unidos volta a retomar investimento sobre operações de transporte de passageiros sobre trilhos entre cidades, e outras cidades do mundo, a Europa principalmente, com um belo projeto que liga os países, a China, de uma maneira absolutamente integrada sobre trilhos com projetos cada vez mais audaciosos, o Japão da mesma forma, nós aqui queremos, sim, retomar e esse é um projeto prioritário, deputado Rafa Zimbaldi, para que nós possamos melhorar o transporte que hoje é dia a dia dos cidadãos da Linha 7, da Linha rubi, e também conseguir tornar viável o projeto da execução do trem intercity, ligando a cidade de Campinas à cidade de São Paulo, nesse primeiro trecho, depois de Campinas até Americana, inclusive com a perspectiva de incluir a ligação com o aeroporto de Viracopos à estação Central de Campinas, possibilitando, assim, a integração dos três aeroportos, Guarulhos, Congonhas e Viracopos, como uma ligação sobre trilhos, que é o desejo também do governador João Doria, para que nós viabilizássemos o início dessas obras durante a nossa gestão, portanto, também acredito que entre o segundo trimestre e o terceiro trimestre de 2020, presidente deputado Rafa Zimbaldi, nós tenhamos, sim, a licitação do projeto do trem intercity em conjunto com a concessão da Linha 7 que integrará e possivelmente viabilizará a execução desses investimentos.

Estamos, a princípio, acreditando que são cinco bilhões de reais em investimentos necessários para a melhoria do que é a operação da Linha 7 para a execução desse novo

projeto, que é o trem que liga Campinas e São Paulo, para que a gente possa, assim, ter um projeto modelado com responsabilidade, com transparência e acima de tudo com viabilidade, para que comece, se execute e que se conclua dentro de prazos estimados e, é claro, dentro de orçamentos colocados à visão da sociedade, seja ele privado, ou seja ele com a PPP eventual, onde o Estado, o Governo do Estado de São Paulo entraria com uma parcela para viabilizar o projeto.

Portanto, tem dado aqui toda a nossa prioridade para o andamento desse projeto e V. Exa. terá, assim, conhecimento do trem intercidades que ligará Campinas a São Paulo no prazo mais exíguo possível porque, é, assim, um dos nossos projetos prioritários, como disse, entre o segundo e o terceiro trimestre de 2020, acreditamos que com essa modelagem dessa instituição, nós conseguiremos colocar ao conhecimento e ao desejo da iniciativa privada que possa fazer junto ou sozinho o investimento necessário para a viabilização e para a realização do trem intercidades Campinas-São Paulo e a melhoria necessária evidente do trem que hoje opera a Linha 7 entre Jundiaí e São Paulo.

Então, quero aqui agradecer à V. Exa., colocar aqui rapidamente, caso não haja mais nenhum questionamento, só para concluir, a apresentação que nós fizemos em respeito à Casa.

**O SR. ESTEVAM GALVÃO - DEM** - Pela ordem, Sr. Presidente. Eu queria pedir desculpa ao secretário, à V. Exa., a todos os pares, eu vou precisar me retirar, porque eu tenho a Comissão de Finanças e Orçamento agora daqui a quatro, cinco minutos, eu preciso ir ao meu gabinete pegar a pauta e alguns documentos etc., eu teria ainda que conversar alguma coisa com o secretário, mas como eu tenho uma audiência marcada com o secretário, eu vou deixar o assunto para facilitar a vida de V. Exa., secretário.

Eu gostaria de saber uma expectativa de quando é, já existe um projeto, o projeto básico que eu conheço, tenho certeza, mas deve existir já um projeto executivo do terminal sul de Suzano, terminal rodoviário, e eu queria, eu vou fazer essa audiência para saber, então, a expectativa de quando é que dá para construir esse terminal e também sobre a reforma da estação lá de Itaquaquecetuba, mas como nós já temos uma audiência marcada, nós conversaremos sobre esse assunto na oportunidade.

Desculpa, secretário, desculpa, presidente. Desculpa, mas eu não posso deixar de comparecer na Comissão de Finanças exatamente no horário marcado. Um abraço.

**O SR. RICARDO MELLÃO - NOVO** - Pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Obrigado, deputado Estevam. Pela ordem, Ricardo Mellão.

**O SR. RICARDO MELLÃO - NOVO** - Só para também pedir licença pelos mesmos motivos, eu vou ter também a Comissão de Finanças, Orçamento e Planejamento. Queria pedir licença e agradecer ao secretário Baldy e ao presidente por hoje e dizer que eu vou precisar me retirar imediatamente porque vai começar daqui um minuto, pelo meu relógio. Licença.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Obrigado, deputado Ricardo Mellão. Quero agradecer a deputada Carla Morando, antes de passar a palavra à V. Exa., deputada Carla Morando, quero registrar aqui a ausência do deputado Coronel Nishikawa também precisando se retirar. Deputado Cezar e também recebemos aqui um ofício do deputado Luiz Fernando, que é vice-presidente desta Comissão, embora endereçado errado, está interessado ao vereador Paulo Reis, deve ter sido um erro de digitação aqui, dizendo que foi informado que por esquecimento que o secretário estadual de Transportes Metropolitanos, Alexandre Baldy, não compareceu ao horário previamente marcado.

Só para informar que o secretário, assim eu justifiquei no início, na abertura da Comissão, que o secretário me ligou e com problema com uma agenda com o governador ele não conseguiria chegar a tempo, então não foi esquecimento do secretário e, sim, foi informado por isso nós abrimos a Comissão e suspendemos aí os trabalhos até para que o secretário pudesse chegar no horário marcado, que seria aí às 12:45. Então...

**A SRA. MARIA LÚCIA AMARY - PSDB** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Pela ordem, Maria Lúcia.

**A SRA. MARIA LÚCIA AMARY - PSDB** - Desculpe, só para interromper, mas no momento que a reunião começou, nenhum dos deputados que tinham pedido a presença do secretário estava presente, que era o horário marcado e combinado de que o secretário estaria aqui. Então, estou estranhando essa observação.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Ele coloca que ele chegou no tempo regulamentar de 15 minutos de tolerância. Mas, bom... só justificando que o secretário não esqueceu a agenda, ele justificou o atraso e o deputado ainda em forma de que ele não poderia estar aqui às 12:45 porque às 13 horas ele teria a reunião na Comissão de Meio Ambiente e aí ele está solicitando que seja marcada uma outra reunião no menor tempo possível com o presidente insistindo no convite do presidente da Companhia Metropolitana de São Paulo, o Sr. Silvani Alves, que aí depois eu coloco na prestação dos Srs. Deputados na próxima reunião.

**A SRA. MARIA LÚCIA AMARY - PSDB** - Pela ordem, presidente.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Pois não, deputada.

**A SRA. MARIA LÚCIA AMARY - PSDB** - Pela ordem. Apenas para lembrar que o secretário já respondeu os questionamentos dos deputados que não estão presentes e que fizeram aqui e foram registrados. Acho que eu sugiro reencaminhar a resposta do secretário para os deputados.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Sim. Nós vamos disponibilizar para todos os deputados e aí depois nós vamos apreciar essa observação do deputado Luiz Fernando na próxima reunião. Deputada Carla Morando.

**A SRA. CARLA MORANDO - PSDB** - Pela ordem, presidente. Em primeiro, gostaria aqui de agradecer a presença do nosso secretário e eu sei o quanto a vida é corrida e que muitas vezes acontece realmente esses desencontros em agenda, que é justamente, é plausível e justificável esse atraso.

E que, assim, que você não leve em consideração a fala desse deputado, porque ele é uma pessoa normalmente deselegante. Agora, falando da questão desse BRT, e, no caso, fazendo essa mudança agora, que seria no VLT, que teve toda essa polêmica e na questão agora com a Linha 20 do metrô? Você tem algum número aproximado?

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Bem, quero agradecer a deputada Carla Morando, sem dúvida alguma, presidente deputado Rafa Zimbaldi, eu não me esqueci, como jamais poderia faltar com respeito com a Casa do

Povo do estado de São Paulo, como fui parlamentar, também sei do desafio, da luta dos senhores e das senhoras na defesa dos cidadãos do estado de São Paulo durante todos os dias aqui na Assembleia Legislativa.

Fiz essa solicitação à V. Exa. dada a convocação que recebi do governador do estado de São Paulo, o meu chefe, o governador João Doria, a uma reunião que ele havia solicitado, convocado para minha participação para que nós pudéssemos dar esse prazo que consegui estar aqui ao meio-dia, chegando aqui pouco mais de meio-dia para chegar às 12:45, com V. Exa., com os parlamentares que estão aqui presentes e responder de forma objetiva e clara, transparente a todos os questionamentos.

Sem dúvida alguma todos os requerimentos que nem foram aprovados aqui também conseguimos responder, o deputado Aprigio é exemplo dessa posição, para que nós tenhamos sempre essa relação transparente. Os senhores são a Casa do Povo, nós somos o Executivo, estamos Executivo, para que a gente possa ter essa relação transparente, porque os nossos objetivos são comuns, interesse público e a defesa do cidadão.

Deputada Carla Morando, a senhora, como defensora sempre da sociedade, do cidadão, do estado de São Paulo, especialmente da cidade de São Bernardo, nós temos executados os projetos do BRT que ligará a cidade de São Bernardo à cidade de São Paulo com todo o afinco, com toda a celeridade. No mês de julho, o governador João Doria nos autorizou a disposição desse novo modal, eu disse aqui e reitero, que em momento algum falei em substituição ao modal, certo? Mas, sim, uma autorização dada ao governador para que se executasse o novo modal dada a uma necessidade de origem e destino de acordo, já respondendo à segunda pergunta de V. Exa., com pesquisas atualizadas na ordem de 175 mil passageiros diariamente.

Como aqui também mencionei, um BRT tem a capacidade modular flexível entre o mínimo e o máximo, mas esse máximo poderia com a capacidade de transporte ser atingido com algo em torno de 350 mil passageiros diariamente, portanto, com as pesquisas atuais aferidas que foram realizadas, este projeto será viável e será suficiente para atender aos cidadãos de modo confortável e de modo eficiente entre o tempo de origem e destino e, fundamentalmente, do ponto de vista de um novo modal para atender à região.

Quanto à Linha 20-rosa do metrô, é um projeto robusto. Como disse aqui também e reitero, deputada Carla Morando, é um projeto de uma linha que passa a ser a prioridade do Metrô para os próximos anos. Independente da nossa permanência à frente da

secretaria dos Transportes Metropolitanos e até mesmo do encerramento do Governo do governador João Doria, o Metrô trabalhará com o Governo do Estado para a execução dessa Linha 20-rosa, porque ele passa a executar os projetos básicos, funcionais e executivos para se modelar a execução da obra, seja com recursos do orçamento do Estado, quando assim esses projetos forem concluídos, sejam assim com uma modelagem para atração da iniciativa privada para realizar esses investimentos. Portanto, a próxima nova linha do metrô será, assim, a Linha 20-rosa.

Como mencionei aqui, agradeço à V. Exa. a luta e a dedicação para que nós tenhamos assegurado o orçamento necessário para a realização do projeto funcional, que é um projeto inicial para a execução da Linha 20-rosa. Então, é uma linha metroviária que ligará a cidade de São Bernardo, pela região sul da cidade de São Paulo, atendendo como uma solução de mobilidade, portanto, se comparada às atuais linhas hoje, que são operadas pela Companhia Metropolitana, pelo Metrô de São Paulo, hoje a Linha azul, a Linha 1, a Linha vermelha, a Linha 3 transportam diariamente mais de um milhão e meio de passageiros, portanto, a futura Linha 20, Linha rosa, terá também a capacidade de transporte dentro dessas possíveis realizações, por quê?

Porque é um modelo já robusto de transporte, é um modelo mais eficiente do ponto de vista de capacidade, mais forte, expressivo, do transporte público existente, do transporte de massa, mas por si só ele tem que se viabilizar, nós temos que ter nesse eixo de origem e destino o volume de passageiros necessários para se viabilizar, portanto, você não investir em um objeto que não é viável, seja para o orçamento público, como disse, cada vez mais comprimido, dada a não retomada econômica que temos no Brasil nos últimos tempos, a crise, enfim, tudo mais, que nós não precisamos ficar aqui repetindo, mas também dado a um possível investidor privado, que pode, sim, ser o investidor de um projeto como esse, portanto, são duas soluções de transporte público que vão ajudar e muito, seja para os cidadãos, os trabalhadores que partem do ABC, de São Bernardo do Campo com o destino para zona leste, integrando com a Linha 2-verde ou com o terminal de ônibus da SPTrans, o Sacomã, para que possam integrar ali ao seu destino, para chegar ao seu trabalho, seja também para a futura execução com a Linha 20-rosa para que ele integre toda a zona sul da cidade de São Paulo com o centro, estabelecendo conexão com as Linhas 1-azul, com a 5-lilás, enfim, com as demais linhas chegando ao destino que seria a estação da Lapa, integrando com a Linha 8, a Linha 7 da CPTM, portanto teríamos, sim, soluções de mobilidade muito robustas e que vão contribuir muito expressivamente

para com o transporte público da cidade de São Paulo, mas, sobretudo, da cidade de São Bernardo do Campo, de todo o ABC Paulista.

Então, quero aqui me colocar à disposição de V. Exa. assim como dos demais membros.

**A SRA. CARLA MORANDO - PSDB** - E eu gostaria também de agradecer em nome da população do Grande ABC, que é um desejo, um anseio muito grande e que você tem dado uma prioridade no Governo agora com essa questão da Linha 20. Então, quero muito te agradecer e em nome de todos ali do ABC. Obrigada.

**O SR. ALEXANDRE BALDY DE SANT'ANNA BRAGA** - Obrigado. Presidente, eu quero colocar, se V. Exa. concordar, deixar essa apresentação aqui, a cópia à V. Exa. e a todos os membros da Comissão para que os parlamentares deputados e deputadas que tenham essa participação em demais comissões aqui da Casa possam participar é uma apresentação que tem aqui as posições das atribuições da secretaria dos Transportes Metropolitanos, das empresas Metrô, EMTU, CPTM e Estrada de Ferro Campos do Jordão, para que assim que haja dúvidas, nós não tenhamos nenhuma dificuldade, seja em voltar, ou seja também de convidar a Comissão com os membros, deputada Maria Lúcia, deputada Carla, deputado Aprigio, para que possa ir nós visitar na secretaria e tenhamos, sim, todo um diálogo transparente acerca de eventuais dúvidas que ainda permanecerem.

**O SR. PRESIDENTE - RAFA ZIMBALDI - PSB** - Combinado, secretário. Quero mais uma vez agradecer a oportunidade, a atenção de V. Exa. de estar aqui presente na Comissão, prestando esclarecimentos não só naqueles requerimentos que foram aprovados pelos deputados, mas também aqueles que estavam com pedido de vista. Então, agradecer a atenção, nós vamos distribuir essa apresentação a todos os deputados aqui membros da Comissão, aos 13 deputados, e agradeço aí mais uma vez a oportunidade, seja sempre bem-vindo.

Então nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião. Muito obrigado a todos.

\* \* \*

Verba Editorial Ltda.

- É encerrada a reunião.

\* \* \*