

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO
DAS TARIFAS DOS PEDÁGIOS**

PRESIDENTE

DEPUTADO BRUNO COVAS – PSDB

13/08/2014

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO**TARIFA DOS PEDÁGIOS****BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.****13/08/2014**

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS - PSDB – Havendo número regimental declaro aberta a decima quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo ato 31 de 2014.

Registrando a presença dos deputados Cauê Macris, Antonio Mentor, Gerson Bittencourt, Beto Tricoli, Davi Zaia, e Bruno Covas na presidência dos trabalhos. Solicito à secretária que faça a leitura da ata da reunião anterior.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Pela ordem presidente.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS - PSDB – Pela ordem deputado Antonio Mentor.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Para solicitar conforme acordo desta Comissão Parlamentar de Inquérito a dispensa da leitura da ata.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – É regimental, fica dispensada a leitura da ata da reunião anterior. Ordem do dia. Item número um, Requerimento número 61/2014 de autoria do deputado Davi Zaia. Requer nos termos

regimentais que seja submetido à deliberação deste órgão técnico o cancelamento do convite ao Sr. Saulo de Castro Abreu, ex-secretário de estado de Logística e Transportes aprovado na reunião desta CPI realizada no dia 21 de maio de 2014. Em discussão.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Pela ordem deputado Antonio Mentor para discutir por 10 minutos regimentais.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Queria propor ao autor do requerimento que nós pudéssemos sobrestar este requerimento para o final da nossa reunião tendo em vista que nós temos a presença do atual secretário Clodoaldo Pelissioni, e que vai ser inquerido pela Comissão Parlamentar de Inquérito.

Se o atual secretário der conta daquilo que nós precisamos ter de informações, nós votamos inclusive a favor da dispensa do convite ao ex-secretário Saulo. Se eventualmente faltar alguma questão que seja necessária à manutenção da convocação do secretário, então nós votamos na sequencia da arguição do secretário Clodoaldo Pelisioni. Se o deputado Davi Zaia concordar, nós

O SR. DAVI ZAIA – PPS – Concordando, só fazendo uma ressalva que eventualmente nós podemos terminada a reunião ter avaliações divergentes sobre se cumpriu ou não, e eventualmente cada um...

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Sim, nós votamos. De toda maneira nós votamos...

O SR. DAVI ZAIA – PPS – Nós votamos no final sem problemas.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Nós votamos ao final da arguição então.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Então fica alterada a nossa ordem do dia, passando o item um para depois da fase de oitivas.

Item número dois. Requerimento número 63/2014 de autoria dos deputados Antonio Mentor e Gerson Bittencourt. Requer nos termos regimentais que seja submetido à deliberação deste órgão técnico o convite ao Sr. José Doutel Lopes, superintendente, presidente do SINDEPA, Sindicato Nacional das Empresas de Transporte de Cargas Pesadas e Excedentes para que venha a esta CPI em caráter de urgência para prestar informações a cerca de como as altas tarifas de pedágio do estado de São Paulo estão inviabilizando a indústria de base no interior paulista.

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Pela ordem presidente.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Pela ordem deputado Cauê Macris.

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Vou pedir vistas desse requerimento.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – É regimental. Para ciência dos senhores deputados, resposta da Rodovia Colinas S.A., requerimento 48/2014, moção 16/2014 da Câmara Municipal de Cosmópolis. Passamos então à nossa oitiva.

Queria convidar o Se. Clodoaldo Pelissioni, secretário de Logística e Transportes do estado de São Paulo para vir aqui à Mesa. Muito bem, passamos à leitura do texto do embasamento legal.

O senhor foi convidado a comparecer nesta CPI constituída pelo ato 17/2014 e como testemunha com fundamento no artigo 213 e 218 ambos do Código de Processo

Penal combinado com o parágrafo segundo do artigo 13 da Constituição do Estado e artigo terceiro da lei estadual 11124/2002, bem como as demais normas constitucionais e infraconstitucionais aplicáveis à espécie, cumpre-nos adverti-lo de que deve dizer a verdade não podendo fazer afirmações falsas, calar ou negar a verdade a respeito dos fatos de seu conhecimento por incorrer no crime previsto no artigo quarto, inciso dos da lei federal 1579 de 1952.

Passamos à qualificação. Nome completo?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI - Clodoaldo Pelissioni.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Idade?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Quarenta e quatro anos.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Estado Civil?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Casado.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Profissão?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Administrador público.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Empresa que trabalha?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Secretaria de Logística e Transportes.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Cargo que ocupa?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Secretário.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Tem algum grau de parentesco com alguma das partes?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Não.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Tem alguma relação com quaisquer das partes?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Não.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Peço que faça a leitura do termo de compromisso do depoente.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Sob minha palavra de honra prometo dizer a verdade do que souber e me for perguntado relacionado com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Muito bem. O Sr. Clodoaldo então fica à disposição dos senhores deputados. Com a palavra deputado Davi Zaia.

O SR. DAVI ZAIA – PPS – Bem, cumprimentando ao Sr. Clodoaldo secretário de Logística e Transportes. Dizer da satisfação de recebê-lo aqui. Pessoa que podemos acompanhar o seu trabalho inclusive no período em que foi superintendente do DER, e a importância da sua atuação junto ao governo do estado. Algumas perguntas que podem ajudar a que a gente, as questões que têm sido levantadas aqui na CPI.

A questão das tarifas especificamente, não é? É sempre uma discussão que tem sido levantada aqui tanto por usuários que já estiveram aqui, nós tivemos a oportunidade de ouvir também as concessionárias e a própria ARTESP e o próprio governo do estado tem.

Nós temos um modelo de concessão que são as praças de pedágio estabelecidas com barreiras estabelecidas, e há mais recentemente uma discussão em relação ao ponto a ponto que vem sendo inclusive como uma experiência principalmente ali na região do entrono de Campinas, a estrada que vai até Sorocaba, tem lá uma experiência na praça de Indaiatuba.

Está também implantado na Rodovia Adhemar de Barros, no trecho ali dentro da discussão que houve do pedágio de Jaguariúna. Agora também do trecho que liga, acho que ali de Itatiba até Jundiaí. Então são várias experiências que vem ocorrendo.

Então, uma das perguntas era na sua visão, essa questão do ponto a ponto ela tem uma perspectiva de evolução, é um modelo que pode melhorar e tornar mais efetiva? Tem a cobrança de pedágio, é uma alternativa boa que traz benefícios para o sistema, para a população? Como é que o senhor avalia essa experiência que tem sido implantada do ponto a ponto como uma alternativa inclusive que pode eventualmente baratear, eu vou dizer, o preço do pedágio para todos?

E já colocaria uma segunda questão, principalmente em 2013 e como decorrência de 2013 agora em 2014 nós tivemos, eu até coloquei esta questão e fui um pouco corrigido que nós tivemos reajuste em 2013, mas o reajuste foi dado não no preço

da tarifa, mas com uma redução do valor que era pago à ARTESP, e também o eixo suspenso, não é? A cobrança do eixo suspenso.

Em decorrência disso, também em 2014 nós tivemos reajustes diferenciados por cada empresa em função da equação que se aplicava em cada rodovia. E várias das empresas recorreram inclusive à Justiça pleiteando um reajuste maior agora em 2014.

Então, esse processo por parte da Secretaria, como a Secretaria tem avaliado isso, essa busca de encontrar melhores tarifas ou melhores alternativas, qual a avaliação que faz disso e como é que a Secretaria tem conduzido essas questões do ponto de vista de buscar dentro das alternativas possíveis a adequação das tarifas de pedágio no estado de São Paulo.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Bom dia a todos. Presidente Bruno, senhores deputados. Deputado Davi Zaia, em primeiro lugar a sua pergunta é muito importante. Nós temos implantado aí algumas, o ponto a ponto em alguns trechos das rodovias paulistas, na SP75, Santos Dumont e Indaiatuba, na Adhemar de Barros na SP340 na altura de Jaguariúna e na SP360 Itatiba-Jundiaí.

Eu acredito que o ponto a ponto é o futuro, eu acho que nós vemos em vários países e lembro a primeira vez que estive na Itália, isso foi em 1999, portanto há 15 anos, eu me perdi lá. Eu fui à época em um casamento de uma amiga que tinha estudado comigo, a primeira vez que eu ia à Europa e eu me perdi lá no pedágio e só pagava o pedágio com o cartãozinho. Você entrava, pegava o cartãozinho na entrada e pagava na saída.

Então, até o rapaz que trabalhava na concessionária me ajudou. Então, esse sistema, por exemplo, na Itália tem uma ação já há 15 anos implantada, você paga por quilômetro que você usa. Então, com isso você aumenta a abrangência de quem usa a rodovia e as pessoas pagam efetivamente pela quilometragem que passam na rodovia. Então eu acho que é o futuro.

Então nós colocamos em três pontos que havia uma divergência sobre o preço, principalmente trechos, pessoas que utilizam cotidianamente a rodovia e tinham que pagar a tarifa cheia. Em Indaiatuba a gente tem informação de que muitos municípios

estão usando, Jaguariúna e Itatiba também com certo, bastante êxito, então a gente acredita que é o futuro.

Eu tenho informação de que Portugal é assim, na Croácia eu também passei quando estive lá em férias desse jeito, e nos Estados Unidos quando eu tive oportunidade de conhecer há dois anos, eu não tinha ido lá ainda.

É mais avançado ainda quando eu fui alugar um carro em Miami, o rapaz me perguntou, “olha, eu não tenho, você não vai ter como pagar pedágio”. Eu falei “mas como assim? Como é que eu faço? E cartão de crédito?” Ele “olha, o sistema aqui é eletrônico, e você paga uma tarifa e anda a semana inteira”. Então lá para os turistas eu acho que eles evoluíram tanto que eles têm um sistema que eles calculam a média de quanto cada carro alugado gasta e efetivamente anda e quantos quilômetros médio cada carro anda por dia.

Aí eu paguei lá 29 dólares e andei uma semana nas rodovias da Flórida, então e acho que é o futuro. Nós temos que efetivamente, os nossos contratos eles são por PCP, por praça de pedágio, é uma coisa que tem que ser muito bem negociada, mas acho que é o futuro. Com isso a gente vai ter, não vai precisar ter a questão da segurança, não é? A gente já tem aqui o sistema, vale a pena destacar o governo de São Paulo introduziu, antes só tinha o Sem Parar, hoje já tem mais três concorrentes.

Com isso o preço inclusive da questão da passagem eletrônica das cabines tem aumentado, o Sem Parar tem quatro milhões de usuários, mas a gente pretende com esta queda das tarifas e da mensalidade que está ocorrendo, que mais usuários adiram aos modelos eletrônicos de passagem de cabine, evitando que tenham que parar e pagar em numerário nas cabines de pedágio, com isso a gente melhora a segurança. Então, essas são as medidas que o governo tem tomado pensando no futuro.

Quanto aos reajustes de 2013/2014, em 2013, enfim, o reajuste foi concedido, quer dizer, nós temos aí o IPCA que hoje está regendo os contratos, o governo de São Paulo resolveu tomar medidas administrativas para enfim, ao invés de passar para o usuário o próprio governo dentro dos contratos, conseguir absorver os reajustes.

Então, em primeiro lugar foi reduzido a outorga variável de três para 1,5%, como nós temos uma estrutura na ARTESP que permite isso, que faz com que não tenhamos perda de qualidade nenhuma.

Então isso foi possível e também a questão da cobrança do eixo suspenso. Com isso o reajuste para o usuário foi zero. Neste ano o IPCA foi 6,37% e nós resolvemos fazer um cálculo do que aconteceu com a questão dos eixos suspensos. Nós pesquisamos nas várias praças de pedágio, nós fizemos um trabalho de verificar qual está sendo a receita efetiva do eixo suspenso e foi certificado que em 17 dos 19 casos houve uma receita um pouco maior do que o efetivamente calculado no ano anterior.

Por isso que em 17 casos foi aplicado o deflator. Então, reajustes menores do que o IPCA. Então é 1%, 0,5%. E como nós somos criteriosos, você veja em dois casos a receita foi menor que a auferida, no Rodoanel e na Ecovias, portanto o reajuste ficou um pouco maior. Então, fomos absolutamente criteriosos e até nestes dois casos nós aumentamos um pouco, cerca de 0,20 pontos percentuais a mais para o usuário. Enfim, essas são as medidas que foram tomadas na questão do reajustamento das tarifas.

Enfim os reajustes foram concedidos conforme prezam os contratos, nós estamos respeitando os contratos, mas nós utilizamos aí, da questão do equilíbrio do contrato para que pudéssemos absorver parte do reajuste, no caso de 2013 totalmente e em 2014 com essa questão do cálculo da receita que foi auferida com a cobrança do eixo suspenso.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Antes de passar a palavra para o deputado Davi Zaia, registrar a presença do deputado Orlando Bolçone. Deputado Davi Zaia pelo tempo restante.

O SR. DAVI ZAIA – PPS – Eu agradeço as respostas do secretário e reservo o meu tempo para eventualmente voltar a perguntar posteriormente.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Muito bem, próximo inscrito deputado Gerson Bittencourt.

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – Bom dia a todos! Dr. Clodoaldo, demais colegas. Eu vou fazer em bloco aqui, eu acho melhor. Em primeiro lugar eu queria perguntar sobre os aditivos de 2006, Dr. Clodoaldo. A decisão, a avaliação da Procuradoria do Governo do Estado é que eles foram feitos sem o parecer jurídico, isto está na peça da Procuradoria Geral, e utilizando uma base de cálculo errado.

Então, essas ações começaram ser ingressadas na Justiça, algumas a Justiça dando sigilo dos processos e outras a grande maioria, não. Então, eu queria perguntar para o senhor qual é a sua posição em relação a esses aditivos de 2006, uma vez que o senhor está assumindo agora o comando da Secretaria, e pegou aí um abacaxi desta magnitude em função do erro, eu costumo dizer da lambança que a ARTESP fez de adotar um aditivo desta monta, desta importância sem parecer e utilizando uma base de cálculo errada.

Então, qual a sua posição sobre esse processo e obviamente possíveis medidas que podem ser adotadas se o governo do estado não for exitoso nas ações de nulidade dos aditivos. A minha interpretação é que poderiam ser cancelados os aditivos de forma administrativa e não judicial. Essa é a primeira pergunta.

A segunda pergunta é sobre o reajuste das tarifas do ano que passou 2013. O senhor já fez alguns comentários aí em relação à forma de compensação, não teve reajuste para o usuário, mas teve para as concessionárias e foi adotado os dois conceitos do eixo suspenso e da diminuição do valor da outorga.

Agora nós identificamos aqui nesta CPI que estas alterações no contrato em 2013 foram feitas só por decisão da Secretaria por portaria, não teve qualquer aditivo que é crucial até porque teve mudança no contrato e eles não foram feitos no período legalmente correto. Portanto, em julho do ano passado, e pelo que soubemos pelo menos até agora nada foi feito no sentido de corrigir essa falta da assinatura dos aditivos de 2013 em função ou da necessidade dos aditivos de 2013, em função do não reajuste.

Terceira pergunta que queria fazer, o senhor falou aqui de indicadores para 2014 diferenciados, alguns, inclusive, maior do que o indicador oficial aí dos contratos como o Rodoanel e outros menores, o que nós estamos presenciando é que os menores, duas ou três concessionárias já ganharam na Justiça o direito de ter o seu reajuste de acordo com o indicador.

Então eu queria que o Senhor falasse um pouco sobre essa posição, especialmente se isso se confirmar, não é o caso citado aqui do Rodoanel, de ter que reduzir o reajuste no patamar do indicador oficial do contrato, porque senão obviamente que aqueles eu tiveram um reajuste calculado pela ARTESP menor e estão ganhando na Justiça, vão ter benefícios, e aqueles que tiveram uma necessidade de um reajuste maior, como dito pelo senhor, terão também benefícios e será onerado do usuário propriamente dito.

Por fim, sobre aditivos, queria que o senhor falasse um pouco sobre sua posição, o senhor é um gestor público experiente, não só na área de transportes, mas como gestor público, a sua opinião sobre a possibilidade de estabelecer aditivos contratuais das rodovias e se isso for adotado, qual sua posição em relação ao esticamento, ao prolongamento de possíveis prazos em relação aquilo que está estabelecido nos contratos originais que foram iniciais de 20 anos.

E se sua posição é de poder aceitar a possibilidade de extensão desses contratos através de aditivos, qual sua opinião sobre a TIR a ser adotada e ajustada em relação a esses prazos. Esse é um primeiro bloco, vamos dizer, sobre os aditivos e os aumentos.

O segundo bloco que eu queria falar é da Adhemar de Barros, nós estamos pegando bastante em cima disso. Em primeiro lugar porque a Procuradoria em 2011 entrou com um processo de nulidade do contrato dizendo duas coisas, que a licitação foi viciada, que aqueles que eram competentes para estabelecer a licitação fizeram alterações no processo licitatório sem a devida competência para tal.

Segundo, faz uma colocação de enriquecimento ilícito de apropriação de recursos de 1998 até 2012 quando foi feito o acordo por parte da concessionária. Portanto, isso foi feito em 2011, no final de 2011, e no final de 2012 o governo do estado faz um acordo com a concessionária e aquilo que estava na peça, portanto, o problema na licitação que já declarava nulidade do contrato e o enriquecimento ilícito

sequer foi colocado na pauta de entendimento desse acordo, isso dito pela própria concessionária e pela ARTESP propriamente dita.

Então, qual a sua opinião, como é que fica esse contrato estabelecido em uma licitação viciada, e, sobretudo, qual sua opinião deste valor que os usuários pagaram de 1998 até 2012, 2013, antes do acordo e obviamente, antes da colocação do pórtico lá, do ponto a ponto na cidade de Campinas e não de Jaguariúna, então sobre isso.

Também em 2012, nesse mesmo acordo da Adhemar de Barros, o governo do estado já tinha identificado o erro do aditivo de 2006, e esse erro do aditivo de 2006 identificado em 2011, cinco anos depois, ele também não foi pauta da mesa de entendimento do governo do estado e da Concessionária propriamente dita, então, segundo bloco específico sobre a concessão da Ademar de Barros.

Terceiro e último bloco sobre, eu já lhe perguntei aqui, queria só para fazer o registro, nós conversamos, tivemos aqui as concessionárias, parte das concessionárias, sobre o programa de obras dessas concessionárias, e a grande maioria, senão a totalidade, disseram que seu cronograma de obras estabelecidos nos contratos e nos aditivos estava concluído ou em conclusão, as obras estavam em andamento, e agora, foi anunciado no final de semana algumas obras na região de Campinas, como?

O final, a conclusão do Anel Viário Magalhães Teixeira que já está no contrato da concessionária, veio aqui e falou sobre isso, mas foi anunciado o esticamento, o prolongamento desta obra, concluindo e ligando o anel viário à Santos Drummond e o Aeroporto de Viracopos propriamente dito.

Como ninguém disse que tinha obra a ser executada, eu gostaria que o senhor comentasse sobre este prolongamento propriamente dito aqui.

Segunda questão, o senhor também esteve como superintendente do DER em outras oportunidades, em audiências públicas inclusive, que nós discutimos a Miguel Melhado, existia por parte do governo do estado uma indefinição se a Miguel Melhado seria incluída em alguns dos contratos de concessão, um novo contrato iria ser estabelecido ou executado pelo próprio governo do estado através do DER.

Então gostaria que o senhor comentasse sobre isso, se isso de fato vai ser feito pelo DER ou será incorporado em algum contrato de concessão, e obviamente, quais contratos de concessão.

Pergunto isso não só pelo interesse de um item, mas também para fazer um confronto entre aquilo que você vai falar aqui e o que as concessionárias apresentaram sobre o cronograma de obras. É isso pela primeira parte.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Nobre Deputado Gerson Bittencourt, primeiro a questão dos aditivos de 2006, você me pergunta sobre minha opinião.

Os aditivos de 2006 ocorreram por conta de que nos contratos celebrados anteriormente, nos 12 primeiros contratos não havia ainda cobrança de ISS, PIS e COFINS, então, por isso que os contratos tinham que ser reequilibrados porque as concessionárias passaram a pagar estes impostos.

O grande, na nossa opinião o erro de cálculo que foi estabelecido na assinatura dos contratos de 2006, os aditivos de 2006 foi a base de cálculo. Foi utilizada uma base de cálculo da receita proposta, da receita prevista, e não da que efetivamente ocorreu.

O trabalho que foi contratado pela FIPE, que nós demos andamento através da ARTESP, foi de verificar efetivamente a receita de cada concessionária e o pagamento efetivo de cada tributo.

Então, este foi um processo muito trabalhoso em que se identificou que, por conta desse erro da base de cálculo, os aditivos foram, enfim, nós não entramos no cálculo, o aditivo em si precisava ser feito, mas os termos do aditivo, a base em si foi errada, portanto, os prazos foram estendidos além do que efetivamente deveriam ter sido.

Então essa é a nossa, permanece, a opinião é a mesma minha, nós temos que efetivamente, essa revisão foi importante e nós estamos agora buscando reorientar esses prazos, quer dizer, o prazo que foi dado foi dado maior para as 12 concessionárias.

A questão do cancelamento administrativo, quer dizer, na nossa opinião, é uma questão de estratégia. Nós a partir do momento em que fazemos um cancelamento administrativo, os mandados de segurança e liminares seriam constantes. Então, na

nossa opinião, já que nós vamos ter a Justiça trabalhando, nós tentamos aí, temos relatos tanto da diretora como do secretário dizendo o seguinte, “foi tentado conversar com as concessionárias e elas não admitiram nenhum tipo de entendimento porque elas entendiam que os valores eu nós estávamos apresentando estavam errados”.

Então a estratégia é protocolar isso na Justiça para que a Justiça possa decidir. Nós temos plena convicção de que nesse caso a gente tem razão, porque, efetivamente, nós temos lá todas as receitas e as guias de tributo, estão lá, então essa é a nossa opinião e, efetivamente, nossa estratégia. Nós temos hoje seis processos já protocolados e a previsão nossa é que até o fim do mês a gente consiga protocolar na Justiça todos os outros seis processos para que a gente possa ter os 12 em tramitação até o final do mês de agosto.

Quanto ao reajuste de 2013, enfim, temos uma portaria, a portaria era necessária para autorizar a cobrança do eixo suspenso já permitido aí por legislação e enfim, essa questão dos aditivos, nós entendemos que não há necessidade, porque nós demos a questão dos reajustes foram dados, e fizemos a questão do, nós fizemos o reajuste, absorvemos o reajuste através de reequilíbrio e nós entendemos que esses aditivos, eles não sejam necessários, não foram necessários naquele momento.

Quanto à questão desse ano, nós temos já três liminares que foram dadas pela Justiça, nós estamos trabalhando para suspender essas liminares e ir para julgamento do mérito, nós entendemos que é isso o que deve acontecer.

Então nós estamos procurando aí, junto ao Tribunal de Justiça, que essas liminares possam ser suspensas para que a gente possa, no julgamento do mérito, decidir se nós temos efetivamente certeza, nós temos a razão ou não, nós acreditamos que temos razão, porque a pesquisa, os dados que foram levantados são absolutamente verdadeiros e a nossa orientação agora é para que os usuários guarem os comprovantes para que a gente possa ressarcir-los.

Aqueles que nos procurarem, nós vamos ressarcir, nós já fizemos isso na AutoBan, nós acreditamos que um Juiz de primeira instância que estava substituindo o desembargador deu ganho de causa para a AutoBan, nós estamos com uma coisa muito complicada para os usuários. Então estamos fazendo todas as medidas, o governo do

estado está fazendo todas as medidas para que isso possa não criar nenhum problema para o usuário.

Terceira questão dos aditivos contratuais de prolongamento dos contratos, não é? Então, isso é previsto contratualmente, eventualmente o estado pode negociar novas obras por conta de, através de prolongamento de contratos, nós fazemos contratos de 15, 20, de 30 anos, e a rodovia é um elemento vivo.

O estado muda, as cidades mudam, existem novas necessidades e nós podemos negociar, temos casos e casos. Por exemplo, acompanhei na BR153, o governo federal fazendo um investimento através do DNIT em uma rodovia concedida, é uma outra visão do processo. Enfim, nós podemos efetivamente fazer através da concessionária, qual a vantagem de fazer através da concessionária? Ela opera a rodovia e como ela opera a rodovia, está dentro já do business da concessionária, ela mesma executa, facilita, inclusive a questão da obra.

Quando você coloca lá uma empreiteira junto com uma concessionária, pode gerar atrito lá e atrasar mais ainda a obra, então, isso é possível, as TIRs dos contratos não podem ser revistas, a TIRs do contrato, o que nós fizemos aí a partir do estudo da FIPE, é que nós estamos através de fluxo de caixa marginal revendo as TIRs para novos investimentos, e abaixando as TIRs nessa negociação.

Por exemplo, na obra que nós estamos concluindo em setembro agora, lá do acerto ao Porto de Santos, lá em Cubatão, na confluência da Anchieta com a Conego Rangoni, nós conseguimos abaixar a TIR em negociação com a EcoVias para 9.1, é menos da metade da TIR pactuada no contrato.

Os contratos são antigos, a situação econômica era outra, São Paulo pagou por ser o primeiro estado a fazer concessão de rodovias, antes era um negócio que tinha seu risco maior, hoje o risco é baixo, hoje a concessão se mostrou uma coisa viável para o mercado, as empresas. Então nós temos feito isso com êxito, quero dizer, na hora em que vamos negociar novas obras nós conseguimos uma TIR mais baixa, o que faz com que isso seja mais vantajoso para o governo do que a TIR inicialmente pactuada nos contratos, então isso nós temos feito com êxito.

Quanto a questão aí da Adhemar de Barros, eu li ontem o acordo que foi celebrado, eu não li a questão da ação, enfim, o acordo foi celebrado para que antes, estavam previstas duas praças de pedágio, tinha só uma instalada e nós fizemos um acordo para que fosse instalada um ponto a ponto.

Ali em Jaguariúna existem pessoas que passam costumeiramente naquele trecho, para que elas possam pagar uma tarifa por quilômetro rodado. Então esse acordo foi celebrado, ele não foi questionado por nenhuma das partes, judicialmente, enfim, acho que até o Dr. Elival que vai estar aqui pode explicar melhor aí a ação e a questão do acordo, ele também assinou o acordo. Mas nós entendemos que é perfeitamente viável esse acordo, enfim, nós, como atende o interesse público, os munícipes ali que passam cotidianamente na rodovia, estão aderindo ao ponto a ponto, então acredito que foi uma medida acertada do governo do estado.

Quanto ao cronograma de obras, nós temos obras, acho que são três tipos de obras que nós podemos classificar, a primeira, as previstas em contrato, por exemplo, vou dar o exemplo, deputado, do prolongamento do anel viário, prolongamento do anel viário. Então, eu divido lá em quatro trechos, o primeiro trecho está concluído lá, entre a Dom Pedro e a Anhanguera.

O segundo trecho está em obras prevista em contrato entre a Bandeirantes e a Anhanguera. O terceiro trecho é entre a Anhanguera e a Bandeirantes, esses dois trechos estavam previstos bem como obras na Dom Pedro que nós estamos executando, estavam previstos no contrato. Então nós temos prazo, se a concessionária não faz naquele prazo, nós ficamos com créditos e utilizamos estes créditos inclusive para novas obras.

Então, isso é obrigatório, a concessionária tem que executar e nós notificamos, a ARTESP notifica as concessionárias com multas e com, dizendo que nós vamos executar os créditos advindos e utilizando a TIR. A TIR também é utilizada para novas obras e também para esses créditos. Então essas obras são obrigatórias.

Existem obras que são advindas do excesso de veículos, é previsto porque com o acréscimo de veículos nós podemos exigir da concessionária por conta dela ter mais receita obras para ampliar essas rodovias. É o caso, por exemplo, da Rodovia dos Bandeirantes. Essa quinta faixa que foi feita, foi feita sem ônus para o governo. A AutoBan foi obrigada a fazer as obras por conta do acréscimo do fluxo de veículos.

E nós já estamos com estudo em andamento para fazer uma nova faixa entre Jundiaí e Campinas. Nós pretendemos concluir no máximo em 60 dias este estudo para aí, efetivamente comprovar que esse delta mais de acréscimo de veículos faz com que a concessionária seja obrigada a construir uma quarta faixa entre Jundiaí e Campinas. Considero este o segundo tipo de obras que são obrigatórias, e que a concessionária tem que realizar e se não realizar no prazo notificação, eventualmente multa, e créditos que podem ser usados para novas obras.

Terceiro ponto é obras não previstas. Obras que são necessárias e não foram previstas. Então essas obras necessárias não previstas aí o governo do estado tem se utilizado da negociação do prolongamento dos contratos previstos efetivamente no contrato de concessão.

E aí a novidade desta gestão é que nós temos negociado com uma TIR mais baixa prevista através do modelo de fluxo de caixa marginal. Então temos conseguido TIR de 8,8, de 9,1 muito mais próxima da realidade econômica que vivemos. Inclusive dos últimos contratos de concessão, o contrato da SPMAR, é uma TIR de 7%, esse do Rodoanel Sul e Rodoanel Leste. Efetivamente muito mais vantajoso para o governo os últimos contratos porque temos uma nova realidade econômica com taxas de juros mais baixa e também os contratos de concessão já há um conhecimento do mercado sobre o business concessão.

Antes se tinha muita dúvida porque o onirismo acabou elevando a questão do mercado enxergar o risco maior nesses contratos. Então, temos obras questão em andamento, temos obras necessárias. Cito, por exemplo, você me falou da AutoBan, eu cito a questão da Jundiaí. Temos lá hoje uma questão da Anhanguera que nós precisamos agir.

Então nós efetivamente estamos detalhando as ações que precisam ser feitas lá para reduzir aquele congestionamento que está existindo lá e vamos negociar com a concessionária procurando aí uma TIR mais baixa. Acho que a última da AutoBan foi 8,8, então uma TIR muito próxima da realidade econômica que nós vivemos para que a gente possa atender a população. Quer dizer, os contratos de concessão têm obras previstas e não previstas.

Quanto à questão que, do complexo de Viracopos, eu lembro que através de uma audiência pública o deputado colaborou para que a gente pudesse esclarecer através da comunidade lá. Eu, aliás, passei lá sábado de manhã e vi a Feira do Rolo, eu vi lá e pude ver lá a movimentação no trecho, não é? Não cheguei a fazer compra, mas nós vimos e passamos para o governador. Enfim, é muito interessante quando a gente efetivamente, eu acho que a melhor maneira de enxergar é estar nas rodovias.

A gente tem procurado viajar bastante para enxergar a realidade. Então ali, efetivamente o que nós vamos ter? A proposta nossa para garantir o acesso de Viracopos é estender o anel viário até a SP75, até a Rodovia Santos Dumont. Então nós vamos estender o anel viário, a nova entrada de Viracopos nós vamos encaixar um dispositivo na chegada desse novo anel viário, são seis quilômetros.

É uma área que não tem população, de acordo com os nossos técnicos não haverá grandes problemas ambientais, é evidente, nós vamos ter supressões, mas nós vamos conseguir efetivamente recompor esta vegetação aonde os órgãos ambientais nos indicarem.

Enfim, uma obra que é tranquila e com isso a gente vai fazer com que o acesso principal de Viracopos não seja mais pelo trecho final da Miguel Melhado e sim nós vamos conversar com a concessionária de Viracopos em vez da, eles têm 10 anos para mudar a principal entrada de Viracopos. Nós vamos dizer para eles que precisam passar para três, quatro anos isso, adiantar esse processo.

Essa extensão do anel viário não previsto em contrato, como é a mesma rodovia os técnicos da ARTESP entendem que é possível através do contrato coma Rota das Bandeiras, nós temos um crédito por conta de alguns atrasos de obras, nós vamos negociar para a concessionária sem precisar talvez de aditivos contratuais ou repactuação de prazo.

E com isso a gente vai conseguir fazer a duplicação da Miguel Melhado entre a Rodovia Anhanguera, passando pela Bandeirantes onde nós vamos prever duas alças, o movimento São Paulo-Viracopos, Viracopos-São Paulo que para o interior a Bandeirantes já vai cruzar o anel viário lá em cima, então a placas indicativas vai dizer “você quer Viracopos, você pega o anel viário, não vai precisar ter os outros movimentos ali na Bandeirantes”.

E também ali a duplicação irá até a SP73, até a Lix da Cunha quando começa o bairro, aqui nós já estamos preparando o projeto, a tarde eu vou ter uma reunião para fazer uma avenida com ciclovia, vias e sarjetas, iluminação, enfim. E há ali uma proposta do prefeito, tem um antigo traçado da Rodovia Santos Dumont para ter um espaço para a Feira do Rolo. Por conta da duplicação nós vamos tirar o espaço ali que hoje as pessoas utilizam para fazer a Feira.

Nós temos todo o interesse, é uma área que o DER não usa, então temos todo o interesse em ceder esta área para a prefeitura para a prefeitura poder executar, para poder montar ali o espaço para a Feira porque a Feira é importante lá para a população que mexe com a economia local.

E por fim, nós pretendemos quando concluídas todas estas obras, ceder para a prefeitura a avenida. A avenida vai ficar um espaço municipal. Nós entendemos que com ciclovia, provavelmente vai ter semáforos, iluminação. Vai ficar com características urbanas e, portanto, nós vamos indicar todas as placas indicativas e Viracopos estará com sentido ao anel viário, a questão do anel viário, o último trecho.

Então, com isso a obra da SP324 vai ser feita, inicialmente havia grande interesse da AutoBan em fazer esta obra, mas como é uma rodovia existente e poderia ser caracterizada como acoplar um trecho de rodovia. Tem um caso já transitado em julgado no Paraná onde os dirigentes foram condenados em acoplar trechos novos. Quando você faz uma obra nova não tem problema, mas se vai acoplar trecho existente, legalmente nós entendemos não ser possível.

Nós estudamos uma PPP, não é vantajosa, uma PPP muito pequena, aporte inicial grande. Então nós faremos isso através de obra pública. Então o DER vai licitar a obra, nós temos que agora avançar no licenciamento ambiental, não é? Ali, nós já protocolamos a licença ambiental vamos reajustar o projeto. Pretendemos ainda até o final do ano publicar a licitação para que a gente possa, todo este complexo possa estar com obras iniciadas a partir de janeiro do ano que vem.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Continua com a palavra o deputado Gerson Bittencourt.

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – Três comentários da resposta. Em primeiro lugar, o senhor não vai fazer qualquer tipo de correção no sentido de ajustar os aditivos de 2013? Digo isso porque tenho convicção de que precisava ser feito aditivo, o governo do estado e ARTESP fizeram em média pouco mais de 18 aditivos por contrato de concessão e aditivos de menor importância e menor envergadura.

Não estou questionando a portaria do secretário porque eu acho que também era necessária. Agora, a portaria ela não ajusta, não resolve o problema do contrato. Eu tenho plena certeza e acho que o próprio Tribunal de Contas que isso é uma necessidade a ser estabelecida. Teve duas mudanças contratuais.

Inclusive a Dra. Karla disse que precisa sim, ser feito o aditivo e que não fez no período de 2013 porque achava que precisava consolidar aquelas informações se seriam válidas ou não. Então eu quero insistir nessa posição que entendo que não é correta, não ter o aditivo nem lá atrás e nem corrigir o erro estabelecido, eu vou insistir nisso.

Segunda questão, eu fiz uma pergunta sobre o reajuste. Eu estou concluindo, o reajuste de 2014. Você fez alguns comentários aí das ações das concessionárias, mas não ficou claro para mim se a tendência for de vitória das concessionárias, se a ARTESP, o governo do estado vai reajustar no caso do rodoanel, aqui por você Clodoaldo, para menos, vai fazer uma correção para que tenhamos um aumento linear se fosse essa interpretação da Justiça.

Por último, para concluir os meus questionamentos, os aditivos de 2006 que eu fiz a pergunta, o senhor sabe qual foi a TIR estabelecida? O senhor mostrou aí as diversas obras acrescidas com a TIR reajustada e parâmetros do mercado, e acho que é correto este tipo de posição. No caso dos aditivos foram prorrogados até oito anos dependendo do tipo da concessionária por qual TIR? São na verdade reajustes.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Com a palavra o Dr. Clodoaldo.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Perfeito. Eu posso? Essa questão dos aditivos, quer dizer, eu peguei a opinião lá dos técnicos da ARTESP, eu vou, se o senhor me permitir eu vou voltar a conversar com a diretoria da ARTESP e checar a necessidade. Me contaram que não há necessidade, mas eu acho que é importante esta colocação e eu vou estudar isso aqui e prometo a partir da definição da diretoria da ARTESP voltar com esta questão para V. Excelência.

Com a questão do reajuste de 2014 é efetivo, nós estamos aguardando a decisão da Justiça. Se ela entender que não poderíamos mexer no IPCA, nós efetivamente vamos voltar atrás, eu acho que o senhor tem razão. Agora, nós continuamos com a nossa convicção de que vamos ganhar essa parada. Então nós estamos aí pedindo uma suspensão pelo Tribunal de Justiça das liminares até o julgamento de mérito e nós vamos efetivamente continuar com essa posição aguardando a decisão da Justiça quanto ao mérito da questão.

Quer dizer, mérito da, de que nós estamos, nós não só demos o reajuste como por conta de receitas adicionais que as concessionárias obtiveram em relação ao equilíbrio econômico de 2013, nós estamos ajustando as tarifas porque elas obtiveram um ganho de receita efetivo. É isso o que nós vamos fazer.

Quanto a 2006, os aditivos mantiveram aí as sínteses dos contratos, os aditivos foram celebrados através das TIRs dos contratos. As TIRs foram respeitadas pelo aditivo de 2006, as TIRs existentes. Então as TIRs, Taxas Internas de Retorno, não foram naquele momento mexidas. Nós estamos fazendo isso, quer dizer, o entendimento aí da FIPE, dos estudos da FIPE e da PGE é que nós podemos aplicar esta questão do fluxo de caixa marginal para, e negociar novas obras.

Então nós temos feito e procurando sempre a maior vantajosidade para o governo e usuário através da aplicação de tentar chegar a uma TIR mais baixa possível dentro do que estamos praticando, dos contratos questão sendo praticados no estado atualmente.

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – Só para, o governo do estado Clodoaldo, tem orientado, agora não tenho visto mais, mas no início do reajuste orientou, da decisão da Justiça pelos PNVs para as pessoas guardarem o papel, o comprovante, o recibo do pedágio. Pergunto, para aqueles que têm o sistema sem parar obviamente não tem o recibo, tem o recibo, o boleto final do pagamento, do desconto na conta, cartão, tudo mais.

A pergunta é o seguinte, em tendo uma decisão favorável do estado nesta linha que o senhor ter colocado aqui que acredita nessa decisão, o governo do estado pode adotar uma decisão de ofício para aqueles que têm o Sem Parar, uma vez que é tudo registrado automaticamente, fazer a devolução ou manter um crédito, vamos dizer assim, porque o sistema dá esta informação correta.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Deputado, muito boa a sua pergunta. Primeiro nós vamos orientar. Nós autorizamos, nós fizemos isso no Sistema AutoBan e vamos fazer nas outras três concessionárias a partir de hoje informando aos usuários para guardarem os tickets.

Aquele que tem o sistema eletrônico é mais fácil para nós porque nós temos todo este controle de quantas pessoas passam lá e efetivamente nós vamos notificar aí as empresas que operam que devolvam estes créditos para o usuário ou através de devolução, devolução de recursos eu acho complicado, mais fácil como é através de cartão de crédito ou de crédito em conta para que essas pessoas fiquem com crédito no sistema.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Com a palavra o deputado Antonio Mentor.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Senhor presidente, senhores deputados, cumprimentar ao Clodoaldo Pelissioni dizer, antes de perguntar fazer umas rápidas

observações a respeito do tema que já foi abordado aqui pelo Clodoaldo dizendo o seguinte.

Que o modelo de rodovia brasileiro é um modelo aberto, portanto diferente daquele que foi construído principalmente na Europa e Estados Unidos, modelo fechado que permite sim, a aplicação da tecnologia que hoje está sendo utilizada nesses países da Europa e Estados Unidos por conta da facilidade do controle da entrada e saída nas rodovias.

Mas apenas para ilustrar, o secretário Clodoaldo nos disse que com 29 dólares rodou uma semana nos Estados Unidos. Vinte nove dólares é aproximadamente 75 reais, dá para andar sete horas nas rodovias do Estado de São Paulo. De São Paulo até São José do Rio Preto e ainda falta um pouquinho, portanto é importante a gente verificar que este comparativo é altamente desfavorável ao modelo de concessão rodoviária adotado no estado de São Paulo e que implica em tarifas de altíssimo custo na vida dos paulistas e para o custo São Paulo ser alterado também.

O secretário também falou que o reajuste de 2013 proporcionou custo zero para o usuário. Discordo, a cobrança pelo eixo suspenso aumentou o custo do transporte de cargas no estado de São Paulo e onerou sem dúvida nenhuma o usuário porque não pagava e passou a pagar o eixo suspenso que foi utilizado como forma de reequilíbrio no contrato.

Interessante a gente observar secretário, que a ARTESP decretou sigilo administrativo nas ações que foram utilizadas para debater o TAM da prorrogação dos contratos, TAM de 2006. Todos correm sob sigilo decretado administrativamente no interior da ARTESP.

Porém, aliás, este sigilo segundo declaração aqui da diretora geral Karla Bertocco, diz respeito à proteção das empresas que têm ações na Bolsa e que poderiam sofrer prejuízos caso essas informações fossem utilizadas no mercado. Corresponde à declaração da secretária Karla e é uma tese aqui que tem sido apresentada por todos os representantes do governo do estado de São Paulo.

No entanto, o anúncio da prorrogação por oito anos e oito meses num caso, oito anos em outro causou sem dúvida nenhuma uma valorização expressiva nas ações

destas empresas que passaram a ter uma expectativa de lucro, ampliação da sua receita nos anos subsequentes à prorrogação.

E aqui tem sido muito debatido também Clodoaldo, o fato de que não gerou prejuízo ainda de dois bilhões de reais como foi anunciado pela “Folha de São Paulo”, mas gerou sim, ou se não gerou prejuízo gerou um lucro, uma receita indevida para as concessionárias que tiveram as suas receitas provenientes do mercado financeiro, aumentadas através da valorização de suas ações.

Tem sido também colocado aqui, a diretora geral Karla Bertocco nos disse que estas questões da prorrogação se devem a um “erro de conta”, foi o termo que ela usou “erro de conta”. Ora, uma agência com a estrutura da ARTESP, uma estrutura como a da Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, uma estrutura como o governo do estado de São Paulo que tem a Procuradoria Geral do Estado, que têm técnicos demorou quatro anos para descobrir que tem um erro de contas?

Porque essa questão vem desde 2007 porque ela aconteceu em 2006 e desde 2007 ela vem sendo debatida. Nós aqui fizemos representação no Ministério Público, fazemos aqui na Comissão de Transportes, discutimos no plenário e só depois de quatro anos é que foi contratada a FIPE para depois fazer uma reanálise desse ambiente.

Puxa vida, eu achei exagerado, diferentemente do processo que resultou na prorrogação que foi trazido da ARTESP para o seu antecessor na Secretaria no dia seis de dezembro e no dia oito o secretário de transportes recebeu e no mesmo dia oito assinou a autorização para a prorrogação e foi enviado para o Palácio do Governo que no dia 26 do mesmo mês de dezembro autorizou os contratos ser prorrogados, quer dizer em 20 dias da ARTESP até o governador e quatro anos para descobrir que está tudo errado?

Outra questão secretário, ainda sobre este tema de prorrogação, ali existem duas questões a serem avaliadas. Uma delas que é a que está sendo discutida administrativamente, em alguns casos judicialmente, eu sabia de quatro e o secretário está dizendo que já existem seis ações hoje. Ótimo, mas são duas questões.

A primeira delas que reconhece o desequilíbrio e a segunda que questiona o prazo da prorrogação como fator de reequilíbrio. Ora, se a ARTESP não concorda com

o prazo que foi feito, como é que ela pode aceitar e não discutir, não entrar na Justiça também e não discutir administrativamente o desequilíbrio que foi promovido? Tem um conflito aí de posições dentro do mesmo processo.

Se eu entendi, o secretário defende o relatório da consultoria FIPE em desfavor dos relatórios apresentados pela KPMG, MPP e FIA que são anteriores que também foram contratadas pela ARTESP para discutir o modelo de reequilíbrio proposto com a prorrogação dos contratos. É isso?

Quem autorizou a contratação de FIA, KPMG, quanto custou esse contrato? Vai haver o ressarcimento para os cofres públicos, especialmente para a ARTESP dos valores que foram gastos na contratação destas consultorias que cometeram um erro tão grave que provocaram um resultado tão negativo para o interesse público do estado de São Paulo?

Vai ser responsabilizado também quem contratou, aquele que contratou essas auditorias? Ao contratar essa auditoria houve uma consulta ao Jurídico que é representado na ARTESP por um procurador do estado, e, portanto fala em nome do governador? Eu tenho insistido muito nisso secretário, de que a Procuradoria Geral do Estado e os procuradores quando se manifestam, eles se manifestam em nome do governador do estado de São Paulo. Eles são procuradores do estado, portanto, procuradores daquele que dirige o estado de São Paulo.

O secretário também falou que não é possível mexer na Taxa Interna de Retorno. Unilateralmente, mas numa negociação é possível sim, se discutir e se reavaliar mediante as novas condições de mercado, de juros, taxa Selic, enfim, todos esses novos indicadores que fazem parte do ambiente econômico do Brasil hoje, é possível. Já acabou?

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Já.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Nossa! Me dá mais um minuto, por favor, presidente. Quando a Procuradoria Geral do Estado fala em enriquecimento sem causa,

ela fala também, remete também à improbidade porque alguém deu causa a esse enriquecimento sem causa. Isso me referindo já à SP340 viu secretário? Alguém deu causa a esse enriquecimento por conta da cobrança de um valor que não era devido pelo usuário.

E finalizar, há alguma proposta para ressarcir os usuários? Essa pergunta foi feita pelo deputado Gerson Bittencourt e eu não sei se eu perdi a resposta, mas queria que se eu tiver perdido que o secretário pudesse repetir. Há alguma proposta de ressarcimento daqueles que pagaram a mais durante este período? E são muitos anos de cobrança irregular, excessiva no pedágio da chamada praça de Jaguariúna que cobra o dobro do valor que ela deveria constar, agora com a implantação do pórtico talvez resolva razoavelmente isso.

Não integralmente, mas vai resolver razoavelmente este ressarcimento, aqueles que utilizaram, porque é praticamente impossível dizer Clodoaldo, como é que a pessoa vai guardar durante todos esses anos os tickets de pedágio para depois pagar? Depois pedir o ressarcimento? Eu acho muito complicado isso mesmo nesse caso agora do reajuste atual que está sendo discutidos na Justiça, estes 20 centavos a mais ou a menos.

É muito complicado para o usuário guardar estes tickets aí durante o tempo necessário para que haja uma definição judicial finalizada. Então eu queria saber se a Secretaria tem alguma maneira de promover o ressarcimento. Eu tenho outras perguntas presidente, mas eu vou disciplinadamente atender aí a sua solicitação.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Deputado Mentor, primeiro quero dizer, enfim, a questão das rodovias brasileiras fechadas, abertas, enfim. Efetivamente eu acho que nós temos que caminhar, nós temos poucas rodovias classe zero no estado por conta do nosso, não só no estado de São Paulo, no Brasil não é? Essa questão do planejamento urbano, na Itália, por exemplo, você tem a autopista e do lado você tem a estradinha pequena.

Se o cidadão quiser demorar quatro, cinco horas para ir. Eu acho que nós temos que caminhar para isso aqui no futuro. Nós temos o Rodoanel hoje, a Imigrantes, a Bandeirantes e a Ayrton Senna como rodovias classe zero. Vocês, a quantidade de

pedidos para acessos e pequenos acessos é tremendo. A gente não deixa porque sabe que a gente tem que preservar essas rodovias para que o tráfego flua, não é? Então eu acho que, e a questão, comparar os nossos últimos contratos de concessão, os preços têm sido muito mais baixos. Então é fato que os pedágios, por exemplo, da Ecopistas, do Rodoanel são muito mais baixos.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – O modelo, não é?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – O modelo é o mesmo, é que hoje nós temos uma característica econômica no país melhor. Os investimentos estão aí. Rodoanel (ininteligível), eu estive lá no leste, concluiu até a Ayrton Senna e temos aí o trecho da Dutra em obras, um trecho grande.

O que a gente vê comparado é o seguinte, nas rodovias, nos primeiros contratos das rodovias federais havia baixíssimo investimento, então, por exemplo, agora uma necessidade de investimento na Região de Rio Preto, lá do Deputado Bolçone, BR153, o governo federal vai pagar o investimento, não é?

Nós tivemos nestes anos todos 34 bilhões de investimentos em rodovias de São Paulo, por isso que dentre as 20 melhores do país, 18 estão em São Paulo. Então é um modelo diferente, além do momento econômico distinto, não é? Há um modelo diferente, está aí a Rota das Bandeiras é um preço de pedágio mais barato e tem que fazer o anel viário, as obras na Dom Pedro, enfim. Então, o nosso modelo de investimentos nas rodovias está prevalecendo. A gente acredita que na hora que vai conceder uma rodovia tem que ter investimento.

O governo federal também já está partindo por aí, porque as concessões novas já preveem duplicações, enfim. Conceder uma rodovia só por conceder, tudo bem, você vai melhorar um pouco o gerenciamento da rodovia, operação, tapa buraco, mas tem que ter investimento, nós precisamos de investimento. Ampliar a malha rodoviária, resolver a questão ferroviária no país, enfim, no estado também. Nós precisamos efetivamente de investimentos. Então eu acho que são modelos distintos, não é?

Quanto à questão do sigilo deputado, eu acho que é uma questão não é só para proteger as empresas, não. É para proteger o erário. Nós entendemos que caso as ações

caiam os pequenos investidores podem mover ações contra o governo. Olha, se eventualmente lá o mercado acionário vive de fatos, mas também vive de expectativas, não é? Economia, Bolsa, vive de expectativa.

Então tivemos lá, nós ganhamos a primeira. Nós, o processo é inteirinho aberto e “olha, especialista “a” disse que concessionária vai perder”. Pronto! Aí a outra ganha uma liminar, vai ficar uma questão muito complicada, por isso nós entendemos que com o sigilo nós vamos proteger o erário do estado contra ações que possam ser movidas contra o estado.

Por isso que nós pedimos o sigilo. Nós não estamos querendo proteger as empresas, não. Estamos querendo proteger no final o erário público, a Fazenda do estado.

A questão de contas deputado, não é uma questão assim, a conta é grande, não é? Nós contratamos a FIPE no início de 2011 e percebemos esta questão já em 2011 e aí tudo bem, o aditivo foi feito com base na receita que, na proposta que foi apresentada pelas concessionárias, e nós fomos atrás dos documentos.

Então, além da receita efetivamente apurada, os processos são imensos porque tem todos lá, as guias de COFINS, de PIS, ISS está tudo lá. É um por um, foi uma questão muito trabalhosa. A tese já, tudo bem vem desde 2012, por exemplo. Mas nós tivemos que fazer um trabalho que foi concluído agora no início de 2014.

Então, por isso que nós estamos propondo as ações agora. Então é um trabalho que tem sido hercúleo ali de documento por documento, guia de imposto por guia de imposto. Por isso que houve este tempo.

Quanto aos estudos, às eventuais punições, enfim. Tem uma, a corregedoria já abriu aí um processo, está apurando eventualmente o que houve naquela época. A questão dos pareceres jurídicos eu acho que pode ser dirimidos aí pelo procurador geral do estado, quer dizer, de acordo com a Procuradoria Geral do Estado não houve parecer efetivamente para os aditivos, enfim.

Houve um parecer genérico “olha, é possível prorrogar o contrato com base” é possível. Uma base genérica. Olha, o deputado me perguntou do prolongamento do contrato, vai negociar obras? É possível em tese, as especificamente da questão “olha eu

posso usar a proposta para fazer um aditivo?” De acordo com a PGE não houve este questionamento, portanto, aí.

Agora, quanto às consultorias KPMG, FGV eu não tenho aqui os valores, vou me desculpar, mas eu posso levantar os valores, quanto foi gasto na época e eventualmente se for transitado e julgado que houve prejuízo do estado e nós revertemos os contratos, nós vamos eventualmente executar quem contratou, por quem foram feitos os estudos e vamos entrar com processo. Eu acho que precisa, que precisa eventualmente.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Só pedir ao secretário que possa nos fornecer esses dados, os valores dos contratos e quem autorizou também a contratação.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Fique tranquilo, mais uma vez a secretaria da comissão acompanha todos os documentos que são ditos pelos depoentes que vão ser entregues e depois por escrito nós enviamos esse ofício. Pode deixar deputado Antonio Mentor.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Obrigado.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Quanto à Jaguariúna, nós tínhamos lá a exigência de duas praças, tinha uma praça e nós entramos em um acordo, o governo de São Paulo entrou num acordo para instituir o pórtico. Eu vou verificar na ARTESP, eu não tenho certeza se tem um procedimento para eventuais ressarcimentos, eu não tenho esta certeza. Enfim, é uma coisa complicada porque avaliar que pagou o primeiro pedágio, quem pagou o pedágio e foi até o fim da rodovia. Igual quilômetro rodado em pedágio urbano.

Quando fomos colocar esse, a questão do ponto a ponto houve aí uma gritaria por parte de alguns. “O governo de São Paulo vai cobrar pedágio urbano, tal”. Enfim, é um problema, não sei, pode perguntar para o cara da CCR aqui, 90% da manutenção das estradas deles quem banca é quem, o usuário que usa sempre não paga nada, quem

passa lá na, por exemplo, no pedágio de Jacareí, Caçapava, o pedágio subsequente é quem paga pelo usuário que usa até Guarulhos. Então é uma questão interessante de ser discutida.

Quanto ao ressarcimento dos usuários aí na questão agora, nós já dissemos aí que eles vão efetivamente quem guardar o ticket e na cobrança eletrônica, se nós obtivermos a vitória, nós vamos efetivamente ressarcir os usuários, aqueles que têm o ticket, que pedirem este ressarcimento, nós vamos criar todos os canais, facilitar site, enfim, um sistema muito rápido para que o usuário possa ser ressarcido.

A questão do eletrônico é mais simples ainda porque a gente tem esses números e pode ordenar para que as quatro empresas que operam os pórticos eletrônicos, enfim, a questão do Sem Parar, do ConectCar os outros dois que possam fazê-lo de maneira eletrônicas, os créditos.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Pela ordem deputado

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Faltaram duas questões que eu formulei. Não sei se o Secretário, mas a primeira delas o senhor disse o seguinte, sobre a questão da TIR...

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Ah! Pois não, eu esqueci, desculpe.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – E a outra do reconhecimento do desequilíbrio do contrato e a ARTESP ter acionado apenas administrativamente, judicialmente apenas o tempo que foi estabelecido como prorrogação.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Ah! Pois não. Essa questão da TIR é evidentemente que se as duas partes concordarem você pode rever o contrato, agora isso

unilateralmente não foi possível nem da parte nossa, eu tenho informações que o governo federal em alguns casos não conseguiu também obter este tipo de vitória contra as empresas.

Quer dizer, então nós respeitamos esta TIR que é uma TIR de outros tempos com contrato então você, nós estamos respeitando os contratos inicialmente pactuados. É evidente que há margem para negociação, mas neste momento nós tentando e as concessionárias nunca admitiram rever as TIRs.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Houve tentativas?

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Houve tentativas, nunca as concessionárias admitiram rever esta TIR. O que nós conseguimos é que novas obras, é uma nova realidade. “Olha, está bom nós queremos que você faça a obra, você já está operado a rodovia, é muito mais fácil, só que os termos são outros. Nós agora vamos querer uma TIR muito mais baixa”. E ela vem caindo com o tempo.

A questão do Porto de Santos a TIR da Ecovias é mais de 18%, nós conseguimos uma TIR de 9,1%. Então, foi um ganho muito importante nesse tipo, um avanço, um exemplo que a gente pode fazer com todas as outras concessionárias. Eu espero que eu tenha conseguido responder.

Quanto ao reconhecimento do desequilíbrio eu acho que não há problema porque o reconhecimento do desequilíbrio ocorreu porque no momento anterior à celebração dos contratos não havia os impostos. Então efetivamente as concessionárias têm direito a receber os valores que foram pagos de impostos que ela inicialmente no contrato não tinha, as concessionárias não tinham que pagar que é o PIS/COFINS e ISS.

São, só nestes últimos cinco anos, eu tenho uma conta aqui, são cerca de três bilhões e 300 milhões de reais nesses dois impostos. Para os municípios é um imposto muito importante principalmente para os pequenos, é uma receita que os prefeitos falam, “olha, que maravilha que tem concessionária, eu estou recebendo lá o ISS, é um dinheiro importante”, mas que infelizmente não estavam previstos no contrato inicial.

Então, reconhecer que eles, que há um imposto que foi adicionado depois do contrato e que eles têm o direito de receber por este imposto pago, nós reconhecemos. Agora, nós somos contra a base de cálculo. A base de cálculo eles usaram, olha, eu fiz uma proposta admitindo uma receita de tanto, só que a receita de tanto não ocorreu, nós verificamos um movimento que era menor, portanto, eles pagaram um volume de impostos menores. Por isso nós estamos questionando na Justiça a magnitude do aditivo e não o mérito em si de que estes aditivos deveriam ser celebrados para cobrir o que as empresas efetivamente tiveram que pagar destes três impostos.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Com a palavra o próximo inscrito, deputado Cauê Macris.

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Senhor presidente, senhores deputados, primeiro cumprimentar ao secretário Clodoaldo, cumprimentar pelo novo desafio do cargo de secretário, sua competência perante o DER mostrou mais do que tudo que você tem condição aí de ocupar o cargo que você ocupa hoje, até porque sabemos os desafios que acontecem no dia-a-dia e os desafios que esta Secretaria do porte que tem, ela apresenta. Então quero cumprimenta-lo aí pelo novo desafio do processo.

Na verdade Clodoaldo, nós temos aqui desde o início das reuniões da CPI discutido uma questão principalmente no que tange a modelos. Modelos de ações, de gestão, modelos de opiniões do que nós acreditamos que seja melhor para o nosso país e conseqüentemente para o nosso estado principalmente que é uma das grandes locomotivas do país.

Eu particularmente, até por conta das ações e estudos que sempre fiz a respeito da questão dos transportes em geral, eu acho que o Brasil e não quero culpar nem “a”, “b” ou “c” porque isso é uma coisa lá de trás. O Brasil errou muito quando adotou o modelo rodoviário no transporte de passageiros e não o modelo ferroviário no transporte de passageiros. Isso é uma coisa muito clara e evidentemente não é a toa que a maior parte dos países, principalmente aqueles mais desenvolvidos no mundo utilizam-se muito a questão dos trens.

É claro que mesmo que tardiamente nós temos que caminhar para esta ação porque hoje nós sentimos no modelo de transporte que nós temos principalmente aqui no estado de São Paulo, é que quanto mais se faz, mais demanda nós temos.

Não é a toa que eu particularmente cruzo quase todo dia a Rodovia dos Bandeirantes para ir para a região de Campinas aonde eu resido, e a rodovia recentemente inaugurada a quinta faixa já não comporta também quantidade de veículos que nós temos por lá. Então não adianta fazer cinco, seis, sete, nove faixas e nós não pensarmos um pouco em relação a modelos.

Agora também não tenho dúvida nenhuma que quando foi adotado o modelo das concessões no estado de São Paulo, foi um modelo acertado. Quem teve aquela visão naquele momento, inclusive o avô do nosso querido presidente aqui da CPI Bruno Covas, o nosso ex-governador e sempre governador Mário Covas que tomou a decisão de adotar o modelo de concessão no nosso estado de São Paulo.

Modelo que se num primeiro momento muito criticado pela oposição e nesse momento copiado pela oposição. Então a gente sente que o Brasil já percebeu que o modelo de concessão é um modelo que tem condição de avançar e a iniciativa privada faz muito mais do que a iniciativa pública.

Isso é uma coisa que já ficou muito claro e caracterizado e não é a toa que o próprio governo federal hoje administrado pelo governo do PT, utiliza-se da concessão para poder caminhar dentro das ações que são feitas em diversos seguimentos não só no transporte rodoviário, quanto nos aeroportos e outras ações.

Fico muito preocupado também porque a promessa que foi feita há quatro anos é que nós teríamos um trem-bala construído aqui no nosso estado e até hoje não saiu do papel. A questão do trem-bala, muitas vezes inclusive deixando para traz ações importantes até projetos importantes da questão ferroviária no nosso estado.

O ponto específico de discussão aqui nosso é por conta desse aditamento que houve nesse contrato com as concessionárias, existe aí uma ponderação por parte dos deputados nossos colegas do PT, questionando estas ponderações e o que nós temos debatido em todas as reuniões, eu faço questão de fazer novamente com a sua presença

aqui, é que na verdade o aditamento primeiro foi concedido não em valores, mas em prazo para as concessionárias.

Vale lembrar que o primeiro prazo começaria a ser contado a partir de 2018. Então, até hoje nenhum prazo foi vigente desse aditamento que aconteceu aonde os órgãos cabíveis, seja ARTESP, Secretaria de Transportes, o governo do estado tomaram todas as medidas necessárias e cabíveis para poder discutir inclusive deixando muito claro que o posicionamento do governo é contra este aumento por conta da discussão de base de cálculo.

Você mesmo disse isso em seu depoimento no dia de hoje. E em momento nenhum, isso até agora, claro quem vai decidir isso é a Justiça, prezou o consumidor no caso aquele que utiliza-se da rodovia. Todas estas questões estão sendo discutidas judicialmente.

Então eu acho que isso é importante deixar muito claro porque este é o único ponto que existe em relação à discordância. O próprio deputado Gerson Bittencourt por diversas vezes colocou que entende a própria questão do modelo de concessão ser hoje o mais correto, ele que é um entendedor desta área de transportes.

Então, nos estamos aqui para avaliar isso. Fico cada dia mais contente em ver que temos um governo e pessoas que têm agido com seriedade, tem olhado a questão pública e as dificuldades também trazendo a responsabilidade para si, porque muitas vezes não é fácil assumir que houve um erro nessa questão de ter aceito esse processo de base de cálculo, e todas as medidas necessárias para reaver foram tomadas, estão sendo tomadas por parte do governo do estado de São Paulo.

Isto nos deixa muito tranquilo e já dá um bom encaminhamento do que pensamos a respeito desta CPI como um todo.

Que é uma CPI importante, afinal as rodovias do estado de São Paulo são concessionadas e nós temos que discutir sim, e mostrar sim aquilo que nós acreditamos e aquilo que nós estamos vendo.

Fora isso apenas detalhes. Detalhes em relação à obra “a”, “b”, a própria diretora da ARTESP Karla Bertocco nos colocou a respeito das vicinais que era uma preocupação que nós tínhamos aqui dentro da nossa CPI. Em relação a essas vicinais

estarem incluídas nos contratos de concessão e que a responsabilidade de cuidar destas vicinais seria das concessionárias. Ela nos passou, ficou até demandar um relatório completo de como estava esta questão, mas fora isso eu não vejo outros grandes problemas.

Então queria te cumprimentar Clodoaldo, pela sua firmeza, há pouco tempo no cargo, mas dando respostas, mostrando que você conhece e sabe o que está fazendo, isso é fundamental para todos nós. Nós temos um comandante na Secretaria dos Transportes que sabe o que está fazendo.

Você já provou ser um bom administrador público e está tomando as medidas necessárias dentro do seu processo e até adiantando, diante das suas colocações, eu particularmente não vejo necessidade do nosso hoje secretário da Casa Civil Saulo de Castro, ter que vir a esta CPI prestar qualquer esclarecimento até porque você já prestou todos os esclarecimentos que eram de competência da Secretaria de Transportes. Obrigado presidente, eu encerro por aqui.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Um aparte deputado.

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Um aparte, claro.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Muito obrigado deputado Cauê Macris. Apenas para fazer aqui breves comentários a respeito da sua fala, especialmente, mais especificamente em relação ao trem-bala.

Nós somos da região de Campinas e sabemos muito bem que nós temos ali um deputado federal atuante que por ser promotor de justiça tem o hábito de fazer denúncias, acusações, etc. E que tem causado grandes dificuldades na resolução do programa que buscava a instalação do trem-bala ligando São Paulo-Campinas-São Paulo, São Paulo-Rio de Janeiro.

Dizem até as más línguas que este deputado, já foi deputado estadual, deputado Carlos Sampaio, está pretendendo “processar o lobo mau porque não comeu o Chapeuzinho Vermelho” de tanta implicância que ele tem com o vermelho que dá esta impressão.

Queria só rapidamente também dizer que quatro anos que eu me referi secretário Clodoaldo, para descobrir o erro, não foi de 2011 a 2014 para tomar as providências. Mas quatro anos foram necessários para descobrir um erro de contas, imagine só a professora no primeiro ano primário só vai descobrir que o aluno errou no quarto ano primário, que ele errou uma conta de mais, uma conta de vezes, uma conta de dividir.

Imagine só quanto tempo é necessário para utilizar, e também dizer que existem modelos e modelos de concessão. O modelo que foi acusado pelo próprio governo do PSDB em 1995, já acabou o tempo? Rapidamente, que foi utilizado sem cobrança de ônus em 1995 e não havia previsão de investimentos realmente.

Agora, nos modelos usados atualmente pelo governo federal, todos eles têm plano de investimento sim. A Rodovia Regis Bittencourt que é uma rodovia altamente problemática tinha uma grande massa de investimentos que foram, estão sendo implantados lá naquela região. E assim a mudança de modelo.

Mas, só para completar, a previsão por parte, há um projeto que há na Casa, chegou esses dias aqui na Casa que diz respeito à ampliação dos poderes da ARTESP nas rodovias hoje sob controle da DERSA

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Deputado Mentor.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Do DER.

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Deputado Mentor, na verdade era um aparte meu e você está. Dei um aparte e você está fazendo pergunta para mim ou para o nosso, mas está tomando todo o tempo aí.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – Eu vou me referi ao deputado Cauê Macris, então.

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Eu entendo que é a empolgação e aproveita para.

O SR. ANTONIO MENTOR – PT – É verdade, eu aproveito o embalo. Tem razão em me corrigir, eu peço desculpas. Mas há um projeto na Casa deputado Cauê Macris, que amplia as tarefas que hoje são da competência da ARTESP para controle de rodovias que hoje estão sob o controle do DER.

Eu queria saber se há, não sei se V. Exa. como líder do PSDB poderia nos dar esta resposta, mas se há a intenção do governo do estado de transferir para a ARTESP, portanto, concessionar as rodovias que hoje estão sob o controle do DER para a ARTESP, portanto num novo grupo de concessões no estado de São Paulo.

O SR. CAUÊ MACRIS - PSDB – Obrigado senhor presidente, obrigado Clodoaldo. Transfiro a pergunta ao nosso presidente porque até pouco tempo atrás era o presidente do DER. Obrigado.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Bom, em primeiro lugar respondendo aqui a primeira questão do nobre deputado Cauê Macris, quero dizer o seguinte, eu acho que efetivamente concordamos com gênero, grau e número.

Quer dizer, o modelo rodoviário está exaurido, nós precisamos voltar a investir pesadamente na ferrovia. Ferrovia de passageiros e também ferrovias de cargas. Nós conseguimos agora uma batalha muito grande junto ao DNIT aditar um contrato que nós tínhamos um convênio com o DNIT fazendo o Rodoanel Norte para adicionar a obra de taludes e de terraplanagem aproveitando a obra do Rodoanel.

Foi aprovado, o governo federal 330 milhões, nós achamos que vai ter uma economia de mais de bilhão aí e nós estamos batalhando junto com a IPL para contratar a DERSA para fazer projeto. Nós precisamos de projeto para o Ferroanel Norte. Então, um projeto básico com licenciamento prévio, a proposta nossa o governo federal, todo mundo quer discutir antes a concessão, PPP.

Primeiro tem que ter projeto, vamos fazer o projeto. Lá no DER quando assumi o DER eu estive aqui com vocês e falei “eu vou contratar projetos executivos e revisar”. Eu tomei a decisão mais acertada porque aí a gente consegue realizar as obras concluir as obras com projetos efetivamente executivos, quantitativos, com tudo o que precisa fazer. Com as licenças ambientais, enfim.

Então, o modelo ferroviário está esgotado, aqui nós estamos preparando um plano de logística e transporte para 2030. Então a ideia nossa é juntar trem de cargas com trem de passageiros principalmente privilegiando a macrometrópole.

A macrometrópole aqui é a Grande São Paulo somando a Baixada, o Vale do Paraíba, região de Campinas, Piracicaba, Jundiaí, Sorocaba, 30 milhões de habitantes que vivem em 1% do território nacional, dois terços do PIB paulista que equivalem a 20% do PIB nacional. Então, enfim, não preciso dizer a questão toda.

Então nós tivemos recentemente, é importante falar para os deputados, temos um projeto avançado do trem que chamamos intercidades, já estudado um traçado utilizando trechos da MRS com a ALL, nove paradas até Americana partindo da Água Branca onde vai ter Metrô, CPTM para interligar tudo.

Quer dizer, lá de Americana o Cauê vai poder vir trabalhar aqui de manhã de trem, olha que coisa boa! Você, o Mentor, desculpa vocês dois. Desculpa viu deputado! Vocês vão vir juntos aí de trem no futuro. O Gerson Bittencourt pega ali na estação ali.

O SR. - Eu convenço ele a vir também, viu Clodoaldo.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Aí qual é a questão? Nós pretendemos utilizar o traçado existente compatibilizando carga com, todos os estudos levam a dizer

que nós podemos compatibilizar carga com passageiros nesse tramo, é um tramo que tem passageiros hoje. Aí a grande questão, nós apresentamos lá, eu estive em uma reunião cerca de 20 dias lá com o Ministro Paulo Sergio Passos e toda a sua equipe e a grande questão é o trem-bala. E a demanda do trem-bala? A demanda do TAV.

Então, nós precisamos avançar com isso, quer dizer, semana passada o nosso técnico esteve apresentando lá para a EPL o projeto. Então, nós precisamos avançar. Quer dizer, infelizmente o TAV a licitação foi suspensa, o governo federal suspendeu, ninguém sabe o porquê, eu também. Lógico que, suspendeu a licitação, eu não sei se os estudos tinham problema. O TCU disse agora que os estudos tinham problemas.

Realmente é complicado, os estudos de um projeto desse eu reconheço também que é complicado, mas os estudos aí do nosso trem para Campinas, a ideia é ter trem para Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e a Baixada. E trem de passageiro e trem de carga e a gente integrar aqui com toda questão da carga, da intermodalidade aqui em São Paulo.

Nós estamos avançando com este projeto e até o fim do mês a gente pretende concluir estes estudos do PDDL. Quarenta, os Estados Unidos, é um número interessante, 40% através de ferrovia, 40% através de rodovias as cargas, 12% de hidrovia e os restantes, 8%. O estado de São Paulo só aqui na macrometrópole 95% da carga vem através de rodovia. Então todo o nosso esforço nós precisamos ter aí o apoio do governo federal, ter bom relacionamento com o governo federal porque tem a MRS, a ANTT, DNIT, ALL.

Temos informação que a ALL foi adquirida pela Raízen, não estou entrando no mérito da empresa, mas a Raízen é uma empresa de alimentos e tem grande interesse em ter logística para baratear a exportação e o comércio de alimentos. Então eu acho que pode ser uma coisa boa.

Quanto à questão do aditamento, o deputado Cauê Macris falou muito bem, o início será em 2018, ainda não há impacto para o usuário. Então, não existe impacto ainda. Então, eu acho que as medidas que estão sendo tomadas, nós estamos tramando as medidas corretas e o usuário não está sendo lesado agora. Então, até 2018 resolvendo esta questão nós teremos aí enfim, efetivamente solucionado a questão para o usuário.

As vicinais nos contratos da CART e da Rondon cerca de 900 km de vicinais foram colocadas para manutenção e a Rodovias Tietê também, e praticamente todas estão concluídas, o recapeamento, créditos que existiam e elas, as concessionárias ficaram aí obrigadas a fazer a manutenção destes trechos conforme os contratos. Uma coisa boa para o estado.

Enfim, a questão do TAV, eu acho que nós já falamos. Eu acho importante o TAV também, na nossa opinião talvez o TAV não concorra. Como o TAV para se viabilizar economicamente vai ter que ter muitas paradas ele não vai ser tão “bala” assim, ele vai ser...

E aí ele não vai concorrer com o avião, não é? Importante para São Paulo e Rio que ele concorresse com o avião. Então talvez um trem de boa velocidade mais barato que resolveria os problemas de São Paulo concorresse com a rodovia, os ônibus, os veículos e pudesse talvez ter mais viabilidade. Essa é a nossa opinião.

A questão enfim, dos investimentos, descobrir o erro, não é que descobrimos o erro. Mas tudo bem, descobrimos o erro em 2011, o problema é provar o erro. Nós estamos atrás das provas documento a documento. Cada processo tem 20, 25 volumes. São processos imensos porque cada imposto que foi pago está lá. Cada guia de ISS, COFINS, PIS. Então não foi, não é um trabalho, fala assim “mas na tese podia ser provado”. Não, a gente quer provar in loco mesmo, o que efetivamente ocorreu.

Por isso que houve este trabalho de dois anos para a gente colher todos estes documentos e colocar nos processos. Então, por isso que houve estes dois anos de trabalho junto à FIPE da ARTESP para que possamos instruir devidamente os processos.

Quanto à ampliação da ARTESP, DER tem estudos, não tem nada decidido. Temos 15600 km de rodovias pelo DER, fizemos um grande programa de recuperação, duplicação, ampliação da capacidade das rodovias estaduais não pedagiadas, 7500 km. Nós teremos nesses quatro anos pagamento em torno de nove bilhões e meio de investimentos apoiado por vocês.

Serão cinco empréstimos, dois do Banco do Brasil e três empréstimos internacionais BID, (ininteligível) e BIRD. E é isso o que nós temos, quer dizer, estudos

nós temos a questão ARTESP/DER e algumas questões para resolver quanto à delegação de competências nas rodovias já concedidas. É isso o que pretendemos caminhar nesses estudos.

Nós entendemos que quando a rodovia está concedida a iniciativa privada deve levar o pacote inteiro, ou seja, coisas boas, coisas não tão boas, toda a fiscalização dessas rodovias, mas são estudos que nós estamos ainda, não há definição sobre isso.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Com a palavra o próximo inscrito, deputado Orlando Bolçone.

O SR. ORLANDO BOLÇONE – PSB – Eu vou, eu tinha algumas questões mas, eu vou abrir mão viu? É uma informação. O que?

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – Caiu um avião em Santos.

O SR. ORLANDO BOLÇONE – PSB – É, nós estávamos todos preocupados, se pudesse...

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – O avião dele desceu e...

O SR. ORLANDO BOLÇONE – PSB – Arremeteu.

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – E o de traz...

O SR. ORLANDO BOLÇONE – PSB – Tá.

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – O dele desceu e arremeteu.

O SR. ORLANDO BOLÇONE – PSB – Que seja só o susto aí. Primeiro cumprimentar V. Exa. tanto pelo trabalho desenvolvido no DER, em especial, todos nós paulistas e essa Casa e o interior de forma muito especial tem um agradecimento muito, o senhor foi uma figura muito importante em levar o desenvolvimento para o interior do estado de São Paulo.

O senhor sabe o quanto a integração dos municípios, a logística é importante. A sua característica de conhecedor inclusive de, a própria origem, origem no sentido de formação, de ter vivido também questões sociais anteriormente, conhecendo a vida daquelas famílias mais humildes em sua passagem pelo CDHU.

Então, o senhor trouxe além do conhecimento técnico profundo e se impôs de forma, lembro do início inclusive, logo que assumiu que um administrador estava assumindo quase que em uma mudança histórica, assumindo a Secretaria de, desculpa, o DER. Então primeiro dizer do agradecimento, cumprimentar pela exposição, e aproveitar o ensejo, a CPI tem também o objetivo de analisar e logicamente e competentemente Secretário, o nosso sempre secretário, nosso relator Davi Zaia vai propor as sugestões que possam surgir desses nossos encontros.

O senhor falou a respeito da integração, da intermodalidade, e em especial da região noroeste do estado de São Paulo, a questão da, a primeira questão que eu gostaria de levantar é a questão da ponte ferroviária. Ela foi construída com os recursos do estado de São Paulo e da União em uma ação conjunta, então... O senhor conhece tão bem, uma ponte rodoferroviária com veículos e também a Ferrovia Norte-Sul.

Na Ferrovia Norte-Sul tem uma projeção de, ela deve em dois a três anos possivelmente vai ser operada na sua carga máxima através do intermodal Estrela do Oeste. Então, a primeira questão.

A imprensa chegou a noticiar a eventualidade de se ter um pedágio sobre a ponte rodoferroviária, o governo federal estaria fazendo estes estudos. Obviamente esses

estudos teriam que ser compartilhados ou consulta, tal. Então, se houve alguma consulta, e o senhor tem integração excelente com o governo federal, se houve alguma consulta à Secretaria no sentido da eventualidade de se colocar consulta ou alguma informação sobre a eventualidade do pedágio sobre a ponte rodoferroviária.

A outra questão é com relação, o senhor falou também com relação à BR153. A BR153 ela é obviamente um rodovia federal e ela tem, as características da sua concessão, então são ações para serem desenvolvidas ao longo da concessão me parece de 30 anos. E não constou no caso, a duplicação à época. Mas se há obras viárias em alguns pontos e isso levou o governo federal a uma agora, somente agora.

Embora sejam estudos de mais de 10 anos, eu participei quando era secretário do município, da cidade e levou para uma obra de 200 milhões que o governo federal vai ter que, para ser desenvolvido ao longo dos quatro anos. Para compensar talvez esta questão do próprio, o fato de à época não se fazer, já não se prever a respectiva duplicação.

Outro aspecto importante se puder também nos informar, A questão, por exemplo, as rodovias Assis Chateaubriand e a Rodovia Lix da Cunha, são rodovias sob a responsabilidade da DER e que não constam naquelas, não pedagiadas, para deixar claro em definitivo de que estas rodovias vão ser tratadas de forma diferenciada neste contexto de, são rodovias que não são pedagiadas.

Uma quarta questão é simples, no se criar o ponto a ponto, os municípios, o senhor lembrou bem aqui uma preocupação que nós temos em especial os municípios que se beneficiam do ISS, porque têm as duas pontas. Uma de um lado nós queremos reduzir o custo e redução do tributo seria uma forma obviamente inteligente do ISS, mas de outro lado também eles são substancial para os pequenos municípios.

No criar o ponto a ponto se vai ter, que tipo de impacto negativo ou positivo que vai ter sobre esses municípios. E, outra questão ainda dos estudos que a Secretaria está, é uma quinta questão, assim, consta os primeiros estudos que os estudos que participei também, que o custo quando vem pela ferrovia a soja que vem do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, de todo o oeste, ao utilizar a ferrovia, a ferrovia chega a 50% menor o custo no Porto de Santos do que o custo por rodovia.

E nesses estudos que o senhor está desenvolvendo, acho importante para nós aqui na Assembleia, nós temos interesse de participar de forma ativa neste plano estratégico para 2030 no sentido que também esse aumento do movimento ferroviário através das concessionárias ALL ou da que faz Prudente, Bauru, que vai ter um impacto, um aumento, a ponte rodoferroviária é muito especial, esse que pega a Ferrovia Norte-Sul. Vai ter um aumento enorme com um volume de interrupções no trânsito, de cidades (ininteligível), não sei se Americana, São José do Rio Preto, as cidades do seu entorno, Mirassol.

Aí se também paralelamente estão sendo desenvolvidos estudos no sentido de se fazer o contorno nessas cidades onde já há uma, onde há um movimento maior. Mas, no mais cumprimentar mais uma vez, cumprimentar os colegas de forma, o presidente especial conduzindo com muita serenidade que lhe é característico, eu tenho certeza que estão surgindo grandes ideias para melhorar a questão do transporte logístico do estado de São Paulo, obrigado.

O SR. CLODOALDO PELISSIONI – Primeiro quero agradecer as palavras e dizer que esses três anos e meio que a gente esteve à frente do DER nós acreditamos em alguns princípios. O primeiro é planejamento, gestão, transparência e ouvir aqueles que representam o povo. Eu aprendi muito com todos vocês que estiveram lá conosco trazendo prefeitos, vereadores, apresentando os problemas.

A gente nunca quis imaginar que conhecia tudo, eu tive uma experiência rica no governo, já conhecia muito o estado, mas a questão rodoviária efetivamente, a questão de cada município, às vezes pequenas obras, trevos, tal, são grandes obras. Tem lá um prefeito do interior “para mim o Rodoanel, importante para mim é meu trevo, não o Rodoanel. Para mim o mais importante é o meu trevo”. Efetivamente, às vezes pequenas, isso Salsicha lá, o (ininteligível).

Então, as pequenas obras são tão importantes quanto as grandes depende para quem. Então eu acho que esse foi o nosso espírito, eu agradeço as palavras e sempre o apoio que você nos deu.

A segunda coisa, essa questão da ponte rodoferroviária nós não temos essa informação, vou procurar ter e na próxima vez que estiver em Brasília vou perguntar isso para o, o DNIT que administra a ponte, eu vou perguntar lá para o, estou marcando uma audiência com o General Jorge Fraxe que preside o DNIT, que é diretor geral do DNIT, eu vou perguntar. Ali tem uma proposta de um terminal intermodal hidroviário em Rubineia, né? Nós estamos com um grande problema na hidrovia que está parada. O governo federal, a ONS precisamente tomou a medida de segurar águas lá no Rio Grande, então a hidrovia está parada.

O governador oficiou à presidente e nós oficiamos o operador nacional do sistema que nós vamos perder o Canal de Pereira Barreto, está derrocando. Nós estamos lá fazendo um estudo de quanto precisa investir no Canal.

O Canal Nova Avanhandava também está com problemas, nós vamos ter que fazer uma obra lá. Nós acreditamos muito na hidrovia, temos projetos, este mês nós devemos ganhar o licenciamento ambiental para ampliar o Canal de Nova Avanhandava. Estamos em tratativas de licenciamento ambiental para a Barragem de Santa Maria da Serra.

A ideia é que a hidrovia venha primeiro até Artemis em Piracicaba e depois até Salto. Eu lembro do ex-prefeito de Salto me abrindo lá um projeto de um terminal intermodal entre ferrovia, rodovia, são duas rodovias que chegam duplicadas, e Aeroporto de Viracopos que está próximo. A hidrovia vai ser muito, ela é favorável em cargas grandes de baixo valor agregado.

O maior exemplo de sucesso da hidrovia é o Mississipi, na Europa tem muitos e muitos canais, não é? Mas, de grande porte a hidrovia do Mississipi. A soja nossa é muito mais competente lá no campo, chega no transporte nós perdemos de 10 a zero para o americano.

Então, a proposta nossa é efetivamente que estes modais se integrem para baixar o custo da soja. A soja vem lá de São Simão em Goiás, a ideia também o governo tem sido desenvolvidas propostas para que grupos privados para que a soja possa ir pelo Norte, através do porto fluvial de Santarém.

Quanto à BR153 são modelos distintos. Nós quando temos, por exemplo, uma obra nós negociamos grande parte das vezes com a concessionária para ela executar a obra. Neste caso o governo federal publicou uma RDC, um Regime Diferenciado de Contratação para fazer a obra de duplicação lá de um trecho da BR153 muito importante lá para a região.

Lá nós estamos fazendo muitas obras na Rodovia Assis Chateaubriand, 300 milhões de investimentos entre Rio Preto e Miguelópolis, trechos de duplicação, de faixas adicionais, acostamentos, enfim. Não temos nenhum projeto para incluir pedágio lá, viu deputado. E também não na rodovia Euclides da Cunha que foi inteira duplicada para nossa felicidade a pesquisa CNT do ano passado já coloca a rodovia entre as melhores do país. Então, nós conseguimos esse feito e não há previsão de pedágio.

Quanto ao ponto a ponto, essa questão do ISS hoje vai para quem onde está o pórtico. Então não perda para o município, pode haver perda porque pode cair um pouco ali o volume arrecadado, mas não há perda por enquanto. É evidente que o sistema total de rodovia fechada cobrando por quilômetro rodado, aí você teria que dividir entre os municípios, mas nós estamos ainda implantando paulatinamente em trechos onde há mais problemas.

Então podemos, há um pedido da prefeitura de Monte Alto para instalar ali na rodovia que passa pelo município. Então nós estamos aí implantando pilotos e avaliando resultados para poder estudar futuramente expandir este sistema, avaliando aí perdas e danos inclusive para os municípios.

Quanto à questão da soja, qualquer carga, não é? Essa briga nossa pelo Ferroanel Norte, ela, hoje as cargas passam dentro da cidade, dentro de São Paulo, de madrugada. Então, nós entendemos que isso é impossível porque você tem que privilegiar os passageiros, não é?

No estado de São Paulo, só na Grande São Paulo, oito milhões e oitocentas mil pessoas são transportadas diariamente pelo sistema ferroviário, é mais de 90% que o país transporta. Então, números realmente grandes aí.

Então, a primeira questão do ferroanel vai permitir que cargas que são para o Porto de Santos não precisem passar dentro da, e nós vamos batalhar não só pelo

ferroanel norte, agora nós também queremos o sul e o leste para que a gente possa ter um arco ferroviário como nós vamos ter o rodoviário concluído até 2016.

Com esse arco ferroviário e com plataformas nos principais pontos da cidade, nós podemos fazer esse avanço logístico inclusive depois em uma segunda etapa estendendo para todas as regiões de São Paulo, para Ribeirão, para Rio Preto, para a região de Prudente, Bauru, enfim. Voltar a ferrovia a ter destaque no estado.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Muito bem. O presidente então agradece Dr. Clodoaldo Pelissioni pelas informações aqui trazidas e suspende os trabalhos por dois minutos para conversar aqui com os outros deputados em relação ao andamento dos trabalhos.

* * *

Os trabalhos são suspensos por dois minutos.

* * *

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Reabertos os trabalhos.

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – Pela ordem, senhor presidente.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Pela ordem deputado Gerson Bittencourt.

O SR. GERSON BITTENCOURT – PT – Em função aí das notícias dos últimos acontecimentos aí de um acidente envolvendo os ex-governador Eduardo Campos eu quero fazer um pedido aqui para que a gente encerre as atividades de hoje dessa Comissão, acerte uma nova data aí com o procurador até porque possivelmente os trabalhos desta Casa, todos no dia de hoje deverão ser encerrados em função desse acidente. Esta é minha solicitação. E coloco aqui como entendimento dos demais deputados.

O SR. PRESIDENTE BRUNO COVAS – PSDB – Em concordância a presidência agradece a presença do Sr. Elival da Silva Ramos, mas dá por levantado os trabalhos. Muito obrigado.

* * *