



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1320/09	DATA: 27/08/2009
INÍCIO: 10h44min	TÉRMINO: 12h35min	DURAÇÃO: 01h51min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 01h51min	PÁGINAS: 39	QUARTOS: 23

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO – Presidente da São Paulo Turismo, empresa de turismo do Município, e Coordenador da Organização da Copa de 2014 em São Paulo. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES – Secretário-Adjunto dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, representante do Secretário de Transportes Metropolitanos, José Luiz Portella.

SUMÁRIO: Discussão sobre providências relativas à organização da Copa do Mundo de 2014.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens. Há falhas na gravação. Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Declaro aberta esta reunião

de audiência pública, aprovada por requerimento de autoria dos Deputados Paulo Rattes, Silvio Torres e Rômulo Gouveia, destinada a discutir providências relativas à organização da Copa do Mundo de 2014.

Convido para tomarem assento à mesa os nossos convidados: Sr. Caio Luiz Cibella de Carvalho, Presidente da São Paulo Turismo, empresa de turismo do Município, e Coordenador da Organização da Copa de 2014 em São Paulo; Sr. João Paulo de Jesus Lopes, Secretário-Adjunto dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, que representa o Secretário de Transportes Metropolitanos, José Luiz Portella.

Agradecemos a presença a todos, especialmente ao Deputado Paulo Rattes, Relator da Subcomissão Permanente de Acompanhamento dos Recursos Públicos Federais destinados à Copa do Mundo de 2014.

Como eu já havia dito informalmente, o fato de não haver sessão ordinária hoje abreviou a ida dos Parlamentares para seus Estados. Por isso, algumas pessoas não puderam comparecer à nossa Comissão, mas o depoimento de nossos convidados será gravado e servirá para orientar esta Comissão na elaboração do seu relatório, assim como será utilizado como referência nas várias audiências públicas que realizaremos com todos os Estados que sediarão a Copa de 2014.

Esta audiência inicia uma etapa de audiências públicas que serão realizadas com os Estados. São Paulo é o primeiro convidado a falar sobre seus projetos, do Estado e da Cidade, para muito provavelmente sediar a abertura da Copa de 2014. A cidade deverá receber grande número de visitantes. Existem enormes desafios e é sobre o planejamento dos trabalhos, os recursos investidos e a nossa capacidade de vencer os desafios em São Paulo que convidamos os representantes da Prefeitura de São Paulo e da Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos.

Regimentalmente, há um tempo de 20 minutos, mas poderá ser prorrogado à vontade. Não haverá premência de tempo para um nem para outro para exporem o projeto que trouxeram.

Concedo a palavra ao Sr. Caio Carvalho, Presidente da São Paulo Turismo.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Muito obrigado, Sr. Presidente. Deputado Silvio Torres, Deputado Paulo Rattes, Deputado Duarte

[p1] Comentário: Sessão:1320/09 Quarto
Taq.:Maria Cristina Rev.:



Nogueira, senhoras e senhores, Sr. Secretário-Adjunto dos Transportes, é com prazer que, em nome do Comitê Paulista, integrado por membros da Prefeitura da cidade de São Paulo e do Governo estadual, aqui estou.

A Copa do Mundo, sem dúvida, é uma conquista de um país, mas é um evento de uma complexidade grandiosa. Ao mesmo tempo em que ela gera uma série de benefícios para o destino onde acontece — a Olimpíada acontece numa cidade; um grande prêmio de Fórmula 1 acontece numa cidade —, uma Copa do Mundo contamina um país.

São mais de 600 milhões de telespectadores. Há uma expectativa de crescimento de turismo no destino onde acontece um evento dessa grandiosidade de cerca de 20% nos 2 anos subsequentes. Isso significa geração de empregos e divisas para o destino, já que o turismo é um ingrediente importante nessa questão, porque a importação do turista e sua presença num país significa exportação de bens e serviços.

Todos sabem muito bem — e acredito que os Srs. Parlamentares melhor do que eu — o quanto significa a Copa para o Brasil e ela ter vindo num momento estratégico, porque se ela não viesse agora, não viria jamais, porque acabou o sistema de rodízio da FIFA; daqui para a frente, para conseguir conquistar o título de sede de Copa do Mundo terá que trabalhar muito e pagar muito por isso.

De qualquer forma, nós temos também uma lição de casa grandiosa.

Eu pediria licença ao Deputado Silvio Torres para poder me levantar. Combinei com o Subsecretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, Dr. João Paulo, de fazermos uma dobradinha neste PowerPoint, até porque há transparências que dizem respeito ao depoimento que ele fará.

Serei breve.

(Segue-se exibição de imagens.)

As questões mais críticas no País são a acessibilidade aos polos de hospitalidade, aos estádios e às chamadas *fan fests*. É importante registrar que na Alemanha, embora seu exemplo seja um pouco diferente do Brasil, até pela situação geográfica daquele País, no centro da Europa, 18 milhões de pessoas foram à Copa: 3 milhões e meio dentro dos estádios e 15 milhões fora dos estádios.

[p2] Comentário: Sessão:1320/09 Quarto
Ta.:Maria Cristina Rev.:



Portanto, as oportunidades de negócios, investimentos e geração de empregos não necessariamente estão dentro dos estádios, mas fora deles. E daí essa questão das *fan fests*.

A questão da mobilidade urbana é fundamental, e aí, sim, é o legado social. A mobilidade regional, a mesma coisa.

Algo que preocupa a todos, à FIFA, a todas as cidades-sede é a questão da infraestrutura aeroportuária. Para se ter uma ideia, Srs. Deputados (*falha na gravação*) ao nosso País, vindo do exterior, chegam pela cidade de São Paulo. Ao mesmo tempo, São Paulo é o grande centro distribuidor de voos para todo o País.

Temos uma questão estratégica a solucionar: o aumento da capacidade do Aeroporto de Guarulhos, atualmente saturado, com 20 milhões de passageiros. Há uma promessa da INFRAERO de que chegaremos, até 2013, a uma capacidade de 30 milhões de passageiros com a construção do terminal (*falha na gravação*).

A mesma coisa em relação a Viracopos.

Pois não. (*Pausa.*)

O SR. DEPUTADO DUARTE NOGUEIRA - (*Falha na gravação*)... gente possa ouvi-lo melhor.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Lógico, lógico. (*Pausa.*)

Acho que agora está melhor. Obrigado, Deputado.

A questão, portanto, da infraestrutura aeroportuária, além do problema de Guarulhos, há também o de Viracopos, que atualmente tem uma capacidade de 1 milhão e meio de passageiros, e o projeto da INFRAERO para 2013 prevê uma capacidade de 8 milhões e meio de passageiros.

Mas ainda estamos muito lentos nesta questão aeroportuária, e o tempo corre. Estamos muito atrasados com relação a essa que é uma questão estratégica para a Copa do Mundo.

Energia elétrica e segurança. A questão da segurança não diz apenas respeito a melhorarmos as condições de vida dos brasileiros que vivem em regiões onde a segurança é um problema sério, mas também de todos aqueles que nos visitarão, de todos aqueles que circularão pelo nosso País.

Para se ter ideia, segundo a ANAC, informações da Dra. Solange, num evento de que participei, durante a Copa há a previsão de 500 voos diários a mais



no País; e, ao se encerrar cada chave da Copa, há a previsão de 50 mil pessoas se deslocando dentro do País a mais, simultaneamente. Imaginem o que será isso se nós já temos hoje uma infraestrutura aeroportuária com uma capacidade totalmente esgotada!

Os estádios que a FIFA exige e a sustentabilidade desses estádios pós-Copa. A própria FIFA diz que ela quer projetos de estádios que provem que tenham sustentabilidade depois da Copa.

Esse é um grande desafio para todas as cidades-sede, até porque hoje, no mundo moderno e para a realidade brasileira, é muito difícil se viabilizar um estádio se não tivermos clubes que joguem, clubes que assumam.

Temos o exemplo recente do Engenhão, no Pan-Americano, que recebeu um investimento de 350 milhões de reais e depois ficou praticamente sem dono. Acabou sendo alugado para o Botafogo.

De qualquer forma, é um grande desafio para todos.

É preciso saber também qual é o legado social e econômico da Copa. Na minha opinião, o exemplo do Pan-Americano nos chama atenção. Acho que esse deve ser o foco do País. A Copa pode, sim, deixar um grande legado social e econômico, desde que, como diz o meu Governador José Serra, o nosso Prefeito Gilberto Kassab e o próprio Presidente da República, num encontro recente que tivemos em São Paulo sobre a Copa, estabelecamos uma matriz de responsabilidade sobre essa questão da Copa, até para que erros passados não se repitam.

As cidades-sede, obviamente, têm obrigação de levantar os custos, saber qual será o retorno desses investimentos e, ao mesmo tempo, qual o real interesse de investimentos do setor privado numa Copa do Mundo ou em cada uma das cidades-sede.

Por último, Deputados, destaco algo que acho que os senhores vão entender bem, porque estou falando como um técnico, praticamente, nessa questão da logística de uma Copa do Mundo.

Nós dependemos muito da máquina pública, inclusive para as obras de infraestrutura, a questão aeroportuária. Algumas cidades-sede dependem de obras públicas nos seus estádios. Só 3 cidades-sede têm estádios particulares: Curitiba,

[P3] Comentário: Sessão:1320/09 Quarto
Taq.:Nini Rev.:



Porto Alegre e São Paulo. O resto depende. E temos pela frente o calendário eleitoral: 3 eleições pela frente. Todos sabemos — falo aqui de maneira transparente — que nesse período ocorre uma inércia administrativa. Esse também é um grande desafio a ser superado, a meu ver.

O caso do São Paulo — e aqui solicito ao Secretário que, quando eu falar em obras relativas a transporte, também traga a sua participação —, a exemplo dos casos de Curitiba e de Porto Alegre, é atípico, porque o estádio é particular, os recursos serão privados.

O Estádio do Morumbi tem hoje capacidade para 75 mil lugares. A proposta é reduzir para 72 mil, limitando os chamados pontos cegos, apontados pela FIFA. Seria um estádio para 62 mil lugares, mais 5 mil lugares entre jornalistas e convidados da FIFA para o evento, já que, como disse o Deputado Silvio Torres, São Paulo candidatou-se a ser não apenas uma cidade-sede, mas a cidade que gostaria de fazer a abertura da Copa do Mundo de 2014 e, junto com a abertura, receber o Congresso da FIFA, que acontece uma semana antes e leva para o destino mais de 5 mil pessoas.

O São Paulo Futebol Clube está finalizando o projeto de cobertura do estádio. Só para a cobertura, o orçamento é de 130 milhões. Agora, no dia 4 de setembro, o São Paulo Futebol Clube vai entregar o projeto definitivo ao comitê local da FIFA. As obras totais estão estimadas em cerca de 250 milhões e serão pagas pelo São Paulo e pelos parceiros privados do clube. No que diz respeito, por exemplo, ao eventual financiamento a ser tomado junto ao BNDES, não necessariamente será o próprio clube que fará a tomada de financiamento.

Pois não, Deputado. (Pausa.) O Deputado sugere que o expositor fale daqui, porque assim ele pode ver a apresentação.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Repetindo, Deputado, no caso do São Paulo, há uma previsão de investimentos do clube, portanto, investimentos privados, de cerca de 250 milhões, sendo 130 milhões só para a cobertura definitiva do estádio. Parte desses recursos, na realidade, seria tomada em financiamentos que estão aguardando as regras do BNDES. Regras, por sinal, que precisam ser rapidamente definidas, até porque o calendário da FIFA e das cidades-sede é muito rígido e não vem sendo acompanhado pelo BNDES. Se vai haver dinheiro do

[P4] Comentário: Sessão:1320/09 Quarto
Taq.:Nini Rev.:



BNDES ou não para o setor privado — estou falando do setor privado —, o importante é que as regras saiam o mais rapidamente possível. O fato é que o BNDES deverá definir isso, segundo uma reunião que aconteceu semana passada, no Rio de Janeiro, até o meio de setembro. Assim esperamos.

Para se ter uma ideia da capacidade de tomada de financiamento do próprio Estádio do Morumbi, do próprio clube, há um fluxo de caixa que já foi apresentado para técnicos do BNDES, de 2001 a 2008. Pode-se ver que a receita é bem superior à despesa, o resultado é positivo, numa série histórica de 2001 a 2008. O fluxo de caixa também previsto, de 2009 a 2024, possibilita que, se o BNDES resolver financiar o clube, o próprio clube poderia eventualmente se candidatar a receber esses recursos, porque existe um fluxo de caixa compatível com esse financiamento.

O Estádio do Morumbi...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Eu acho que está bom aqui. Está ótimo. *(Pausa.)*

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Ah, é? Então está bom.

Continuando, registro, com muita alegria, a presença do Deputado Simão Sessim. É um prazer enorme tê-lo aqui.

Para a conclusão desse plano de viabilidade, faltam essas informações do BNDES, e esse é um anseio não apenas de São Paulo, mas de todo o País, porque foi anunciado que o BNDES vai participar. Se ele vai participar e se nós queremos o mínimo possível de recursos públicos, há interesse de empresários privados. Estes querem saber quais são os prazos, qual a carência, qual a garantia real, qual a garantia evolutiva, qual a documentação. Assim, as coisas ficam mais fáceis.

Como eu disse, Srs. Deputados, o caso de São Paulo é atípico, porque é uma cidade metrópole. A proposta dos Governos Municipal e Estadual é não investir um tostão em algo que diz respeito a estádio. Mas, ao mesmo tempo, a Copa possibilita algo que beneficiará a todos os cidadãos, que é a antecipação de um cronograma de obras, que estaria previsto até 2020, até 2014. Muitos desses projetos já estão em andamento.



Está presente o Secretário-Adjunto Estadual dos Transportes Metropolitanos, Dr. João Paulo, que vai falar sobre alguns desses projetos. Eu apenas daria este breve panorama.

Há na região metropolitana 39 municípios, um universo de 19,6 milhões de habitantes.

Quanto à mobilidade, para quem conhece São Paulo, a questão de transporte, de acessibilidade, é dramática, e atinge os cidadãos. Então, todo o foco do Governo do Estado e da Prefeitura em relação à Copa está principalmente na questão de mobilidade e transporte, e com uma antecipação de cronogramas apenas. Não necessariamente são obras que estão direcionadas em função do Estádio do Morumbi, com exceção da Linha 4, que o Secretário abordará daqui a pouco.

Mas para se ter ideia dessa grandeza, temos hoje 25 milhões de viagens/dia dentro da região metropolitana. O metrô tem uma participação ainda muito pequena, a maior parte é de automóveis, táxis e motos.

Eu gostaria que o Secretário falasse.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Sr. Presidente, Deputado Silvio Torres, Sras. e Srs. Deputados, demais senhores, bom dia. É um prazer estar aqui, nesta Comissão, para apresentarmos o que já estamos fazendo em relação à Copa do Mundo.

Como muito bem disse o Dr. Caio, a questão de mobilidade é realmente fundamental para nós. Temos um projeto bastante ambicioso. Só nestes 4 anos, de 2007 a 2010, estamos investindo 20 bilhões de reais no transporte metropolitano de São Paulo, sem dúvida nenhuma, até para recuperarmos um pouco o atraso em nossas questões de transporte coletivo.

O Dr. Caio falou do número de viagens, mostrou a pequena participação do sistema metroferroviário — somente 13% —, mas quero dizer para os senhores que, mesmo pequena, em função do gigantismo da região metropolitana de São Paulo, esses números, em volume, têm repercussão muito grande, até sob o ponto de vista mundial.

Para os senhores terem uma ideia, o metrô de São Paulo transporta hoje 3 milhões e 300 mil passageiros por dia, o que significa 1 bilhão de passageiros por

[MSOffice5] Comentário: Sessão:1320/0
Quarto:5 Taq.:Herieudes Rev.:



ano. Temos 60 quilômetros de linhas, até o final deste mandato, fim de 2010, essas linhas passarão a ser de 80 quilômetros. Nova Iorque, que hoje tem 460 quilômetros de linha, transporta 1 bilhão e 100 milhões.

Outro dado para mostrar a dificuldade — eu não falo isso com orgulho, mas como um grande problema que estamos tentando equacionar — é relativo à Estação da Praça da Sé, a maior estação metroviária do mundo. Por ela circulam hoje 750 mil passageiros por dia. Para se ter ideia da grandeza desse número, só essa estação tem o dobro do movimento do metrô de Washington, Capital dos Estados Unidos. Esse é um problema que existe.

Especificamente em relação à Copa do Mundo. A Linha Amarela é importantíssima em todo o sistema, porque, além desse detalhe específico de atender as proximidades do Estádio do Morumbi — a Estação São Paulo-Morumbi, que deverá ser inaugurada até setembro de 2012, vai fazer parte da segunda etapa da Linha Amarela e ficará a 1.180 metros do estádio —, através dessa estação, todos os que chegarem ao Morumbi ou de lá saírem se integram com toda a cidade.

(Segue-se exibição de imagens.)

Por esta Linha Amarela nós temos uma conexão com a Linha Esmeralda, da CPTM — que é aquela primeira Linha Azul ali, que cruza com a Estação Pinheiros. Ela cruza com a Linha Verde do metrô, no ponto da Avenida Paulista. A Linha Verde é a linha que percorre toda a Avenida Paulista: hoje vai da Vila Madalena até o Alto do Ipiranga e, a partir do ano que vem, até a Vila Prudente. Ela cruzará, na Estação Mackenzie, em Higienópolis, com a futura Linha da Freguesia do Ó, que já está em projeto e deverá ter a sua licitação até 2010. Cruzar, já no próximo ano, na Estação República, com a Linha Vermelha, a Linha Leste-Oeste, uma das linhas mais sobrecarregadas do mundo, e cruzará, na Estação da Luz, com várias linhas da CPTM, além da Linha Norte-Sul do metrô. E também com o futuro Expresso Aeroporto, que conectará o sistema metroferroviário com o Aeroporto de Cumbica.

É o que posso falar sobre a Linha Amarela.

Sobre a rede atual — esta aqui é a nossa rede atual —, temos hoje, somando o metrô e a CPTM, cerca de 240 quilômetros de linha e queremos chegar a mais de



300 quilômetros até o final do ano que vem e, até a Copa de 2014, a 500 quilômetros de linhas.

Esta parte que está piscando mostra como será o sistema futuro.

Isso tudo tem grande implicação em termos de Copa do Mundo em função deste número assustador apresentado pelo Dr. Caio da circulação de 50 mil turistas, a todo momento, nos aeroportos. Se não houver um sistema estruturado para receber e dar vazão a todo esse povo que virá para a Copa do Mundo, e até os brasileiros, não só pessoas do exterior, mas do Brasil, realmente será uma situação caótica.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - O importante é que, no caso específico dessa integração mencionada pelo Sr. Secretário, especialmente na Estação da Luz, Srs. Deputados, temos um projeto, que é o Expresso Aeroporto. Aí, sim, é uma PPP.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - É uma concessão.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É uma concessão. E este Expresso Aeroporto sairia do Terminal 3 de Guarulhos, esperando essa ampliação para 30 milhões de passageiros, nós chegaríamos até a Estação da Luz, e daí, como disse o Secretário, faríamos uma integração com todo o sistema metroviário da região metropolitana, inclusive com o transporte de ônibus.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Isso. E a licitação do Expresso Aeroporto já está na rua. A licitação foi suspensa por uma medida liminar, que, coincidentemente, ontem foi derrubada. Então, está sendo feito outro ajuste na licitação, e ela será republicada. A ideia é que o Expresso Aeroporto esteja operando já em 2011.

O Expresso Aeroporto é uma ligação direta da Estação da Luz, no centro de São Paulo, com o Aeroporto de Cumbica, atendendo os atuais terminais TPS1 e TPS2, e também o TPS3, fazendo uma conexão com o futuro trem de alta velocidade do Governo Federal, de cuja comissão de apoio estadual, de ajuste estadual às questões do trem de alta velocidade, eu e o Caio temos o prazer de participar.

Então, o Expresso Aeroporto será uma ligação diferente do sistema metroviário, na medida em que serão trens especificamente de passageiros, com



tarifas diferenciadas, mas também um trem expresso que permitirá que os passageiros possam fazer o *check in* já na Estação da Luz.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Deputado, teríamos também outra obra — essa, sim, da Prefeitura. Além da Linha 4, que de certa forma beneficia e está direcionada para o Estádio do Morumbi — já estava prevista antes, inclusive, da Copa —, temos também a Avenida Perimetral, que é uma avenida importante na cidade de São Paulo, que vai ajudar muito o trânsito da Zona Sul, ligando com a região do Morumbi, que sai da Ponte João Dias e vai desembocar junto ao Colégio Porto Seguro, exatamente atrás do Estádio do Morumbi, e deverá estender-se até a Raposo Tavares, interligando-se com o Rodoanel até 2013, 2014.

A vantagem dessa obra é que ela, de certa forma, beneficia uma região extremamente carente da cidade, que é a região de Paraisópolis, uma favela com 80 mil pessoas. Há previsão da construção de habitações, canalização de córregos, toda a questão de urbanização, redes de água e esgoto. Essas obras já se iniciaram. Essa é uma avenida muito importante que está dentro desse projeto grande do Governo.

Agora, rapidamente, passo aos projetos que estão em implantação e que tiveram seu cronograma antecipado em função de 2014, com recursos já garantidos do Governo do Estado e da Prefeitura.

Para se ter uma ideia das fontes dos recursos e dos investimentos de mobilidade urbana, aqui citados por mim e pelo Secretário João Paulo, estamos falando de cerca de 70% desses recursos, **estimados** em 33 bilhões e 400 milhões; 70% são do Governo do Estado; 12% da Prefeitura; 8% do setor privado; 4% relativos ao Governo Federal. O restante são fontes que estão aguardando modelos de participação privada.

De qualquer forma, como eu disse, muitas dessas obras já estão em andamento.

Adequação viária da Marginal do Tietê. As obras já começaram. Existe, inclusive, previsão de entrega em março de 2010 dessa ampliação da Marginal do Tietê. Vamos ter praticamente 6 novas pistas — não é, João?

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Seis novas pistas.

[P7] Comentário: Sessão:1320/09 Quarto
Taq.:Silvanda Rev.:



O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Seis novas pistas na Marginal. Todos os que visitam São Paulo sabem o quanto isso é importante. Isso está previsto já para março de 2010.

O Complexo Jacu-Pêssego, lá na Zona Leste, acaba se integrando. E para que as pessoas que não são de São Paulo possam entender, esclareço que o Rodoanel, na realidade, faz esse percurso em torno da cidade de São Paulo e interliga-se com as principais rodovias.

O Rodoanel vai ser muito importante para a Copa, por exemplo, para a sua ligação do interior do Estado de São Paulo com a Rodovia dos Imigrantes, até porque, na Copa do Mundo, haverá muitos navios hotéis com turistas que estarão ancorados na cidade de Santos.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Não resolveram ainda? Em todos os países onde aconteceu, por exemplo, na Itália, em Gênova, nós tivemos muitos navios que ficavam com turistas. Não sei como isso vai ficar.

De qualquer forma, é uma possibilidade e a FIFA quer uma acessibilidade ao porto, não só em São Paulo, como no Rio de Janeiro e em outras cidades. A FIFA, nos seus cadernos de encargos, solicita a acessibilidade de transporte à região portuária também. Não se trata apenas de aeroportos, mas a regiões portuárias e, obviamente, também às estações rodoviárias.

Para se ter uma ideia, as obras do Rodoanel, trecho sul, já estão bem avançadas.

(Segue-se exibição de imagens.)

Aí, sim, como disse o Secretário, o metrô, a Linha Verde do Auto Ipiranga à Vila Prudente.

Nestes *slides* os senhores podem ver que toda a cidade é beneficiada naquele seu gargalo maior, que é mobilidade e acessibilidade de trânsito, mas, de certa forma, todas essas obras beneficiam também a região do estádio onde a Copa deverá acontecer.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Dr. Caio, se o senhor me permitir, a respeito dessas obras que foram citadas neste momento, apenas para definir um *time*, o Rodoanel está praticamente concluído. Noventa por cento da obra estará



concluída até novembro e ele será integralmente colocado em operação em março já do ano que vem, esse trecho do Rodoanel sul ligando até a Imigrantes.

A linha da Vila Prudente, do metrô, a Linha Verde chegará até a Vila Prudente já em meados do ano que vem, estará completamente operativa.

E a Linha Amarela inauguraremos as primeiras estações até março, abril do ano que vem. E até o fim do ano que vem, a Etapa 1 da Linha Amarela estará totalmente operativa. Só ficará a Etapa 2. Esta, sim, até agosto, setembro de 2012.

Apenas para dar uma ideia de tempo.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Que seriam as duas últimas estações: Vila Sônia e Morumbi.

Esta Linha Lilás...

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - É a Linha 5. A obra foi iniciada dias atrás. Ela já existe. Ela liga o Capão Redondo até o Largo 13. Há 15 dias foram iniciadas as obras de prolongamento dessa linha, que é muito interessante, porque ligará uma região muito populosa...

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - A Zona Sul de São Paulo ao Largo 13, em Santo Amaro.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Exatamente. Além de cruzar várias linhas, ela vai ligar com uma região densamente utilizada por hospitais e clínicas: Hospital São Paulo...

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Vila Mariana.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Ali na região da Vila Mariana. O Hospital São Paulo...

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Jabaquara.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - ...Hospital do Servidor Público Estadual e uma série de outras clínicas.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Este é o chamado Expresso Tiradentes, que será ampliado e obviamente interligado com o metrô e a rede da CPTM.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - O que estamos chamando de metrô leve, porque é um *monorail*, um monotrilho elevado. É um transporte de média capacidade, com uma rapidez de implantação muito grande.

[P8] Comentário: Sessão:1320/09 Quarto
Taq.:Sheila Maria Rev.:



O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Este é o chamado Expresso Aeroporto, só para se ter uma ideia. Aqui a INFRAERO está com licitação na rua para a construção do Terminal 3. Esse terminal possibilitaria nós chegarmos a 30 milhões de passageiros/ano em Guarulhos. E o Governo do Estado tem esse projeto de concessão. É concessão?

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - É uma concessão. A licitação está na rua, foi suspensa por uma medida liminar. Ontem foi derrubada a medida liminar, então, agora nos próximos dias volta a licitação. A ideia é concluir essa linha, este Expresso até 2011.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Ele para na Estação da Luz e ali se integra com a cidade de São Paulo.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Exatamente.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Uma linha da CPTM, que seria esta Linha Turquesa.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Exatamente. A CPTM é uma companhia de trens, que antigamente eram chamados de trens suburbanos, os trens de atendimento metropolitano. É uma rede extensa, são 240 quilômetros, e esta é uma das linhas mais importantes, a Linha 10, a Linha Turquesa. A CPTM está sofrendo um processo de modernização muito grande. Está sendo adquirida uma quantidade bastante grande de trens — eu vou falar nisso na minha rápida apresentação —, além de ser feita uma grande modernização em todas as estações, em todos os sistemas.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Aqui, a Linha Safira. Eu vou passar rapidamente, porque eu acho que depois o Secretário também vai falar. Só para se ter uma ideia dos 19 projetos, porque estes 19 projetos foram entregues à FIFA como obras que significam o verdadeiro legado para a cidade de São Paulo, ou seja, algo que não está necessariamente focado no Estádio do Morumbi, mas que vai beneficiar a cidade como um todo e todos aqueles que estiverem visitando a cidade em 2014.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - O sistema metroferroviário são 3 milhões e 300 mil passageiros no metrô por dia, e na CPTM, 2 milhões de passageiros por dia, portanto, 5,3 milhões de passageiros por dia. Até 2010 nós



esperamos que, com essas modernizações, com os novos trens, com as modificações de estações até 31 de dezembro de 2010, este número de 5,3 milhões passe para 7,5 milhões, que tenhamos um incremento de 2,2 milhões de passageiros por dia.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Avenida Jornalista Roberto Marinho, antiga Avenida Águas Espraiadas. Qual é a vantagem? Ela liga toda essa zona sul diretamente com a Imigrantes. Ela vai ser prolongada e se ligará com a Rodovia dos Imigrantes. E 2 obras mais próximas já do estádio, que é também o prolongamento desta Avenida Chucri Zaidan, que é paralela à Roberto Marinho. Ali é uma região de muita densidade de tráfego. Isso está previsto, e é um projeto da Prefeitura que já está em andamento.

A mesma coisa esse túnel, que vai melhorar o tráfego não só ali na área da Cidade Jardim, junto ao Jockey Club, mas também para a Cidade Universitária e para a Rodovia Raposo Tavares.

E, por último, este Complexo Viário Sena Madureira, que também é uma obra da Prefeitura da Cidade de São Paulo, que está trabalhando nestes 19 projetos, juntamente com o Governo do Estado.

Encerrando, temos aqui um resumo disso tudo. Obviamente, deixo essas transparências para os Srs. Deputados da Comissão, Sr. Presidente Silvio Torres.

Aqui estão os investimentos estimados, os valores e os empregos diretos que estão sendo gerados por conta dessas obras na Cidade de São Paulo.

A relação das obras já contratadas está aí, assim como a localização das obras dentro do espaço físico da Cidade de São Paulo. É importante ver que toda a cidade é beneficiada. É nossa preocupação trabalhar para deixar um verdadeiro legado para a cidade e, como eu disse e repito, numa área que, sem dúvida, é um grande problema para todos nós, a área de transporte, acessibilidade e mobilidade.

Transporte de massa e qualidade. Acho que o Dr. João Paulo vai falar sobre isso, mas esse parece que é o número. Trabalhamos juntos na mesma Comissão. O Dr. João Paulo faz parte da Comissão. Então, os números são muito semelhantes.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Passamos de 64 quilômetros. Na verdade, falei 60 quilômetros, mas isso era no início do Governo. Já estamos em 64 quilômetros. Chegaremos a 80 quilômetros na Companhia do Metrô. Passaremos a

[P9] Comentário: Sessão:1320/09 Quarto
Ta.:Fátima Rev.:



322 quilômetros no que chamamos de qualidade de metrô. Não é a totalidade dos trilhos. O que dizemos qualidade de metrô são trens novos, com ar-condicionado, com intervalos bem pequenos, com bastante conforto e segurança. Além do metrô, que já tem essa qualidade, estamos passando também uma boa parte para aquele segmento da CPTM que circula dentro da Grande São Paulo, também dando a ele essa qualidade. Esse número é este mesmo, de 64 quilômetros para 322 quilômetros até 2010. E esperamos chegar próximos a 500 quilômetros até 2014.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - De uma maneira didática, diria o seguinte: foi uma decisão inteligente transformar os trens da CPTM, que eram trens considerados quase de subúrbio, em trens com qualidade de metrô. Dezesete trens já chegaram, e a previsão é chegarmos a 93 trens. Para quem vai, por exemplo, ao Autódromo de Interlagos, é possível chegar até lá em um trem que tenha qualidade de metrô e que passa ali junto ao Rio Pinheiros. Então, o que está sendo feito é simplesmente transformar o que já existia em transporte de qualidade.

Do Expresso Aeroporto já falei. A questão do Rodoanel e o PAC da Copa — aí, sim, terminando. O Governo Federal sinaliza que vamos ter um PAC da Copa. Também ainda não estão definidos quais serão os projetos que serão apoiados por este PAC da Copa. A cidade de São Paulo apresentou apenas 2 projetos: o Metrô Leve do Aeroporto Morumbi e um terminal rodoviário na área de Vila Sônia, que vai ficar perto do Morumbi. A estimativa desses investimentos solicitados para serem incluídos no Projeto Copa do Governo Federal, do PAC da Copa, é de 2 bilhões, 160 milhões, sendo Governo Federal, INFRAERO. Parte desses recursos, cerca de 370 milhões, seria de responsabilidade da Prefeitura, Governo e setor privado, e o restante de órgãos federais.

O que interessa para São Paulo depois da Copa? Um sistema de transporte eficiente, eliminação desses gargalos históricos; um estádio, que foi construído na década de 60, o Estádio do Morumbi, ícone da cidade, transformar-se em uma arena moderna, com espaço multiuso para eventos, pronto para *shows*, espetáculos e até mesmo jogos de futebol, que hoje talvez sejam o que gerem menos receita para esse tipo de equipamento.



Serviços qualificados. É um trabalho muito grande de capacitação, que já começamos com taxistas. Pouca gente sabe, mas temos em São Paulo 32 mil taxistas, a mesma oferta da cidade de Nova Iorque.

Em termos de infraestrutura da cidade, Deputado Silvio Torres, a FIFA sequer questiona. Temos hoje mais de 110 hospitais, 17 com certificação internacional, 2 deles a 5 minutos do Estádio do Morumbi — Hospital São Luiz e o Albert Einstein. Temos 42 mil quartos de hotel, com uma previsão de chegarmos a 50 mil até 2014; taxa de ocupação hoteleira beirando os 67% em 2008 para um *break-even*, um ponto de equilíbrio empresarial de 35 a 40%. Então, está indo muito bem.

A cidade vive um grande momento por conta dos eventos. Somos a primeira cidade das Américas, segundo a ICCA — International Congress and Convention Association —, a sediar eventos, seminários e congressos científicos com periodicidade. Atualmente a cidade, somente com o setor de hospedagem, vem arrecadando algo em torno de 125 a 130 milhões — números do ano passado. Este ano, apesar da crise, nós devemos ter um crescimento da ordem de 3% a 4% na arrecadação de ISS na cidade.

Portanto, é uma cidade que tem uma infraestrutura invejável dentro desse cenário, e diria até no cenário internacional.

Porém, é claro que precisamos melhorar a condição das pessoas que vivem na cidade, e esse projeto da Copa talvez consiga fazer isso.

Quanto à questão da imagem — e aí faço um apelo aos Srs. Deputados —, é um momento importante de nós mostrarmos o Brasil verdadeiro, com todos os seus problemas sociais, seus dramas, mas também uma oportunidade de mostrarmos ao mundo um Brasil moderno, um Brasil que não exercita a palavra discriminação, um país multirracial, um país da diversidade, das diferenças regionais, e uma Copa do Mundo proporciona isso, sem dúvida. E esse é um benefício inegável para um destino, e melhor para quem visita a cidade e vive nela.

Existe este Comitê Paulista, do qual fazem parte o Dr. João Paulo, a Prefeitura e o Governo de Estado. Atualmente, a Coordenação do Comitê Executivo está conosco lá na São Paulo Turismo, que seria a Secretaria de Turismo, a empresa de turismo da cidade. Estas áreas estão sendo trabalhadas: integração,

[P10] Comentário: Sessão:1320/09
Quarto:10 Taq.:Renata Rev.:



infraestrutura, eventos, legislação, turismo e comunicação. Toda essa questão de logística é importante.

Coloco-me à disposição dos Srs. Parlamentares e peço desculpas por ter me estendido — fizemos uma dobradinha.

Vejo que a questão da Copa, sem dúvida, é algo que merece uma reflexão profunda em nosso País, porque a lição de casa, daqui para frente, é muito grande. Existem muitas adversidades a serem superadas e, ao mesmo tempo, muitas oportunidades a serem aproveitadas com competência, realismo e seriedade.

Agradeço a atenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Nós é que agradecemos ao Sr. Caio de Carvalho a exposição brilhante e bastante didática. Foi possível a todos nós entendermos melhor como São Paulo se prepara, e muito bem, para receber a Copa de 2014.

Só vou discordar, de plano, da afirmação de que futebol não dá muito resultado. O Corinthians não pensa assim. Nós, corinthianos, achamos que estamos dando muito dinheiro para São Paulo. Aliás, quero lembrar que o Dr. João Paulo é Diretor do São Paulo, então, estamos aqui cercados de 2 são paulinos ilustres; e eu, como corinthiano, aqui no meio, estou bem apertado.

Mas, Dr. Caio, a sua exposição foi muito boa e muito importante para nós. Certamente vamos aproveitar o seu trabalho.

Passo a palavra ao Dr. João Paulo, para sua exposição.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Vou fazer uma apresentação de PowerPoint bem rápida, até porque, nessa dobradinha, quase esgotamos o tema. Vou fazer uma apresentação para visualizar um pouco mais essas linhas que estão diretamente ligadas.

Como já disse, reitero meu prazer de estar aqui com os senhores. Espero poder esclarecer qualquer dúvida que venha a ocorrer.

(Segue-se exibição de imagens.)

A Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo é voltada exclusivamente para o transporte coletivo nas regiões metropolitanas, para as ligações intermunicipais. Nossa área de atuação são as 3 regiões metropolitanas do Estado: São Paulo, Campinas e Baixada Santista.



Temos 3 empresas. Toda a nossa atuação é feita através destas 3 empresas:

a Companhia do Metropolitano de São Paulo, o Metrô; a CPTM, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos; e a EMTU, que é a nossa empresa de ônibus e coordena todo o transporte de ônibus intermunicipais nas 3 regiões metropolitanas. Hoje, nós temos 323 quilômetros de trilhos, somando o metrô com a CPTM, e 144 estações de metrô e da CPTM. A EMTU tem 33 quilômetros de corredores segregados e 12 terminais de passageiros. O sistema todo transporta hoje 7,3 milhões de passageiros por dia: 5,3 milhões na CPTM e no Metrô e mais 2 milhões nos ônibus da EMTU.

Geograficamente, são essas 3 regiões.

A CPTM trabalha em 22 Municípios da Grande São Paulo; o Metrô se concentra exclusivamente no Município de São Paulo; e a EMTU está em 67 Municípios das 3 regiões metropolitanas.

Esses números eu já citei. São 2 milhões de passageiros da CPTM, 3,3 do Metrô e 2 da EMTU.

Plano de expansão. Estamos fazendo uma expansão em todo o sistema de trilhos, objetivando chegar a 240 quilômetros de trilhos com qualidade de metrô. Estamos adquirindo 107 novos trens, 107 novas composições. Para os senhores terem ideia, uma composição da CPTM tem 8 carros e uma composição do metrô tem 6 carros. Estamos reformando toda a frota existente, não só do Metrô como também da CPTM, implantando corredores de ônibus metropolitanos e introduzindo um novo sistema de transporte — novo aqui no Brasil —, que estamos chamando de metrô leve. É o VLT, o Veículo Leve sobre Trilhos. É um bonde moderno e tem uma inserção urbana muito favorável.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Dr. Paulo, só para não perder a sequência, são 107 novos trens ou novas composições?

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Composições.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Composições, que têm, em média, de 6 a 8 carros.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - De 6 a 8. Em termos de carros, temos mais de 700. Para os senhores terem ideia do investimento, eu gosto de fazer

[P11] Comentário: Sessão:1320/09
Quarto:11 Taq.:Renata Rev.:



comparações, cada 2 composições custam o mesmo que um Boeing 737 novo, algo em torno de 30 milhões de dólares.

Estamos investindo no Metrô em torno de 11 bilhões de reais; na CPTM, 7,6 bilhões de reais; e na EMTU, pouco mais de 1 bilhão de reais. Isso no período de 2007 a 2010.

Os nossos principais projetos já foram mencionados pelo Dr. Caio. Esta apresentação vai ficar aqui. Estamos acelerando um pouco, mas todo o material vai ficar aqui. O que se destaca, além desses sistemas que foram mencionados, é que nós estamos fazendo também um sistema de trilhos na Baixada Santista, ligando São Vicente e Santos, aproveitando a faixa da antiga Estrada de Ferro Sorocabana. É um VLT, Veículo Leve sobre Trilhos, um projeto muito interessante. Esperamos iniciar as obras ainda neste Governo.

Há também o Corredor Noroeste, que é um grande corredor metropolitano na região de Campinas, um corredor de ônibus na região de Campinas.

Esse mapa, que já foi mostrado pelo Dr. Caio, traz o sistema atual e o sistema futuro na Grande São Paulo, como pretendemos que fique até o fim de 2010.

E agora, especificamente, Copa do Mundo de 2014.

Na verdade, os grandes projetos retirados desse todo são estes, dos quais já falamos um pouco: o **Expresso Aeroporto**, uma ligação expressa entre o Aeroporto de Cumbica e a Estação da Luz; a Linha 4 Amarela, e especificamente a Estação São Paulo-Morumbi, que será uma das grandes estações, vai ter um movimento da ordem de 80 mil pessoas por dia; a Linha 17, a Linha Ouro, que é uma ligação em monotrilho saindo da Estação São Judas da Linha 1, ligando todo o sistema metropolitano da cidade com o Aeroporto de Congonhas e prosseguindo até as Estações Morumbi da CPTM e Morumbi do Metrô, que ficará praticamente ao lado do Estádio do Morumbi. Nós vamos ver o desenho.

Esse é o roteiro do Expresso Aeroporto, saindo da Estação da Luz. Ele não tem parada. Essas estações que vemos ao longo do caminho são de uma linha paralela à linha da CPTM, uma linha paradora, que também irá muito próximo ao aeroporto, até o Parque Cecap, o Zezinho Magalhães. E nós atenderemos aí os 3 TPSs: os 2 TPSs hoje existentes, o 1 e o 2, e o futuro TPS 3, que o Governo Federal deverá implantar no Aeroporto de Cumbica.

[P12] Comentário: Sessão:1320/09
Quarto:12 Taq.:Paulo Rev.:



Já falamos sobre a Linha Amarela.

As estações, as bolinhas amarelas, serão inauguradas até o fim de 2010. Em meados do ano que vem, já teremos 4 estações inauguradas: Butantã, Faria Lima, Paulista e República. E, até o fim do ano que vem, Pinheiros e Luz. Ou seja, todas as bolinhas amarelinhas até o fim do ano que vem, deixando mais claro. As bolinhas laranja, provavelmente até setembro de 2012.

O túnel está totalmente pronto, já estão começando a assentar os trilhos desde a Vila Sônia. O pátio da Vila Sônia já está pronto. A linha estará totalmente pronta até o fim do ano que vem. O que ficará faltando é a conclusão de algumas estações: a da Vila Sônia, a São Paulo-Morumbi, a da Fradique Coutinho, a da Oscar Freire e a do Mackenzie.

Outro projeto importante, como já disse, é a Linha Ouro. O Caio também falou a respeito. Sai da Linha Azul do Metrô, Linha 1, na Estação São Judas, vai até o Aeroporto de Congonhas, prossegue, passando pela região da Avenida Água Espraiada, até a Estação Morumbi da CPTM e depois, caso recebamos apoio federal — esse trecho final é muito dependente de o Governo Federal participar —, aí sim, iremos até São Paulo-Morumbi, passando ao lado do estádio, numa Estação chamada Estádio Morumbi.

Esse é um sistema novo, é o monotrilho, como dissemos. É uma linha bastante interessante. O primeiro trecho nós estamos pretendendo colocar em licitação e concluir até o fim de 2010. Qual é o primeiro trecho? É o que sai de São Judas e vai até o Aeroporto de Congonhas. Hoje, realmente, para nós, na cidade, é fundamental que haja essa ligação entre Congonhas e o sistema metroviário da Grande São Paulo.

Esperamos estar com esse trecho operando até o fim de 2010.

O monotrilho, para quem não conhece, é esse tipo de transporte. É um metrô de média capacidade, um transporte de média capacidade, podendo transportar cerca de 30 mil passageiros por hora-pico. Ele é muito bem inserido no ambiente urbano, primeiro porque não tem ruído. A conexão dele com esse monotrilho de concreto é através de rodas de borracha, não chegam a ser pneus. Então, é bastante silencioso. E o volume de desapropriação é muito baixo, porque normalmente se utiliza o canteiro central das grandes avenidas. Isso permite um



custo por quilômetro bem mais reduzido do que o metrô, pelos túneis, e permite também uma rapidez muito grande de implantação.

Como dissemos, estamos adquirindo para todo o sistema 107 novos trens até 2010. No Metrô, hoje, nós temos 122 trens e estamos adquirindo mais 47. Com esses 47, são 282 novos carros. Na CPTM, temos hoje 110 trens e estamos adquirindo mais 60 trens. São 480 novos carros, já que as composições da CPTM têm 8 carros cada uma.

Apenas para dar uma ideia, desses 60 novos trens da CPTM 12 já chegaram, estão operando na Linha Esmeralda, da Marginal do Rio Pinheiros.

Quarenta e sete novos trens do Metrô até 2010, 8 já entregues, 5 já operando e 3 em teste. Na Linha 2, da Avenida Paulista.

Como disse anteriormente, todos os trens anteriores estão sendo reformados. Estamos fazendo uma reforma completa. E quando falamos em reforma, é praticamente um trem novo. Fazemos reforma porque o prazo para a aquisição de um trem novo é bastante elevado. Um trem novo fica pronto entre 19 e 23 meses. Então, resolvemos reformar vários trens, mas o nível de reforma que eles estão sofrendo os deixa quase como trens novo. Estão sendo colocados novos sistemas, novos freios, ar condicionado, são totalmente atualizados, modernizados. A grande vantagem é que entre 9 e 12 meses temos um trem modernizado. Nós entendemos que isso seria muito importante.

Então, minha apresentação é esta e estou à disposição para qualquer dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Obrigado, Dr. João Paulo. A apresentação de V.Sa. completa a apresentação do Dr. Caio. Acho que tivemos aí uma visão muito ampla de tudo que São Paulo está fazendo para se preparar não só para a Copa do Mundo, como lembrou o Caio, mas também para a própria melhoria da qualidade de vida do povo.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Deputado, só para complementar, uma coisinha de que não falei. Estamos participando, e o Dr. Caio também, dessa inserção do trem de alta velocidade do Governo Federal na cidade de São Paulo.

Digo isso por quê? Porque tão logo o Governo conclua o seu empreendimento, será construída em São Paulo uma estação para o trem de alta velocidade, no atual Campo de Marte. E a nossa obrigação é fazer essa conexão da



Estação do Campo de Marte com o sistema metroferroviário. Se o trem ficar pronto até a Copa do Mundo, sem dúvida nenhuma também será um bom benefício para São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Aliás, é um assunto que eu vou tentar abordar mais tarde com V.Sa.

Vamos, então, de modo bem rápido e informal, dar a palavra ao Deputado Paulo Rattes, Relator da nossa Comissão, para fazer suas considerações ou perguntas.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Meu caro amigo e Presidente Silvio Torres, Dr. Caio e Dr. João Paulo. Acho que o Silvio deve ter combinado com os senhores essa palestra. Porque nós precisávamos ter nesta nossa Subcomissão de Acompanhamento da Copa do Mundo um refrigério, alguma coisa que nos animasse.

Já recebemos aqui 9 ou 10 entidades da sociedade civil ligadas à construção civil, a infraestrutura, a portos, a hotelaria e a outros setores vinculados à questão das condições para uma boa realização da Copa de 2014.

Mas o que sempre pairou aqui, ao final, inclusive dos próprios depoentes, foi uma preocupação. Todos nós sempre ficamos preocupados. Sabemos como as coisas funcionam no Brasil. Somos, infelizmente, maus planejadores, maus executores e dificilmente obedecemos a prazos nas nossas obras, sejam elas estaduais, sejam elas federais. O que se vê realmente são atrasos enormes. Por exemplo, a Ferrovia Norte-Sul tem vinte e tantos anos e não termina.

Costumo sempre dizer o seguinte: a Copa tem hora, dia e prazo para começar. E mais do que isso, a Copa não começa em 2014, mas em 2013, com a Copa das Confederações.

Mas, como eu disse, o Sílvio nos trouxe São Paulo, que nos demonstra que já há um planejamento em execução. E felizmente na integração entre o Poder Municipal e o Estadual, o que é fundamental.

Espero que também aconteça no Rio de Janeiro, já que lá também existe um Prefeito inteiramente aliado ao Governador do Estado.

Mas algumas coisas foram colocadas aqui pela primeira vez pelo Dr. Caio. Realmente, há um grande problema aqui, que é o calendário eleitoral. Sabemos que,

[p14] Comentário: Sessão:1320/09
Quarto:14 Taq.:Hely Cácia Rev.:



de Governo para Governo, as obras param, são reexaminadas, são verificadas. E, como disse, tudo tem prazo, não se pode adiar a Copa do Mundo.

O nosso Secretário mesmo, em certo instante da sua palestra, disse: *“Se o Governo Federal estiver presente e nos financiar, podemos terminar esse trecho do metrô”*.

E o Dr. Caio disse o seguinte: *“Dependemos também do Governo Federal”*. É preciso saber também que no ano que vem temos eleição. E sabemos o que são as questões eleitorais. Mas acho que São Paulo, pelo que apresentou aqui, tem condições de levar adiante esse trabalho.

Farei apenas algumas perguntas, para maior esclarecimento desta Relatoria. Qual é o percentual de investimento do chamado PAC da Copa do Mundo em São Paulo, do Governo Federal, em relação ao que São Paulo vai investir? Digo a Prefeitura e o Estado.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Sr. Deputado, estamos com uma previsão de solicitação de 2,1 para um investimento de 33,4. É de 30 bilhões de reais entre Governo Estadual e Prefeitura para 2,1 do PAC. Eu diria 6%. Tem um gráfico que...

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Seis por cento. É realmente uma coisa tranquilizadora.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Embora eu ache que São Paulo poderá fazer o Presidente da República. E pode haver uma continuidade também se ganhar o Governo atual, porque é de São Paulo, afinal de contas. Isso traz tranquilidade também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Deputado Paulo Rattes, só para esclarecer essa questão.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Entendi que a parte do Governo Federal é 1,3 bilhão dentro do PAC, dentro do valor de 2,160, que parece que...

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É verdade. Bem lembrado pelo Deputado. No PAC da Copa, há a contrapartida dos Governos locais. Então, o



Deputado Silvio Torres está correto. Na verdade, são 2,1, mas desses 2,1 cerca de 370 são dos Governos da Prefeitura e do Estado, parte do setor privado e cerca de 1,2 do PAC, do Governo Federal diretamente.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Então, exatamente quanto?

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É menos ainda. Daria 3%. Um pouco mais de 3%.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Pois não. É bom esse esclarecimento.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Que está de acordo com o que o senhor...

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - É porque queremos ter a oportunidade de dizer que há algo organizado, porque, até agora, só temos... Eu vou lhe falar que o depoimento do representante do BNDES aqui nos deixou dúvidas, inclusive quanto aos financiamentos. Até mesmo quanto ao financiamento da questão do São Paulo Futebol Clube.

Eles não dizem o seguinte: nós temos disponibilidade de verba e temos já agendado isso, isso e isso para financiar. E sem esse financiamento do BNDES... Antes, o Presidente da Confederação dizia que não haveria dinheiro público. Vai haver e tem que haver financiamento.

O senhor era diretor de São Paulo, segundo ouvi, e sabe que terá de haver financiamento ao São Paulo Futebol Clube. Mas eles querem capacidade de pagamento, querem capacidade de endividamento, querem ter certeza. E não querem emprestar, segundo me falaram, diretamente ao São Paulo Futebol Clube, querem emprestar a uma entidade de parceria público-privada, não sei como, para darem esse empréstimo com todas as garantias.

Da parte do Governo Federal, o único depoimento que tivemos aqui, que foi do BNDES, deixei bem claro isto para o representante, não deixou nada de concreto no sentido de que vai realmente poder financiar e a obra ficará pronta. Tem que ficar pronta. Já foram escolhidas as cidades e os estádios a serem reformados.

Como é que está essa questão do financiamento ao São Paulo Futebol Clube e dos ajustamentos do BNDES?

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - O São Paulo já apresentou seu plano ao BNDES. Não existe a intenção de um financiamento integral. O São Paulo

[p15] Comentário: Sessão:1320/09
Quarto:15 Taq.:Hely Cácia Rev.:



tem outros parceiros. Estou repetindo o que temos ouvido do São Paulo. Eu não participo do projeto do São Paulo, acompanho a distância. Até por uma questão ética, um pé em cada canoa não seria elegante.

Agora, o que posso lhe dizer é que o São Paulo já apresentou ao BNDES o tamanho do seu projeto. Uma parte desse projeto seria financiada através do BNDES, outra parte mobilizada com recursos próprios. O São Paulo demonstrou que tem capacidade de pagamento. O estádio do São Paulo Futebol Clube é o mais rentável do Brasil. Ele gera todo ano um *superavit* da ordem de 8 milhões por ano neste momento. E as projeções com os investimentos que serão feitos no estádio é que esse número cresça bastante e chegue a algo em torno de 20 milhões por ano, um número mais do que suficiente para o volume de financiamento que pretende assumir.

O que o São Paulo aguarda é que o BNDES, como disse o Dr. Caio, defina as regras do jogo para essa questão de Copa do Mundo. Não só o São Paulo, mas outros 2 clubes, o Internacional e o Atlético paranaense. Esses são os 3 únicos clubes que farão expansão dos seus estádios com recursos privados.

Essa é a situação do momento.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Perfeito. Dito isso, estou satisfeito. Parabenizo os nossos palestrantes e tenho certeza de que São Paulo, com disse o senhor ao final, há de demonstrar ao mundo — apesar de sermos um país com uma diversidade enorme — capacidade de construir alguma coisa a tempo e a prazo de ser orgulho para todos nós brasileiros. Já que a Copa, eu tenho certeza, nós vamos ganhar.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Obrigado, Deputado Paulo Rattes.

Eu também fiz umas anotações e gostaria de esclarecer alguns pontos. Na verdade, são poucas coisas. Já que estamos em São Paulo, vamos embalar pelo São Paulo. Eu li que o Dr. Caio Carvalho participou da reunião que a FIFA realizou com as cidades-sedes semana passada, se não me engano. E lá fez, inclusive, comentários críticos sobre algumas questões. E me parece que uma delas trata das exigências que a FIFA estava fazendo sobre o Estádio do Morumbi, do São Paulo.



Eu queria perguntar como viu não apenas o panorama de São Paulo, mas a situação dos outros Estados, como está vendo essa questão.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Bom, Sr. Presidente, na realidade, como eu disse, a Copa do Mundo hoje é um evento cobiçado pelo mundo todo, todos os países querem receber uma copa. E a cada evento a FIFA aumenta, cada vez mais, as exigências, até por ser um evento cobiçado.

Essa reunião foi extremamente produtiva no seguinte aspecto: foi a primeira vez que a comissão da FIFA que veio fazer a análise dos projetos até então apresentados pelas 12 cidades-sedes pontuou tudo de uma vez só. Ou seja, estava havendo muito disse me disse por jornal, que não sei quem disse não sei o quê lá fora. Dessa vez, não, eles foram pontuais. Obviamente, fizeram exigências para a reformulação do projeto do Estádio do Morumbi. Todas essas questões colocadas estão sendo readequadas. O São Paulo Futebol Clube, por conta disso, contratou — seria difícil para o Governo fazer, não seria ético, nem legal — uma empresa alemã, a GMP, que já trabalhou na Alemanha e está trabalhando na África do Sul e, portanto, tem um *know how* muito grande em adequar estádio às exigências da FIFA.

Esse projeto do São Paulo, que foi criticado pela FIFA na última sexta-feira, na reunião do Rio, está sendo realinhado, readequado e será reapresentado. Todas as exigências, todas as solicitações, na minha opinião, são possíveis de atender.

As informações que tenho — são informações de bastidores — é que isso não acontece apenas em relação ao estádio do São Paulo, mas atinge muitos estádios do Brasil. Eu diria que nenhum deles está totalmente aprovado. E mais. Tenho a seguinte observação do Governador Serra: assim como o Maracanã e o Mineirão, são estádios que já existem. Há muitos estádios muito bem projetados, que certamente vão agregar a cidades, mas ainda estão no projeto. No caso específico a que o Deputado Paulo Rattes se referiu, das regras do jogo, eu disse aqui que é fundamental — um dia antes da reunião da FIFA, houve reunião dos 12 Prefeitos das cidades-sedes — um alinhamento de cronogramas entre os Governos Federal, Estaduais e Municipais e a FIFA, porque há um cronograma que está sendo trabalhando pelos Governos Estaduais e Municipais, pela FIFA e pelos estádios, mas o cronograma do Governo Federal é fundamental.

[p16] Comentário: Sessão:1320/09
Quarto:16 Taq.:Genilda Rev.:



Por exemplo, essa questão do BNDES. Todos têm interesse em que as regras sejam definidas o mais rapidamente possível, até no sentido de dizer que o BNDES não vai financiar nada da Copa. Ótimo. Aí há outro cenário. Já tive oportunidade de externar isso diretamente aos diretores do BNDES. Todos querem, os Parlamentares, os Prefeitos, todos estão aguardando isso. Os estádios privados.

Existem várias questões paralelas. Por exemplo, isenções tributárias. Existe o caso, que saiu em *O Globo*, de estádio de Porto Alegre, uma operação privada, uma PPP, que depende de algo que estaria sendo previsto, mas ainda não foi definido, a isenção de tributo para importação de equipamentos estrangeiros. Essa isenção viabilizaria o estádio privado do Internacional de Porto Alegre. O Presidente do Internacional está angustiado porque quer saber se essa isenção vai sair ou não, porque o projeto dele também depende disso.

Vejo que essa adequação de cronogramas, que envolve a questão de aeroportos, como já lhe disse, e as questões que o senhor muito bem colocou quando veio aqui um representante do BNDES são fundamentais para um quadro mais amplo e mais correto do que realmente vai sair do papel. Tenho ainda dúvidas sobre se tudo o que está no papel vai sair do papel. Não porque as pessoas não queiram, mas porque muitos não esperavam, por exemplo, essa crise mundial.

Onde estão os investimentos internacionais privados? Muitos desses projetos foram pensados visando atrair parceiros privados no cenário internacional, os grandes fundos de investimento e tudo o mais.

Os senhores, melhor do que eu, com muito mais competência, sabem muito bem que isso não existe hoje. Pelo contrário, o que existe hoje, e graças a Deus, são empresários brasileiros fortalecidos, porque a crise aqui foi menor do que lá fora. Mas será que esses empresários veem no negócio da Copa um bom negócio? É essa a questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - São Paulo imaginava ter investimento privado? Isso foi frustrado de alguma maneira, tanto para a área de mobilidade de transporte quanto para as outras regiões? Ou seja, o projeto de São Paulo dimensionado anteriormente sofreu alguma mudança por falta de investimento privado?

[p17] Comentário: Sessão:1320/09
Quarto:17 Taq.:Genilda Rev.:



O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Não, Presidente. O que acontece é o seguinte: havia uma decisão, desde o início... Por exemplo, no Mineirão temos o Cruzeiro, o Atlético e o América de Minas. Então, o Mineirão é um estádio fundamental. O Maracanã também. No caso de São Paulo, temos o Pacaembu, onde o Corinthians joga, um estádio público; o Parque Antártica, que tem um projeto de modernização total, com investimentos acima de 300 milhões, que deverá ser realizado até a Copa, mas não servirá para a abertura — é uma arena para 40 mil pessoas; o Canindé, da Portuguesa. O São Paulo tem o Estádio do Morumbi e o Santos joga na Vila Belmiro. Seria criminoso um governante ousar fazer um novo estádio com recursos públicos. Ninguém aceitaria. Quem ficaria com o estádio no dia seguinte à Copa? Quem pagaria a conta? O povo, o cidadão.

Então, a decisão, desde o início, foi de investir, sim, melhorar a cidade, antecipar tudo o que está programado para 2020. E o São Paulo, como se candidatou e quer tudo fazer para receber os jogos da Copa, tem recebido o nosso apoio e está lutando na busca desses parceiros. Como disse o Dr. João Paulo, parte desses parceiros ele já conseguiu, falta uma parte, que é esse financiamento que poderá ser dado ao clube. Acho difícil, a cultura do BNDES, pelo que sei, não é dar ao clube, por mais que o clube demonstre.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É, tenho certeza. O senhor tem razão. Acho que esse será o caminho, mas nada impede que o São Paulo tenha um parceiro, porque tem interesse. De qualquer forma, precisa das regras do jogo.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - E já está desenvolvendo. O São Paulo tem 2 instituições bancárias, uma delas o BRADESCO, com quem está conversando. Não tem nada fechado, mas o BRADESCO é parceiro do São Paulo desde 1952, é uma parceria muito forte. Existe a possibilidade de fechar com alguma instituição bancária para que essa instituição assuma o risco e repasse para o clube. São negociações que ainda estão sendo travadas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Mas a minha pergunta é relativa aos demais investimentos.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Não.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Se foram projetados para receber aporte privado ou se já faziam parte de um orçamento estadual ou municipal.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Entendi o que o Presidente quer. Resumindo, todo o projeto já foi pensado no sentido de que não dependêssemos do Governo Federal e ao mesmo tempo não aportássemos recursos públicos em relação ao Estado. E sabendo que, dos clubes do cenário do futebol brasileiro, o São Paulo tem tradição de uma boa gestão empresarial. E o São Paulo assumiu o compromisso com o Governo do Estado e com a Prefeitura de que iria fazer a parte dele. Estamos confiando nisso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Essa pergunta pode ser meio perigosa para resposta, mas já está decidido que São Paulo vai sediar a abertura?

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - A FIFA decidirá só em 2011.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Não há nenhuma sinalização?

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Não. Tenho certeza de que só em 2011 haverá a decisão sobre onde serão a abertura e o encerramento da Copa do Mundo. Antes disso nada acontecerá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - O ano de 2011 será pós-eleitoral...

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Eles conseguiram uma parceria público-privada. É a notícia que tenho. E teríamos dificuldades **imensas** se tal não acontecesse. O Governo do Estado tem uma capacidade de endividamento relativa e diz que não vai botar dinheiro diretamente. O Governo Federal não iria também colocar, pois seria através de financiamento do BNDES. Mas soube agora, esta última semana, que eles conseguiram realmente essa parceria público-privada. Vamos ver. Se tal acontecer, teremos êxito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Dr. Caio, em sua última reunião, a FIFA tinha estipulado que até 31 de agosto os projetos do Executivo já deveriam estar prontos, que em dezembro os editais já deveriam estar julgados e que, em fevereiro, as obras seriam iniciadas. Esse cronograma está mantido?



O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Não, ele já foi prorrogado, a pedido de muitos Estados e de muitas cidades. Aí, isso vai muito ao encontro com o que o Deputado Paulo Rattes comentou aqui, ou seja, que realmente as dificuldades, especialmente para os estádios públicos, são enormes. E a burocracia, a máquina todos nós sabemos o que representam. Esse prazo, 31 de agosto — é bom que se diga — seria um prazo dado para as 9 cidades que têm estádios públicos, justamente porque a FIFA prevê que, estando os projetos prontos em agosto, nós teríamos, de agosto até dezembro, para a fase de licitação, concorrência pública. De forma que em janeiro... Não, em janeiro, eles queriam que as obras já começassem. Agora, isso foi adiado, porque, no caso de Curitiba, Porto Alegre e São Paulo, como a obra não é pública, o prazo poderia ser até final de dezembro. Mas o fato é que foi prorrogado para setembro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Os novos prazos quais são?

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É para setembro. E eles dizem que não mexem no prazo de janeiro, que em janeiro as obras têm que começar. Eles mexeram no prazo, para os editais estarem nas ruas até 31 de agosto, mas não mexeram no prazo das obras, que devem começar em janeiro, dos 9 estádios públicos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Para acrescentar algo mais ao debate, da conversação, digamos assim, por exemplo, que Brasília tem, segundo eu sei, um projeto de 700 milhões. Mas não há nada para um novo estádio. Isso é uma coisa que assusta qualquer um: pretender um projeto de 700 milhões. Isso tem que ser planejado com bastante anterioridade. Para conseguir um financiamento desse tipo e realizar uma obra como essa eles têm que correr.

Uma outra questão, que eu anotei também, é a expresso aeroporto. Nós tivemos uma audiência pública sobre trem de alta velocidade, o chamado trem-bala. Na audiência pública, em conjunto com a Comissão de Transportes, estiveram presentes o Diretor-Geral da ANTT, representante da Casa Civil, que está cuidando desse assunto, vários empresários da Coreia, da Alemanha, do Japão, interessados em ofertar os serviços e a produção. Mas nós tivemos também informações novas nessa audiência pública: a primeira delas é de que o orçamento inicial de 18 bilhões



subiu para quase 35 bilhões de reais, para o trem de alta velocidade de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

A segunda questão é que, ao contrário do que se dizia inicialmente, haverá necessidade de se colocar dinheiro público para que tenha viabilidade o projeto. Esse não era o discurso inicial do projeto.

E a terceira: que isso não vai ficar pronto para a Copa de 2014. Ficou muito claro isso na nossa audiência pública.

Ao mesmo tempo nós ouvimos aqui algumas manifestações de que o Governo de São Paulo poderia se juntar numa parceria, e meio que abandonar o projeto do Expresso Guarulhos, para fazer parte do próprio projeto de trem de alta velocidade. É a ideia de se fazer tudo num projeto só. Foi uma colocação apresentada até por um Deputado do PT, Deputado do Governo.

Mais uma outra questão, à qual o João Paulo se referiu: é quanto a esse projeto que prevê que o Campo de Marte será uma das estações. É uma situação bem peculiar, em que se vai acabar com um equipamento que tem São Paulo para outra finalidade.

E também ficou muito claro que o trem de alta velocidade só se viabiliza, além de contar com o dinheiro público, se outros modais perderem usuários, especificamente a ponte aérea Rio/São Paulo e até mesmo os ônibus. E li outro dia, numa das reuniões, que o Governo de São Paulo apoia o projeto de trem de alta velocidade. Aliás, foram as palavras até do ex-governador Geraldo Alckmin, numa cerimônia de que ele participou.

Eu queria saber se dá para esclarecer como está essa situação.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Tanto eu quanto o Dr. Caio podemos falar sobre o assunto.

Acho que — e você me complemente, por gentileza — a fala do Dr. Alckmin foi perfeita, até porque eu fui um dos que subsidiou as informações a ele. E por quê? Porque nós todos trabalhamos com as informações que nós temos, e nós ainda não temos oficialmente essas informações que o senhor está colocando. Por exemplo, na última reunião que tivemos, ficou muito claro que o expresso aeroporto nosso e o trem de alta velocidade não seriam competidores. Nós elaboramos um protocolo em que o trem de alta velocidade não terá tarifa fracionada; ou seja, através do trem de



alta velocidade não se permitiria que se fizesse a ligação entre a Barra Funda e o Aeroporto de Congonhas. Poder-se-ia utilizar, é claro, desde que se pague uma outra tarifa. Então não seria um competidor. Então, à vista das informações que nós temos, não há nenhum conflito de interesse com os nossos interesses. Sobre o Campo de Marte, na verdade, há um interesse do Estado e da Prefeitura, coisa de há vários anos; e até reivindicam, e há uma ação no STF nesse sentido, o retorno desse imóvel para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Foi dado pelo Governo Covas no equacionamento da dívida de São Paulo.

O SR. JOÃO PAULO DE SEUS LOPES - Então, sobre a operação que se pretende, o que nos foi informado é que o Campo de Marte continuaria tendo a operação de heliponto, porto de helicópteros, e que um pedaço do Campo de Marte, um extremo dele, seria transformado numa estação. Participamos até de se promover um estudo para fazer essa conexão entre o Campo de Marte e a nossa Estação Tietê, da linha do metrô.

Agora, com relação a uma parte que o senhor coloca, Deputado, dessa possibilidade que um colega seu teria levantado, qual seja, de o Governo do Estado ser parceiro, eu não tenho nenhuma informação que permita imaginar o acolhimento dessa ideia, até porque o volume do investimento do expresso aeroporto, ele, em função desses números que o senhor está colocando, não chega nem a 10% do investimento total do trem de alta velocidade.

E mais: o investimento previsto no expresso aeroporto são investimentos privados. Está-se pretendendo fazer uma concessão, uma concessão administrativa. Então, o que acontece? O Governo do Estado não vai mobilizar muitos recursos. Eu vejo — e eu não estou autorizado, até porque essa é uma decisão de Governo, de Governador — alguma dificuldade em acolher essa possibilidade .

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Eu vou mais além: o próprio Diretor Superintendente da ANTT, Bernardo Figueiredo, me disse e falou a mesma coisa: o Governo de São Paulo poderia fazer uma parceria conosco para entrarmos nesse projeto juntos. Eu imagino que isso se deva talvez a uma tentativa de haver maior viabilidade do próprio projeto do trem-bala.

V.Sa. gostaria de fazer algumas colocação?



O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Não, eu acho que está perfeita a colocação. Mas eu também acho que não há uma definição clara a respeito disso. Em momento algum, nas reuniões que ocorreram, essa participação governamental, com recursos de Governo de Estado, foi colocada. O que existe é uma hipótese, já que haverá um investimento vultoso; no caso, haveria por parte da União a entrega de todo o Campo de Marte para a cidade de São Paulo. É uma reivindicação antiga, que vem desde a época de 1932, quando essa área foi tomada pela União da cidade de São Paulo. Há uma reivindicação da cidade de São Paulo — e que não é só desta gestão, mas de gestões anteriores, de outros Prefeitos — no sentido de que aquilo possa se transformar num parque. Há, porém, um problema sério com os moradores da região de Santana, que não é adequada para um aeroporto. Ela está junto à Serra da Mantiqueira. E lá é linha de rota também com Guarulhos. A Aeronáutica mesma disse que haveria outras hipóteses — São José dos Campos, Jundiaí etc. — para essa aviação comercial. Como disse o Secretário João Paulo, só o heliponto ficaria lá. Mas isso sendo entregue, foi colocada a possibilidade de que a estação a ser implantada lá, que é um investimento pequeno, poderia eventualmente ficar a cargo do governo local. Mas não ficou nada definido.

Foi a única vez que se trocou... E aí está-se falando da construção de um prédio, que não seria só para a estação; seria algo que geraria receita para a própria cidade e, no caso, para o próprio Anhembi, do qual sou Presidente, que é o maior centro de eventos e exposições da América Latina, que seria um grande beneficiário dessa estação do trem-bala à sua porta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Dr. João Paulo, então, o expresso aeroporto será mantido, não vai haver nenhuma mudança do projeto do expresso?

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Não, a licitação estava na rua; foi suspensa por uma medida liminar oriunda do Ministério Público de Guarulhos. Mas essa medida liminar já foi revogada por instâncias da Justiça. Recebi essa notícia ontem. Então, como se está procedendo neste momento? A CPTM, que é a coordenadora desse projeto, está procedendo a alguns ajustes, como o próprio Tribunal de Contas nos sugeriu fazer, aproveitando essa paralisação.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - E há interesse do investidor privado?

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Há, nós temos várias consultas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Um outro ponto sobre o qual devo falar rapidamente é que o Caio mencionou a questão dos hotéis de São Paulo, que têm, se não me engano, 42 mil quartos disponíveis, e que o Porto de Santos poderia ser usado também para atracação de navios turismo. Nós tivemos uma audiência pública com o setor hoteleiro, em que participou também a ABREMAR, que é a associação que congrega esses navios. Ela apontou quais seriam as suas necessidades para que pudesse complementar o esforço de deixar o setor hoteleiro em conformidade com as exigências da FIFA.

Parece-me que há uma dificuldade muito grande porque há uma necessidade de investimentos do Governo Federal nos portos, especialmente do Governo Federal, porque essa seria a única forma de viabilizá-lo, além da questão sazonal, pois que teriam que vir para cá numa época em que o turismo é muito maior na Europa, enfim, no Hemisfério Norte.

Outra questão que eles levantaram também, e sobre a qual gostaria de ouvir a sua opinião, é sobre um problema, muito grave, de falta de mão de obra qualificada para atender a esse setor, como de resto o próprio setor hoteleiro. Foi observado que talvez não haja tempo, até a Copa do Mundo, de contarmos com mão de obra qualificada para receber essa quantidade de turistas que vêm para o Brasil.

Gostaria de ouvir rapidamente a sua opinião sobre isso.

O SR. JOÃO PAULO DE JESUS LOPES - Pois não, Presidente.

Primeiro, parabenizo-o, porque está muito bem informado com relação a essas questões, especialmente quanto à questão que diz respeito aos portos.

Quero dizer que a FIFA exige do País 40 mil quartos. Só São Paulo tem 42 mil. Então atende às exigências da FIFA para hotelaria. E mais: na realidade, essa questão do Porto de Santos e da possibilidade de navios aportarem... Ora, também concordo com isso. Não vamos ter lá uma quantidade de navios como ocorreu em Gênova, quando a Copa do Mundo foi na Itália, mas poderemos ter alguns lá, embora com uma infraestrutura, como V.Exa. bem disse, que não é bem adequada.



Não é uma infraestrutura como o Porto de Miami ou até mesmo o de Gênova. Mas isso não quer dizer que... De certa forma, tendo-se ou não o Porto de Santo... Porque apenas a FIFA quer, mas ela não vai exigir grandes coisas lá. Se nós aumentarmos o raio de influência da rede hoteleira até a Baixada Santista e na Grande São Paulo, vamos ter uma oferta hoteleira que dá para distribuir até para outros destinos, e que vai atender muito bem.

Sobre qualificação e capacitação, o Ministério do Turismo está com um trabalho muito grande no Brasil, porque isto me preocupa, a questão brasileira

Com relação à qualificação e capacitação, o Ministério do Turismo faz um trabalho muito grande no Brasil. É uma questão que preocupa. Tive o privilégio — sou paulista, mas costumo dizer que Brasília me ensinou a ser brasileiro e a entender o Brasil. A questão da qualificação e capacitação de mão de obra é muito mais complicada em outras regiões do que propriamente na Região Sudeste. Quando se fala em Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba, é mais fácil. Não se trata de capacitar. O problema é que capacitar é uma coisa e qualificar é outra. Há lugares que precisam de capacitação. Na Região Sudeste, é preciso qualificar melhor com trabalhos de idiomas, como espanhol e inglês. Esse trabalho já começou. Ontem, estive com o Ministro do Turismo que me informou do convênio firmado com Roberto Marinho, que prevê a capacitação e qualificação de cerca de 80 mil pessoas em todo o País.

No caso de São Paulo, nós temos um trabalho de idiomas com taxistas, em parceria com o SENAC, de São Paulo. Estamos fazendo a nossa lição de casa. É preciso melhorar, sem dúvida, mas, na Região Sudeste, a questão da qualificação profissional é menos complicada que em outras regiões brasileiras.

São Paulo hoje é uma cidade global, é o primeiro destino turístico do País — mesmo não tendo praia. A praia de São Paulo são os eventos, a cultura. Recebemos 11 milhões de turistas, sendo que, entre esses, 1 milhão e 700 mil são estrangeiros. As pesquisas que temos feito em termos de serviços da cidade mostram dados excepcionais. Os problemas maiores da cidade estão justamente relacionados às questões de trânsito e segurança. Quanto ao resto, os elogios são enormes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Tem uma ideia de quantos turistas São Paulo vai receber durante a Copa?

[MSOffice19] Comentário: Sessão:1320/
Quarto:21 Taq.:Lelaine Rev.:



O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - A previsão da EMBRATUR é de que nós, o Brasil, recebamos 600 mil turistas a mais. Acredito que, desses 600 mil, nós possamos receber um mínimo de 20%; ou seja, 120 mil turistas estariam em São Paulo. Como eu disse, São Paulo é o principal receptor de voos internacionais e o grande centro distribuidor de voos não só para o exterior, mas também para todo o Brasil.

São Paulo vai ser o grande beneficiário da Copa. Há quem diga que abrindo ou não a Copa, tendo jogos ou não lá, São Paulo vai ganhar da mesma forma, embora vamos fazer tudo para que a abertura da Copa seja lá, porque entendo que é um direito de São Paulo, assim como nós queremos que o Rio de Janeiro, até para vingar 1950, encerre e receba o *Media Center*. A nossa proposta é o *Media Center* e a final no Rio, com São Paulo recebendo o Congresso da FIFA. Todas as outras cidades vão ter muitas oportunidades, porque, como disse o Deputado Paulo Rattes, nós vamos ter a Copa das Confederações, seminários, congressos. E isso dá para ser distribuído não só entre as 12 cidades-sede, mas também entre aquelas que não foram classificadas para receber os jogos, mas que poderão receber a visita de seleções. Eu vejo que o problema é fazer a lição de casa e vencer essas etapas das exigências da FIFA.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Quanto São Paulo recebe só com o evento da Fórmula 1? Seriam quantos turistas a mais?

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Fórmula 1... Uns 120 mil a mais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) – Praticamente o mesmo.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É o grande evento da cidade de São Paulo. A Fórmula 1 deixa limpo para a cidade 250 milhões de reais, em uma semana. E, quando ela acontece com o Salão de Automóvel ou a Bienal, quando ela combina com o evento Salão do Automóvel, os números são grandiosos, a taxa de ocupação beira 100% em toda a região metropolitana.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Eu fiz essa pergunta, porque eu visitei recentemente a Alemanha para ter a oportunidade de me encontrar com pessoas que ajudaram na organização da Copa da Alemanha. Estive com o próprio Beckenbauer, que foi o Presidente da Comissão, e com Horst Schmidt, que foi o



Coordenador Executivo da organização da Copa. Tive também a oportunidade de ir a Munique e lá me encontrar com a pessoa que organizou os eventos. Foi interessante saber que o impacto da Copa da Alemanha, em Munique, não foi tão significativo.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - É verdade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Eles se prepararam para o evento, atenderam às exigências, houve construções, obviamente, e acho que aquela Copa foi um grande...

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Gastaram 430 milhões de euros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - ...legado em termos de futebol. Mas, em termos de turismo, a pessoa que me deu os números disse que a *Oktoberfest* leva mais de 3 milhões de turistas em 1 mês para Munique, enquanto a Copa não chegou a representar 200 mil a mais.

Eu estou só tentando comparar qual será o ganho em São Paulo com a Copa, em termos de recebimento de turistas. Talvez o maior ganho mesmo para São Paulo seja o legado do transporte, da mobilidade, da reforma do Estádio do Morumbi, que será importantíssima. Eu estou falando de Munique também porque lá eu fui informado sobre como organizar as *Fan Fest*. A FIFA tem exigências rigorosíssimas; só ela pode autorizar os locais de *Fan Fest*. A cidade de Munique fez grandes investimentos — cerca de 2 bilhões de euros — para receber a Copa. Eles, para contornar as exigências da FIFA, inventaram um novo evento, deram o nome de “Munique recebe”, qualquer coisa assim, para poder organizar o próprio evento. São Paulo está se preparando para a *Fan Fest*? Ou seja, a SP Turismo pretende ter alguma coisa nesse sentido?

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Olha, Presidente, sem dúvida. Eu gostei da sua análise porque ela é perfeita em relação a Munique. Frankfurt, por exemplo, não recebeu nem a abertura nem o encerramento da Copa, mas ganhou muito, e muitos negócios aconteceram por conta das *Fan Fest*, que são festas ao ar livre que acontecem com a presença de telões gigantes. A Copa do Mundo, para mim, é uma Copa para a televisão, para os jornalistas e para os convidados da FIFA, porque, se nós formos analisar que, no caso de um estádio para a abertura,



vão sobrar 50 mil lugares, enquanto nos outros estádios vão sobrar 25 a 30 mil lugares, então a Copa vai acontecer fora dos estádios. E como bem disse o Presidente desta Comissão, as exigências da FIFA são exigências que todos assinaram. Isso acontece aqui e em todo lugar, seja em relação aos patrocinadores, às regras de segurança, onde os eventos vão acontecer ou não etc.

No caso de São Paulo, nós já temos empresários mapeando o Autódromo de Interlagos, o Campo de Marte, o Vale do Anhangabaú, a Estação da Luz, justamente para receber esses grandes eventos, e também a própria sede do Jockey Club. E os estádios, nos quais não vão ocorrer jogos, poderão... Até o estádio do Corinthians, disse o Presidente, está readequando a fazendinha, que hoje tem 12 mil lugares; ele vai aproveitar arquibancada coberta de 4, vai fechar e vai fazer uma arena para 18 mil pessoas para eventos etc.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Estava lembrando que qualquer evento...

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Mas para isso é preciso ter autorização da FIFA.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - É. E só podem entrar os patrocinadores dela.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Eu sei.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - A meu ver, São Paulo, para poder de alguma forma contornar isso, precisaria criar alguma coisa semelhante.

O SR. CAIO LUIZ CIBELLA DE CARVALHO - Quando eu disse que nós já temos mapeados alguns locais e destacado empresários interessados, gostaria apenas de dizer, para não entregar o ouro, que a criatividade existe também lá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Bem, eu acho que também já exploramos bastante aqui os nossos convidados. Creio que esta reunião nos trouxe informações importantes e relevantes para o relatório que será elaborado pelo Deputado Paulo Rattes. Faz tudo parte de uma etapa de levantamento de subsídios, trabalho que esta Comissão pretende terminar até o final do ano, mesmo porque os recursos propriamente ditos ainda não estão sendo investidos, estão em fase de orçamento. Em alguns lugares já está se gastando dinheiro público de modo pouco consequente. Mas tudo isso vai fazer parte de um trabalho conjunto.



Cabe registrar, para informação dos nossos convidados, que, na última terça-feira, nós reunimos em audiência pública o Tribunal de Contas da União, os Tribunais de Conta dos Estados, os municípios que vão sediar a Copa de 2014, o representante da Comissão de Fiscalização Financeira do Senado e esta Comissão. Assinamos um Protocolo de Intenções para troca de informações sobre todos os recursos públicos investidos para a realização da Copa de 2014. Agora, no mês de setembro, vamos realizar um *workshop* para sistematizar o trabalho e, a partir daí, começar a oferecer informações para todos aqueles interessados em saber como o dinheiro público está ou estará sendo gasto. Estaremos montando um *site* que será disponibilizado para a sociedade. E, obviamente, queremos engajar outros parceiros nessa tarefa primordial de evitar que se repita com a Copa do Mundo, numa dimensão muito maior, o que aconteceu com os Jogos Pan-americanos, fato que o Deputado Paulo Rattes sabe tão bem quanto todos nós.

Acho que esse é um trabalho que nós nos propomos a fazer com a Subcomissão, ao mesmo tempo em que a nossa Comissão cumpre o seu dever.

Então, nós agradecemos muito a presença dos nossos convidados, que deram importante contribuição aos nossos trabalhos.

Muito obrigado.

Está encerrada a audiência pública.